

CAPÍTULO 4

INSERÇÃO REGIONAL

O presente Capítulo foi estruturado no sentido de permitir ao órgão ambiental licenciador – Ibama – e demais agentes intervenientes no processo de licenciamento ambiental do Brasil Intermodal Terminal Santos - Terminal Brites, a compreensão do quadro referencial regional de inserção do empreendimento, que guarda uma significativa sinergia não apenas com os planos, programas e projetos incidentes na região da Baixada Santista, mas também com as condições ambientais presentes na área de intervenção

As informações a seguir apresentadas permitem também compreender as justificativas para a implementação do projeto pretendido por guardarem estreita relação com as condições locais e regionais de inserção desse novo terminal, notadamente aquelas relacionadas à presença de empreendimentos similares, da vocação natural da área, da dinâmica social e econômica da região e de suas condições de infraestrutura viária.

4.1. PLANOS E PROJETOS COLOCALIZADOS

A implantação de empreendimentos como o Terminal Brites segue a tendência atual de investimentos direcionados à Região da Baixada Santista, que ao longo dos últimos anos vem passando por importantes mudanças, sobretudo, nas atividades diretamente relacionadas ao porto, e consequentemente planos e projetos ligados à infraestrutura que possibilitem a expansão e desenvolvimento das atividades portuárias.

Nessa direção, foram identificados os planos e programas elencados a seguir, relacionados direta ou indiretamente ao empreendimento analisado neste estudo.

4.1.1. Novos Terminais de Cargas

4.1.1.1. BTP - Brasil Terminal Portuário

A empresa Brasil Terminal Portuário (BTP) foi fundada em janeiro de 2007 com a finalidade de construir e operar um terminal público de graneis líquidos e contêineres na área conhecida como “Lixão da Alamoia – porto”, localizado dentro do Porto Organizado de Santos, administrado pela Codesp, na área insular de Santos, na margem direita do Estuário de Santos. Esta era uma área que por mais de 50 anos foi utilizada para o descarte de resíduos oriundos da operação portuária, o que acarretou na contaminação de aproximadamente 680 mil m³ de solo, que agora deverão ser tratados e descontaminados pela empreendedora antes da qualquer atividade na área.

Após apresentação do EIA-Rima em junho de 2009 em audiência pública, a BTP aguarda a licença prévia ambiental a ser emitida pelo Ibama. Quando concluídas as duas fases previstas no projeto, o terminal ocupará uma superfície de 342.020 m² e terá capacidade para movimentação de 1.800.000 TEUs/ano e 1.200.000 t/ano de graneis líquidos, gerando 1.500 empregos diretos e 9.000 indiretos. O investimento total previsto é da ordem de R\$ 1,6 bilhão para construção, aquisição de equipamentos, remediações e estudos ambientais.

A empresa é controlada pelo grupo Europe Terminal NV, sediado na Antuérpia, Bélgica, que possui larga experiência em planejamento, construção e operação portuária, gerenciando terminais na Bélgica, Espanha, Turquia, Itália, Rússia e França.

4.1.1.2. Embraport

O projeto Embraport - Empresa Brasileira de Terminais Portuários S.A. – teve início com a constituição da empresa em 1998, por meio da sociedade entre Banco Boa Vista e Grupo Coimex, a idéia do projeto é a construção e operação de um terminal privativo de uso misto, apesar de maior parte do empreendimento estar localizado dentro da área do Porto Organizado, fazendo parte da área continental do Município de Santos, margem esquerda do Estuário de Santos. O investimento previsto por parte da companhia é da ordem de US\$ 550 milhões. O terminal já obteve Licença de Instalação emitida pelo Ibama e está em construção desde o segundo semestre de 2007, sendo previsto o início das primeiras operações para meados de 2011. Localiza-se nas proximidades da área onde se pretende implantar o Terminal Brites, tendo a Ilha Barnabé entre ambos, e fica no meio os rios Diana e Sandi. Ocupa área total de 1 milhão de metros quadrados.

O conceito de uso múltiplo prevê que o terminal será capaz de movimentar graneis líquidos e sólidos, além de cargas em geral, por meio de contêineres ou outras formas de acondicionamento, sob todos os regimes alfandegários. A operação deve ocorrer com um grau elevadíssimo de automação e com a interconexão dos três modais de transporte disponíveis, o marítimo, o rodoviário e o ferroviário.

Após a conclusão e operando com capacidade plena, a expectativa é de que movimente cerca de 1,2 milhão de contêineres e 2 milhões de metros cúbicos de álcool, elevando substancialmente a capacidade total do porto santista.

4.1.1.3. Terminal Graneleiro do Guarujá

O projeto Terminal Graneleiro do Guarujá (TGG) é um dos mais importantes em termos de atividade portuária, pois caracteriza-se como o primeiro terminal multiuso prestador de serviços para operação de cargas a granel, abrigando instalações para movimentação e armazenagem de grãos, farelo, açúcar, fertilizantes, e ainda outros produtos. Sua expansão, em termos logísticos, deverá permitir operar com intenso apoio ferroviário para recepção e escoamento. A previsão é de operar cerca de 7,5 e 10 milhões de toneladas anuais, o que o constituirá no maior terminal graneleiro da América Latina, contribuindo para o aumento das exportações dos grãos produzidos, principalmente, no Centro-Oeste.

O TGG opera na margem esquerda do porto Organizado, em área total de 500 mil m². O projeto de expansão compreende a reforma e ampliação do Antigo Tefer – Terminal de Fertilizantes, que foi dividido ao meio para abrigar as necessidades do Termag (Terminal Marítimo do Guarujá) e do TGG.

4.1.1.4. Terminais da Ilha Barnabé

Segundo dados da Codesp, na Ilha Barnabé ainda existem trechos para a construção de novos berços, sem que haja prejuízo aos já existentes na região da Ilha. Nesse sentido, existem planos para transformar a ilha no maior terminal do mundo para exportação de etanol, chegando à meta de 360 milhões de litros em tancagem. O projeto de ampliação dos terminais da Ilha Barnabé faz parte da parceria entre Ageo e Copape, que já operam a cinco anos no local, tendo atualmente capacidade de armazenamento de cerca de 130 milhões de litros.

Além de 60 novos tanques, devem ser construídos dois píeres privativos exclusivos para as empresas na Ilha Barnabé. Está prevista também a construção de três desvios ferroviários para os terminais e implantação de um estacionamento para carretas.

A parceria já obteve as licenças ambientais e a autorização da Codesp para a construção nas áreas arrendadas. Atualmente, o Brasil exporta o álcool excedente do consumo interno, mas visa aumentar as exportações do álcool em escala mundial.

4.1.1.5. Terminal Marítimo da Alemoa

Este empreendimento está em processo de licenciamento ambiental junto ao Ibama, em fase de elaboração do estudo ambiental. Em área a ser ocupada na região da Alemoa, o empreendimento operará como Terminal Marítimo de uso múltiplo, através de carga e descarga de granéis líquidos, carga geral e contêineres.

4.1.1.6. APM Terminals - Grupo Maersk

A APM Terminals, da armadora Maersk, planeja instalar-se no Porto de Santos - Codesp, construindo um terminal de 400 mil m², com investimentos de US\$ 700 milhões. O terminal destina-se ao transporte de contêineres com capacidade de operação para 1,2 milhão de TEUs e será implantado no bairro da Alemoa, onde havia o Aterro Municipal de Santos, atualmente desativado.

Este projeto seguiria na linha de empreendimentos como o da BTP, uma vez que necessita lidar com os passivos ambientais gerados pela disposição de resíduos sólidos durante anos na área objeto da implantação.

