

CAPÍTULO 11

CONCLUSÃO

O presente Estudo de Impacto Ambiental – EIA foi elaborado em conformidade com o “Termo de Referência para a Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental do Plano Integrado Porto-Cidade (PIPC)” emitido pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, em junho de 2009, objetivando a avaliação dos impactos ambientais associados à ampliação do Porto de São Sebastião, localizado no município de São Sebastião, estado de São Paulo.

Os estudos técnicos desenvolvidos atestam a viabilidade ambiental do Plano Integrado Porto-Cidade, de responsabilidade da Companhia Docas de São Sebastião – CDSS, baseados na análise acurada dos aspectos de ordem legal, institucional e técnica, relacionados às fases de planejamento, implantação e de operação da ampliação do Porto de São Sebastião.

A abordagem dos aspectos legais (*legislação aplicável ao empreendimento*) considerou as leis e normas relativas aos seguintes aspectos: Legislação Portuária relacionada ao meio ambiente, destacando-se: a Lei de Portos, a Lei do Óleo, Normas relativas a atividades de dragagem (NORMAM 11/DPC), gerenciamento de água de lastro e gerenciamento de resíduos sólidos; Legislação Ambiental, abrangendo controle da poluição ambiental (poluição atmosférica, poluição do solo e do subsolo, poluição das águas superficiais e subterrâneas, poluição sonora, vibrações), proteção da flora e fauna, unidades de conservação e áreas protegidas, gerenciamento costeiro; Desenvolvimento Urbano; Comunidades Tradicionais (populações tradicionais, indígenas e quilombolas); Patrimônio Arqueológico; Compensação Ambiental e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). A análise desses documentos demonstrou a completa compatibilidade da ampliação pretendida com as disposições legais vigentes.

A análise dos *aspectos institucionais* considerou a inserção estratégica do empreendimento nas políticas de desenvolvimento do Estado, particularmente as definidas no Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes do Estado de São Paulo. Essa análise foi norteada tendo como ponto de referência a meta do Governo do Estado de São Paulo de tornar o Porto de São Sebastião em um porto multiuso, movimentando contêineres, carga geral e granéis sólidos e líquidos, capaz de receber navios de grande porte, sinalizando-se assim a necessidade de ampliar a capacidade da logística de transportes do Estado de São Paulo (e da região sudeste) oferecendo uma infraestrutura adequada à multimodalidade requerida.

Os aspectos de *ordem técnica* compreenderam:

- O estudo das alternativas de ampliação do porto;
- A caracterização do empreendimento, considerando-se como dados de referência do projeto as características ambientais presentes na área portuária e seu entorno e as manifestações da população;
- O diagnóstico dos componentes ambientais da área do empreendimento (área diretamente afetada), de seu entorno (área de influência direta) e da área de influência indireta (município e região);
- A identificação e a avaliação dos impactos ambientais; e
- A indicação das medidas mitigadoras pertinentes.

O processo de escolha da alternativa, a ser licenciada no âmbito deste EIA, foi conduzido de forma que o projeto de engenharia atendessem às questões ambientais (preservação do ambiente dos costões e mangues); aos aspectos socioeconômicos locais relacionados à população de pescadores artesanais (formação de um canal, com implantação de infra-estruturas de apoio aos pescadores - píer, galpão, rampa e área de apoio) e à amenização da faixa de transição entre a área de operação portuária e a área urbana.

A caracterização do projeto de ampliação compreendeu: a descrição das obras de ampliação da capacidade portuária, das áreas de apoio e dos programas direcionados à sua integração com a cidade; a identificação das atividades que serão desenvolvidas nas fases de planejamento, de obras e de operação e, principalmente, os planos de gestão ambiental que serão implementados na operação futura do porto ampliado.

O diagnóstico dos componentes ambientais foi realizado para as três áreas de influência, considerando o meio físico (clima, relevo, geologia e recursos minerais, solos, recursos hídricos superficiais e subterrâneos, ruídos e vibrações); o meio biótico (ecossistemas terrestres – flora e fauna; ecossistema aquático – biota aquática e bioindicadores, e unidades de conservação e áreas protegidas) e o meio socioeconômico (população, trabalho e renda, qualidade de vida, organização social, infraestrutura; estrutura urbana; infraestrutura viária e de transportes; uso e ocupação do solo;

atividades produtivas; patrimônio histórico, cultural e paisagístico; populações tradicionais e comunidade local).

