

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Ecosystemas protegidos da região

Como são os ecossistemas da região ? A área, nas imediações do terminal é protegida ? Há ecossistemas naturais que devam ser preservados ?

Vários ecossistemas diferentes ocorrem nas adjacências da baía de Guanabara, destacando-se a mata atlântica, rios, lagunas, restingas, dunas, costões rochosos, praias, enseadas e diversas ilhas. No entanto, com a crescente atuação antrópica na região, é possível destacar um novo tipo de ecossistema, denominado de “planície de campos antrópicos”. Este ecossistema atualmente compreende grande parte das regiões costeiras ao redor da baía de Guanabara.

No entanto, a região onde será realizado o aterro encontra-se totalmente degradada por intensa ação humana, não restando, nas imediações, qualquer área a ser protegida. Sequer cobertura vegetal existe na região que, por vezes, apresenta indivíduos exóticos como coqueiros, mangueiras, goiabeiras, capim-colonião ou gramíneas.



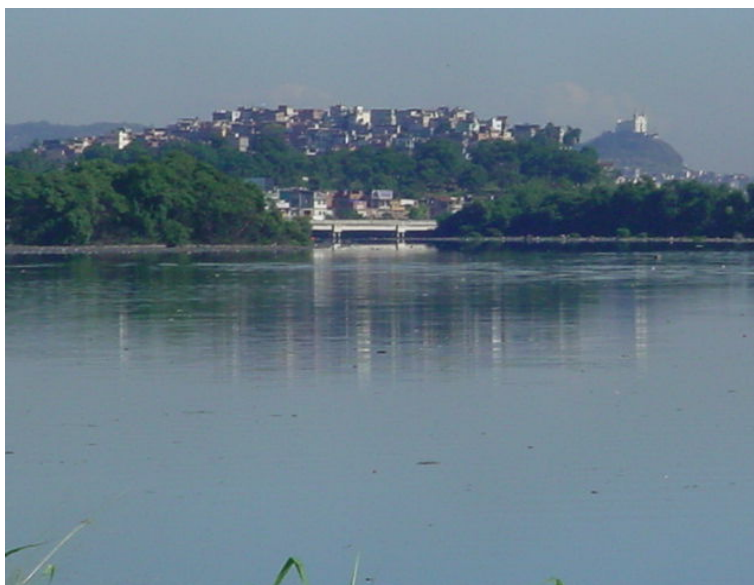
Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Quanto a existência de área de manguezal, esta ocorre, em pequenas manchas já bastante impactadas nas imediações do canal do Cunha e na ilha do Fundão, a cerca de um quilômetro de distância do empreendimento, e que deve ser, efetivamente, preservada.

Deve ser dado destaque ao fato que, pela distância da área do terminal, as obras não causarão qualquer interferência neste ecossistema que ainda resiste em águas com qualidade extremamente ruim. Ademais, o manguezal tem provado sua resistência uma vez que grandes obras de dragagem vêm sendo realizadas às suas margens, retirando material altamente contaminado deste sedimento, o que deverá melhorar as condições ambientais desta região.

O ecossistema mais característico do Rio de Janeiro na zona costeira – a mata atlântica, não ocorre nas imediações do caju, aí não sendo mais encontrados sequer resquícios desta vegetação, que pode ser observada apenas ao longe nas montanhas que cercam a área da baía.

Parte do manguezal nas proximidades da linha Vermelha, que junto o remanescente desta vegetação na ilha do Fundão ainda resiste à qualidade da água e do sedimento nesta região próxima à área do Caju, onde a vegetação já não é encontrada por conta da maciça ocupação humana.



Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

O ecossistema local mais importante é a própria de Guanabara, protegido por legislação estadual e municipal, que engloba a ponta onde está instalado o terminal e que é um ecossistema estuarino tropical, cuja qualidade de suas águas não é uniforme, diferindo de local para local, dependendo dos padrões de circulação e focos de poluição, como é o caso da região de estudo, onde suas águas padecem intensamente com os problemas advindos da poluição.

As águas da baía são parcialmente misturadas e com circulação condicionada principalmente pelas correntes de maré. Este fato pode ser facilmente observado na região do terminal, onde as marés expõem, ao longo do dia, grandes áreas de sedimento que ainda afloram nas proximidades do terminal e que, na sua grande maioria, são o resultado do contínuo lançamento de esgotos sanitários que ainda ocorre, embora em menor volume, nos rios que drenam para a baía e até diretamente neste corpo hídrico.



Áreas eventualmente expostas pela ação das marés e que ainda expõem o sedimento que vem sendo dragado na região dos canais da ilha do Fundão e do canal do Cunha, onde a qualidade das águas ainda deixa muito a desejar por conta do lançamento de esgotos domésticos e de outros materiais.

A qualidade da água também é variável devido ao elevado aporte de esgotos domésticos e industriais recebidos diariamente. Melhor qualidade da água é encontrada nas áreas longe das margens e na entrada da baía, que estão mais longe das fontes de poluição. Assim, a baía de Guanabara apresenta multiplicidade de gradientes ambientais que são fatores condicionantes diretos para o estabelecimento das comunidades aquáticas.

Por tratar-se de patrimônio protegido pela Constituição do Estado do Rio de Janeiro e classificada como área de preservação permanente, as obras a serem realizadas em seu entorno e em suas águas devem, obrigatoriamente, ser autorizadas pelo Instituto Estadual do Ambiente como forma de preservação ambiental.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Fauna e flora

Existem áreas potenciais de refúgio de fauna e flora nesta região ?

Tendo em vista as péssimas condições de qualidade da água no local, a região não oferece condições para refúgio de organismos marinhos.

Da mesma forma, pela ausência de cobertura vegetal, também não há locais propícios para a ocorrência de fauna terrestre, a não ser de poucas e eventuais aves que se refugiam nos resquícios de manguezal existentes no canal do Cunha e ilha do Fundão, a cerca de um quilômetro da área e fora da sua área de influência.

O atual nível de impacto das condições dos ambientes aquáticos da área de influência do empreendimento é tão intenso que não existe qualquer área de sensibilidade ambiental que possa ser conservada com a finalidade de criar refúgios para fauna e flora. A situação requer o bloqueio e o retrocesso de ações danosas ao meio ambiente aquático e ecossistemas adjacentes, visando recuperação ambiental que propicie a recorrência de espécies que antes habitavam a região.

Foram realizados estudos da água e dos organismos dispersos na massa d'água da baía neste trecho (fito e zooplâncton), cujos dados foram discutidos tecnicamente do Estudo de Impacto Ambiental, cujos resultados demonstraram a precariedade da região em termos de qualidade da água, que se mostra inadequada para promover a adequada sustentabilidade deste ecossistema em termos de vida aquática marinha em zona de transição.