A APM Terminals solicitou no início de 2009 à Codesp, arrendante da área de interesse, o terreno localizado no limite do porto Organizado, depois do Teglã (Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa).

4.1.1.7. Complexo Barnabé-Bagres

Assim denominado pela Codesp, trata-se de um território compreendido por diversas áreas, algumas privadas, e todas de frente para o Largo de Santa Rita (entre as quais se inclui a área do Terminal Brites de propriedade da SANTA RITA S/A), tendo nas suas extremidades as ilhas de Barnabé - a leste - e a de Bagres - a oeste, pertencendo ao Município de Santos continental, margem esquerda do Estuário.

Tratando-se de poligonal ainda sem nenhuma exploração comercial, vem sendo objeto de interesse há muito tempo por vários atores da economia. A necessidade de expansão das atividades do Parque Portuário-Industrial da Baixada Santista nesta localidade ganha ainda maior destaque e importância uma vez que a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município em vigor assegura, para boa parte destas áreas, destinação para futura expansão portuária. Assim, a Codesp, em que pese estar quase a totalidade desta poligonal fora do Porto Organizado, tem estimulado a iniciativa privada a desenvolver estudos de viabilidade para o Largo de Santa Rita, ou Complexo Barnabé-Bagres. Referidos estudos até este momento ainda não foram apresentados. Assim, importante esclarecer que aquele arranjo de que se tem dado divulgação como sendo o *layout* de Barnabé-Bagres é na verdade apenas uma ilustração indicativa, carecendo de estudos de validação técnico/legal.

Cabe salientar que entre as empresas privadas que patrocinam tal estudo está a TPI – Triunfo Participações e Investimentos S/A, *holding* controladora da SANTA RITA S/A – Terminais Portuários, titular do Terminal Brites, objeto do presente EIA-RIMA.

Cabe também destacar que as diversas diretrizes de infraestrutura desenvolvidas para o Terminal Brites, como acessos rodoviários e marítimos, foram previstos e dimensionados considerando-se também o aproveitamento do denominado Complexo Barnabé-Bagres. Desta forma pretendeu-se eliminar conflitos ocupacionais entre possíveis empreendimentos futuros colocalizados no Largo de Santa Rita ou Complexo Barnabé-Bagres. Todas as restrições que afetam a região: de caráter ambiental, determinadas pelo Ibama; técnico-operacional- segurança da navegação-manobrabilidade, determinadas pela Marinha e Praticagem, bem como todos os demais que as boas práticas da engenharia consultiva deve avaliar e submeter aos respectivos órgãos competentes têm sido estudados e vem sendo validados nos estudos de Brites de forma plural.

4.1.1.8. Agroporto

No início de 2003, o governo paulista e a prefeitura de Cubatão assinaram um termo de compromisso para a construção do Terminal de Comércio Exterior de Produtos Agropecuários de São Paulo conhecido como Agroporto, que deverá gerar riqueza e empregos na região e ampliar mercados para pequenos e médios agricultores paulistas. Este projeto visa estimular a exportação de produtos agrícolas, principalmente os de maior valor agregado, possibilitando o aumento da participação do agronegócio no total do PIB do Estado, que hoje gira em torno de 39%.

O governo estadual se encarregará da infra-estrutura de apoio, com a construção de um píer e rodovias de acesso aos pátios e armazéns, enquanto a União deverá implantar unidades de controle aduaneiro da Receita Federal e firmar parcerias com o Porto de Santos, ferrovias e empresários do setor. A construção e operação do Agroporto serão feitas através de sociedade de empresas de capital privado.

O projeto prevê a construção de 540 galpões para processamento de produtos agropecuários, assegurando-se, ainda, assistência técnica e prestação de serviços acessórios para facilitar e reduzir custos de exportação/importação, com base no aperfeiçoamento da logística de transporte, armazenamento, manuseio e distribuição desses produtos.

O agroporto será implantado a menos de um quilômetro do Porto de Santos, em uma área de mangue, e, por isso, necessita de licenciamento de órgãos ambientais. Sua implantação deverá dar-se na área fronteira aos manguezais do Município de Cubatão, entre a Cosipa e a Vila dos Pescadores, de frente para o Largo do Canéu. O projeto se comporá de duas áreas principais, respectivamente para a atracação de navios e para retroporto e indústrias.

Caso o Agroporto seja implantado, representará uma expansão da área portuária e industrial dentro do Município de Cubatão, fora do perímetro legal do porto organizado, porém a uma distância de cerca de 1 km do setor Alemoa.

4.1.1.9. Terminal NST

A NST - Terminais e Logística S/A surgiu em 1998, a partir do consórcio vencedor da licitação de arrendamento dos armazéns 30/31 da Codesp, iniciando, assim, as operações do Terminal NST onde atualmente são movimentados produtos de origem florestal, seus derivados e similares, industrializados ou in natura e carga geral diversa, containerizada ou não.

O Terminal possui 30.864m² de área total, dos quais 15.000m² são cobertos, posicionado de frente a um cais de 390m de comprimento e calado de 11,7m, sendo sua capacidade potencial de movimentação de aproximadamente 400.000t/ano.

Segundo a Codesp, está previsto o investimento de R\$ 50 milhões, por parte da própria NST, para a transformação deste em um Terminal de Alta Velocidade dedicado para Produtos Vegetais, elevando sua capacidade de movimentação para no mínimo 750.000tons/ano.

4.1.1.10. Terminal Itamaraty

O Grupo Itamaraty por meio do Programa de Arrendamentos e Parcerias de Porto de Santos – Proaps arrendou, em dezembro de 2001, o Terminal 12-A que, posteriormente, foi tombado pelo Condepasa devido ao seu valor histórico, o terminal possui 100 anos. Diante desta situação a solução encontrada foi a de desmontar e remontar o mesmo Armazém 12-A em outro local do Porto de Santos, esta operação será possível graças a o Termo de Ajuste de Conduta (TAC) firmado entre a Prefeitura, o Condepasa e o Grupo Itamaraty, em que ambos saíram beneficiados sendo possível preservar o patrimônio histórico e manter o espaço no porto para ampliação do terminal.

O projeto, que envolve o desmonte integral, o transporte e a remontagem do Armazém, em área no Valongo destinada pela Codesp, é um trabalho inédito onde estão sendo aplicadas técnicas de preservação patrimonial e histórica. A fase inicial já foi finalizada com a conclusão do processo de desmonte do Armazém. Agora há mais um período para conclusão do remonte do 12-A. Segundo a Codesp, o valor total estimado da obra é de R\$ 38 milhões e a previsão de movimentação no terminal é de 1.300.000t/ano.

4.1.2. Sistema Viário

4.1.2.1. Avenidas Perimetrais - margem direita e esquerda do Estuário de Santos

A construção das avenidas perimetrais tem por objetivo reduzir ou até mesmo eliminar a ocorrência de congestionamentos de caminhões no Porto de Santos, que se misturam ao trânsito urbano, gerando sérios problemas viários para os municípios adjacentes ao porto. O projeto, que é de responsabilidade da Codesp, prevê a construção de avenidas nas duas margens do Porto de Santos.

As obras já começaram no município de Santos, na margem direita, onde a avenida fará a ligação do porto com o Sistema Anchieta - Imigrantes, começando na rotatória da Alemoa, seguindo parcialmente os atuais traçados da Avenida Engenheiro Augusto Barata, ainda na Alemoa, da Rua Antonio Prado, no Valongo e da Rua Xavier da Silveira, no bairro de Paquetá, a seguir percorrerá um novo traçado, na região dos bairros Vila Nova e Macuco, se interligando finalmente a Avenida Mario Covas Júnior, na altura do canal 4. Dessa maneira a avenida percorrerá toda a área portuária desde a região da Alemoa até a Ponta da Praia, em um percurso de aproximadamente 13 km, com pistas nos dois fluxos.

