



10.0 CONCLUSÕES

A implantação do Terminal Sul é prevista em São João da Barra/RJ, dentro do Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB) o qual faz parte do Complexo Logístico e Industrial do Porto do Açu (CLIPA), além deste outros empreendimentos já licenciados estão previstos para se instalar no DISJB, além do Porto do Açu, já em fase de implantação, quais sejam:

- Granéis - Pátio Logístico e Op. Portuárias do Porto de Açu;
- UTP - Unidade de Tratamento de Petróleo;
- UTE Carvão - UTE à Carvão - Porto do Açu Energia S/A – MPX;
- UTE Gás - UTE à Gás - Porto do Açu Energia S/A -- MPX; e
- Ternium.

De forma sinérgica, a implantação do Terminal Sul irá interagir com outros empreendimentos do Distrito Industrial de São João da Barra.

De forma paralela, o estudo sistematizado do Plano Diretor do Município de São João da Barra (Lei nº 50/06) revelou a plena compatibilidade do Terminal Sul com o macrozoneamento estabelecido para o município, assim como a inserção do projeto na Zona de Expansão Industrial (ZEI) do Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB), que possui incentivos para a implantação de empreendimentos industriais.

Esse cenário favorável, associado às restrições ambientais pouco significativas (áreas antropizadas; ausência de unidades de conservação e inserção em distrito industrial) corrobora para a vocação de atividades portuárias na região.

No que diz respeito ao conceito do Terminal Sul o mesmo contempla ainda uma forte interface com a UCN Açu, pois sua área é contígua a UCN Açu, sendo que parte da área licenciada para a UCN Açu se sobrepõe ao Terminal Sul, qual seja a área denominada Pátio Multi-Use, Pátio de Produtos Siderúrgicos, Pátio de Granéis Sólidos, Terminal de Derivados 1 e 2, Pátio de *Supply Boats* e Carga Geral. O canal de acesso e o quebramar, licenciados pela OSX, serão comuns aos dois empreendimentos. O Terminal Sul utilizará o canal de acesso para a entrada e saída de aproximadamente 5000 navios/ano e terá o terminal de carvão e píer de rebocadores instalados no braço Norte do quebramar da UCN Açu.

Cabe ressaltar que nas áreas onde se dá a sobreposição à UCN Açu, ou seja, nos pátios e terminais de derivados, não serão realizadas atividades de supressão de vegetação e elevação da altimetria com aterro hidráulico, pois os impactos decorrentes das mesmas



foram abordados no âmbito do processo de licenciamento supracitado (UCN Açú), exceção para parte do ramal ferroviário, para o qual são apresentados, neste processo, os impactos decorrentes de sua implantação. As áreas destinadas à uma parte da dutovia (bunker), parte da correia transportadora, canteiro de obras e parte do ramal ferroviário tiveram a atividade de supressão de vegetação licenciada no âmbito do processo de licenciamento do Pátio Logístico, processo E-07/505.928/2009.

Assim a implantação do empreendimento representará uma intervenção em áreas predominantemente alteradas e esta intervenção se reflete em baixo impacto sobre a fauna terrestre associada, podendo ser considerado como um dos fatores determinantes na escolha da área.

As atividades de dragagem e seus respectivos impactos foram abordados no âmbito do processo de licenciamento da UCN Açú, e não foram apresentadas neste estudo.

No que diz respeito ao tema arqueologia, considerando que toda a área já se encontra em fase de prospecção, através do processo IPHAN nº 01500.002617/2010-71, não coube a avaliação dos impactos neste EIA.

O panorama atual dos municípios da área de influência do empreendimento, São João da Barra e Campos dos Goytacazes, sugere uma potencialização na relação já estreita entre ambos, decorrentes dos impactos da implantação e operação do Terminal Sul.

Em São João da Barra, as colônias de pesca mereceram atenção especial no diagnóstico devido à estreita relação dessa atividade com a implantação do Terminal Sul, sendo as principais preocupações dos pescadores locais, a disponibilidade de pescado e as intervenções sobre áreas de pesca (pesqueiros).

Em termos de geração de empregos, o Terminal Sul prevê 5370 empregos diretos para fase de implantação e cerca de 4800 empregos diretos para sua operação, evidenciando a importância do empreendimento para a geração de renda nos níveis municipais e estadual. A geração de empregos diretos na fase de implantação e operação do Terminal Sul pode representar uma mudança ou na contribuição para uma grande mudança no mercado de trabalho da área de influência do empreendimento.

Contudo, para que a população local tenha condições de preencher as vagas oferecidas pelo empreendimento, serão necessários investimentos do Poder Público e da iniciativa privada em educação e capacitação profissional.

Conclui-se, portanto, com base nesse cenário, que a operação do Terminal Sul representará um impacto positivo de alta magnitude na dinâmica econômica regional.



Após a identificação de impactos ambientais, diversos programas ambientais foram propostos incorporando ações de mitigação e compensação de impacto visando a redução destes sobre os componentes dos meios, destacando-se o Plano de Alocação de Recursos para Compensação Ambiental, em atendimento à Lei Federal 9.985/00, que prevê a implementação de uma unidade de conservação na região e à Deliberação CECA nº 4.887/06.

De forma gerencial, para articulação de todos os programas conferir efetividade ao EIA e implementar a gestão ambiental do empreendimento é proposto o Plano de Gestão Ambiental (PGA), o qual deverá ser o instrumento de coordenação de todos os Programas Ambientais do empreendimento, por meio do qual deve-se garantir a implementação das ações propostas em cada programa e promover a interação entre as diferentes instituições envolvidas.

A proposição do PGA tem por objetivo conferir ao empreendimento mecanismos eficientes que assegurem a execução e o controle das ações planejadas nos planos e programas ambientais e a adequada condução das obras, no que se refere aos procedimentos que privilegiem o cuidado com o meio ambiente e com a população potencialmente afetada.

Visando ainda minimizar os impactos negativos, e potencializar os positivos são propostos, programas para cada impacto ambiental identificado. Isso permitirá a integração das ações ambientais às das obras civis e montagem, segundo procedimentos e acompanhamento específicos, visando a controlar e minimizar os impactos já identificados, bem como evitar ações incorretas que possam provocar outros impactos na vegetação, fauna, solos, corpos d'água, emissões atmosféricas e nos locais da obra.

A partir do cenário apresentado acima observa-se que a inserção do Terminal Sul apresenta-se estratégico do ponto de vista ambiental, visto que as estruturas e atividades de dragagem já estão licenciadas, bem como as atividades de supressão de vegetação (exceção para parte do ramal ferroviário que apresenta grande parte de sua área antropizada), aterro hidráulico e atividades prospecção arqueológicas, reduzindo consideravelmente o número de impactos negativos.

Diante do exposto, a CONESTOGA & ROVERS ASSOCIADOS (CRA) conclui que o Terminal Sul é um empreendimento ambientalmente viável, se forem adotadas as medidas de controle e monitoramento ambientais previstas no presente Estudo de Impacto Ambiental.