



CAPÍTULO 10

CONCLUSÕES

A identificação e avaliação dos impactos associados ao Terminal Portuário Multiuso da DEICMAR (TPMD) foram elaboradas com base no conhecimento prévio de todas as obras e ações componentes das etapas de planejamento, implantação e operação do empreendimento e no estudo das características atuais da situação ambiental dos meios físico, biótico e socioeconômico nas áreas de influência do empreendimento.

O empreendimento proposto: Terminal Portuário Multiuso DEICMAR pretende implantar um cais frontal contínuo, com 580 m de comprimento, com dois berços para atracção de navios e aumento de retroárea para movimentar e armazenar veículos montados (em operação do tipo Roll-on/Roll-off), e, também, carga geral (containerizada ou não), nos dois sentidos, exportação e importação.

Os veículos e a carga geral poderão ser originados ou ser destinados aos pátios já existentes da DEICMAR, situados na área de retroporto, ambos já alfandegados. Essas operações já vêm sendo realizadas pela DEICMAR nas suas instalações atuais, implantadas na área arrendada pela CODESP desde 1991. Entretanto, por não existir de frente aquático da área atual de 56.835,92 m², a DEICMAR utiliza o Cais Público do Saboó para o embarque e desembarque de suas cargas.

Com a ampliação proposta e analisada neste EIA e respectivo RIMA a DEICMAR pretende ocupar uma área de 173.790,92 m², sendo que as novas áreas são 35.650,00 m² na faixa do cais e 81.305,00 m² na retroárea (instalações de expansão do Terminal).

Os 56.835,92 m² atualmente operados pela DEICMAR encontram-se pavimentados há mais de 20 anos, servindo, principalmente, como área de armazenamento de veículos montados para exportação. Nela, encontram-se edifícios administrativos, escritórios, armazém para recebimento de mercadorias de pequeno porte e/ou sensíveis às intempéries, subestação elétrica, balança rodoviária, portarias, *gates* de entrada e saída de/ou para o Cais do Saboó, edifícios de apoio, almoxarifado e outros.

O empreendimento se insere no contexto da RMBS que é a terceira maior região do estado em termos demográficos com 1.830.995 habitantes. A proximidade dessa região com a RMSP, a configuração geográfica do Estuário de Santos, conjuntamente com as demandas econômicas e políticas favoreceram o desenvolvimento da região e a expansão do Porto ao longo do tempo.

O Porto de Santos é o maior porto brasileiro, e respondeu em 2010 por 25% do valor das importações nacionais. Em relação às exportações, respondeu por 30% do valor recebido nas estruturas portuárias e por 24,8% considerando-se todos os modais.

Apesar da grande importância do Porto em escala estadual e nacional, o EIA apontou a sobrecarga das vias de circulação com o transporte de cargas e de pessoas no nível municipal, que é um dos principais conflitos entre o Porto e a cidade de Santos. Atualmente 73% da carga que chega ao Porto de Santos vêm pelo modo rodoviário. O



modal ferroviário, mais apropriado para movimentar cargas a granel, representa 21%. Os outros 6% são representados pelo transporte dutoviário de produtos químicos e derivados de petróleo.

Mais da metade do movimento de carga da região tem origem ou destino no Porto, mas o atual sistema de estacionamento de cargas não tem capacidade de absorver toda a demanda.

Com a saturação das vias locais existentes no Porto de Santos, os congestionamentos decorrentes das atividades de carga e descarga nos diversos terminais são freqüentes, estendendo-se, por vezes, inclusive, pela Via Anchieta (margem direita) e pela Rodovia Cônego Domenico Rangoni (margem esquerda).

A acessibilidade na região fica comprometida na época da colheita da safra de grãos. Filas imensas formam-se nos acessos ao porto de Santos. Em abril de 2006, por exemplo, foi registrado um congestionamento de cerca de 20 km nas rodovias que se direcionam ao local.

Segundo a Ecovias, empresa concessionária do sistema Anchieta-Imigrantes, há formação de filas na pista sul da Anchieta no acesso à Alemoa de segunda à sexta-feira das 7h00 às 09h00 e das 17h00 às 19h00. Há também formação de filas na pista leste da SP248/55 no acesso à Rua do Adubo, no Guarujá, de segunda a sexta das 15h00 às 19h00.

Nesse sentido muitas iniciativas estão em andamento visando encontrar alternativas para estas questões. Estão em elaboração e/ou análise, projetos que possibilitarão a regularização e o disciplinamento do estacionamento de cargas em Santos. A expectativa é promover o descongestionamento de caminhões na região do Porto e melhorar a conservação de vias de acesso à cidade.

A implantação de pátios reguladores no município de Cubatão, onde os veículos podem esperar a vez de ingressar na zona do cais sem ocupar em demasia suas vias de acesso, tem contribuído para minimizar o impacto do tráfego rodoviário na região.

Estas e outras questões relevantes quanto ao Porto e o município de Santos tem encontrado respaldo no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZPS).

No entanto, a instalação de novos terminais e o incremento de movimento que o Porto de Santos vem apresentando nos últimos anos, reflete uma tendência que deverá se manter ou poderá até se acentuar no futuro, e portanto a questão do tráfego deve ser melhor equacionada.

