



CAPÍTULO 9

PLANOS E PROGRAMAS CO-LOCALIZADOS

Os levantamentos realizados identificaram os seguintes Planos, Programas e Projetos nas Áreas de Influências Indireta e Direta (AII e AID) que têm alguma interface com o empreendimento em análise:

- Aeroporto Civil Metropolitano em Guarujá; (8)
- Veículo Leve Sobre Trilhos (10);
- Túnel Santos-Guarujá (11);
- Aprofundamento do canal de navegação, bacias de evolução e berços de atracação do Porto de Santos (9);
- Avenida Perimetral Portuária (margens esquerda e direita) (5);
- Otimização do transporte de carga entre o Planalto e a Baixada Santista (7);
- Terminal Portuário EMBRAPORT (1);
- Brasil Terminal Portuário (BTP) (4);
- Dragagem de Manutenção do Canal de Piaçaguera (3);
- Barnabé – Bagres (2);



- Terminal Granelero do Guarujá (12);
- Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes - PDDT
- Projeto Marina Porto de Santos (13);
- Pátios para que os caminhões possam aguardar fora das áreas do Porto o momento de desembarcarem / embarcarem suas cargas. (15?)
- Programa Santos Novos Tempos,
- Terminal Marítimo de Sal da Carbocloro (14).

A **Figura 9-1** apresenta a localização destes Planos, Programas ou Projetos. Aqueles que possuem uma abrangência dispersa, como PDDT e o Programa Santos Novos Tempos não foram ilustrados no mapa.

Na seqüência são apresentadas informações sobre os projetos/programas mencionados.



Figura 9.1: Projetos Co-localizados (Ver pasta Figuras)



9.1. AEROPORTO CIVIL METROPOLITANO EM GUARUJÁ

A implantação desse aeroporto era uma antiga reivindicação dos municípios da Baixada Santista.

O Aeroporto será instalado na Base Aérea de Santos, localizada no Guarujá, nas proximidades da confluência do Canal de Bertiooga com o Canal de Navegação do Porto de Santos, no Distrito de Vicente de Carvalho, ocupando uma área de 260 mil metros quadrados, menos de 10% das instalações da Base. O empreendimento prevê a construção de terminal de passageiros, pista de taxiamento, pátio para aeronaves e a ampliação da pista que passará dos atuais 1.390 m para 1.600 m, sendo compartilhada por aeronaves civis e militares.

O Aeroporto, além de atender a uma antiga necessidade dos municípios da Baixada Santista, é fundamental para a intensificação das atividades de exploração de petróleo na plataforma submarina da Bacia de Santos, onde há jazidas localizadas a mais de 200 km do litoral, estando a PETROBRÁS, por meio de sua Unidade de Negócios de Exploração de Produção da Bacia de Santos, trabalhando para que os helicópteros possam operar a partir desse Aeroporto.

Para viabilizar a implantação desse Aeroporto foi inicialmente firmado convênio entre a Prefeitura do Município do Guarujá e o Ministério do Turismo, por meio do qual aquele se compromete a articular com a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, o Ministério da Defesa e a INFRAERO a utilização desse Aeroporto também para fins civis. Foi programado para fevereiro de 2009, pelos técnicos da Prefeitura e da Infraero, um diagnóstico conjunto sobre a situação em que se encontra o projeto.



Figura 9.1 - 1: Localização do futuro Aeroporto Metropolitano da Baixada Santista

9.2. VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS - VLT

Foi o veículo escolhido para viabilizar o transporte na Região Metropolitana da Baixada Santista, integrando o Sistema Integrado Metropolitano – SIM.

O VLT usará os antigos trilhos que cortam Santos. Irá circular a uma velocidade de 30 a 60 km/h, com capacidade para até 356 passageiros e será dotado de ar condicionado e piso baixo.