A identificação e a avaliação dos impactos ambientais foram realizadas para cada fase do empreendimento – planejamento, implantação e operação – sempre considerando, para cada meio estudado, os impactos ambientais e seus efeitos sinérgicos.

Dessa avaliação, constatou-se que no cenário futuro de operação do porto ampliado, os impactos positivos no ambiente superam aqueles impactos considerados como negativos.

Os impactos negativos estão mais associados à fase de implantação do Plano Integrado Porto-Cidade, comumente decorrentes dos serviços relacionados às obras civis. No meio físico, foi identificada a possibilidade de ocorrência de processos erosivos superficiais e assoreamento associado; aumento de emissões atmosféricas e dos níveis de ruídos em função da mobilização de máquinas e equipamentos; e alteração da qualidade das águas superficiais. Esses impactos no geral são temporários, de baixa magnitude e todos passíveis de controle e mitigação através da aplicação de medidas de controle ambiental das obras civis. No meio biótico, a supressão de vegetação, a alteração da qualidade das águas costeiras, a contaminação de ambientes e organismos aquáticos e o risco de invasão de organismos exóticos são os impactos mais significativos, porém de média magnitude e relevância. Esses impactos são passíveis de compensação (no caso da supressão de vegetação) e de mitigação, mediante a aplicação de medidas de controle ambiental das obras e monitoramento. Os impactos sobre o meio sócio-econômico foram identificados de maneira mais evidente, inclusive a partir de matérias veiculadas na mídia e de manifestações de ONGs atuantes na região, destacando-se a geração de expectativas na comunidade; interferência na atividade da pesca artesanal; demanda por habitações; alteração na paisagem e no uso do solo; alterações nas condições de operação do sistema viário e degradação de áreas urbanas no entorno do Porto. Esses impactos foram analisados criteriosamente, sendo que alguns foram importantes parâmetros balizadores na definição do arranjo final do projeto de ampliação do porto e das intervenções de adequação da interface porto-cidade-comunidade.

Já os impactos positivos se manifestarão, com mais intensidade, na fase de operação do empreendimento, sendo esses impactos permanentes, de grande magnitude e média a alta relevância. A ampliação da capacidade do Porto de São Sebastião irá influenciar positivamente todo o quadro da infraestrutura portuária brasileira. Além de se tornar uma alternativa relevante para o comércio exterior brasileiro, a ampliação do Porto acionará o círculo virtuoso, cujos elos são incremento do volume de cargas e dos serviços associados às atividades portuárias – a animação da economia – a mudança na estrutura econômica local e regional – a geração de empregos diretos e indiretos – a ampliação do recolhimento de impostos ligados à sua operação (ICMS, ISSQN), refletindo todos em última instância na melhoria da qualidade de vida da população e na estruturação urbana.

Em função das análises ambientais elaboradas e da identificação e avaliação dos impactos ambientais foram definidas medidas ambientais voltadas ao **controle e mitigação** dos impactos considerados como negativos; ao **monitoramento** das ações que serão implementadas visando avaliar a eficácia das medidas propostas; à **recuperação** ambiental e urbana, e à **compensação**

ambiental, voltada ao atendimento da legislação ambiental vigente, destinando parte dos recursos à a implantação e manutenção de unidade de conservação do grupo de Proteção Integral e, no caso do empreendimento afetar diretamente unidade de conservação específica, mesmo que não pertencente ao grupo de Uso Sustentável, esta deverá necessariamente ser uma das beneficiárias. Essas medidas foram organizadas na forma de *Programas Ambientais* que serão implementados nas fases de planejamento, implantação e operação do Plano Integrado Porto-Cidade e serão de responsabilidade da Companhia Docas de São Sebastião e dos futuros empreendedores.

Concluindo, cabe registrar que os estudos conduzidos, no âmbito deste EIA e de seu respectivo RIMA, indicam a **viabilidade ambiental** do Plano Integrado Porto-Cidade considerando que as condições das áreas a serem direta ou indiretamente afetadas pelas ações do empreendimento após a implantação dos programas será de *ganho ambiental* decorrente, por exemplo, da criação de condições propícias ao desenvolvimento do manguezal na baía do Araçá; da criação de refúgios para a fauna aquática; do enriquecimento florestal e vegetal de áreas adjacentes ao complexo portuário; do apoio à manutenção das unidades de conservação existentes na área de influência do empreendimento; da inserção cuidadosa do empreendimento na paisagem e a revalorização urbana do entorno do Porto; do estímulo e fortalecimento à pesca artesanal; da consolidação da parceria CDSS e Prefeitura Municipal, entre outros.