No município de Guarujá as obras ainda não foram iniciadas, os estudos ambientais referentes ao projeto já foram concluídos, mas ainda se encontram sob apreciação por parte do Ibama. As intervenções previstas serão na Av. Santos Dumont, onde será feito um alargamento para seis faixas, sendo três em cada sentido, além de acostamento nas duas mãos de direção e rotatória próxima ao rio Santo Amaro; na Rua Idalino Pinez que será alargada para contar com quatro faixas de rolamento, duas em cada sentido; além da construção de dois viadutos, um ligando a Rua Idalino Pinez à área da Codesp, passando sobre a Av. Santos Dumont e vias férreas e outro ligando a Av. Santos Dumont à área da Codesp, também passando sobre as vias férreas.

As Perimetrais estão projetadas para serem vias expressas, com apenas algumas ligações com o sistema viário urbano, privilegiando, assim, o transporte de cargas. As avenidas serão importantes também para o modal ferroviário, já que com estas serão eliminadas uma série de passagens de nível elevando o fluxo ferroviário.

4.1.2.2. Ligação seca entre Santos e Guarujá

A construção de uma nova ligação viária entre os municípios de Santos e Guarujá é uma reivindicação antiga da população local, sua necessidade se dá tanto para facilitar o deslocamento das pessoas, que hoje utilizam a balsa para ir de uma cidade a outra, quanto para o transporte de cargas do porto¹. Atualmente quando é necessário transportar alguma carga de uma margem à outra é preciso se utilizar a Rodovia Cônego Domenico Rangoni, o que leva a um deslocamento de mais de 47 km.

Devido ao longo tempo de discussão, as primeiras propostas foram apresentadas há aproximadamente setenta anos pelo Eng. Prestes Maia, as idéias com relação ao projeto são inúmeras e muitas já foram tidas como certas e depois descartadas, como foi o projeto de um túnel.

Atualmente o governo estadual voltou a apresentar forte interesse pelo projeto, percebendo a importância dele não só para a RMBS e o Porto de Santos como para todo o Estado. Novos estudos e discussões foram feitos para que finalmente em maio de 2009 o Secretário Estadual dos Transportes, Mauro Arce, viesse a público para apresentar o projeto escolhido pelo governo paulista: o de uma ponte estaiada com 2,8 km de extensão e 70 m de altura máxima a ser construída na entrada do canal e orçada em aproximadamente R\$ 500 milhões. Para viabilizar o projeto o governo estadual pretende formar uma PPP (Parceria Público-Privada), onde o setor privado arcaria com parte da construção em troca do direito de exploração do pedágio da ponte por 30 anos, pedágio este que terá seu valor limitado pelo preço da travessia por balsa que será desativada assim que a construção for concluída.

O projeto apresentado sofre resistência por parte de alguns atores envolvidos, gerando controvérsias quanto a sua viabilidade. As críticas se fazem principalmente em dois pontos específicos da proposta apresentada, o de que ela não atende a demanda do porto por uma ligação seca, já que se destina apenas ao transporte de passageiros, e o de que uma ponte na entrada do canal com apenas 70 m de altura seria um impeditivo para o crescimento do porto, visto que ela não permitiria a passagem de navios da classe Pós Panamax, transatlânticos em geral ou navios transportando equipamentos de grande porte como os portêineres.

4.1.2.3. Esteiras transportadoras - Otimização do transporte de carga entre o Planalto e a Baixada Santista

O sistema pretende otimizar o transporte de minério de ferro, permitindo o transporte desse insumo desde o Pátio Ferroviário de Campo Grande, em Santo André, até o pátio de estocagem de

¹ Essa ligação é denominada de seca por não envolver a transposição por balsas via marítima

matérias primas da Usiminas, em Cubatão, substituindo os modais atualmente utilizados (ferroviário/rodoviário e ferroviário/sistema de cremalheira), por um sistema de transporte contínuo, por esteiras transportadoras, independente dos sistemas existentes atualmente.

Esta alternativa liberaria a infraestrutura atual (cremalheira e rodovias) para o transporte de outras cargas, incrementando a capacidade de transporte de cargas rumo à Baixada Santista e ao porto. O empreendimento proposto foi objeto de apresentação de EIA/RIMA cuja análise pelo DAIA resultou na sua aprovação e na consequente emissão da Licença Ambiental Prévia.

4.1.2.4. Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes

A Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo elaborou o Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes - PDDT, que é o instrumento de planejamento contínuo e de longo prazo onde estão estabelecidas as estratégias institucionais, de investimento e gestão para as políticas públicas de transporte.

O PDDT visa criar um sistema de transportes moderno, integrado e cada vez mais abrangente, que tenha maior mobilidade e contribua quantitativa e qualitativamente com o processo de circulação de cargas e passageiros.

O sistema de transportes do Estado de São Paulo compreende um conjunto de infraestruturas públicas realizado pelas esferas de governo federal, estadual e municipal, assim como agentes privados regulamentados pelo poder público. As principais ações estratégicas propostas pelo PDDT são:

A. Esfera Federal:

- **Ferroanel:** visa criar um anel ferroviário no entorno da RMSP por meio de duas conexões ferroviárias, uma ao norte outra ao sul, conectando as malhas leste e oeste existentes. Cabe destacar que a futura implantação do Ferroanel Sul proporcionará mais uma alternativa de acesso à Baixada Santista, pois os comboios provenientes do Vale do Paraíba, por exemplo, além da descida da serra pela cremalheira, poderão chegar a Santos utilizando-se do Tramo Sul do Ferroanel e da linha de livre aderência da ALL.
- **Cabotagem:** A movimentação de cargas por cabotagem, viagens realizadas ao longo da costa, vem crescendo e tem chances de melhorar sua eficiência operacional, em função da redução de custos portuários e também em função da integração operacional entre o Porto de Santos e de São Sebastião.
- **Porto de Santos:** O PDDT defende a transferência da administração do Porto de Santos da esfera federal para às esferas estadual e municipal, gerando ações para melhorar a eficácia da operação portuária e competitividade entre os portos brasileiros.

- **Dutovia:** Por ser considerado um eficiente modo de transporte em termos econômicos, energético e ambiental, deve ganhar investimentos para ampliar a movimentação dos densos fluxos regionais dos derivados de petróleo e álcool.

B. Esfera Estadual:

- **Rodoanel Mário Covas:** considerada a mais importante obra, terá 170 km, ligando as principais rodovias do Estado, retirando o tráfego pesado de passagem à capital (cerca de 20% dos 80.000 caminhões que trafegam pelas ruas da cidade de São Paulo todos os dias). O trecho do Rodoanel que liga as rodovias dos Bandeirantes, Anhanguera, Castelo Branco, Raposo Tavares e Regis Bittencourt está pronto. O trecho sul está em construção, ligando as rodovias mencionadas ao Sistema Anchieta - Imigrantes.
- **Ampliação da malha rodoviária:** expansão da capacidade da malha rodoviária com a criação de novos eixos de pista dupla, com o objetivo de cruzar o Estado de São Paulo, sem a necessidade de passar pelas Regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas.
- **Ampliação dos aeroportos:** com o aumento da demanda pelo transporte de insumos e escoamento de produtos acabados do setor industrial de alta tecnologia, principalmente no eixo macrometropolitano Campinas, Santos, Sorocaba e São José dos Campos, a ampliação dos aeroportos é fundamental como integração intermodal.
- **Hidrovia:** como é um modo de transporte considerado de relativo baixo custo e reduzidos impactos ambientais, tende a oferecer ao mercado um serviço competitivo, ou mesmo complementar ao transporte de carga.