A implantação do sistema ocorrerá em quatro etapas: a primeira tem início no Terminal Barreiros no bairro Samaritá, em São Vicente, até a Ponta da Praia, num percurso de 11 km. A segunda etapa sairá da Avenida Conselheiro Nébias e irá até a Ponta da Praia. A última etapa do sistema prevê a ligação do Terminal Barreiros ao Terminal Tático, em Praia Grande, beneficiando 230 mil passageiros/dia.

No mês de maio/2009 deverá ser concluído o projeto cuja implantação da primeira fase está prevista para 2010.

Este projeto irá possibilitar a diminuição do número de veículos em circulação no sistema rodoviário entre os municípios da Baixada Santista.

9.3. TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Trata-se de obra concebida pelo engenheiro e urbanista Prestes Maia, em 1.947. A licitação das obras deverá ocorrer ainda este ano.



A concepção inicial do projeto prevê sua utilização por cerca de 8 milhões de veículos/ano, contando, inclusive, com ciclovia. Assim, para os veículos o tempo médio de travessia que atualmente é de vinte minutos passaria a ser feito em um minuto.

O transporte de carga será bastante beneficiado por esse empreendimento uma vez que hoje os caminhões que estão na margem direita do Porto de Santos e necessitam ir à margem esquerda, têm que se deslocar até Cubatão e de lá, pela rodovia Cônego Domenico Rangoni, acessar a margem esquerda do Porto, em um trajeto total de mais de 45 km.

A construção desse túnel reduziria esta viagem para 5 km e os estudos indicam a possibilidade da construção desse túnel na região da “Torre Grande”, entre o bairro do Macuco, em Santos, e o distrito de Vicente de Carvalho, no Guarujá.

Este túnel também poderá estar integrado ao Aeroporto da Região Metropolitana da Baixada Santista, integrando os dois modais de transporte.

9.4. APROFUNDAMENTO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO, BACIAS DE EVOLUÇÃO E BERÇOS DE ATRACAÇÃO DE NAVIOS DO PORTO ORGANIZADO DE SANTOS

Trata-se de projeto que já obteve Licença Prévia no IBAMA, estando atualmente em fase de preparação para obtenção da Licença de Instalação.

Com este projeto o canal de navegação será aprofundado em toda sua extensão, desde a entrada da Barra até a Alemoa para 15 m, contando com uma largura mínima de 220 metros, o que possibilitará que, em 85% do trecho, dois navios pós-panamax possam cruzar-se navegando em sentidos contrários.

A obra visa atualizar o Porto de Santos com as tendências da construção naval caracterizada por navios de maior porte, inclusive calado, que transportam maiores quantidades de carga.

9.5. AVENIDA PERIMETRAL PORTUÁRIA DA MARGEM DIREITA E DA MARGEM ESQUERDA

Esta obra, na margem direita, se encontra em fase de execução visando eliminar os congestionamentos na região portuária que nessa margem, por vezes, estendem-se até a Via Anchieta. Em razão disso o tempo de permanência dos caminhões no porto vem aumentando, incrementando os custos logísticos das importações e exportações.

Considerando apenas a margem direita do Porto de Santos, com o crescimento da movimentação do Porto, estima-se que, em 2010, o custo logístico ultrapassaria R\$ 500 milhões e 20% da carga movimentada aguardaria mais de nove horas para vir a ser movimentada, o que determinaria o desvio de cargas para outros portos.

A implantação da Avenida Perimetral Portuária tem por objetivos:

- Melhorar a fluidez do tráfego de caminhões que acessam o local, tanto para carga, como para descarga, com redução de custos logísticos, através de vias de trânsito rápido ao longo da área portuária;



- Atender às necessidades de incremento do tráfego de veículos em função do aumento do movimento de cargas no Porto;
- Definir mais claramente a área portuária e a área urbana.