Também foram estudados os organismos de fundo (bentos), cujos resultados das análises realizadas em laboratórios especializados demonstraram a incapacidade do sedimento contaminado em manter a vida aquática característica de habitats de fundo.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Pesca

E a pesca, poderá ser afetada pela realização das obras e pelo empreendimento?

Os pesquisadores da baía de Guanabara afirmam que esta não se apresenta como um corpo d'água homogêneo, podendo ser dividida em regiões com maior ou menor grau de impacto ambiental, sofrendo um impacto crescente no sentido sul-norte, ou seja, da boca de entrada em direção ao fundo e no sentido leste-oeste, dos municípios de São Gonçalo e Niterói para o do Rio de Janeiro.

A baía de Guanabara apresenta riqueza de peixes comparável à de outras baías da costa do estado do Rio de Janeiro, como a baía da Ribeira, a baía da Ilha Grande e a baía de Sepetiba e vários autores listam mais de setenta espécies de peixes e outros recursos pesqueiros capturados na baía de Guanabara.

Esta situação não acontece no saco da Raposa, onde a qualidade da água impede o desenvolvimento de espécies de peixes mais sensíveis à poluição e onde se pode, eventualmente, capturar um u outro exemplar daquelas espécies mais resistentes à poluição e sem valor comercial.

Não há referência de atividades de pesca, mesmo de lazer, nesta região.

Socioeconomia da região

Como é composto o meio socioeconômico desta região ?

A área de influência do projeto na socioeconomia da região é definida pelos bairros do Caju e da Cidade Universitária, localizados nas Áreas de Planejamento AP-1 e AP-3 e nas Regiões Administrativas I - Portuária e XX - Ilha do Governador, respectivamente.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa InterCAN Terminais de Containeres e Logística SA.

Ilha do Governador - localiza-se no lado ocidental do interior da baía de Guanabara, no município do Rio de Janeiro. Compreende quatorze bairros do município, inclusive a Cidade Universitária, sendo a região da Zona Norte com maior poder aquisitivo e com um dos melhores índices de desenvolvimento humano do município.

Segundo a publicação "*Ilha do Fundão: Dragagem Canal do Cunha. UFRJ. Baía de Guanabara*", em Meio Ambiente, Rio de Janeiro (Newton Almeida), a construção da Cidade Universitária aterrou oito das nove ilhas que compunham a paisagem inicial, o que ocasionou o radical estreitamento do canal do Cunha, complexo fluvial que desemboca na baía de Guanabara.

Hoje, impedido de escoar adequadamente todo o lixo das favelas e o esgoto tratado proveniente da Estação de Tratamento Alegria graças a pouca força de sua corrente, o canal do Cunha é ainda reconhecido pelos cariocas e seus visitantes como um mal cheiroso resquício de água às margens do caminho para o aeroporto internacional Tom Jobim, muito embora diversos trabalhos de dragagem e limpeza estejam em andamento no sentido de melhorar a hidrodinâmica na região.

Caju - a violência é considerada como principal problema da área, seguido da saúde e transporte (IPP-2003). No bairro, as favelas se misturam com as estruturas industriais semi-abandonadas, como fábricas desativadas e o porto, Segundo o trabalho "*Territorialidades e Conflitos em Bairros Cariocas: Caju e Jardim Botânico*", o Caju é um bairro popular, que se localiza na borda da área central da cidade do Rio de Janeiro e que concentra, atualmente, o complexo de favelas do Caju. Segundo o IBGE, 2000, o Caju apresentava total de 17.679 habitantes.

Pesquisa realizada pelo Instituto Pereira Passos, em 2003, revelou esvaziamento populacional no bairro e baixo rendimento nominal mensal concentrado na classe entre um e dois salários mínimos. As taxas de natalidade, mortalidade infantil e o analfabetismo são as mais altas da Área de Planejamento 1 – AP1.

Segundo a mesma fonte, há também pouca oferta de habitações oferecidas pelo mercado formal, baixos índices de saúde e sobrevivência e o menor número de estudantes universitários (carga, descarga e depósitos de containers), cinco cemitérios, depósito de lixo, entre outras atividades. O Caju apresenta um cenário geográfico empobrecido, sem saneamento e infra-estrutura, com expressivo tráfico de drogas que impõe à população seus códigos e regras de controle e submissão, além da poluição do ar produzida pelas indústrias remanescentes na região.

Com o advento da República e, posteriormente, com a Reforma Passos, o Caju começou a perder sua característica residencial. No início do século XX, já não mais se configurava como um local de lazer, surgindo Copacabana e Botafogo como as

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

novas opções de moradia na zona Sul. Nesse período, a estrada de Ferro Rio Ouro é construída e tem no Caju sua estação inicial. Além de dispor de saída para o mar e de um excelente ancoradouro, a proximidade com o centro comercial da cidade do Rio de Janeiro, além da construção da avenida Brasil favoreceram sua rápida ocupação industrial. O Caju perde, assim, sua característica residencial e transforma-se em um bairro predominantemente industrial.

Também no final do século XIX e início do XX chegam ao Caju os primeiros pescadores portugueses. Com a introdução da traineira, a população da colônia de pescadores triplicou e, em 1937, foi criado o Entrepasto de Pesca, dando início à primeira colônia de pesca oficial do Rio de Janeiro. As atividades pesqueiras ainda são exercidas no Caju, na localidade hoje denominada de Quinta do Caju.

A maior parte da população que vive hoje no Caju é formada por pessoas vindas de lugares distantes e diversos que, progressivamente, a partir de 1950, passaram a ocupar as áreas de pouco valor econômico, bem como os aterros sanitários, manguezais e áreas de aclives. Estas áreas constituem hoje o complexo de favelas do Caju. Segundo registros do Instituto Pereira Passos (IPP), são oito as principais favelas desse complexo: Quinta do Caju, Ladeira dos Funcionários, Parque São Sebastião, Parque Nossa Senhora da Penha, Parque Alegria, Parque da Boa Esperança, Parque Conquista e Vila Clemente Ferreira.

O processo de favelização do bairro, que é contemporâneo do processo de industrialização e migração do campo para a cidade, intensificou-se na década de 1970. Os migrantes que chegavam ao bairro foram absorvidos inicialmente pela construção civil, no período da instalação dos grandes e principais estaleiros, como Caneco e Ishikawajima, que existiram no bairro até meados de 1990. A partir de então, este contingente populacional ficou à margem do processo produtivo formal, aumentando a massa de desempregados ou sub-empregados no Rio de Janeiro.

No bairro, as favelas se misturam com as estruturas industriais semi-abandonadas. O Caju apresenta cenário geográfico empobrecido, sem saneamento e infraestrutura. O trânsito também contribui para a poluição sonora e visual, com as carretas que transportam grandes quantidades de contêineres transitando diariamente pelas precárias ruas do bairro.

