



2.0 OBJETIVO E JUSTIFICATIVA DO EMPREENDIMENTO

2.1 BREVE CENÁRIO NACIONAL DOS PORTOS MARÍTIMOS

De acordo com o VALOR Análise Setorial “Portos Marítimos” (fevereiro, 2010), a via marítima é o principal canal de exportações e importações do País, respondendo por mais de 80% do movimentado pelo comércio exterior. Os portos e terminais privados têm papel fundamental nas diversas regiões do País como elo de ligação com as outras economias do planeta. Cabe salientar que grande parte da movimentação dos portos refere-se aos embarques e desembarques de cargas de transporte marítimo de longo curso.

A intensa movimentação do comércio exterior brasileiro nesta década aumentou a importância econômica dos portos. Num período de dez anos (1998-2008), o valor das exportações portuárias quase quintuplicou. Com relação às importações a maior abertura da economia brasileira e seu bom desempenho recente, aliado a um câmbio mais valorizado, têm elevado consistentemente o volume de importações do País em anos recentes.

No entanto até o ano de 2009 constatou-se, de acordo com o VALOR Análise Setorial “Portos Marítimos” (fevereiro, 2010), a degradação da infraestrutura marítima, provocada pela falta de investimentos. A falta de investimentos para as atividades de dragagem dos canais de acesso, tem excluído alguns portos brasileiros da rota dos grandes navios, pois não apresentam profundidade adequada para garantir a segurança das embarcações, eles estão sendo substituídos por outros terminais e perdendo cada vez mais importância econômica. Na lista dos mais prejudicados, estão Itajaí, Cabedelo, Vitória e os terminais baianos, entre outros.

Já nos grandes portos, como Santos, Paranaguá e Rio Grande, as limitações ainda não afugentaram os armadores, mas têm exigido grandes manobras dos navios. Em alguns casos, a movimentação de entrada e saída das embarcações obedece ao regime de marés. Além disso, dependendo do tamanho, muitas não podem ser carregadas até o seu limite, sob risco de ficarem encalhadas no porto.

Ainda assim os grandes portos, como Santos, Paranaguá, Pecém e Rio Grande, têm comemorado o aquecimento na movimentação de cargas, mesmo na crise mundial de 2009. Parte desse resultado é decorrente da exportação de produtos agrícolas, mas outra parcela refere-se à migração de cargas de terminais menores. Essa concentração, porém, não se sustenta com a retomada da economia global, alertam especialistas. Quando o comércio



exterior se normalizar, o País terá não apenas de construir novos espaços, como recuperar áreas já existentes e degradadas.

De acordo com o estudo feito pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), anunciado em agosto de 2009, que mapeou as obras necessárias para melhorar a eficiência operacional e a competitividade dos portos nacionais. No total, o Brasil precisaria fazer 265 obras e investir R\$ 43 bilhões na construção, ampliação e recuperação das áreas portuárias. O montante inclui ainda projetos de acesso terrestre, como ferrovias e estradas, dragagens e modernização dos equipamentos operacionais.

Considerando o cenário acima, ou seja aumento de exportações e importações aliado a degradação da infraestrutura marítima, o empreendedor, com o apoio dos Governos Federal, Estadual e Municipal, buscaram soluções estruturais e institucionais, que dessem suporte às demandas atuais e futuras, visando a implantação de um novo distrito industrial portuário, e um sistema acoplado que viabilize e otimize o escoamento da produção, quer sejam de matérias-primas, ou dos manufaturados, dentro do conceito de competitividade do pólo de desenvolvimento socioeconômico e ambiental denominado Porto - Indústria.

Neste contexto apresenta-se o Terminal Sul o qual será composto por diferentes áreas como Pátio Multi-Usos, Pátio de Produtos Siderúrgicos, Pátio de Granéis Sólidos, Terminal de Derivados 1 e Derivados 2, Pátio de *Supply Boats* e Carga Geral, Terminal de Carvão, Cais de Rebocadores e dutovia para transporte de *bunker* prevê a instalação de 01 (um) ramal ferroviário com 02 (duas) pês ferroviárias internas, localizadas nos pátios de granéis sólidos e de produtos siderúrgicos, para atendimento às diversas áreas de armazenamento, bem como de correia transportadora, cuja função será prover a movimentação de cargas e granéis.