A Avenida Perimetral Portuária da Margem Direita (Figura 9.5 - 1) interligará os acessos viários dos terminais portuários ao sistema Anchieta - Imigrantes, em um percurso de aproximadamente 13 km, com pistas nos dois fluxos de trânsito, entre a região da Alemoa e a Ponta da Praia. Seu início será na rotatória da Alemoa, coincidindo parcialmente com o traçado existente da Avenida Engenheiro Augusto Barata, na Alemoa, seguindo pelas ruas Antonio Prado, no Valongo (centro histórico), e Xavier da Silveira, no bairro de Paquetá, e percorrerá novo traçado nos bairros Vila Nova e Macuco. A intervenção terminará na altura do canal 4, no início da Avenida Mario Covas Júnior.



Figura 9.5 - 1: Traçado da Avenida Perimetral da Margem Direita

Além da via perimetral da margem direita, também está com os estudos ambientais concluídos a via perimetral da margem esquerda (Figura 9.5 - 2), no Guarujá, com o objetivo de melhorar as condições de tráfego naquela cidade, desafogando a região da Avenida Santos Dumont e a região da R. Idalino Pinez, conhecida como “Rua do Adubo”.

A construção da via perimetral mencionada envolverá as seguintes intervenções:

- Intervenção na Av. Santos Dumont, constituída de alargamento para seis faixas de rolamento (três em cada sentido) e acostamento em ambas as mãos de direção, rotatória próxima ao rio Santo Amaro, além de obras complementares.



- Viaduto com três faixas de rolamento, ligando a Rua Idalino Pinez (Rua do Adubo) à área da CODESP, passando sobre a Avenida Santos Dumont e as vias férreas, com respectivas alças de acesso e conexões.
- Viaduto com duas faixas de rolamento, ligando a área da CODESP à Avenida Santos Dumont passando sobre as vias férreas;
- Intervenção na Rua Idalino Pinez (Rua do Adubo), constituída de alargamento para quatro faixas de rolamento (duas em cada sentido) e rotatória, além de obras complementares.

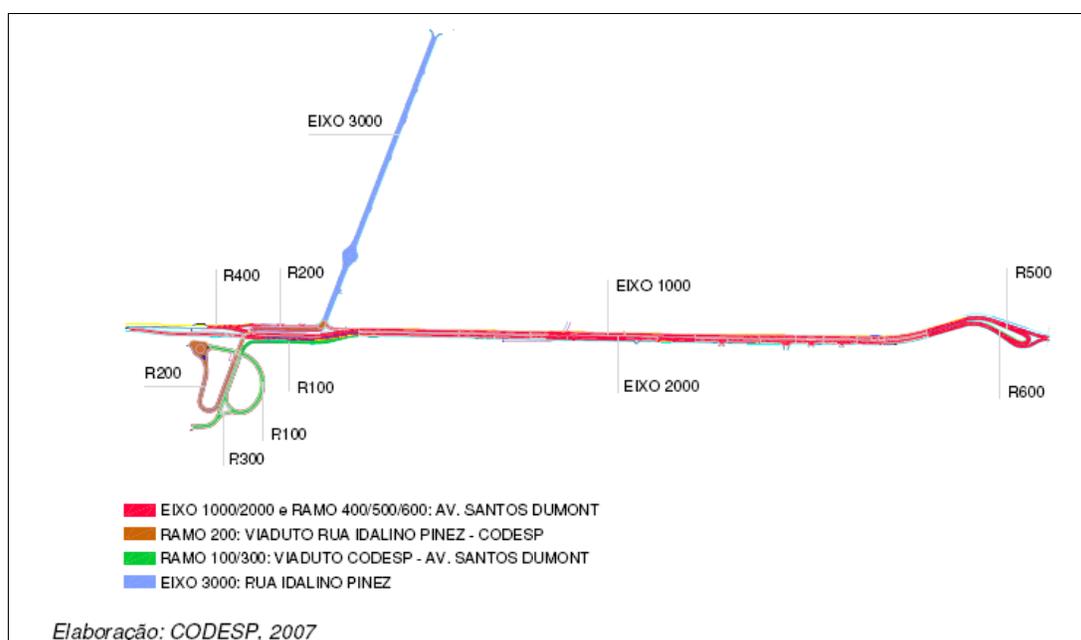


Figura 9.5 - 2: Intervenções previstas para a Avenida Perimetral da Margem Esquerda