A área de influência indireta dos estudos é ocupada por diferentes usos do solo. A partir de mapeamento do Instituto Pereira Passos / DIC, 2001, observa-se forte distinção no uso e ocupação do solo nos bairros que compreendem esta área, o que demonstra a intensa (senão total) antropização de toda a área de estudo.

A Cidade Universitária apresenta uso exclusivamente institucional, correspondente ao *campus* da Universidade Federal do Rio de Janeiro, incluindo o Hospital

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Universitário e os alojamentos de estudantes (os dados demográficos revelam população residente) e as instalações do Centro de Pesquisa da Petrobrás – CENPES e do CEPEL.

Já o bairro do Caju inseriu-se no contexto urbano a partir do século XIX, pelas formas de uso as quais o *locus* possibilitava; os espaços criados se vincularam a princípio, a usos de lazer de uma classe economicamente privilegiada, assim como a partir dos usos fabris, industriais e de moradia por aqueles menos favorecidos quanto ao acesso a equipamentos urbanos e a serviços públicos.

O zoneamento da região, de acordo com a legislação urbana do município do Rio de Janeiro, definiu as seguintes categorias de uso do solo (excetua-se a Zona Especial 10, ZE-10 referente às favelas, sendo que a ZR – Zona Residencial agrega todas as zonas residenciais existentes) para os bairros da área de influência: o bairro do Caju está enquadrado em duas categorias principais de uso do solo, correspondendo 61% como Zona Industrial e 31% como Zona Portuária; o bairro Cidade Universitária enquadra 100% de seu espaço territorial como Zona Especial.

População do Caju

No Caju residem 20.047 habitantes, com densidade demográfica bastante baixa. O bairro, onde há elevado número de habitações em “aglomerados subnormais” - favelas, alcança 3.396 habitantes/ km², índice inferior à média da cidade do Rio de Janeiro, que é de 4.667 habitantes/km². Tal fato deve-se a presença de significativas atividades não-residenciais, como industrial naval, área portuária, institucional e de serviços e comércio, que também provocam grande fluxo diário de população.

Conforme IPLANRIO, 1993, cerca de 80,0% da população da área em estudo reside em favelas, em total aproximado de 15,4 mil habitantes e 3.707 domicílios. Esta população distribui-se em oito favelas do bairro (correspondente a 87% da população do bairro em 1991). Dentre as favelas, uma possui população acima de 4 mil habitantes, cinco possuem população entre um e quatro mil habitantes e duas favelas apresentam população menor que mil habitantes.

Os assentamentos com características de favela do bairro do Caju ocupam 0,2 km² e apresentam densidades demográficas bastante elevadas, com cerca de 76 mil habitantes/km². As maiores densidades são registradas em Parque Vitória (245.644 habitantes/km²), Parque São Sebastião (184.030 habitantes/km²), Parque Conquista (146.199 habitantes/km²) e Parque Alegria (112.418 habitantes/km²).

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Emprego no Caju

Empregos na área de influência e sua qualificação

Pesquisa da FIRJAN foi realizada com o intuito de se conhecer as especificidades locais existentes no tocante aos aspectos relacionados ao emprego, rendimento, associativismo e cidadania dos moradores.

A pesquisa apresenta a taxa de atividade da população (razão entre o total de “pessoas economicamente ativas” e o total de “pessoas em idade ativa”) que é de 57,6%. Estima-se que 42,2% das pessoas de 10 anos ou mais de idade estão fora da força de trabalho e dentre este segmento da população residente, 68,3% são mulheres.

A taxa de desemprego estimada na comunidade do Caju, no mês de outubro de 2002, foi de 6,2% enquanto na Região Metropolitana do Rio de Janeiro estimada pela PME/IBGE foi de 5,4%. O desemprego se concentra na população jovem, pois se considerado o segmento da população residente com idade compreendida entre 10 a 14 anos de idade a taxa atinge a 13,0% e dentre o segmento da população com idade entre 15 a 17 anos a taxa de desemprego estimada é de 8,1%, sendo de 5,3% para a população com idade entre 18 a 39 anos.

Enquanto as mulheres constituem a maioria dos desempregados, os homens são maioria dentre as pessoas empregadas. 59,6% das pessoas com vínculo empregatício residentes nas comunidades do Caju são homens (que trabalham nas atividades relacionados aos ramos de serviço, comércio e reparação e construção civil, enquanto 40,4% são do sexo feminino, ligadas à prestação de serviço e comércio e reparação.

Dentre a população empregada, 96,3% declaram trabalhar em apenas um trabalho. Estima-se pela pesquisa que 68,7% são empregados; 9,8% são trabalhadores domésticos e 16,0% se declararam autônomos.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

A prestação de serviços é predominante em meio ao público analisado, ou 60,1% do total. Outras importantes áreas de ocupação pela população são o comércio e reparação, com cerca de 13,0%; a indústria, responde por 10,1% e a construção civil com 9,3%; além das atividades ligadas ao transporte que alcançam 5,5%.

A inserção da comunidade no setor formal (72,6%) influencia diretamente em outros aspectos, tendo em vista a aquisição de bens duráveis, ou seja, aumenta o poder de consumo da comunidade. Este dado revela que aqueles que se inseriram no setor privado, e ligados às atividades domésticas (diaristas, motoristas, jardineiros, entre outros), possuem carteira assinada.

Dentre as pessoas empregadas residentes nas comunidades, 23,4% declararam ter menos de um ano de vínculo no trabalho principal, enquanto 13,1% possuem um ano de vínculo e 20,9% afirmam estarem de 3 a 5 anos empregadas. Mas existem aqueles que estão fazendo mais de dez anos no mesmo trabalho, 14,9%, dos entrevistados.

Com relação ao rendimento auferido no trabalho principal, estima-se que a classe modal é aquela com valores compreendidos entre R\$ 240,00 a R\$ 360,00. Diante disto, cerca de 25,5% dos ocupados tem rendimento no trabalho principal de até R\$ 240,00, enquanto que para 17,4% o rendimento está compreendido entre R\$ 360,00 e R\$ 480,00. Para 14,4% a renda está entre R\$ 480,00 à R\$ 600,00 e apenas 12,6% declararam ter rendimento superior a R\$ 600,00.

Na renda familiar, estima-se que 51,9% das pessoas ocupadas são responsáveis pela renda principal ou única da família, enquanto que 42,7% declararam contribuir com renda complementar. Apenas 3,6% das pessoas ocupadas residentes nas comunidades declaram não participar, ou não colaborar.

Emprego no empreendimento

Empregos diretos (com qualificação) e indiretos a serem gerados pelo empreendimento

Serão mobilizados cerca de 40 operários na fase de obras, sendo este número poderá alcançar 80 operários durante a fase de pico, a serem contratados, sempre que possível, aqueles residentes nas proximidades do empreendimento desde que atendam às qualificações técnicas dos trabalhos em andamento.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Empregos diretos – atualmente a Intercan oferece quinze empregos diretos. Com a futura e necessária ampliação do negócio espera-se oferecer sessenta empregos diretos ao mercado, sempre que possível para aqueles residentes em áreas mais próximas ao empreendimento, desde que atendendo a todas as qualificações técnicas necessárias aos cargos oferecidos.