C. Agentes Privados:

- **Centros de logísticas:** Os Centros Logísticos Integrados funcionarão como elos importantes para o funcionamento da cadeia logística, integrando os modais rodo-ferroviários na movimentação de cargas gerais, e também, quando necessário, carga de graneis, sob controle do setor privado.

Segundo a Secretaria dos Transportes do Estado, importantes iniciativas que fazem parte dos investimentos realizados e previstos no PDDT 2000/2020 já estão concluídas: melhoria nas condições de navegação da Hidrovia Tietê-Paraná, ampliação da infraestrutura dos aeroportos, prolongamento da Rodovia dos Bandeirantes, construção do Trecho Oeste do Rodoanel, pista descendente da Imigrantes e as marginais da Rodovia Castello Branco.

4.1.2.5. Plano Viário Metropolitano e de Cargas da Baixada Santista

Os Planos Viário Metropolitano – PVM e de Cargas PVMC surgem da ação conjunta da Secretaria de Transportes Metropolitanos, da Agem – Agência Metropolitana da Baixada Santista, do Condesb e dos municípios da região a fim de identificar as vias de transporte de caráter metropolitano, aquelas que superam os limites municipais e servem de passagem aos deslocamentos regionais.

Dentro do Plano também está prevista a unificação da sinalização vertical e horizontal, critérios de qualidade de pavimentação e um sistema de gestão das vias regionais, fornecendo aos usuários rapidez, uniformidade e segurança dessas vias.

O PVM – Módulo Cargas prevê de forma específicas soluções para atender os pólos de atração e exportação de cargas da região, o Porto de Santos e o Complexo Industrial de Cubatão.

Dentro do Plano estão previstas intervenções como, a construção da Avenida Perimetral nas margens esquerda e direita (em implantação), o Sistema Integrado Metropolitano, Integração das vias de acesso ao porto, entre outras.

4.1.2.6. Sistema Integrado Metropolitano (SIM) da Baixada Santista

O SIM da Baixada Santista faz parte do Plano de Expansão dos Transportes Metropolitanos, da Secretaria de Transportes Metropolitanos, que compreenderá uma rede de transporte coletivo metropolitano estruturado por meio de uma linha principal operada com a tecnologia VLT – Veículo Leve sobre Trilhos de média capacidade.

Esse sistema será integrado ao sistema de ônibus municipal e intermunicipal, contando ainda com a implantação de terminais, estações de transferência, pontos de parada, dispositivos de acessibilidade, intervenções no plano viário e construção de ciclovias.

De acordo com o projeto divulgado pela EMTU, na primeira etapa de obras o trecho principal construído liga São Vicente – Terminal Barreiros a Santos – porto, tendo extensão de 11km, com capacidade de transportar até 59mil passageiros por dia.

4.1.2.7. Terminais Rodoviários Integrados

O projeto objetiva implantar terminais rodoviários nas margens direita e esquerda do estuário, estrategicamente distribuídos e conectados com a operação do cais por meio de rede informatizada. Essa ação será coordenada em conjunto entre as Prefeituras de Santos e Guarujá e o Governo do Estado.

4.1.2.8. Relocação das vias férreas da margem direita

Tem como objetivo permitir o adensamento e aumento da área arrendável, compatibilizar o sistema Codesp com a Fepasa e possibilitar o acesso de composições com maior capacidade de carga, aumentando o raio de curvatura de alguns trechos, além da substituição de trechos de trilhos, a fim de possibilitar a utilização de locomotivas de maior porte.

4.1.2.9. Recuperação das vias férreas da margem esquerda

As obras de recuperação das vias férreas da margem esquerda do porto visam compatibilizar o sistema Codesp com a Malha Regional Sudeste da RFFSA, e também ajustar-se ao aumento da participação do modal ferroviário na logística terrestre. Em consulta à operadora MRS Logística obteve-se a informação de que não há previsão, por parte da empresa concessionária, de expandir a linha férrea na região em questão.

4.1.2.10. EcoPátio

O EcoPátio é um pátio regulador de veículos de carga, que já está em operação no município de Cubatão, contribuindo significativamente para a melhoria da acessibilidade logística da região portuária, uma vez que os veículos podem esperar a vez de ingressar na zona do cais sem ocupar em demasia suas vias de acesso. O tempo de espera dos caminhões que era de 8,5 horas, hoje é de apenas 3,5 horas.

Os serviços oferecidos pelo EcoPátio atendem ao embarcador que busca melhorar as suas operações logísticas e monitorar o embarque e desembarque nos Terminais Portuários reduzindo o tempo de espera e otimizando a movimentação das transportadoras. Consiste na triagem e ordenamento dos veículos e cargas em direção ao Porto de Santos, monitorando a liberação do veículo no momento exato do embarque, cumprindo o prazo. O gerenciamento é efetuado via software específico com informações ao embarcador via web service devidamente customizado às necessidades. Além disso, oferece infraestrutura aos motoristas de caminhões, contando com praça de alimentação, sanitários e vestiários, posto de abastecimento, além de serviços de borracharia e manutenção mecânica.

Trata-se de uma área de 442.000 m², localizada em Cubatão no km 263 da rodovia Cônego Domenico Rangoni (Piaçaguera-Guarujá). A EcoRodovias otimizará a capacidade do local, aumentando o número de vagas de estacionamento de caminhões de 700 para 3.500. Com a rotatividade dos veículos, poderá receber até 12 mil caminhões por dia. Para isso, serão investidos cerca de R\$ 90 milhões em infra-estrutura e tecnologia. O objetivo é melhorar a produtividade das operações portuárias, por meio da triagem e liberação dos veículos com destino ao Porto de Santos.

Outro pátio regulador, destinado a cooperar na logística ao Porto de Santos será o EcoPátio Imigrantes, localizado no município de São Bernardo do Campo, próximo ao trecho sul do Rodoanel. Além de movimentar cargas, o empreendimento poderá funcionar como um pátio regulador para até 3 mil carretas por dia e a previsão para o início do funcionamento da primeira parte do complexo é março de 2010.

4.1.3. Infraestrutura

4.1.3.1. Aprofundamento do canal de navegação e bacias de evolução do Porto Organizado de Santos

As intervenções a serem realizadas em todo canal de navegação e bacias de evolução do Porto de Santos são de suma importância para elevar a eficiência do porto; possibilitando assim o acesso de navios de grande porte, o que levará a uma redução do custo do frete, a uma elevação da capacidade de movimentação do porto, bem como permitirá um uso mais eficiente de áreas portuárias mais ao fundo do estuário.

As intervenções previstas para área incluem: a dragagem de aprofundamento do canal de navegação, bacias de evolução e berços do porto organizado de Santos, o EIA/RIMA do projeto encontra-se sob análise no Ibama, mas já teve a Licença Prévia emitida, a expectativa é de que a operação seja concluída em dois anos a partir da emissão da Licença Ambiental de Instalação. Com essa obra, o Porto de Santos passará a contar com o calado mínimo de 15 metros, permitindo assim a operação com os navios da classe Pós Panamax; também está previsto o derrocamento parcial das Pedras do Teffé e Itapema, duas formações rochosas, com 57 mil m³ e 24 mil m³, respectivamente, prejudiciais a navegação e atracação, o derrocamento, compatibilizará a profundidade das regiões com a do restante do canal, melhorando, assim, a navegabilidade e ampliando as áreas arrendáveis e atracáveis.

