



6.3 MEIO SOCIOECONÔMICO

Para a identificação e avaliação dos impactos socioeconômicos causados pela implantação do Terminal Portuário Multiuso da DEICMAR – TPMD, foram consideradas as diferentes fases do ciclo de implantação do empreendimento, a saber: a fase de planejamento, a fase de construção e a fase de operação.

O TPMD estará inserido no porto e na cidade de Santos que apresentam forte desenvolvimento econômico e social. Assim, a avaliação dos impactos da implantação e operação do empreendimento nos aspectos socioeconômicos considerou a existência de efeitos sinérgicos e cumulativos entre o empreendimento e atividades similares ou colocalizadas. Nesse contexto, considerou-se que, salvo poucas exceções, as alterações promovidas pelo projeto serão de baixa magnitude e pouco significativas, especialmente em relação aos aspectos de maior sensibilidade tais como:

- ✓ A navegação já existente na região e não gerada pelo empreendimento, típica de atividade portuária já estabelecida na região e descrita no diagnóstico ambiental do meio socioeconômico;
- ✓ A atividade pesqueira, com rotas específicas de navegação, não coincidentes com as rotas já estabelecidas pelas atividades portuárias existentes relacionadas às atividades do TPMD;
- ✓ O uso turístico, já estabelecido na região da AII, mantendo todas as condições de coexistência e compartilhamento espacial ora existentes;
- ✓ O projeto não ampliará as atuais áreas de exclusão de pesca ou implicará em quaisquer novas restrições às atividades pesqueiras existentes na região, como apontado nos estudos apresentados na etapa de Diagnóstico e depoimentos dos representantes das comunidades pesqueiras;
- ✓ Não ocorrerá incremento populacional e aumento da demanda por equipamentos públicos devido à geração de empregos, uma vez que os trabalhadores serão recrutados prioritariamente na AII.

Dessa forma, foram identificados os impactos possíveis e prováveis da implantação e operação do TPMD sobre os diferentes grupos sociais existentes e respectivas atividades produtivas, no entorno do empreendimento, conforme descrição a seguir.

a) IMPACTOS DA FASE 1: PLANEJAMENTO

Na fase de planejamento o aspecto impactante fundamental é o início dos levantamentos de dados, e as interferências sobre as áreas de influência restringem-se ao processo de divulgação de informações sobre o empreendimento. Dessa forma, o principal impacto socioeconômico identificado é a **Criação de Expectativas sobre o Empreendimento**, junto à população local.

b) IMPACTOS DA FASE 2: INSTALAÇÃO

Na fase de Instalação multiplicam-se as possibilidades de impactos relacionados ao início das obras de construção do terminal portuário e de dragagem do canal de acesso e área de manobra, assumindo realce em relação ao meio antrópico o possível **aumento do risco de acidentes** devido às operações de dragagem, a **contratação e desmobilização de trabalhadores**, bem como a **geração de tributos**.

c) IMPACTOS DA FASE 3: OPERAÇÃO

Na fase de Operação foram identificados relativamente ao meio antrópico possíveis impactos positivos e negativos em muitos casos semelhantes aos observados na fase anterior. Entre esses, assumem realce o aumento do **aumento do risco de acidentes**,



a **contratação e desmobilização de trabalhadores e geração de tributos**. Entre os novos impactos possíveis, observam-se questões principalmente locais derivadas de alterações na paisagem e aumento do volume de caminhões circulantes – com efeitos especialmente sensíveis na malha urbana próxima, assim como efeitos de amplitude macroeconômica, com a otimização dos serviços portuários e a ampliação da primazia do Porto de Santos no contexto das plataformas de exportação do país e de seus gargalos. De modo geral, como costumam acontecer com empreendimentos de infraestrutura, os impactos negativos tendem a se concentrar no âmbito local e, os positivos, dentro de um espectro muito mais amplo.

d) IMPACTOS DA FASE DE DESATIVAÇÃO

Por se tratar de área da Marinha, após o período de concessão, de vinte anos renováveis por mais vinte, a DEICMAR deverá devolver a área à CODESP ou renovar a concessão. No caso de devolver a área haverá uma desmobilização da mão-de-obra e redução da oferta de serviços portuários, bem como de geração de tributos. Em decorrência desse aspecto impactante, avalia-se a ocorrência dos impactos a seguir detalhados.