Recolhimento de impostos

Estimativa da quantificação dos impostos a serem gerados nas esferas federal, estadual e municipal

Em 2010 a Intercan pagou cerca de um milhão de reais em impostos diversos. Já a partir da otimização do negócio com a ampliação da área estima-se incrementar a arrecadação de impostos da seguinte forma: municipais R\$ 700.000,00, estaduais R\$ 1.200.000,00 e federais R\$ 2.100.000,00.

Mercado

Mercado potencial do empreendimento

O comércio nacional e internacional de bens por via marítima é o mercado potencial do empreendimento.

O Porto Novo Rio - Intercan é o único porto privado na cidade do Rio de Janeiro, autorizado por Contrato de Adesão MT/DP nº 082/1999, celebrado entre a *INTERCAN TERMINAIS DE CONTAINERES E LOGÍSTICA S.A.* e o Ministério dos Transportes. O Porto Novo está autorizado à exploração do Terminal de Uso Privativo com habilitação ao tráfego Internacional.

O terminal opera com as seguintes operações aduaneiras:

- Terminal portuário privativo alfandegado
- Entrepósito aduaneiro industrial
- Depósito Alfandegado Certificado – DAC

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Impactos ambientais analisados

Quais foram os impactos ambientais detectados referentes ao projeto e que medidas mitigadoras serão aplicadas para a sua minimização ?

Para atender a este quesito, todos os principais impactos positivos e negativos que poderiam ocorrer nos itens questionados na instrução técnica de referência foram devidamente analisados, considerando-se os aspectos referentes aos meios físico, biótico e socioeconômico.

A análise de impactos ambientais do empreendimento foi elaborada de acordo com os conceitos estabelecidos pela DZ-041 R-13,. Assim sendo, a equipe multidisciplinar envolvida na elaboração do presente estudo, após discutir as atividades referentes à obra, estabeleceu os critérios para elaboração das matrizes de impacto ambiental, discutidas e apresentadas no Estudo de Impacto Ambiental, por atividade e com base na avaliação potencial de cada impacto previsto.

Em seguida foi elaborada a sinopse destes impactos com base em duas hipóteses. A primeira considerando a possibilidade da não-execução da atividade e a segunda utilizando a percepção do grupo de estudo quanto à obra prevista, avaliando o trecho da baía de Guanabara no Caju e correlacionando os possíveis impactos em cada compartimento ambiental estudado.

Qualidade da água da baía de Guanabara

Não haverá impacto da obra na qualidade das águas da baía de Guanabara uma vez que, antes de ser iniciado o processo de lançamento de material de empréstimo sobre a área pretendida, esta já terá sido adequadamente isolada das águas da baía pela construção enrocamento.

Assim, o material constituído por aterro limpo (saibro, areia, outros) não poderá avançar pelas águas da baía, ficando adequadamente confinado. Desta forma, não ocorrerá passagem de qualquer material para o saco da Raposa, que já sofre intenso processo de sedimentação de material particulado carreado pelo canal do Cunha.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Também não se espera a ocorrência de qualquer problema oriundo de carreamento ou ressuspensão do sedimento natural da área a ser aterrada, esperadamente contaminado por material orgânico (esgoto *in natura*), efluentes industriais e outros materiais porventura ali depositados ao longo das décadas de lançamento sem tratamento. O material de empréstimo será lançado diretamente sobre este sedimento e contido na área já com enrocamento construído nesta fase do processo.

Biota marinha, com ênfase na ictiofauna (peixes)

Em face ao estado de total degradação ambiental em que se encontra a área sujeita às obras, esta não é utilizada para atividades de pesca, mesmo artesanal ou de lazer, uma vez que não há condições para tal atividade na região em função da qualidade das águas, o que torna a piscosidade da região insignificante, senão nula.

Não haverá soterramento de comunidade de fundo, que inexiste no sedimento em função da grande carga poluente, com fundo constituído basicamente de vasa orgânica proveniente de esgoto sanitário não tratado oriundo do canal do Cunha.

Situação muito semelhante ocorre com relação à qualidade dos demais compartimentos da biota marinha, fato comprovado com base nas amostragens de fito e zooplâncton e do próprio bentos feitas na região, cujos resultados já foram apresentados e discutidos.

Com relação às comunidades incrustantes, tão características das diversas regiões da baía de Guanabara, estas também não se apresentam na área em questão pelas mesmas razões.

Circulação das águas no entorno e no trecho pretendido para as obras

Nesta área pretendida para o aterro as águas da baía só penetram pela movimentação das marés, não havendo circulação de água, o que dá a este apêndice aspecto de total isolamento por conta da grande quantidade de lixo que ali fica aprisionada, trazida e levada pelas marés.

Assim, não haverá impacto na circulação das águas da baía neste trecho pretendido para as obras.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Malha viária de acesso ao empreendimento

Durante a fase de obras, a malha viária do bairro do Caju, já bastante impactada pela movimentação de carretas e de caminhões que ali trafegam de forma a operacionalizar as demais atividades portuárias da região, poderá ser, temporariamente, impactada pela movimentação de caminhões transportando aterro para a obra.

No entanto, quando da disponibilidade do material necessário para preencher a área, será elaborado planejamento para a movimentação destes veículos de forma a não provocar transtornos à população do bairro. Este planejamento deverá levar em consideração a adoção de movimentação de carga preferencialmente fora dos horários de pico de trânsito no bairro.

Já na fase de operação, tendo em vista o esperado crescimento da atividade com o aumento de sua área operacional, ocorrerá incremento do número de carretas necessárias para a movimentação de carga; no entanto, por tratar-se de movimentação não-contínua, não são esperados problemas maiores do que aqueles que já ocorrem naturalmente na região, principalmente se levadas em consideração às péssimas condições de manutenção das vias públicas em toda a região do Caju.

Solo ou terreno

Não haverá impacto no terreno, uma vez que toda a obra será realizada sobre o espelho d'água da baía de Guanabara.

Drenagem natural do terreno

Por tratar-se de obra às margens da baía, em área absolutamente plana e sem qualquer construção sobre o novo terreno a ser criado, toda a drenagem das águas pluviais será feita, automaticamente, para a baía de Guanabara e sem qualquer contribuição adicional que não sejam as águas provenientes das chuvas.