Outra intervenção prevista é o aumento da largura mínima do canal de navegação para 220 m, a execução dessa obra é importante para elevar ainda mais a eficiência do porto, já que com ela será possível que os navios naveguem dentro do canal simultaneamente em direções opostas; além destas está prevista também a operação de remoção dos últimos destroços do navio Ais Giorgis, que em janeiro de 1974 se incendiou e naufragou, sua estrutura está parcialmente submersa em frente ao armazém 17, na região de Outeirinhos, a Codesp lançou no dia 22/07/09 a licitação para execução dos serviços de inspeção e elaboração de metodologia para retirada dos restos do casco do navio.

4.1.3.2. Dragagem do Canal de Piaçaguera

Os terminais privativos da Cosipa e Ultrafertil, localizados fora da área do Porto Organizado de Santos, são acessados através do Canal de Piaçaguera, que por situarem-se em um estuário, estão sujeitos ao assoreamento, sendo esta taxa de aproximadamente 25 cm/ano. A última dragagem realizada neste canal foi no ano de 1996, sendo que à época da elaboração do EIA/RIMA do empreendimento, com uma camada de assoreamento de aproximadamente dois metros, o que causa problemas à operação dos navios que demandam esses terminais privativos, principalmente nas proximidades da Alemoa. O EIA/RIMA para realização da dragagem obteve a necessária aprovação ambiental, estando a obra em fase de execução.

Atualmente, segundo o Relatório de Gestão Ambiental elaborado pela Antaq, a Cosipa aguarda acordo com a Codesp, para liberação de parte da cota de descarte do material dragado, que foi concedida à própria Codesp no processo de licenciamento de Dragagem do canal do porto.

4.1.3.3. Aterro Sanitário Sítio das Neves

O Aterro Sanitário Sítio das Neves, administrado pela empresa Terracom, obteve licença de operação junto à Cetesb em 2003. Localizado na altura do Km 72 da Rodovia Cônego Domenico Rangoni veio substituir o antigo depósito de resíduos, denominado “Lixão da Alamoá”, que teve sua capacidade saturada. Situa-se na proximidade imediata da gleba a ser ocupada pelo novo terminal, conforme pode ser observado no Capítulo de Diagnostico Ambiental – Uso do Solo.

A área total do Aterro é de 1 milhão e 74 mil m² constituído de 10 células para depósito de resíduos domésticos, com capacidade para 120 mil toneladas de resíduos cada, equivalentes a uma capacidade média de até 500 toneladas de resíduo sanitário diários. Além do resíduo sanitário também recebe resíduos industriais da região.

O empreendimento destinará os resíduos gerados para o Aterro do Sítio das Neves, através de contrato com a empresa Terracom.

4.1.3.4. Projeto de Saneamento do Porto

A Codesp dentro do programa de modernização do Porto de Santos investiu para melhorar as condições de saneamento do porto, envolvendo o sistema de captação de água, sistema de tratamento e distribuição de água portátil e sistema de esgotamento e tratamento de esgotos. Esse projeto esteve restrito ao município de Santos e abrangeu as áreas insular e continental.

O Sistema de Captação de Água é feito no rio Trindade, na cota 89,5m da Serra do Mar, ainda no município de Santos, para então ser conduzida através da gravidade por uma tubulação adutora que percorre as faixas de domínio das rodovias Rio/Santos, SP 055 e estrada de acesso à Ilha Barnabé. A partir desse ponto, atravessa o canal do porto, em profundidade já prevista para o aprofundamento do canal e alcança a ETA – Estação de Tratamento de Água, no cais do Saboó.

A partir da ETA, a água tratada segue para os reservatórios Saboó e Macuco, de onde será distribuída em dois setores, formados por uma única zona de pressão (Setor Saboó: compreende as áreas da Alemoa, Saboó, Valongo e parte de Paquetá; Setor Macuco: estende-se desde Paquetá, Outeirinhos e Macuco até a Ponta da Praia)

A Ilha Barnabé utiliza-se de reservatórios e redes existentes com fornecimento in macro, sem distribuição. Houve a implantação de uma estação elevatória de água tratada e uma adutora, junto à ETA, que percorre trechos terrestres na margem direita e na Ilha, além da travessia subaquática do canal do porto, paralela à adutora de água bruta.

O sistema de esgotamento da área criado conta com 17 sub-bacias, com igual número de estações elevatórias de esgotos e linhas de recalque. As redes de coletas de esgotos foram renovadas e nas áreas onde não existiam foram implantadas redes coletoras, estações elevatórias e emissários por recalque. O tratamento dos efluentes chega a remover mais de 90% de DBO, sendo lançado no canal do porto através de emissário, por gravidade, com extensão aproximada de 280 metros.

4.1.3.5. Saneamento básico - Programa de recuperação ambiental da Baixada Santista

Em toda a Região Metropolitana da Baixada Santista está ocorrendo uma série de intervenções a fim de melhorar as condições de saneamento e a qualidade de vida de toda a população. A Sabesp, empresa de capital misto administrada pelo governo estadual, é a responsável pelo saneamento básico de todos os municípios da RMBS e conseqüentemente é quem projeta e executa tais obras. As intervenções previstas ou concluídas, por município, são:

- Guarujá – Construção da ETA (Estação de Tratamento de Água) Jurubatuba que ampliará a capacidade do atual sistema de tratamento, possibilitando melhores condições para garantir o abastecimento. A tecnologia empregada na ETA é a mais moderna e consagrada mundialmente, formada por um sistema de flotação de altíssimo desempenho no que se refere à qualidade do tratamento. A previsão é de que a obra seja concluída em dezembro de 2011, com um custo total de R\$ 75,3 milhões e beneficie cerca de um milhão de pessoas, entre turistas e moradores. A Estação de Tratamento de Água (ETA) Jurubatuba, que atenderá todo o município de Guarujá, inclusive o Distrito de Vicente de Carvalho.
- Santos – Em Santos, ocorrerão obras para complementação do sistema de esgotamento sanitário dos morros de Santos e bairro Chico de Paula, compreendendo redes coletoras e ligações domiciliares nos morros Nova Cintra, Saboó, Vila Progresso, Jabaquara, Marapé e da Avenida Nossa Senhora de Fátima, além de estações elevatórias de esgoto e linhas de recalque. A obra, orçada em R\$ 9,8 milhões, ficará pronta em 24 meses.
- São Vicente – Construção da ETA Itu na porção continental da cidade. A estação terá capacidade para tratar 200 litros por segundo, sendo importante para garantir o abastecimento na região e minimizando os problemas com a intermitência na distribuição. Esta obra tem um orçamento de R\$ 6,9 milhões, atenderá cerca de 90 mil pessoas e ficará pronta em 24 meses. Outra intervenção prevista no município é a complementação do sistema de esgotamento sanitário dos bairros Cidade Náutica, Jóquei, N.S. Fátima, Parque São Vicente, Centro, Catiapoã, Vila Margarida, Mateo Bei e Esplanada dos Barreiros, obra que possibilitará a universalização do atendimento da área insular do município, levando a uma redução da poluição dos córregos e canais da cidade. Orçada em R\$ 34,7 milhões e atendendo diretamente um população de 32,3 mil pessoas a previsão é de fique pronta em 2 anos e meio.
- Cubatão – As recentes obras de ampliação do sistema de tratamento de esgoto são suficientes para atender a demanda atual e futura da região central do município. Atualmente a ETE tem capacidade para tratar 171 litros por segundo. Graças a ela, a água é devolvida limpa ao Rio Cubatão, beneficiando a população de até 85 mil habitantes. A obra exigiu investimentos de 8,5 milhões.