2.2 OBJETIVO E JUSTIFICATIVA DO EMPREENDIMENTO

O principal objetivo deste empreendimento consiste, portanto em viabilizar as atividades de movimentação de cargas e produtos para importação e exportação, que incluem granéis sólidos e líquidos de diversas naturezas, movimentação e armazenamento de produtos como carvão, *sinter feed* de minério de ferro, pet-coque, calcário, clínquer, ferro-gusa, escória, produtos siderúrgicos, cargas unitizadas, pedras ornamentais, automóveis, granéis líquidos constituídos por derivados de hidrocarbonetos, *bunker*, ácido sulfúrico e soda cáustica. Também são previstas atividades de fabricação e montagem de máquinas, equipamentos e estruturas marítimas para a produção e exploração de petróleo e gás. Além dessas, estão previstas atividades de apoio *offshore* (*supply-boats*).



A implantação do empreendimento na região se justifica em função da consolidação do potencial industrial da Região do Norte Fluminense e da consolidação do Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB) sendo prevista a construção de uma Unidade de Tratamento de Petróleo, Pátio Logístico, Unidade de Construção Naval do Açu (UCN Açu), siderúrgica, Termoelétrica à Gás e Carvão e outros empreendimentos.

Para a movimentação de carga é previsto um corredor logístico, composto por mineroduto, ferrovia e rodovia, para viabilizar a movimentação de carga. Destaca-se que serão gerados fluxos de carga rodoviária, ferroviária e marítima pela construção e operação do Terminal. Durante a fase de implantação, os fluxos nas vias rodoviárias de acesso, que serão provenientes basicamente das movimentações de terra, concreto, equipamentos e mão de obra. Com relação à fase de operação, destacam-se os fluxos de carga via rodoviária, ferroviária e marítima para importação e exportação, o recebimento de insumos e matérias primas diversas, e transporte de pessoal empregado nas atividades do Terminal.

Portanto a consolidação da Complexo Logístico e Industrial do Porto do Açu (CLIPA) corrobora para a vocação de atividades portuárias na região que vem se consolidando com a implantação do Porto do Açu, cujas obras tiveram início em novembro de 2007.

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-Uso, 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. Tal conformação torna-se estratégica do ponto de vista ambiental visto que as estruturas e atividades de dragagem já estão licenciadas, não sendo necessária a busca de novas áreas para implantação do empreendimento.

De forma sinérgica, a implantação do Terminal Sul vai interagir com outros empreendimentos do Distrito Industrial de São João da Barra, além da UCN Açu, para onde estão previstos outros investimentos de empresas do Grupo EBX e de outros investidores.

É prevista a movimentação projetada de exportação e importação de 13,6 milhões de toneladas/ano de produtos siderúrgicos, 10,7 milhões de toneladas/ano de contêineres, 250.000 unidades de veículos e 5,0 milhões de toneladas/ano de carga geral (escória, gusa e



granito). É prevista ainda a capacidade de estocagem de: 2 milhões de toneladas/ano de *sinter feed*, 14 milhões de tonelada/ano de carvão, 1 milhão de tonelada/ano de pet coke, 1 milhão de tonelada/ano de clínquer/calcário, 2,6 milhões de tonelada/ano de derivados de Hidrocarbonetos e 7,5 milhões de tonelada/ano de carga geral para indústria naval e de petróleo e gás.

Dentre as atividades do Terminal Sul é previsto o manuseio de derivados de hidrocarbonetos para abastecimento de navios, fluidos de perfuração, produtos químicos necessários às perfurações e às instalações de equipamentos submarinos de controle, produção e escoamento de óleo e gás. Atividades de apoio naval e do seguimento de óleo e gás, em geral, atividades estas detalhadas no item 5 deste relatório. Todas as atividades do Terminal Sul estão ligadas a outros empreendimentos previstos para o Distrito Industrial de São João da Barra.

Justifica-se ainda a implantação do empreendimento, com investimento estimado em R\$ 2.903.940.000,00 (Dois bilhões, novecentos e três milhões, novecentos e quarenta mil reais), dado sua perspectiva de geração de novos empregos, da ordem de 5370 no pico de obra, com previsão de construção de 38 meses e 4800 empregos diretos na operação dos terminais *onshore* e *offshore*, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social em escala regional.

2.3 PLANOS E PROGRAMAS GOVERNAMENTAIS

Nesse capítulo serão apresentadas algumas questões consideradas relevantes à inserção do Terminal Sul e as propostas de diferentes gestões do governo em relação à questão ambiental. Tendo em vista a natureza e o porte do empreendimento, foi necessário estabelecer critérios para a seleção das iniciativas governamentais a serem tratadas no contexto deste EIA, de modo a assegurar a objetividade necessária. Dessa forma, procurou-se concentrar o estudo nas ações governamentais mais importantes e ligadas ao empreendimento em questão.