Por tratar-se de área a ser pavimentada com brita, grande parte destas águas infiltrará naturalmente no terreno, atingindo a baía de Guanabara. Em locais que, eventualmente, possam vir a ser pavimentados, estas áreas terão drenagem pluvial adequada, de forma a não formar poças, também drenando para a baía de Guanabara.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Unidades de Conservação localizadas na área de entorno do empreendimento

Não há unidades de conservação ambiental específicas (em terra) localizadas imediatamente no entorno do empreendimento, salvo a própria baía de Guanabara, onde se dará o aterro. A baía é protegida tanto pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, onde é tratada como Área de Relevante Interesse Ecológico para fins de proteção ambiental, como pela Constituição do Estado do Rio de Janeiro, na qual a baía é classificada da mesma forma, o que remete a efetivação de qualquer obra ao licenciamento ambiental específico pelo Estado.

Trata-se de obra de aterro concentrada em porção marítima cercada por margem totalmente antropizada e sem vegetação nativa, onde estão instalados e operando diversos grandes empreendimentos da indústria naval.

Por conta do aterro pretendido a baía perderá cerca de cinco mil metros quadrados do espelho d'água em área totalmente comprometida ambientalmente e sob intensa pressão antrópica. Tal característica acarreta inutilidade de qualquer outro uso para a área marítima em questão, mesmo se mantida sem o aterro.

A vegetação nativa mais próxima da área dista cerca de um quilômetro de distância da área de interesse e é formada por franjas de manguezal em fase de constante recomposição. Esta vegetação não sofrerá qualquer influência quando da realização das obras e durante a operação da nova área do terminal.

Tráfego de embarcações

Durante as obras não ocorrerá qualquer impacto na baixa dinâmica de movimentação de embarcações na região do saco da Raposa, uma vez que todo o procedimento será realizado por terra.

Também durante a fase de operações não haverá impacto substancial no tráfego de embarcações na região, uma vez que as balsas que habitualmente operam no terminal já o fazem e continuarão a fazer operações esporádicas para movimentação de carga.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Mão-de-obra local

Em função do porte das obras e da antiguidade do empreendimento na região, não é esperada grande expectativa de geração de empregos por parte da população local. No entanto, a área é considerada em termos socioeconômicos como de alto potencial de desemprego, o que torna o empreendimento, tanto na fase de instalação como na de operação, um atrativo potencial para a obtenção de novos postos de trabalho, independente do número de vagas que possam vir a ser disponibilizadas.

A mão de obra local poderá ser positivamente impactada nas fases de construção e de operação uma vez que, sempre que possível, dependendo das necessidades de conhecimento técnico especializado, deverão ser contratados trabalhadores da região. No entanto, ressalte-se que a região carece de mão de obra qualificada / especializada.

Serviços na infra-estrutura

Os serviços da região, como aquisição de produtos diversos, materiais de obras, alimentação, entre outros, poderão sofrer impactos positivos durante a fase de obras quando da necessidade de sua aquisição. Ressalte-se, no entanto, que em função do porte das obras do novo empreendimento a economia local não deverá ser significativamente afetada uma vez que o material básico para as obras (aterro) deverá ser importado de outras áreas da cidade.

Não foram detectados impactos positivos ou negativos na questão da infra-estrutura local.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Síntese da análise dos Impactos ambientais detectados

O estudo das alternativas da obra e de sua não-realização foram elaborados com base na diretriz técnica DZ-041 R-13, da FEEMA (atual INEA), pelo qual pode-se dar forma e estrutura a uma análise crítica bem definida dos impactos advindos da atividade, quantificando-os, mesmo que subjetivamente, em alguns casos. As matrizes referentes a estas análises encontram-se no Estudo de Impacto Ambiental, apresentando-se, a seguir, sua síntese, que esclarece cada caso.

Quando da alternativa de não realização das obras de aterro e de não retificação de cais

- Alteração na qualidade da água: a não realização da obra em nada alterará a péssima qualidade da água na região, que assim deverá permanecer até que sejam tomadas medidas saneadoras intensas e estratégica na região pelo Poder público. Este impacto é direto, regional, de longo prazo, permanente até que sejam tomadas as medidas necessárias saneadoras na região; sob as condições atuais o impacto é permanente e de média magnitude.
- Alteração na fauna bentônica: a não realização da obra em nada alterará a péssima qualidade do sedimento na região e, conseqüentemente, do sedimento, que assim deverá permanecer até que sejam promovidas medidas saneadoras intensas e estratégicas pelo Poder público na região, já que esta concentra quantidade excessiva de vasa orgânica oriunda de esgoto lançado *in natura*, com liberação de gás sulfídrico. Este impacto é direto, regional, de longo prazo, permanente até que sejam tomadas as medidas necessárias saneadoras na região; sob as condições atuais o impacto é permanente e de média magnitude.
- Alteração no nécton: a não realização da obra em nada alterará a qualidade e/ou quantidade de representantes do nécton na região, que assim deverão permanecer até que sejam tomadas medidas saneadoras intensas e estratégicas na região pelo Poder público. Não há pesca na região, mesmo em caráter artesanal ou de lazer. Este impacto é direto, regional, de longo prazo, permanente até que sejam tomadas as medidas necessárias saneadoras na região; sob as condições atuais o impacto é permanente e de média magnitude.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa InterCAN Terminais de Containers e Logística SA.

- Alteração nas correntes da baía: a não realização da obra em nada alterará o insignificante efeito das correntes no local pretendido para a obra, já bastante assoreado pela constante e intensa descarga de material particulado. O efeito é negativo e direto no local. É de longo prazo, permanente e irreversível, até que sejam tomadas as medidas necessárias saneadoras na região; sob as condições atuais o impacto é permanente e de média magnitude.
- Alteração na batimetria da baía: a não realização da obra manterá a atual batimetria no local, mas poderá acarretar no constante crescimento do assoreamento, já bastante avançado pela constante e intensa descarga de material particulado. O efeito é positivo e direto no local. É de longo prazo, permanente e irreversível, até que sejam tomadas as medidas necessárias saneadoras na região; sob as condições atuais o impacto é permanente e de média magnitude.
- Alteração no tráfego marítimo: a não realização da obra em nada alterará o insignificante tráfego marítimo na região, uma vez que neste apêndice marítimo não ocorrem entrada ou manobras de embarcações uma vez que a área é fechada em sua porção terminal, onde encontra com terra. O efeito é local, de longo prazo, permanente e irreversível, uma vez que ali jamais ocorrerá movimentação de embarcações sob qualquer situação.
- Erosão e assoreamento: a não realização da obra terá efeito negativo e direto neste setor da baía com relação a estes fatores, na medida em que permitirá a manutenção das altas taxas de assoreamento em área extremamente confinada (a ser aterrada) e de erosão nas margens do atual empreendimento, que hoje não está retificado e nem protegido, fato que já vem ocorrendo ao longo do tempo; será permanente, devido ao assoreamento contínuo. Mantidas as condições atuais é direto, irreversível, e de longo prazo. A previsão de magnitude é média.
- Mão de obra local – o impacto será negativo a medida que a população local é extremamente carente de novos empregos, portanto sendo também direto; a medida que sem a obra não haverá perspectivas de novos empregos, o impacto pode ser classificado de longo prazo, permanente e irreversível; a magnitude será média em função da grande carência de empregos na região.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Quando da alternativa de realização das obras de aterro e de retificação de cais