- Bertioiga – Devido à recente ampliação do sistema de coleta de esgoto do município, com a implantação de rede coletora no Jardim Maitinga, Agaó e Centro, esta prevista uma ampliação na ETE existente. A obra beneficiará uma população de 25 mil habitantes e também vai melhorar a balneabilidade das praias. O empreendimento está orçado em R\$ 7,1 milhões. Outra intervenção prevista é a construção da ETA Boracéia, obra que foi orçada em R\$ 3 milhões e ficará pronta em 12 meses, beneficiando 13,4 mil habitantes em Bertioiga e São Sebastião.
- Praia Grande – Estão previstas no município obras de remanejamento de redes de esgoto dos bairros Boqueirão e Jardim Guilhermina. Com esta haverá redução dos problemas de obstrução de redes e dificuldades de execução de manutenção, causadas pela profundidade excessiva das redes. A obra está orçada em R\$ 21,1 milhões e tem prazo de execução de 2 anos e meio.

4.1.4. Outros Planos e Projetos Colocalizados

4.1.4.1. Terminal marítimo para sal - Carbocloro

O projeto da empresa Carbocloro S.A. Indústria Química localizada nas margens do rio Cubatão visa utilizar a via fluvial e atingir o canal de Piaçaguera, alterando o modal de transporte utilizado até então para o transporte desse produto.

O projeto pretende substituir o modal rodoviário de transporte de sua matéria prima o sal grosso, que é retirado por caminhões no Porto de Santos, de onde é transportado para a empresa em Cubatão, pelo modal marítimo, por meio de quatro barcaças que receberão a matéria prima do próprio navio. Com esse novo meio de transporte deixariam de ser realizadas 60.000 viagens/ano de caminhão entre Santos e Cubatão. O projeto foi submetido licenciamento ambiental no âmbito estadual tendo sido realizada Audiência Pública pelo Consema.

4.1.4.2. Ampliação da Pedreira Intervales

O projeto pretende ampliar a área de lavra da empresa Intervales Minérios Ltda de 26,13 ha para 104 ha, com a finalidade de aumentar produção de pedra britada. A Pedreira está localizada em Santos na porção continental, bem próxima à área do Terminal Brites, podendo ser a principal fornecedora dessa matéria-prima para a obra do terminal. Atualmente, a Pedreira Intervales produz por mês cerca de 50 mil m³ de brita, o que corresponde a 50% da demanda regional. O projeto de ampliação está em fase de licenciamento.

4.1.4.3. Poliduto Alto Taquari-Santos

O projeto de implantação do empreendimento Poliduto Centro-Sul, que terá 1.164 km de extensão, nove estações de bombeamento com capacidade de 10.900 MWh/mês, oito terminais, sendo cinco de coleta e três de entrega, com capacidade estimada para 8 milhões de m³/ano, com a metade destinada à exportação, ligando o município de Alto Taquari (MT) ao Porto de Santos.

O Poliduto tem como objetivo transportar o etanol produzido pela empresa Brenco (estando atualmente em curso a negociação para incorporação dos ativos da Brenco pela ETH Bioenergia, controlada pelo grupo Odebrecht) e ainda produtos terceirizados, assim como visa contribuir para a questão da logística de transporte de etanol. O empreendimento está em fase de licenciamento ambiental no Ibama. Seu traçado percorre o interior do estado de São Paulo (por faixas de domínio de sistemas viários) e termina com um ponto de carregamento de carregamento no porto santista.

4.1.4.4. Uniduto Logística

Este projeto prevê a construção de dutovia para transportar etanol com o intuito de reduzir custos de transporte e favorecer as exportações. Atualmente, cerca de 95% do transporte de etanol é feito por via terrestre.

A empresa Uniduto Logística foi criada pelos principais produtores do setor sucroalcooleiro para viabilizar o transporte diretamente das áreas produtoras do interior de São Paulo para o litoral através do Porto de Santos (margem esquerda - Guarujá), visando atender às regiões Norte, Nordeste e Sul via cabotagem, além do mercado externo.

O projeto está em fase de licenciamento ambiental. A proposta é construir aproximadamente 570km de dutos, com quatro centros receptores (Botucatu, Anhembi, Serrana e Santa Bárbara d'Oeste), dois de distribuição para o mercado interno, em Paulínia e na Grande São Paulo, assim como um terminal para exportação no Guarujá, onde também funcionaria um porto próprio *offshore*.

Para integrar essas estruturas prevê-se a operação intermodal entre rodovia, ferrovias e hidrovias.

4.1.4.5. Disponibilização de áreas no Porto Organizado

Conforme dados da Codesp, parte de áreas do porto organizado não estão disponíveis para o uso de atividades portuárias, algumas em decorrência de ocupações irregulares e outras pelos solos que necessitam de recuperação.

O projeto técnico a ser desenvolvido pela Codesp pretende viabilizar as áreas sem uso em atividades portuárias para a implantação de empreendimentos com potencial técnico e econômico viáveis.

4.1.4.6. Plano de Revitalização de áreas portuárias e integração com áreas urbanas situadas no Valongo

Esse Plano é uma ação conjunta entre a Prefeitura de Santos, Codesp e Secretaria Especial dos portos que tem como objetivo geral reverter o processo de degradação na área do Valongo, possibilitando a aproximação entre o porto e a cidade, a partir de novos usos permitidos. Assim como em outros casos, o Programa de Revitalização Urbana pretende gerar novos recursos, reconquistar o apoio da população, valorizar as áreas centrais e gerar novos empregos.

Dentre as inúmeras ações propostas para o Plano de Revitalização, foram identificadas as de maior destaque:

- Proposta de Revitalização da área central de Santos, através do Projeto Alegria Centro, a fim de valorizar a paisagem urbana, recuperar o patrimônio histórico, diversificar as atividades de uso, atrair a população e propor o uso da região 24 horas;
- Solucionar o problema viário que assola a região do Valongo, onde ocorre conflito entre os modais rodoviário e ferroviário, sendo fundamental para a atividade portuária;
- Propor alternativas viárias, como a implantação de passagem em nível inferior na região, isolar a faixa ferroviária, fazer acessos para pedestres e passagem para veículos;
- Estreitar os vínculos da população com a dinâmica portuária, atraindo essa população para a área do Valongo, com opções de espaços gastronômicos, culturais, museus, escritórios de serviços, centro de informações turísticas, entre outros;
- Instalação de uma Marina, terminal de cruzeiros, estaleiros, serviços de apoio náutico, entre outros.

4.1.4.7. Zoneamento Ecológico Econômico da Baixada Santista

O Projeto de Lei Estadual do Zoneamento Ecológico Econômico da Baixada Santista visa criar zonas de ocupação com diferentes características e zonas de preservação ambiental. Até o momento, aguarda os ajustes da minuta do decreto do ZEE - Baixada Santista aprovada pelo Consema.

O Zoneamento Ecológico Econômico propõe cinco zonas demarcadas, identificadas de um a cinco, com restrições decrescentes para ocupação e uso econômico, além de uma zona especial para expansão portuária e uma zona para áreas especialmente protegidas, considerando os planos diretores municipais. Há também a criação de cinco zonas marinhas, definindo entre outros temas, as áreas que poderão ser ocupadas por futuras expansões portuárias.

A proposta de zoneamento ainda está em aberto e deve ser objeto de reuniões públicas e debates com a sociedade civil organizada, não incidindo, portanto qualquer restrição com relação a esse plano regional. A expectativa das municipalidades da região é que a proposta de macrozoneamento reconheça as políticas de uso do solo locais, no caso o zoneamento do município de Santos, que define a região de inserção do Terminal como destinada a atividades portuárias e retroportuárias.