Neste sentido, foram abordadas ações relacionadas à ampliação da infraestrutura, ao gerenciamento costeiro, à preservação do meio ambiente e à melhoria das condições de vida por meio de incentivos ao desenvolvimento econômico sustentável.

O **QUADRO 2.3-1** apresenta os principais planos e programas governamentais propostos e previstos para serem interfaceados na área de influência do empreendimento nos níveis federal, estadual e municipais.



A região do Norte Fluminense está sim abordada em um conjunto de projetos federais, estaduais e mesmo municipais, objetivando potencializar uma situação de alavancagem de crescimento econômico, mas ao mesmo tempo deve focar no crescimento sustentável e dentro das diretrizes preconizadas pela Avaliação Ambiental Estratégica (AEE), elaborada recentemente (Arcadis/Tetraplan, 2009) e que serão descritos a seguir.

Também serão apontados os investimentos rotineiros em educação, saúde, assistência social entre outros com base nas informações disponíveis nos EIAs do Porto do Açu (CAL, 2006); UTE Porto do Açu I (CRA, 2007); UTE Porto do Açu II (CRA, 2010); Pátio Logístico da LLX (Ecologus, 2010) e, notadamente na Avaliação Ambiental Estratégica do Complexo Portuário do Açu (Arcadis/Tetraplan, 2009).



QUADRO 2.3-1
SÍNTESE DOS PLANOS E PROGRAMAS INTERFACEADOS COM A UNIDADE DE CONSTRUÇÃO NAVAL DO AÇU

Planos e Programas no Âmbito Nacional		
Planos/Programas	Síntese	Órgão Gestor
Programa Nacional do Meio Ambiente - PNMA II	O PNMA II atua na melhoria da qualidade ambiental em todo o País, através do incentivo à gestão integrada dos recursos naturais e do fortalecimento das instituições que compõem o Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA. Dentre os principais objetivos do programa destacam-se a orientação dos órgãos estaduais de meio ambiente, visando a melhoria da qualidade ambiental a curto prazo, a promoção de ações conjuntas com empreendedores públicos e privados objetivando preservação, recuperação e conservação do meio ambiente estadual, participação na Gestão Integrada de Ativos Ambientais, o gerenciamento de projetos ligados ao meio ambiente e a descentralização dos recursos relacionados à gestão ambiental para os estados.	Ministério do Meio Ambiente
Programa Despoluição de Bacias Hidrográficas - PRODES	O PRODES é uma iniciativa inovadora, que consiste na concessão de estímulo financeiro pela União, na forma de pagamento pelo esgoto tratado a prestadores de serviço de saneamento que investirem na implantação e operação de Estações de Tratamento de Esgotos (ETE). O Programa busca incentivar a implantação de estações de tratamento de esgotos, com a finalidade de reduzir os níveis de poluição dos recursos hídricos no país e ao mesmo tempo induzir a implementação do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, mediante a organização dos Comitês de Bacia e a instituição da cobrança pelo direito de uso da água.	Ministério do Meio Ambiente
Programa de Aceleração do Crescimento - PAC	O PAC vai aplicar em quatro anos um total de investimentos em infra-estrutura da ordem de R\$ 500 bilhões, nas áreas de transporte, energia, saneamento, habitação e recursos hídricos. O conjunto de investimentos está organizado em três eixos decisivos: Infraestrutura Logística, envolvendo a construção e ampliação de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias; Infraestrutura Energética, correspondendo a geração e transmissão de energia elétrica, produção, exploração e transporte de petróleo, gás natural e combustíveis renováveis; e Infraestrutura Social e Urbana, englobando saneamento, habitação, metrô, trens urbanos e recursos hídricos.	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
Plano Nacional de Recursos Hídricos - PNRH	O PNRH é um dos instrumentos estabelecidos pela Lei nº. 9.433/97, conhecida como Lei das Águas, a ser pactuado entre o Poder Público, os usuários e a sociedade civil, para fundamentar e orientar a gestão das águas.	Ministério do Meio Ambiente
Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC	O PNGC tem como finalidade primordial, o estabelecimento de normas gerais visando à gestão ambiental da Zona Costeira do País, lançando as bases para a formulação de políticas, planos e programas estaduais e municipais.	Ministério do Meio Ambiente
Programa de Resíduos Sólidos Urbanos	Programa do Governo Federal que tem atuação voltada para o apoio ao desenvolvimento dos processos de gestão, de gerenciamento e de manejo de resíduos sólidos urbanos, com vistas a garantir soluções para os problemas ambientais e de saúde decorrentes de processos inadequados, com ênfase à inserção de componentes socioeconômicos.	Ministério das Cidades
Programa Nacional de Capacitação de Gestores Ambientais - PNC	O PNC tem o objetivo de formar e capacitar os agentes responsáveis pela elaboração e implementação da Política Municipal de Meio Ambiente, por meio da criação de um Sistema Municipal de Meio Ambiente, fortalecendo o SISNAMA.	Ministério do Meio Ambiente
Plano Nacional de Áreas Protegidas - PNAP	O PNAP inclui objetivos, diretrizes e estratégias para as áreas terrestres e marinhas do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC). Também define estratégias para integrar, em fases subsequentes, as demais áreas protegidas, como terras indígenas e quilombolas, num sistema ecologicamente representativo e efetivamente manejado até 2015.	Ministério do Meio Ambiente
Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima	O Projeto Orla busca implementar uma política nacional que harmonize e articule as práticas patrimoniais e ambientais com o planejamento de uso e ocupação da orla marítima que constitui a sustentação natural e econômica da Zona Costeira.	Ministérios do Meio Ambiente e do Planejamento, Orçamento e Gestão
Pró-Municípios	O programa objetiva apoiar a implantação e ou adequação de infraestrutura urbana que contribua para a qualidade de vida da população por meio de obras ou ações que não se enquadrem nas ações típicas de outros programas.	Ministério das Cidades