Além do impacto do tráfego apontado acima, as análises elaboradas para a verificação da viabilidade ambiental do empreendimento proposto, demonstram a possibilidade de ocorrência de um impacto muito significativo e 15 impactos prováveis significativos, em sua maioria negativos, sendo que dois desses impactos incidirão no meio físico e sete estarão ligados ao meio biótico. A maior parte desses impactos está vinculada às atividades de dragagem do canal, que estão previstas para ocorrer na fase de implantação e na fase de operação do TPMD.

Os impactos positivos vinculam-se basicamente ao meio antrópico relativas ao conjunto de vantagens para a economia local, regional e nacional, uma vez que: a implantação do empreendimento irá contribuir para a modernização do Porto de Santos ao minimizar a morosidade atualmente existente no processo de exportação/ importação do país.

O Estudo apontou que há uma demanda prevista para os próximos 20 anos, que somente será atingida com o incremento das áreas de estocagem dos veículos e demais cargas e



a implantação de um cais frontal à área composto de dois berços para atracação dos navios.

A área do Saboó dispõe de um número reduzido de pontos de atracação, incapazes de atender à demanda existente, cujo quadro é agravado devido às elevadas taxas de utilização, o que é perceptível e comprovado pelo congestionamento verificado no local, e que, ao longo dos últimos anos vem resultando em disputas entre os usuários dessa área do Porto.

O novo Terminal consolidando áreas contíguas, irá dispor de dimensões suficientes para viabilizar um moderno terminal *roll-on-roll-off*, essencial para que o Porto de Santos possa contar com dois terminais dessa natureza, como recomendado pelo TCU.

A implantação e operação do empreendimento poderão contribuir direta e indiretamente para melhoria das condições de vida da população por meio da expansão de novas oportunidades de trabalho. Em Santos a atividade portuária é responsável pelo maior número de empregos no município e as famílias cujo responsável está ligado a estas atividades, apresentam a maior renda média entre todas as demais atividades. A operação do empreendimento irá gerar cerca de 96 empregos diretos, além de 600 empregos diretos na fase de implantação.

Quanto aos impactos negativos, embora em maior número, são também em sua maioria pouco significantes, ou mesmo, insignificantes.

Tais impactos serão desencadeados principalmente na fase de implantação do empreendimento envolvendo os componentes dos meios físico e biótico, com maior interferência neste último. No entanto, é preciso destacar que para a quase totalidade dos impactos negativos foram propostas medidas mitigadoras e/ou preventivas e/ou corretivas – principalmente para o meio físico – e medidas compensatórias, principalmente para o meio biótico. Assim, enquanto que para o meio físico estão propostas medidas mitigadoras preventivas para os impactos desfavoráveis, para o meio biótico são propostas medidas compensatórias associadas à supressão de vegetação.

Um dos impactos negativos significativos apontados no EIA/RIMA refere-se à intervenção na qualidade ambiental da cobertura vegetal da Área Diretamente Afetada (ADA). A área proposta para a implantação do empreendimento é basicamente composta por Manguezal (cerca de 75%) e por Vegetação Secundária de Floresta de Restinga em Estágio Inicial (cerca de 25%) que acompanha o limite da área construída, adjacente ao muro que as separam.

O projeto para a implantação do empreendimento propõe a construção de uma estrutura que reduzirá a incidência solar na vegetação de manguezal, que dessa forma, acarretará direta ou indiretamente supressão de cerca de 4,60 ha de vegetação em APP.

Assim, o EIA/RIMA prevê que haverá perda e/ou alteração de habitat com impacto na fauna terrestre. As alterações ambientais imediatas estão relacionadas à redução e alteração do habitat disponível atualmente à fauna local, com modificações diretas na disponibilidade de recursos alimentares e perda de locais para abrigo e reprodução, mesmo que um trecho adjacente à margem direita do Rio Saboó seja mantido.

Por outro lado, quanto ao uso do solo, a área do empreendimento situa-se na Zona de Preservação Paisagística (ZPP) do município de Santos e está em conformidade como o disposto no Plano Diretor de Santos (Lei Complementar Nº 729 de 11/07/2011 e Lei Complementar Nº 730 de 11/07/2011). Legalmente, não há incompatibilidade quanto ao uso pretendido, pois a área é passível de utilização para expansão do Porto para a movimentação de carga geral, desde que, adotadas medidas compensatórias.

Todas as medidas de mitigação e de compensação dos impactos ambientais negativos identificados e de potencialização dos efeitos positivos do empreendimento foram



organizadas em 26 Planos e Programas Ambientais visando assegurar a total observância e cumprimento da legislação incidente conferindo a necessária efetividade a essas ações.

Os programas propostos estarão articulados a um programa de comunicação social, visando assegurar a interlocução e o acompanhamento das repercussões do empreendimento no meio e na comunidade local.

A proposta de alocação de 0,5% do valor total dos investimentos, a ser destinado para Unidade de Conservação na região de influência do empreendimento, a ser escolhida conjuntamente com o IBAMA, poderá incidir, no Parque Estadual da Serra do Mar, no Parque Estadual Xixová-Japuí, na APA Marinha do Litoral Centro e no APA da Área Continental de Santos.

Finalmente, após as inúmeras análises realizadas, é possível concluir que o empreendimento é ambientalmente viável, e essa conclusão decorre do detalhamento dos impactos com provável ocorrência durante as fases de implantação e operação, e das medidas propostas nos planos e programas ambientais. Diante do exposto, a equipe técnica responsável pela elaboração do presente EIA-RIMA confirma a viabilidade ambiental do TPMD.