9.6. OTIMIZAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA ENTRE O PLANALTO E A BAIXADA SANTISTA

O sistema proposto possibilitará o transporte de materiais sólidos a granel desde o Pátio Ferroviário de Campo Grande, em Santo André, até o pátio de estocagem de matérias-primas da COSIPA, em Cubatão, por meio da substituição dos modais atualmente utilizados (ferroviário/rodoviário e ferroviário/sistema de cremalheira), por um sistema de transporte contínuo, independente dos existentes, liberando a infra-estrutura atual (cremalheira e rodovias) para o transporte de outras cargas.

O projeto em tela irá incrementar a capacidade de transporte de cargas rumo à Baixada Santista e ao Porto de Santos.



Atualmente a MRS Logística transporta 6,5 milhões de toneladas/ano de minério de ferro e manganês por modal ferroviário e rodoviário para a COSIPA. Desse total de carga, cerca de 5 milhões de toneladas chega a Cubatão pelo sistema de cremalheira e o restante por rodovia.

Como o sistema de cremalheira não permite ampliar a oferta de transporte para outros fins, a MRS, para aumentar sua participação no transporte de contêineres que utilizam o Porto de Santos, idealizou um sistema alternativo de transporte do minério de ferro e manganês, desde o Pátio de Campo Grande até a COSIPA, por correia transportadora, liberando a cremalheira para o transporte de outros produtos para a Baixada Santista, em geral, e para o Porto de Santos, em particular.

9.7. TERMINAL PORTUÁRIO EMBRAPORT

Está sendo implantado, no município de Santos, porém do lado de sua área continental, na margem esquerda do estuário, ao lado da Ilha do Barnabé, em frente à Ilha Diana, para operar com carga mista: produtos agrícolas (café, açúcar, soja, milho, álcool), máquinas e equipamentos e veículos.

A chegada ao empreendimento por via marítima será por meio do canal de navegação e da bacia de evolução do Porto de Santos.

O projeto será implantado em cinco etapas ao longo de sete anos, quando então movimentará, aproximadamente, 5 milhões de toneladas de carga por ano e 100.000 veículos.

A previsão é de que as primeiras movimentações de carga já ocorram em 2010.

9.8. BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO (BTP)

Este empreendimento, em fase de licenciamento, será implantado na área do Porto Organizado de Santos na região da Alemoa, próxima ao Terminal aqui proposto, e tem as seguintes características:

- Cais acostável de cerca de 1.500 m;
- Implantação de 5 berços de atracação, sendo 4 para carga geral contêinerizada e um para granéis líquidos e contêineres;
- Área de 400.000 m² para armazenagem de contêineres e 5 tanques de 10.000 m³ para granéis líquidos;
- Área de estacionamento com capacidade para 150 caminhões.

9.9. DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO DO CANAL DE PIAÇAGÜERA

A dragagem de manutenção do Canal de Piaçagüera tem como objetivo a manutenção das condições adequadas à navegação entre o porto de Santos e os terminais portuários da COSIPA e da Ultrafertil.

O Canal de Piaçagüera é o mais importante meio de movimentação de matérias-primas e produtos do pólo industrial de Cubatão. A plena capacidade dos terminais marítimos que abriga



depende diretamente das condições de calado no canal de navegação, que são periodicamente comprometidas pelo nível de assoreamento do próprio canal e da bacia de evolução dos navios.

Este projeto já está em fase de implantação, reduzindo os riscos à navegação e à atividade portuária, bem como beneficiando as atividades econômicas dele dependentes.

9.10. PROJETO BARNABÉ - BAGRES

Segundo a CODESP, a longo prazo, este é o principal projeto de expansão do Porto de Santos, que adicionará mais 120 milhões de toneladas/ano de capacidade de movimentação de carga.

O projeto seria implantado na margem esquerda do Porto, nas ilhas de Barnabé e Bagres, na parte continental de Santos.