- Alteração na qualidade da água: a realização da obra em nada alterará a já péssima qualidade da água na região em função do isolamento da área das obras das águas da baía de Guanabara. Este impacto é indireto, regional, imediato, permanente e reversível até que sejam tomadas as medidas necessárias saneadoras na região pelo Poder público; sob as condições atuais, o impacto é de baixa magnitude, pois a obra em nada afetará tal compartimento em função das medidas de engenharia propostas para contenção do aterro, sem liberação de plumas de particulados para as águas da baía.
- Alteração no fito e zooplâncton - a realização da obra em nada alterará a qualidade do plâncton na região em função do isolamento da área das obras das águas da baía de Guanabara. Este impacto é indireto, regional, imediato, permanente e reversível até que sejam tomadas as medidas necessárias saneadoras na região pelo Poder público; sob as condições atuais, o impacto é de baixa magnitude, pois a obra em nada afetará tal compartimento em função das medidas de engenharia propostas para contenção do aterro, sem liberação de plumas de particulados para as águas da baía que possam comprometer tal compartimento.
- Alteração na fauna bentônica: a realização da obra acarretará na cobertura total do sedimento no local, em nada alterando o compartimento bentônico, que na verdade não é encontrado em face da péssima qualidade do sedimento na região, já que este concentra grande quantidade de vasa orgânica oriunda de esgoto lançado *in natura*, com liberação de gás sulfídrico. Este impacto é indireto, local, imediato, permanente e irreversível; sob as condições atuais o impacto é de baixa magnitude.
- Alteração no nécton: a realização da obra não acarretará impactos na qualidade e/ou quantidade de representantes do nécton na região, que são pouco representativos e pouco observados. Não há pesca na região, mesmo em caráter artesanal ou de lazer. Como não será realizado nenhum trabalho por mar, o impacto, que por conta da qualidade da água já seria considerado de menor monta, tende a de fato não existir. Este impacto é indireto, local, de longo prazo, permanente e reversível; sob as condições atuais o impacto é considerado de baixa magnitude.
- Alteração na qualidade do ar – a constante movimentação de máquinas pesadas associada a entrada e saída de caminhões na obra para lançamento do aterro

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa InterCAN Terminais de Containeres e Logística SA.

deverá provocar incremento de partículas na atmosfera local, o que caracterizará aspecto negativo a esta ação. Este impacto será direto, temporário, uma vez que deverá perdurar apenas durante o período de obras e reversível pelas mesmas razões; por ser limitado a área do empreendimento, não devendo atingir áreas de terceiros ou mesmo as vias públicas, o impacto é considerado de baixa magnitude.

- Alteração no limite de pressão sonora – durante o período de obras, o local deverá sofrer incremento da pressão sonora (ruído) em função da movimentação de máquinas pesadas e caminhões transportando aterro, o que confere efeito negativo a esta ação. Este impacto será direto, temporário, uma vez que deverá perdurar apenas durante o período de obras e reversível pelas mesmas razões; por ser limitado a área do empreendimento, não devendo atingir áreas contíguas em face do isolamento da vizinhança ou mesmo as vias públicas, o impacto é considerado de baixa magnitude.
- Alteração nas correntes da baía: a obra em nada alterará o nulo efeito das correntes marinhas da região do saco da Raposa no local pretendido para a obra, uma vez que a área não está sujeita a este efeito, salvo da movimentação das marés.
- Alteração na batimetria da baía: o aterro causará mudança significativa na batimetria do trecho que, na verdade, será alterado para meio terrestre. Assim. O efeito é negativo e direto no local. É imediato, permanente e irreversível enquanto durar o empreendimento; o impacto será de média magnitude pela perda de parte do meio aquático.
- Alteração no tráfego marítimo: a realização da obra em nada alterará o insignificante tráfego marítimo na região, uma vez que neste apêndice marítimo não ocorrem entrada ou manobras de embarcações já que a área é fechada em sua porção terminal, onde encontra com terra. Também não serão realizadas atividades e obras por, sendo todo o trabalho realizado por terra.
- Erosão e assoreamento: a realização da obra terá efeito positivo no que diz respeito ao controle da erosão na área pela realização de obras de contenção das margens de todo o empreendimento que hoje não está retificada e nem protegida; também cessará o assoreamento da região pela colmatação de vasa orgânica proveniente de esgoto *in natura*, o que hoje dá a esta região aspecto de total abandono por conta da exposição, nas marés baixas, do sedimento escuro e com emissão constante de gás sulfídrico. O controle deste efeito será direto, local, permanente, irreversível e de longo prazo. A previsão de magnitude é baixa.
- Uso do solo – o aterro pretendido dará nova configuração à área, com acréscimo de terreno por aterro de área inutilizada para uso marítimo por conta da qualidade

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

inadequada das águas a região. O terreno criado terá uso adequado se considerada a vocação da região de entorno, além de acarretar mudanças em termos de não mais favorecer o acúmulo de lixo tendo em vista a configuração do local. Desta forma o impacto pode ser considerado positivo para a região e para a própria baía de Guanabara, uma vez que a nova configuração do local, associada a redefinição das linhas de margem não mais favorecerão o acúmulo de lixo na região. Este impacto será localizado, direto, imediato a partir do aterro e permanente, tornando-se irreversível com a operação ampliada do terminal; em face da total adequação à categoria empresarial da área, o impacto foi considerado baixo.

- Descaracterização da paisagem – o aterro em questão, principalmente em função do pequeno volume, assim como a regularização dos cais da Intercan, promoverão alteração direta na paisagem enquanto durarem as obras e pela movimentação de máquinas e caminhões, o oferece ao caráter negativo. Este impacto será direto e apenas local, uma vez que só poderá ser observado do mar; será imediato, temporário e reversível enquanto durarem as obras; pelo porte, a magnitude será baixa.
- Mão de obra local – mesmo considerando o fato de a região apresentar mão de obra desqualificada, a chance de obtenção de emprego existe uma vez já que se trata de obra de construção civil para a qual as qualificações necessárias são menores, caracterizando impacto positivo e local; portanto, o impacto será imediato e direto sobre a população do Caju, embora temporário e reversível uma vez que as obras deverão durar dezoito meses; em função do volume de vagas que poderão ser oferecidas, a magnitude será média se considerada a carência da população da região por novos empregos.

