



### 6.3.14 Serviços Portuários

Meio afetado pelo impacto:

Meio físico	
Meio biótico	
Meio socioeconômico	x

Fase do empreendimento:

Planejamento	
Instalação	
Operação	x

a) IDENTIFICAÇÃO DO IMPACTO AMBIENTAL POSSÍVEL:

- OTIMIZAÇÃO DA OFERTA DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS NO PORTO ORGANIZADO DE SANTOS

A síntese da caracterização deste IMPACTO AMBIENTAL POSSÍVEL devido à otimização da oferta de serviços portuários é apresentada no Quadro 6.3.14-1.



**Quadro 6.3.14-1 Caracterização do impacto ambiental possível de Otimização da Oferta de Serviços Portuários no Porto Organizado de Santos**

<b>Natureza</b>	Positivo	Negativo							
	X								
<b>Ocorrência</b>	Direta	Indireta							
	X								
<b>Extensão</b>	Imediato/ Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo						
	X								
<b>Abrangência</b>	ADA	AID	AII	Hinterlândia					
			X	X					
<b>Duração</b>	Temporário	Permanente							
		X							



Como critério de avaliação do parâmetro ambiental Capacidade de atendimento à demanda potencial pelos terminais do Porto de Santos considerou-se os atuais pontos críticos da capacidade de movimentação de cargas, bem como o cenário prospectivo em que eles se inserem, no contexto de viabilizar a atração das cargas potenciais de sua área de influência. O TPMD foi projetado para movimentar veículos montados, em operação do tipo Roll-on/Roll-off, assim como carga geral containerizada ou não, devendo atuar de forma integrada com as instalações locais atuais, além dos pátios situados na área de retroporto, já alfandegados. Com a expansão planejada espera-se atender a demanda prevista para os próximos 20 anos, considerando que dentre os portos exportadores de veículos, o de Santos foi o que apresentou na última década a maior taxa média de crescimento anual (13% aa).

Com base nessa tendência, nos estudos de mercado e metas sinalizadas pelas montadoras e grandes importadores, estima-se que a demanda por movimentação de veículos automotores no Porto de Santos evolua das atuais 370 mil unidades, para respectivamente 645 mil e 1.095 mil unidades nos anos 2020 e 2030.

Considerando as duas principais infraestruturas presentes atualmente no Porto de Santos para esse tipo de movimentação, o Terminal de Veículos – TEV, da Santos – Brasil, e o Terminal DEICMAR utilizando os cais do Saboó, é previsível que no médio prazo se acentue a perda desse tipo de carga para portos com maior capacidade operacional, apesar de mais distantes. Isto porque é conhecida a capacidade limite do TEV – que atualmente movimenta pouco menos de 150 mil unidades anuais e pode chegar no máximo a dobrar esse quantitativo, bem como as dificuldades enfrentadas pela DEICMAR, nas condições dadas pelos cais do Saboó, em avançar muito além das 215 mil unidades movimentadas em 2010.

Foi em função dessas situações e estimativas que foi dimensionado o projeto do TPMD, de forma a garantir, considerando os limites do TEV, o conjunto da demanda prevista para os próximos 20 anos. Adicionalmente, com a transferência das operações da DEICMAR para os dois novos berços, será reduzida a taxa de ocupação nos cais do Saboó, com a liberação de berços para outros usuários, com previsível melhoria no desempenho operacional e na qualidade dos serviços prestados.

b) **MAGNITUDE DO IMPACTO AMBIENTAL POSSÍVEL**

Trata-se de um impacto POSITIVO, causado DIRETAMENTE pelo empreendimento, PERMANENTE, de ocorrência IMEDIATA e sua abrangência se refere à área de influência regional ou Hinterlândia. É ainda REVERSÍVEL e de ocorrência muito provável. No contexto do atual processo de expansão e modernização do Porto de Santos, pode-se considerar que IMPACTO POSSÍVEL da otimização da oferta de serviços portuários é de MAGNITUDE MEDIA

c) **MEDIDAS DE MONITORAMENTO E CONTROLE**

Não são previstas medidas de otimização, monitoramento ou controle.

d) **SIGNIFICÂNCIA DO IMPACTO AMBIENTAL PROVÁVEL**

Considerando-se que o IMPACTO POSSÍVEL devido à otimização da oferta de serviços portuários é de MAGNITUDE MEDIA, prevê-se que produzirá um IMPACTO PROVÁVEL SIGNIFICATIVO.