O projeto prevê mais 11.000 metros de cais, 50 berços de atracação (dobraria a capacidade atual), para navios com 220 metros de comprimento em média e contaria ainda com 6.000.000 m² de retroárea.

Atualmente, este projeto encontra-se em início da fase de elaboração do Termo de Referência para elaboração do EIA/RIMA.

9.11. TERMINAL GRANELEIRO DO GUARUJÁ

Este empreendimento está sendo implantado por consórcio formado pela Ferronorte (controlada pela ALL – América Latina Logística), Amaggi e Bunge.

Trata-se de empreendimento que visa substituir o antigo Terminal de Fertilizantes, na margem esquerda do Guarujá, com capacidade para movimentação anual de três milhões de toneladas/ano de fertilizantes e enxofre.

9.12. PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO DE TRANSPORTES - PDDT

No Estado de São Paulo, 93% da produção de bens são transportados pelo modal rodoviário, sendo que 50% do tráfego é gerado em um quadrilátero formado pelas cidades de Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e Santos.

Esta situação leva à necessidade de investimentos crescentes para a ampliação da oferta de rodovias e manutenção das mesmas.

A Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo busca uma redistribuição da divisão modal do Estado, com o aumento da participação da ferrovia.

O aumento da participação do modal ferroviário depende da dinamização da intermodalidade trem – caminhão.

O Plano em exame prevê duas ações mais relevantes:

- A implantação do Rodoanel Mário Covas com 170 km, ligando as dez rodovias que chegam à Capital, retirando o tráfego pesado de passagem (cerca de 20% dos 80.000 caminhões que trafegam pelas ruas da cidade de São Paulo todos os dias).



- No momento encontra-se em construção o trecho sul do rodoanel, o qual propiciará a ligação das vias Bandeirantes, Anhanguera, Castelo Branco, Raposo Tavares e Regis Bittencourt às vias Anchieta e Imigrantes, tornando mais rápida a viagem dos caminhões ao Porto, reduzindo o custo do frete, os quais não precisarão mais cruzar a área urbana da cidade de São Paulo.
- A implantação do ferroanel, interligando todas as ferrovias que chegam a São Paulo, liberando a malha ferroviária interna para o transporte de passageiros e agilizando o transporte de cargas, que não mais conflitará com o transporte de passageiros.

9.13. PROJETO MARINA PORTO DE SANTOS

O projeto, lançado pela Prefeitura Municipal de Santos, constitui-se em uma das principais intervenções em áreas portuárias já realizadas no Brasil.

O projeto deverá ser implantado no cais do Valongo com a cessão pelo Governo Federal dos armazéns 1 ao 8 à Prefeitura de Santos, para a instalação de marina, terminal de cruzeiros, restaurantes, espaços para eventos e feiras, estaleiros, serviços de apoio náutico, escola de navegação e centro oceanográfico.

Com a implantação deste projeto, eventos como o “São Paulo Boat Show” poderiam ser realizados em Santos, que também poderia pleitear ser uma das escalas da regata de volta ao mundo Volvo *Ocean Race*, uma vez que o projeto pode receber embarcações de 90 a 100 pés.

Outra ação estratégica deste projeto é a ampliação da linha do bonde turístico até a região do projeto, que passará por 32 pontos históricos e a construção do Memorial José Bonifácio em frente à estação do Valongo. Além disso, seria implantado, em área de 43 mil metros quadrados, que compreende a Estação Ferroviária do Valongo, o Pavilhão de Exposições e os pátios anexos até o limite da Rua Cristiano Ottoni, um centro empresarial, com escritórios, *apart*-hotel e estacionamento.

9.14. PROJETO DE ÁREAS DE ESPERA PARA OS CAMINHÕES CARREGAREM OU DESCARREGAREM NO PORTO

Um dos grandes problemas de congestionamento do Porto são os caminhões que para lá se dirigem e têm que ficar estacionados, aguardando o momento de carregarem ou descarregarem, sobrecarregando o sistema viário.