Quando da alternativa de operação do empreendimento a partir do aterro e da retificação do cais

- Alteração na qualidade da água: a operação do terminal, a exemplo de hoje, não terá qualquer influência na já péssima qualidade da água na região e uma vez que não haverá lançamento de efluentes para a baía.
- Alteração no fito e zooplâncton - a operação do terminal, a exemplo de hoje, não terá qualquer influência na já péssima qualidade da água na região e uma vez que não haverá lançamento de efluentes para a baía, não sendo, portanto, contribuinte para provocar impactos negativos neste compartimento biológico.
- Alteração no nécton: a operação do terminal, a exemplo de hoje, não terá qualquer influência na já péssima qualidade da água na região e uma vez que não

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

haverá lançamento de efluentes para a baía, não sendo, portanto, contribuinte para provocar impactos negativos neste compartimento biológico.

- Alteração na qualidade do ar – a movimentação de máquinas pesadas associada a entrada e saída de carretas para movimentação de contêineres deverá provocar incremento de partículas na atmosfera local, o que caracterizará aspecto negativo a esta ação. Este impacto será direto, cíclico, uma vez que deverá perdurar apenas durante o período de movimentação de veículos e de máquinas; será irreversível a partir do início das operações; por ser limitado a área do empreendimento, não devendo atingir áreas de terceiros ou mesmo as vias públicas, o impacto é considerado de baixa magnitude.
- Alteração no limite de pressão sonora – a movimentação de máquinas pesadas associada à entrada e saída de carretas para movimentação de contêineres deverá provocar incremento de pressão sonora (ruído) no local, o que caracterizará aspecto negativo a esta ação. Este impacto será direto, cíclico, uma vez que deverá perdurar apenas durante o período de movimentação de veículos e de máquinas; será irreversível a partir do início das operações; por ser limitado a área do empreendimento, não devendo atingir áreas de terceiros ou mesmo as vias públicas, o impacto é considerado de baixa magnitude.
- Alteração nas correntes da baía: a operação do empreendimento no novo trecho aterrado em nada alterará o efeito das correntes marinhas da região do saco da Raposa, uma vez que o local não está sujeito a este efeito, salvo da movimentação das marés.
- Alteração no tráfego marítimo: a operação da nova área creditará maior movimentação de embarcações no saco da Raposa, em nada alterando o já insignificante tráfego marítimo na região, dando aspecto negativo ao caso. No entanto, por ser direto e local na região do saco da Raposa, praticamente utilizado para movimentação de embarcações deste terminal, o impacto negativo será facilmente absorvido pela demanda prevista de movimentação de embarcações; o impacto será imediato aos o início das operações, sendo cíclico por decorrência da pequena movimentação e embarcações e irreversível enquanto perdurar o empreendimento; o impacto é considerado de baixa magnitude.
- Uso do solo – a operação da nova área enquadra-se no uso do solo da região de estudo, cuja vocação é industrial da construção naval e de área portuária para o comércio marítimo, sendo o impacto, portanto, positivo, direto, local, permanente e irreversível enquanto perdurar o empreendimento; o impacto é considerado de baixa magnitude tendo em vista seu enquadramento ao zoneamento local.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

- Descaracterização da paisagem – a operação da nova área enquadra-se no uso do solo da região de estudo, cuja vocação é industrial da construção naval e de área portuária para o comércio marítimo, sendo o impacto, portanto, positivo, direto, local, permanente e irreversível enquanto perdurar o empreendimento; o impacto é considerado de baixa magnitude tendo em vista seu enquadramento ao zoneamento e, conseqüentemente, a paisagem local.
- Mão de obra local – mesmo considerando o fato de a região apresentar mão de obra desqualificada, a chance de obtenção de emprego existe uma vez já que se trata de operação de terminal marítimo para a qual as qualificações necessárias exigem conhecimento específico, salvo em casos de empregos que necessitem de nível mais baixo de escolaridade, caracterizando impacto positivo e local; portanto, o impacto será imediato e direto sobre a população do Caju; será permanente temporário e irreversível enquanto perdurar empreendimento; em função do volume de vagas que poderão ser oferecidas, a magnitude será média se considerada a carência da população da região por novos empregos.

Magnitude dos Impactos ambientais

A magnitude do empreendimento para a região, se considerados todos os impactos advindos das obras de construção civil e, posteriormente, da operação da nova área, poderia variar de baixa para média, caso a qualidade ambiental, assim como a capacidade socioeconômica da região, não estivessem seriamente comprometidas e carentes de novos empreendimentos que possam dar nova dimensão a este setor.

A implementação de atividades também vai ao encontro dos programas de Governo em termos de adequação da área portuária do Rio de Janeiro que, estrategicamente, tenderão a reforçar tais atividades, públicas ou privadas, dentro de um novo quadro de desenvolvimento, de forma a reinstalar no país a dinâmica da antiga da indústria naval de construção e de comércio internacional.

Assim, com o advento da nova área e a esperada injeção de novo capital e de novas estratégias visando o incremento da produtividade do setor, espera-se criar todas as condições de implemento da atividade com baixo custo ambiental.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Importância dos Impactos ambientais

Todos os impactos detectados, quer pela construção quer pela operação futura do empreendimento, considerando todos os atores envolvidos, foram considerados, em sua grande maioria, baixos ou quando muito atingindo a categoria médios. Um os fatos que mais pesou para a determinação dos tipos de resultados dos impactos é a péssima qualidade ambiental da região em todos os compartimentos bióticos e físicos analisados.

Assim, a perda do meio aquático para o meio terrestre da área em questão pouco ou praticamente nada influenciará na alteração, em termos de perda ambiental de percentual, mesmo que de pequena monta, de área da baía de Guanabara.

Em resumo acredita-se que todos os fatores ambientais envolvidos não serão mais prejudicados do que já estão pela instalação do novo empreendimento, com ganho efetivo para o meio socioeconômico, quer pela geração de novos empregos em todas as fases do negócio, quer pelo incremento do pagamento de mais impostos em face do aumento da movimentação de carga pelo terminal, o que poderia redundar retorno para esta área em termos de realização de obras de infra estrutura básica.

Sinergia dos Impactos ambientais e sua ação na região

Por tratar-se de região definida para uso preferencial pela indústria portuária, a área em questão, assim como o terminal já existente (Intercan) se inserem perfeitamente nas rotinas da área circunvizinha, cujas demais atividades industriais e comerciais se inserem basicamente dentro do mesmo escopo de negócios (terminais, estaleiros grandes e pequenos, serviços de suporte e manutenção naval, entre outras).

Desta forma, há sinergia total entre atividades comerciais e industriais próximas ao empreendimento, devendo ficar claro que as residências mais próximas da área distam pelo menos cerca de 500 metros de distância.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Prognóstico da qualidade ambiental na região em caso de adoção do projeto

Para a elaboração do prognóstico da qualidade ambiental na região com e sem a adoção do projeto em pauta, foram levados em consideração todos os fatores estudados considerando-se o projeto de engenharia, os meios físico, biótico e socioeconômico e todas as demais variáveis detectadas e possíveis de ocorrer ao longo da construção e operação, assim como da não implementação da nova atividade.