Planos e Programas no Âmbito Nacional		
Planos/Programas	Síntese	Órgão Gestor
Serviços Urbanos de Água e Esgoto	Têm o objetivo de proporcionar a elaboração de estudos e projetos, equipamento, a implantação, a ampliação ou a melhoria dos sistemas de abastecimento de água, envolvendo atividades de captação, elevação, adução, tratamento, distribuição, ligações domiciliares e sistemas simplificados.	Ministério das Cidades
Programa de Drenagem Urbana	Este programa visa promover a gestão sustentável da drenagem urbana com ações estruturais e não estruturais dirigidas à prevenção, ao controle e à minimização dos impactos provocados por enchentes urbanas e ribeirinhas.	Ministério das Cidades
Programa de Fortalecimento da Gestão Municipal Urbana	O principal objetivo deste programa é reduzir as desigualdades sociais e territoriais. Criado para apoiar a implementação do Estatuto das Cidades e assessorar os municípios na elaboração de seus Planos Diretores, o programa busca reforçar a capacidade de gestão territorial e urbana dos municípios e, assim, promover a inclusão social.	Ministério das Cidades
Programa Saneamento para Todos	O Programa Saneamento para Todos propicia o financiamento de operações de crédito com recursos do FGTS para execução de ações de saneamento básico, para proponentes públicos e privados.	Ministério das Cidades
Programa Nacional de Combate ao Desperdício de Água - PNCDA	O PNCDA envolve a parceria de entidades representativas do setor de saneamento, organizações não governamentais, entidades normativas, fabricantes de materiais e equipamentos, prestadores de serviços (público e privado), universidades, centros de pesquisa e demais órgãos da esfera federal no fomento à implementação de medidas de conservação da água de abastecimento e a eficiência energética nos sistemas de saneamento.	Ministério das Cidades
Programa Nacional de Dragagem - PND	O PND vai investir mais de R\$ 1 bilhão no aprofundamento dos canais de acesso aos portos, permitindo o tráfego de navios de última geração, tornando os fretes mais baratos e os portos mais competitivos frente ao mercado internacional. Apenas a primeira etapa do PND vai beneficiar 11 dos principais terminais portuários do país.	Ministério dos Transportes
Programa de Gerenciamento de Resíduos Perigosos	O Programa de Gerenciamento de Resíduos Perigosos tem como objetivo disciplinar, em todo o território nacional, a produção, transporte, reaproveitamento, comercialização, disposição final, importação para reciclagem e a exportação de resíduos perigosos.	Ministério do Meio Ambiente
Programa de Gestão do Conhecimento	O programa é baseado em um sistema de apoio financeiro à pesquisa em unidades de conservação, utilizando recursos de compensação ambiental para o desenvolvimento de projetos. Para tanto, serão selecionados projetos de pesquisa atendendo a chamadas de editais. Serão aceitos projetos submetidos por pesquisadores doutores associados a grupos de pesquisa. O apoio aos projetos será feito por meio do pagamento de bolsas em nível de graduação e pós-graduação e recursos financeiros para auxiliar a execução das pesquisas.	Ministério do Meio Ambiente
Programa Agente Ambiental Voluntário	O programa Agente Ambiental Voluntário tem por finalidade propiciar a toda pessoa física ou jurídica, a participação voluntária em atividades de educação ambiental, conservação, preservação e proteção dos recursos naturais em unidades de conservação e demais áreas protegidas, habitadas por populações indígenas, rurais, quilombolas, extrativistas e de pesca.	Ministério do Meio Ambiente
Programa Nacional de Educação e Controle da Poluição Sonora - SILÊNCIO	O SILÊNCIO foi instituído pela Resolução Conama nº 02/90 considerando a necessidade de estabelecer normas, métodos e ações para controlar o ruído excessivo que interfere na saúde e bem estar da população.	IBAMA
Programa Monumenta	O Monumenta é um programa de recuperação sustentável do patrimônio histórico urbano brasileiro tombado pelo IPHAN e sob tutela federal.	Ministério da Cultura
Programa Educacional de Resistência às Drogas e à Violência - PROERD	O PROERD desenvolveu-se no Brasil com o objetivo primordial de atuar na prevenção do uso de drogas por crianças e adolescentes.	Polícia Militar
Programa Pescando Letras	O Programa Pescando Letras busca alfabetizar pescadores profissionais que não tiveram acesso à educação durante a idade escolar. O programa aposta no uso de metodologia própria para essa categoria, respeitando a cultura, experiência e realidade. São turmas formadas prioritariamente por pescadores profissionais, com época e duração dos cursos conforme a disponibilidade de tempo desses trabalhadores, aproveitando os períodos de defeso.	Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca (SEAP)
Programa Saúde da Família	Estratégia de reorientação do modelo assistencial, operacionalizada mediante a implantação de equipes multiprofissionais em unidades básicas de saúde. Estas equipes são responsáveis pelo acompanhamento de um número definido de famílias, localizadas em área geográfica delimitada. As equipes atuam com ações de promoção da saúde, prevenção, recuperação, reabilitação de doenças e agravos frequentes e na manutenção da saúde das comunidades.	Ministério da Saúde