Já está em operação pela Ecovias, em Cubatão, o Eco Park, uma área preparada para receber o caminhoneiro e seu veículo, enquanto este aguarda o chamado para dirigir-se ao Porto, o que evita que esses causem alguns problemas de trânsito na cidade, e dando ao profissional de transporte conforto e segurança maior.

Além da área mencionada, estão sendo consideradas outras três áreas para implantação desses pátios.



9.15. PROGRAMA SANTOS NOVOS TEMPOS

Trata-se de um Programa bastante amplo denominado Programa de Desenvolvimento Estratégico de Santos e Infra-Estrutura Urbana e Habitacional - Santos Novos Tempos.

Este Programa, entre outros aspectos, visa a revitalização urbana e ambiental da Zona Noroeste de Santos e dos Morros. Nessa componente seus principais elementos são os seguintes:

- Implantação de macrodrenagem na Zona Noroeste;
- Provisão de habitações;
- Reforma/consolidação de unidades habitacionais existentes;
- Contenção de riscos geológicos na Zona de Morros.

9.16. TERMINAL MARÍTIMO PARA SAL DA CARBOCLORO S.A. INDÚSTRIAS QUÍMICAS

Este projeto prevê a implantação de hidrovía e estruturas para o recebimento de barcaças na unidade fabril da Carbocloro S.A. Indústrias Químicas, localizada no Pólo Industrial de Cubatão, de forma a otimizar o processo de recebimento de sal, uma das principais matérias primas para o processo industrial da Carbocloro. O projeto encontra-se em processo de licenciamento ambiental, em fase de obtenção de Licença Prévia (LP).

O projeto prevê (i) a instalação de dolphins de atracação e amarração no Largo do Caneu (em frente ao Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa); (ii) implantação de hidrovía, que seguirá pelos rios Cubatão, Cascalho e Casqueiro, até o largo do Caneu, sendo, para tal, necessária a dragagem de alguns trechos dos citados rios; e (iii) cais fluvial, na margem esquerda do rio Cubatão, para atracação e descarregamento das barcaças com sal.

Possui grande relação com o empreendimento do Terminal Marítimo da Alemoa S.A Imóveis e Participações em estudo, uma vez que é pretendida a passagem das barcaças, carregadas de sal, pelo rio Casqueiro, passando em frente ao local do empreendimento.

Desta forma, conforme acima explicitado, diversos empreendimentos estão previstos para a região em estudo (projetos co-localizados) ou já estão em fase de implantação na região em estudo, o que, provavelmente, deve-se ao aumento da demanda por transporte marítimo a partir do Porto de Santos.

Projetos como a Avenida Perimetral Portuária (margens esquerda e direita), a Otimização do transporte de carga entre o Planalto e a Baixada Santista (correia transportadora), o Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes – PDDT e a implantação dos Pátios para que os caminhões possam aguardar fora das áreas do Porto irão, de forma direta ou indireta, melhorar as condições de transporte na Baixada Santista, com conseqüente redução dos custos logísticos, viabilizando uma



maior movimentação de cargas na região e reforçando a primazia do porto de Santos no cenário nacional e internacional.

Outros projetos, como o aprofundamento do Canal Piaçaguera - Cosipa, Terminal da Embraport, aprofundamento do Canal do Porto de Santos, terão interferência direta com o empreendimento proposto, tendo em vista os aspectos ambientais locais, como a dinâmica de transporte de sedimentos e hidrodinâmica do canal de navegação e, por conseguinte, os aspectos técnicos do projeto, gerando, por exemplo, maior demanda por dragagens de manutenção.

Assim, de maneira geral, todos os projetos apresentados neste capítulo, terão inter-relação com o empreendimento proposto e, conjuntamente, gerarão impactos, diretos ou indiretos, e positivos, de forma geral, na região do porto de Santos e Baixada Santista, seja no aspecto ambiental, conforme anteriormente mencionado, ou mesmo no aspecto econômico e político da região, com a geração de novos empregos e renda, aumento na arrecadação de impostos para o município, entre outros.