

13. CONCLUSÃO

Este **Estudo de Impacto Ambiental – EIA** foi desenvolvido com o objetivo de avaliar os diferentes tipos de impactos ambientais associados às distintas fases de implantação dos **Terminais TGSC e FERTIMPORT**, parcela terrestre e parcela marítima, e da fase de operação, a partir da necessidade de aumento da capacidade instalada do Porto Organizado de São Francisco do Sul e da oferta de novos terminais especializados para agilização no recebimento e remessa de granéis pelo transporte marítimo.

Com relação à Santa Catarina, no século XIX as colônias catarinenses imprimiram um novo ritmo à economia regional e ajustaram os portos para escoarem a produção das pequenas atividades mercantis. Durante a primeira metade do século XX, centrada na erva-mate, madeira, carvão e alimentos, os portos catarinenses também se especializaram em determinados segmentos.

Com a diversificação da economia catarinense nos anos de 1940 e 1950 pautada na indústria metal-mecânica, cerâmica, papel e pasta mecânica e na formação de complexos agroindustriais, São Francisco do Sul, teve que se ajustar às novas dinâmicas.

Com a integração e a consolidação da indústria catarinense a partir dos anos de 1960, comandado pelo grande capital industrial e agroindustrial, e a queda nas exportações da madeira nos anos de 1970, a atividade portuária de São Francisco do Sul se especializou em granéis.

Os ajustes recessivos e a abertura comercial nos anos de 1990 colocaram novos desafios para o Porto de São Francisco com a ampliação dos investimentos privados.

No presente, o porto vive um virtuoso período de crescimento baseado em dois pilares: a expansão do mercado externo brasileiro e os investimentos na modernização portuária nacional.

Neste contexto é importante destacar que São Francisco do Sul é um dos principais portos do país e ponto de chegada de um dos mais importantes corredores de transportes brasileiros, pelo fato de ser responsável pelo escoamento de parte da produção dos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

A área em que os empreendimentos serão instalados já é atingida pelos impactos decorrentes das atividades portuárias instaladas em São Francisco do Sul. Desta forma, a área de influência direta dos empreendimentos na fase de operação, em sua grande parte já apresenta a influência dos impactos negativos pré-existentes.

Como já abordado neste estudo, os empreendimentos movimentarão produtos, tanto para exportação como de importação, que atualmente já fazem parte do rol de produtos movimentados pelo Porto de São Francisco do Sul, porém, buscarão aumentar a capacidade de estocagem e movimentação, com maior agilidade nos serviços portuários oferecidos.

Com a futura entrada em operação destes dois novos empreendimentos e com o acréscimo na movimentação de grãos prevista, novos tributos serão arrecadados e empregos diretos e indiretos criados, conseqüentemente, buscando atingir a sustentação social e econômica decorrente também do aumento do comércio exterior e maior geração de divisas.

A existência de infra-estrutura retroportuária é fator condicionante para a implantação dos empreendimentos da forma em que foram concebidos, tanto é que não foram listadas alternativas locais por apresentarem dependência da estrutura já instalada (tanques de óleo vegetal na Empresa Bunge Alimentos, linha férrea, rodovia, corredor de exportação, canal de acesso marítimo).

Na concepção dos projetos dos dois terminais foi considerada a compatibilização destes com o projeto do Contorno Rodo-Ferrovário do Porto de São Francisco do Sul visando assim evitar um conflito futuro. Apesar da compatibilização com tal projeto, **a operação dos dois empreendimentos independe da implantação do Contorno Rodo-Ferrovário do Porto de São Francisco do Sul.**

Estão previstas as instalações de dois novos armazéns, um apenas para receber fertilizantes via importação, com capacidade de estocagem de 90.000 toneladas pertencente à FERTIMPORT e outro para armazenar grãos vegetais sólidos, com capacidade estática de armazenamento de 78.000 toneladas pertencente ao TGSC. Somam-se a esta estrutura quatro novos silos também para estocagem de grãos sólidos vegetais cada um com a capacidade de estocagem de 7.500 toneladas também de grãos sólidos vegetais pertencentes ao TGSC. Com a implantação dos respectivos empreendimentos haverá um incremento total de 198.000 toneladas de armazenamento de grãos.

A sustentabilidade logística dos empreendimentos se dará pela boa acessibilidade rodoviária e ferroviária, contando com sistemas de carregamento e descarregamento eficientes, bem como com uma maior capacidade estática instalada para armazenamento de grãos (silos e armazéns).

Na concepção do projeto buscou-se utilizar tais estruturas e otimizar as novas estruturas a serem implantadas, fato que resultou na utilização de uma única ponte de acesso para os dois empreendimentos.

Tal concepção buscou minimizar os impactos negativos decorrentes da instalação e operação das atividades portuárias principalmente na locação da ponte de acesso e dos berços de atracação que dispensa a necessidade de dragagem e derrocagem. No entanto tal atividade por sua natureza inevitavelmente promove impactos ambientais. Os principais impactos ambientais dos empreendimentos podem ser verificados no **Item 11 – ANÁLISE DOS IMPACTOS AMBIENTAIS**, integrante do presente estudo.

Quanto a ocupação da área de APP prevista na implantação do Terminal TGSC, este é considerado de utilidade pública com previsão legal para tal intervenção, conforme detalhado no **Item 5.16 - ASPECTOS LEGAIS** do presente estudo.

Destaca-se que a implantação das medidas mitigadoras e de controle devem ser aplicadas e constantemente avaliadas no decorrer da implantação e operação dos empreendimentos.

Também foram propostos planos que visam monitorar parâmetros relevantes, com o potencial de afetações a médio e longo prazo, seja pelas atividades dos novos empreendimentos, seja por atividades antropogênicas da circunvizinhança.

A sustentabilidade ambiental das obras propostas será conquistada pelas ações previstas neste estudo com o objetivo de minimizar ou compensar os impactos decorrentes de sua implantação.

Ressalta-se que os impactos decorrentes da operação do empreendimento, independentemente da sua instalação ou não já incidem sobre a área em questão devido a operação do PSFS. Esta situação é notória tanto que na proposta de delimitação da Reserva de Fauna da Baía da Babitonga a área em questão foi excluída exatamente por já existir uma atividade portuária instalada.

Considerando o exposto anteriormente conclui-se que a implantação e operação dos Terminais TGSC e FERTIMPORT da forma em que está sendo proposta no presente estudo é ambientalmente viável.

Ressalta-se, no entanto, que ainda devem ser incorporados ao presente estudo o parecer final do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN relativo aos aspectos históricos e arqueológicos e o parecer da Secretária do Patrimônio da União – SPU referente a sessão de uso de áreas da união a serem utilizadas na implantação do Terminal TGSC.