2.4 PROJETOS ECONÔMICOS

2.4.1 Barra do Furado

O Complexo Logístico e Industrial da Barra do Furado, no canal das Flechas, situado no limite dos dois municípios de Campos de Goytacazes e Quissamã, objetiva impulsionar as indústrias de petróleo, gás e do setor pesqueiro instaladas no Canal das Flechas. É um projeto capitaneado pela Prefeitura de Campos dos Goytacazes e pelo Governo do Estado. Estas serão as principais beneficiadas pelos investimentos em obras de infraestrutura, previstos para o Projeto, em processo de licenciamento ambiental.

O projeto tem entre suas principais características a diversidade de suas instalações. Estão previstos, entre outros benefícios, a construção de estaleiro de grande porte, um porto como base de apoio à Bacia de Campos, um terminal pesqueiro e uma marina, podendo ainda ser desenvolvido um condomínio industrial com núcleo habitacional. Também está incluída a dragagem e a manutenção do Canal da Barra do Furado e duas áreas de retro porto, local usado para armazenar e administrar os produtos (cargas) que chegam ao porto. O projeto vai gerar 1,5 mil empregos durante o período da obra e 2 mil empregos na cadeia produtiva, até 4 anos após o término da construção, previsto para 2009/2010.

2.4.2 Fundo de Desenvolvimento de Campos (Fundecan)

O município de Campos instituiu o Fundecan com o objetivo de atrair indústrias por meio de empréstimos e isenções fiscais, utilizando-se dos recursos dos *royalties* da indústria petrolífera. Já investiu mais de R\$ 200 milhões, com contrapartidas equivalentes dos investidores, o que corresponde a cerca de 6% dos *royalties* recebidos, desencadeando a instalação de mais de 50 empresas. Além de indústrias, o Fundecan, por meio do Fundecana também incentiva a maior eficiência do complexo da cana de açúcar do município, que tem problemas de baixa produtividade.