4.1.4.8. Regularização Fundiária - Cidade Legal

O Programa de Regularização Fundiária é um processo para legalizar loteamentos clandestinos ou irregulares, sob responsabilidade da Prefeitura, através da Secretaria de Planejamento e ainda outros setores, com o apoio do Governo do Estado por meio Secretaria Estadual de Habitação do Programa Cidade Legal, para solucionar problemas de ocupação em áreas onde há conflitos de uso com a lei de zoneamento e legislações ambientais nos âmbitos municipal, estadual e federal.

Dessa forma, a Prefeitura de Santos trabalha no processo de regularização fundiária em áreas de morro e na zona noroeste, como também na área continental nos bairros de Caruara e Monte

Cabrão. Segundo dados da Secretaria de Planejamento, ao todo são 28 núcleos na cidade passando pelo processo de regularização fundiária.

Atualmente, vem realizando esse processo junto ao bairro continental de Caruara, onde foi proposto um projeto urbanístico piloto de loteamento, composto de 17 chácaras, enviado para apreciação técnica da Secretaria Estadual de Habitação. A participação da comunidade ocorre durante todo o processo de regularização, além disso, várias etapas compõem tal processo, como levantamento topográfico, diagnóstico socioeconômico, entre outras.

Segundo dados da Secretaria Municipal de Planejamento, a área proposta para a regularização pertence a um único proprietário e apresenta menores restrições ambientais, o que pode facilitar a análise junto ao Estado. O projeto discorre sobre a situação atual da região, a partir de vários documentos elaborados, como a Carta Ambiental de Caruara, e aponta as intervenções urbanas necessárias para a melhoria das condições de vida da população, como a elaboração do projeto básico de esgotamento sanitário para o bairro.

4.1.4.9. Plano Diretor de Santos e Lei de Uso do Solo

O atual Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos, instituído pela Lei Complementar nº 311, de 23/11/98, e alterado pela Lei Complementar nº 447, de 30/12/01, visa, primordialmente, em relação às questões ambientais, garantir o desenvolvimento econômico e social do município em acordo com a preservação do meio ambiente.

O Plano Diretor estabelece a divisão entre as porções insular e continental do município, com diretrizes específicas de uso e ocupação do solo, determinando o desdobramento do território municipal em três áreas integradas, a saber: área urbana; área de expansão urbana e área de proteção ambiental.

O ordenamento do uso e ocupação do solo no município de Santos está definido de acordo com as áreas referentes à porção insular e à porção continental, que foram determinadas pelas Leis Complementares nº 312, de 23/11/98 e nº 359, de 25/11/99, respectivamente.

A porção continental foi subdividida em área integrada de expansão urbana e área integrada de proteção ambiental (art. 3º, 359/99), de modo que a primeira foi dividida em zonas, definidas por suas características, e na segunda foi instituída a APA - Área de Proteção Ambiental, também dividida em zonas definidas por suas características e metas ambientais.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo (insular e continental) e o Plano Diretor estão detalhados no item 7.3.3.8 inserido no Diagnóstico do Meio Socioeconômico deste estudo.

A gleba prevista para a instalação do Terminal Brites está situada em área definida como Zoneamento Portuário e Retroportuário (ZPR), onde são permitidas atividades portuárias e retroportuárias; empreendimentos e atividades técnicas e/ou científicas; construção de infraestrutura de apoio aos usos permitidos, de pequenas e médias estruturas de apoio náutico, de edificações para armazenamento e unidades industriais não poluidoras, terminais rodoviários e ferroviários, estrutura viária de transposição e torres de transmissão.

Além da ZPR, o zoneamento da área continental prevê áreas de apoio ao desenvolvimento urbano (vide Figura 4.1.4.9 - 1), definidas pelas ZSU I e II (Zona de Suporte Urbano I e II). Para ao acesso ao Terminal BRITES, a Prefeitura de Santos irá considerar essas áreas de apoio, seguindo o ordenamento jurídico para definição do traçado do sistema viário local.

Na sequência, a Figura 4.1.4.9 - 1 apresenta o Zoneamento Municipal de Santos.

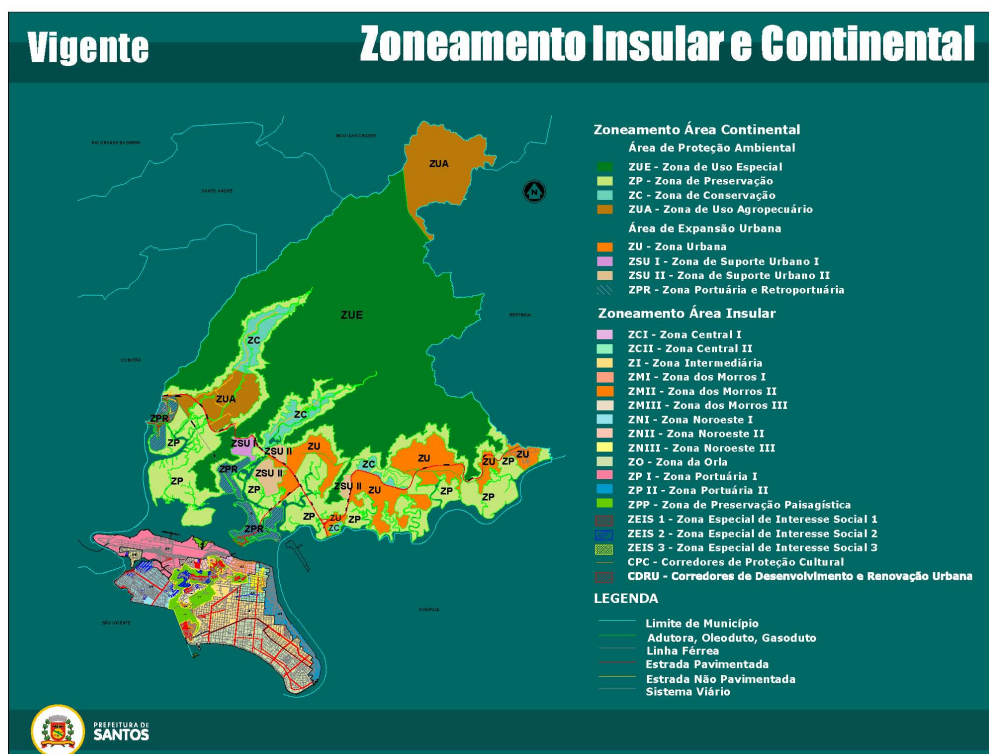


Figura 4.1.4.9-1: Zoneamento Municipal de Santos

Fonte: SEPLAN, 2009.

4.1.4.10. Proposta de ampliação do Zoneamento Portuário e Retroportuário na Área Continental

Esta é uma proposta da Prefeitura Municipal de Santos, por meio da Secretaria de Planejamento, voltada especialmente para a área continental do município.

Como o Zoneamento municipal para a área continental já prevê áreas com atividades portuárias – entre elas a destinada ao Terminal Brites, a Prefeitura propõe uma ampliação dessas áreas, restrição das atividades portuárias na área insular – não interferindo com o projeto objeto deste EIA, ao mesmo tempo em que também pretende restringir o potencial de ocupação urbana do continente.

A proposta não restringe totalmente a ocupação urbana da área, mas visa implantar Condomínios Sustentáveis de Selo Verde, para garantir uma ocupação planejada e que assegure as condições ambientais da região. Há também a definição de novos parâmetros para construções, mais restritivos,

e amparados por padrões de construção sustentáveis, como geração de energia solar, sistema de utilização de água pluvial, entre outros.