No caso de efetiva implementação do projeto, foram consideradas todas as medidas de proteção requeridas para cada uma das fases estudadas e que redundarão em efetivo controle ambiental das ações necessárias para implementação do projeto.

Já a alternativa de não-realização da obra de acréscimo de nova área e de regularização de cais implicaria na inviabilidade do crescimento do empreendimento ou da sua estagnação comercial, uma vez que não há mais terrenos disponíveis para aquisição nas imediações do terminal.

Tal fato de não-realização da obra iria contra as novas tendências de crescimento econômico nacional já que, cada vez mais, o país vem se defrontando com o constante incremento do comércio internacional em face da adesão da nação ao irreversível processo de globalização da economia e da sempre crescente competitividade internacional.

Portanto, diante da abertura das novas fronteiras econômicas e sociais a que o país se expõe cada vez mais, a não realização de tal empreendimento poderia ser um dos fatores de limitação e de não crescimento empresarial e de todas as demais ações benéficas daí decorrentes, como aquelas discutidas a seguir e que dizem respeito à ajuda no desenvolvimento de uma área praticamente abandonada pelo Poder público, carente de novos e eficazes investimentos, de geração de novos empregos, de incremento da arrecadação tributária e de acompanhamento da nova dinâmica de remodelação da área portuária do Rio de Janeiro.

Com relação à questão vinculada especificamente a qualidade ambiental da área a partir da implementação do projeto na região, entende-se que este será benéfico à medida que:

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

- Seja considerado como fator preponderante para a retificação da área pretendida para aterro, uma vez que esta se mantém apenas como uma pequena reentrância entre dois terrenos contíguos, sem possibilidade de outros usos
- Trata-se de área com cerca de cinco mil metros quadrados da baía de Guanabara, com acesso totalmente isolado por terra a terceiros
- A área em questão possa ser classificada como de uso preferencial para a indústria naval em face deste uso atual por inúmeros empreendimentos já instalados na região
- Não há outro uso definido para a área em questão em função da péssima qualidade ambiental do ambiente da baía no entorno do empreendimento em função do altíssimo grau de poluição decorrente do uso inadequado das águas na região no canal do Cunha
- A área encontra-se com o sedimento totalmente estagnado, formado por vasa orgânica proveniente de sedimentação de esgoto sanitário lançado *in natura* e carreado para o saco da Raposa pelo canal do Cunha
- Com este projeto a área será retificada, não mais permitindo o acúmulo de toneladas de resíduos sólidos provenientes do canal do cunha e da própria baía de Guanabara, que ali ficam aprisionadas já que a movimentação da água nesta reentrância se dá apenas pela movimentação diuturna da maré.
- Também ocorrerá a retificação de toda a orla do terreno do empreendimento que, hoje, carece de contenção adequada (saibro e aterro antigo), de forma a manter estáveis suas margens com a baía

Medidas mitigadoras dos impactos da operação

Trata-se apenas de incremento de área com fins de mesmo uso do terminal já operando na região, não cabendo, portanto, a aplicação de novas ou diferentes medidas para controle de impactos negativos e sim de manutenção das medidas já aplicáveis ao terminal da Intercan.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Programas de gestão ambiental

Não há programas específicos de gestão ambiental a serem aplicados ao empreendimento uma vez que a nova área será incorporada ao terminal da Intercan, contíguo e já operando no local.

Portanto, em se tratando de incremento de área dentro da mesma categoria do empreendimento em funcionamento, todos os critérios a este atribuído serão, automaticamente, aplicados à nova porção criada pelo aterro, quais sejam:

- Gestão dos resíduos gerados
- Controle e eventual de efluentes líquidos, se necessário
- Plano de atendimento a situações de emergência para vazamento / derramamento de óleo no mar
- Gestão da qualidade do ar pela manutenção adequada de máquinas e de equipamentos
- Manutenção da pressão sonora dentro dos níveis compatíveis com a legislação municipal específica

Legislação pertinente ao estudos

Toda a legislação pertinente aos estudos foi levantada e faz parte do Estudo de Impacto Ambiental do empreendimento.

Bibliografia e fontes de informações

Toda a bibliografia e outras fontes de informação pertinentes aos estudos foi levantada e faz parte do Estudo de Impacto Ambiental do empreendimento.

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containers e Logística SA.

Acronímias

AID	Área de Influência Direta
AII	Área de Influência Indireta
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social
CECA	Comissão Estadual de Controle Ambiental (RJ)
CEDAE	Companhia Estadual de Águas e Esgotos
CONAMA	Comissão Nacional de Meio Ambiente
COPPE	Coordenação de Programas de Pós Graduação em Engenharia
COPPETEC	Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos
DHN	Diretoria de Hidrografia e Navegação
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
ETE	Estação de Tratamento de Esgotos
FEEMA	Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente
FEMAR	Fundação de Estudos do Mar
FIRJAN	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
IBAMA	Instituto Brasileiro da Amazônia e do Meio Ambiente
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
INEA	Instituto Estadual do ambiente
IPLANRIO	Instituto de Planejamento do Município do Rio de Janeiro
IPP	Instituto Pereira Passos
JICA	Japan International Cooperation Agency
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
PDBG	Programa de Despoluição da Baía de Guanabara
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
RA	Região Administrativa
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
SEINPE	Secretaria de Estado de Indústria Naval, Petróleo e Energia
SLAM	Sistema de Licenciamento Ambiental
SUDEPE	Superintendência do Desenvolvimento da Pesca

Obras de regularização de cais e aterro, localizadas entre a ponta do Caju e a ilha do Fundão, município do Rio de Janeiro, de responsabilidade da empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística SA.

Equipe

Toda a documentação referente a equipe (*Curricula vitae*, Cadastro Técnico Federal do IBAMA e assinaturas dos participantes da equipe) encontram-se no Estudo de Impacto Ambiental.

NOME	Conselho de Classe	ÁREAS DE ATUAÇÃO
Engenheiro civil Sérgio de Mesquita Sahlit	CREA 1975102970 RJ	Coordenação geral e impactos ambientais
Bióloga Adélia Japiassú	CRBio 12.514-02 RJ	Meio biótico e impactos ambientais
Geógrafa Karla Teixeira	CREA 100.2600.29-4	Meio antrópico e impactos socioeconomicos
Biólogo Valdir Alves Lage	CRBio 00227-RJ	Meios físico e biótico e impactos ambientais
Advogado Flavio Torres Nunes	OAB 127.988 RJ	Legislação ambiental e levantamento de programas de Governo
Engenheiro civil Roberta Dayrell	CREA 2002.56722-0 RJ	Meio Físico e descrição do empreendimento e impactos ambientais