O Fundecan dá crédito aos produtores e aos projetos industriais para desenvolvimento de sub-produtos da cana de açúcar. A região sediará a primeira fábrica brasileira de mudas geneticamente manipuladas para lavoura canavieira e outros cultivos.

Criada por uma cooperativa de pequenos produtores, a COAGRO arrendou uma usina que estava para fechar, com financiamento do Fundecan. Hoje, a COAGRO fatura R\$ 55 milhões por safra e negocia parceria com grupos canadenses.



2.4.3 Lei de Incentivo Industrial (Lei nº 4.190/03)

Uma lei específica, gerenciada pela Companhia de Desenvolvimento Industrial do Rio de Janeiro (Codin) concede incentivos elevados para atividades com maior potencial de desenvolvimento nas Regiões Norte e Noroeste Fluminenses. Os financiamentos para setores prioritários - minerais não metálicos, agroindústria, têxtil e confecções e equipamentos para indústria de petróleo têm as seguintes condições:

- Valor do financiamento, até 200% do investimento fixo;
- Liberação dos recursos, até 9% do faturamento incremental;
- Prazo de utilização e carência, até 84 meses;
- Prazo de amortização, até 60 meses;
- Juros nominais, 6% aa;
- Outros encargos, 1% sobre cada parcela do financiamento e 1% sobre cada parcela de juros e amortização; e
- Garantias, 100% do valor do financiamento.

Para os demais setores, também há incentivos, porém menores.

2.5 PROJETOS DE TRANSPORTES

O sítio onde se localiza o empreendimento constitui-se em um enclave de difícil acesso aos grandes eixos rodoviários da região, acessado por estradas vicinais municipais não pavimentadas. Esses eixos nacionais são: a BR 101 (norte-sul do País), a BR 356, desde Minas, passando por Campos e atingindo São João da Barra, além da RJ 216 e Ferrovia. Eles proporcionam maior acessibilidade e condições de pólo de entroncamento a Campos, embora essas vias tenham problemas de capacidade de inserção na malha urbana dessa cidade e de condições de manutenção, com obras previstas para melhorias, especialmente a BR 101, recentemente privatizada.

A partir desses eixos, um acesso ao sítio pode ocorrer pela RJ 216, ligação de Campos ao Farol de São Tomé, situada a cerca de 20 km, por estradas municipais de terra; ou pela BR 356 ao norte, desde as proximidades de Grussaí, a cerca de 20 km, por estradas de terra.

Destes três eixos viários principais, embora todos tenham propostas de melhorias, apenas os investimentos na BR 101 estão previstos no Plano Nacional de Logística de Transportes de 2007. As melhorias nas demais rodovias principais, embora propostas pelo Departamento Nacional de Infraestruturas de Transportes (DNIT), não estão incorporadas nesse Plano nacional. Tanto essas vias como os acessos municipais, a partir dos três



principais eixos, terão que ser negociados com os órgãos competentes, para sua viabilização, ou executadas pelo empreendedor.

2.5.1 BR 101 Norte – Rio - Vitória

A privatização da BR 101 Norte, realizada recentemente, é mais uma proposta do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) que vai beneficiar o Estado do Rio de Janeiro. A BR 101 Norte recebe grande movimentação de cargas e serviços da Bacia de Campos, que produz 85% do petróleo do Brasil. É uma das principais vias de ligação entre as regiões Norte e Sul do país, pelo litoral. O projeto de concessão vigorará 25 anos e consiste em:

- Instalação de postos de pedágio em 320 quilômetros da rodovia, no trecho que vai da Ponte Rio-Niterói até a divisa com o Espírito Santo. A cada 65 quilômetros, em média, será construída praça de pedágio, com baixo volume de obras e melhorias;
- Duplicação de 70 quilômetros entre Rio Bonito/RJ e a divisa com Espírito Santo, compreendendo os municípios de Silva Jardim, Casimiro de Abreu, Macaé, Conceição de Macabu, Quissamã e Campos dos Goytacazes, além de trechos com terceira faixa; e
- Implantação de variante de contorno de Campos dos Goytacazes (já finalizada).