Essa proposta visa rever algumas das leis vigentes e ao mesmo tempo estruturar algumas ações através de novas leis. Dentre as leis a serem revistas, temos: Plano Diretor, Estatuto da Cidade, ZEIS, Código de Edificações, entre outras. Quanto às leis a serem estruturadas são pertinentes: Parcelamento do solo, Estudo de Impacto de Vizinhança, Código Ambiental, etc.

4.1.4.11. Centro de Detenção Provisória

A Prefeitura de Santos disponibilizou o uso institucional de área para implantação de Centro de Detenção Provisória e de unidade da Fundação Estadual do Bem-Estar do Menor - FEBEM, de responsabilidade da Secretaria de Administração Penitenciária do Estado, no Sítio das Neves, área continental de Santos. Fica autorizada a execução de projeto de construção das edificações e das instalações necessárias aos equipamentos públicos de uso institucional. O Centro de Detenção será localizado próximo ao quilometro 252 da SP 055 e terá capacidade prevista para 758 presos.

De acordo com o Zoneamento da área continental, a gleba cedida ao Estado para implantação do Centro de Detenção está inserida em três Zonas: ZU – Zona Urbana; ZUE – Zona de Uso Especial e ZP – Zona de Preservação.

4.2. COMPATIBILIDADE DO EMPREENDIMENTO COM OS PLANOS E PROJETOS COLOCALIZADOS

A realização de um empreendimento como o pretendido, em um ambiente dinâmico como a Baixada Santista, onde outros investimentos estão sendo realizados ou planejados, gera uma sinergia, de modo que se pode otimizar os resultados desse conjunto de projetos e planos.

Dentre esses se destacam, conforme exposto anteriormente:

No setor de navegação:

- (i) A dragagem de manutenção do Canal de Piaçaguera;
- (ii) O aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos;

No setor de infraestrutura viária:

- (iii) Ligação seca entre Santos – Guarujá;
- (iv) Conclusão do tramo sul do Rodoanel Mário Covas;
- (v) Ecopátios: trata-se de bolsão do Terminal de Santos, para atender ao escoamento de cargas, principalmente, onde os motoristas aguardam, com toda a assistência, o chamado para levar a carga ao Porto de Santos, sem causar congestionamentos;
- (vi) Avenida Perimetral Portuária e demais obras previstas para otimizar a circulação de cargas na Baixada Santista e Planalto;

No setor de logística de transporte:

- (vii) Implantação do Ferroanel: otimização do transporte de minério de ferro entre o Planalto e a Baixada;
- (viii) Terminal Portuário Embraport e demais projetos colocalizados relativos à ampliação de terminais existentes;
- (ix) Plano da Codesp de implementar a médio e longo prazo o Projeto Barnabé-Bagres de ampliação do Porto de Santos;
- (x) Carbocloro S.A. Indústria Química, que substituirá o modal rodoviário de transporte de sal do Porto pelo modal marítimo.

O empreendimento pretendido Terminal Portuário Brites tem sua compatibilidade assegurada com os planos e projetos citados anteriormente sob os seguintes pontos de vista:

A. Aspectos técnicos

Reforça e complementa as demais intervenções públicas e privadas previstas para a região continental de Santos e para o setor portuário como um todo, notadamente aquelas que buscam o aumento da oferta no transporte de cargas, a otimização da infraestrutura viária local e regional e ainda o direcionamento das novas atividades de transporte de cargas para a área continental santista com claros benefícios às condições da margem direita do Estuário, com problemas estruturais ligados ao setor viário, e a capacidade limitada de ampliação das estruturas portuária em operação na área.

Ainda com relação aos aspectos de ordem técnica, não se verifica com relação aos planos e projetos em execução e previstos para a região qualquer interferência ou incompatibilidade que envolva não apenas a concepção do empreendimento Terminal Brites, mas também sua localização; o que assegura e reforça ainda mais o caráter complementar dessa iniciativa que vai ao encontro de outras ações e atividades planejadas ou em execução para a área continental, como a ampliação das operações na Ilha Barnabé, a implantação da Embraport e a ampliação do canal de navegação entre outras.

Importante ressaltar que a implantação do Terminal Brites, no âmbito das discussões de viabilidade dos estudos das demais possíveis iniciativas colocalizadas no Largo de Santa Rita, denominado pela Codesp de Complexo Barnabé-Bagres, é de caráter e iniciativa privados. Uma vez que a área é de propriedade da empreendedora e está localizada fora do Porto Organizado, não se eximindo a empreendedora do cumprimento dos rigores legais para obtenção das licenças ambientais, de operação e demais. Uma vez obtidas tais autorizações poderá o Terminal Brites vir a ser a realização da primeira fase de implantação deste possível complexo na margem esquerda do estuário..Neste contexto pode-se citar como um dos procedimentos o cumprimento da Norman 11, em que foi necessário a obtenção de parecer positivo da Codesp e da Praticagem, segundo pode-se atestar nos documentos apresentados em anexo a este EIA (**anexos 5.1-1F e 5.1-1E**)

B. Aspectos Legais

Sob a ótica dos diplomas legais vigentes, também, o empreendimento mostra-se compatível não apenas com relação ao ordenamento territorial local e regional – representados pelo Plano Diretor de Santos e pela futura regulamentação da Lei do Gerenciamento Costeiro, bem como pelo conjunto de leis e regulamentos que regem o setor portuário e o setor de transportes que estão sendo plenamente atendidos pelo empreendedor junto às diversas entidades competentes, como: Marinha do Brasil, Capitania dos Portos, Antaq entre outras.

Com relação aos aspectos mais afetos ao presente estudo, resta claro que o Plano Diretor de Santos (além da proposta de revisão do zoneamento da área continental) reforçam o direcionamento de novas atividades portuárias para essa região de inserção do empreendimento, tornando assim a iniciativa planejada pela empresa como desejável no sentido de consolidar uma diretriz pública definida em lei municipal.

Com relação aos dispositivos da Legislação Estadual que institui o Plano de Gerenciamento Costeiro na região da Baixada Santista, deve-se ressaltar que ainda não está definida a versão final do Macro Zoneamento Ecológico Econômico, que deverá ser editado na forma de Decreto Estadual, embora já tenha havido uma série de reuniões e debates com a sociedade civil organizada no sentido de formular uma política estadual para a região que leve em consideração as diretrizes locais que ordenam o uso e a ocupação do solo nos municípios da Baixada.

Neste sentido, espera-se num cenário normal de desenvolvimento, que a proposta de Macrozoneamento a ser estabelecida reconheça a vocação dessa área de inserção do terminal pretendido e acolha as diretrizes do município de Santos no tocante à definição do uso portuário como aquele predominante. Por outras palavras, sob o ponto de vista legal, o fato de ainda não existir tal regulamentação não caracteriza a impossibilidade ou impedimento da continuidade do licenciamento e aprovação do empreendimento, nem tampouco oferece qualquer óbice no tocante ao disposto na lei estadual.

Em conclusão, pode-se afirmar que o setor portuário na Baixada Santista está ressalvado como um dos fatores mais importantes e estratégicos no atual quadro de desenvolvimento da região, do estado e do país.

Num cenário de desenvolvimento a médio e longo prazos desejáveis, empreendimentos dessa natureza (ampliação de estruturas portuárias e novas instalações) serão de importância ainda maior por reforçar e ampliar a vocação regional portuária, otimizando os investimentos e planos do setor público e criando um ambiente ainda mais favorável ao direcionamento de investimentos privados com claros benefícios sociais e econômicos para o Estado e região.