2.5.2 Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

As demais intervenções necessárias na rede rodoviária, embora previstas pelo DNIT, não estão nesse Plano Nacional de Logística de Transporte, sendo elas:

- a) BR-356 – Itaperuna – São João da Barra: construção de acostamento, recapeamento e manutenção, beneficiando os municípios de Italva, Cardoso Moreira e Campos dos Goytacazes; manutenção do trecho Itaperuna/divisa com Minas Gerais; e construção de ponte sobre o Rio Paraíba do Sul em Campos dos Goytacazes.
- b) Campos – Farol de São Tomé: recapeamento e melhorias operacionais entre a sede e o litoral de Campos.
- c) RJ-178 – Macaé – Campos: pavimentação da rodovia que passa por Carapebus e termina seu trecho pavimentado na localidade de Santa Catarina, ao norte da sede de Quissamã. Dalí segue em leito natural até Dolores de Macabu, no extremo sul de Campos. Neste trecho é renomeada para RJ-180, em mais um trecho de terra até a altura de Ibitioca, onde conecta com a BR-101.



- d) RJ-196 – Conceição de Macabu – São Francisco de Itabapoana: Pavimentação: há um trecho de 22 km em leito natural entre Conceição de Macabu e a BR-101, na fronteira com Quissamã. Inexiste o trecho entre Furado, litoral norte de Quissamã ao sul da Lagoa Feia, e Mussurepe, em Campos. Também está projetado o trecho entre São Sebastião de Campos e Gargaú, litoral sul de São Francisco de Itabapoana, em trecho que passa por São João da Barra.
- e) RJ-204 – São Fidélis – São Francisco de Itabapoana: Pavimentação do trecho Praça João Pessoa – Morro do Côco, essa rodovia começa em leito natural em São Fidélis, até cruzar com a BR-356, próximo a Cardoso Moreira. Há um trecho asfaltado após cruzar o Rio Muriaé, e segue implantada pelas localidades de São Joaquim, Vila Nova de Campos e Morro do Côco, na BR-101, ao norte do município de Campos. Segue por terra até Praça João Pessoa, em São Francisco de Itabapoana, onde conecta a RJ-224 para alcançar Barra de Itabapoana.
- f) RJ-158 – Sapucaia – Campos: Recapeamento e melhorias operacionais no trecho Campos/São Fidélis; pavimentação de trecho de 13 km entre Portela, no município de Itaocara, e São Fidélis (Ponte da Bóia-Dois Rios). Importante eixo rodoviário do interior, essa rodovia sai de Sapucaia sobre o leito da BR-393 até a ponte sobre o Rio Paraíba do Sul, em Além Paraíba - MG. Segue pavimentada costeando o rio até próximo a Porto Velho do Cunha, no município de Carmo. Dali segue projetada sobre Cantagalo até a localidade de Batatal, em Itaocara.
- g) RJ-224 – Campos/São Francisco de Itabapoana: Recapeamento do trecho de Travessão, localidade de Campos às margens da BR-101, e São Francisco de Itabapoana. A FIRJAN pleiteia construção de ponte sobre o rio Paraíba do Sul em São João da Barra
- h) RJ-196 – Conceição de Macabu – São Francisco de Itabapoana: Há um trecho de 22 km em leito natural entre Conceição de Macabu e a BR-101, na fronteira com Quissamã. Inexiste o trecho entre Furado, litoral norte de Quissamã ao sul da Lagoa Feia, e Mussurepe, em Campos. Também está projetado o trecho entre São Sebastião de Campos e Gargaú, litoral sul de São Francisco de Itabapoana, em trecho que passa por São João da Barra.



2.6 PROJETOS AMBIENTAIS

O sítio do empreendimento localiza-se em área de restingas, ecossistemas que ocupam 79% da costa brasileira e se localizam em substratos arenosos originados de depósitos marinhos do período quaternário e frequentemente englobam lagoas de água salgada, salobra ou doce.

2.6.1 NUPEM/UFRJ

O Programa Pesquisas Ecológicas de Longa Duração (PELD), concebido e financiado pelo Conselho Nacional de Pesquisa e Desenvolvimento Científico (CNPq), órgão do Governo Federal, visa a incentivar pesquisas ecológicas de longa duração. Com apoio desse Programa foi criado, em 1993, o Núcleo de Pesquisas Ecológicas de Macaé da Universidade Federal do Rio de Janeiro (NUPEM/UFRJ), uma unidade avançada de pesquisa, ensino e extensão do Instituto de Biologia desta universidade. O NUPEM/UFRJ foi criado através de convênio firmado entre o Laboratório de Limnologia da UFRJ e a Prefeitura Municipal de Macaé, para realização de pesquisas limnológicas em algumas lagoas do Parque Nacional Restinga de Jurubatiba (PARNA Jurubatiba) e na lagoa Imboassica.

O NUPEM/UFRJ passou por diversas ampliações e recebe atualmente uma média de 75 alunos e pesquisadores por mês. Conta com quartos, alojamentos, salas de aula e de computadores, cozinha, refeitório, biblioteca e laboratórios, além de *staff* de 7 funcionários permanentes. As pesquisas se concentram no PARNA Jurubatiba, localizado no Nordeste do Estado do Rio de Janeiro, abrangendo os municípios de Macaé, Carapebus e Quissamã.

2.6.2 O Projeto TAMAR

Projeto criado em 1980 pelo IBDF, atual IBAMA com a finalidade de proteger as espécies de tartarugas marinhas que ocorrem no Brasil (*Caretta caretta*, *Chelonia mydas*, *Dermochelys coriacea*, *Eretmochelys imbricata* e *Lepidochelys olivacea*). No início foi feito o levantamento da real situação das tartarugas no país. O Brasil possuiu grande população de tartarugas, que alimentou desde os índios às famílias de pescadores do último final de século, passando por colonizadores, comerciantes jesuítas. O hábito de matar fêmeas que sobem às praias para desova fez com que a população destas, outrora abundante, fosse quase extinta.

Para reverter este quadro, o Projeto TAMAR decidiu estabelecer campos de trabalho nos principais pontos de reprodução para garantir a preservação das espécies. Foram escolhidas 21 estações que garantem o nascimento aproximado de 350 mil filhotes por ano.



Nas áreas de desova há o monitoramento da praia pelos tartarugueiros e pesquisadores, com marcação nas nadadeiras anteriores e a solicitação de que seja notificado quando e onde aquela tartaruga foi encontrada. Quando isto acontece, é possível estudar o comportamento da desova, as rotas migratórias e fazer um controle da população. É feita, análise biométrica para cada espécie, medindo comprimento, largura do casco e peso.

A base Rio de Janeiro conta com quatro sub-bases: São Francisco, Atafona, Farol de São Tomé (sede regional) e Quissamã, que protegem anualmente cerca de mil desovas e mais de 80 mil filhotes. A sede regional foi instalada no Farol de São Thomé, município de Campos dos Goytacazes, a cerca de 32km do empreendimento pela praia e que monitora 120 km de praias de desova e alimentação de tartarugas marinhas. A área de influência da base se estende por 230 km, entre a divisa com o Espírito Santo e o município de Quissamã.

A base de Campos dos Goytacazes tem intensificado bastante o trabalho junto aos pescadores, inclusive com embarque de biólogos, para minimizar os efeitos da captura incidental de tartarugas marinhas em redes de pesca. A região está na área de abrangência da bacia de Campos, responsável por 82% da produção de petróleo do país, e é um dos mais importantes portos de pesca, especialmente de camarão.

Ressalta-se que na Praia de Açu ocorrem registros de desovas da *Caretta caretta*, fato este que apontou a estruturação de Programa de Monitoramento da Ocorrência de Desova das Tartarugas Marinhas, no momento da elaboração do EIA das UTE Porto do Açu I e II, para o acompanhamento destas espécies em conjunto com as atividades do Projeto TAMAR, da sede Farol de São Tomé, e que o mesmo deverá ser potencializado pelos programas ambientais da UCN Açu.

2.6.3 Gerenciamento Costeiro no Estado do Rio de Janeiro

Nos últimos dez anos, o Estado do Rio de Janeiro, agora intermédio ora do INEA, tem participado do Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, instituído pela Lei Federal nº 7.661, de 16/5/88. Este Programa, coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente, vem sendo executado nos 17 estados costeiros da Federação, no âmbito do Programa Nacional de Meio Ambiente - PNMA.

Além dos instrumentos de gerenciamento ambiental previstos no Art. 9º da Lei 6938/81, que trata da Política Nacional do Meio Ambiente, serão considerados, para o PNGC, os seguintes instrumentos de gestão:



- Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro – PEGC, legalmente estabelecido, deve explicitar os desdobramentos do PNGC, visando a implementação da Política Estadual de Gerenciamento Costeiro, incluindo a definição das responsabilidades e procedimentos institucionais para a sua execução;
- Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro – PMGC, legalmente estabelecido, deve explicitar os desdobramentos do PNGC e do PEGC, visando a implementação da Política Municipal de Gerenciamento Costeiro, incluindo as responsabilidades e os procedimentos institucionais para a sua execução. O PMGC deve guardar estreita relação com os planos de uso e ocupação territorial e outros pertinentes ao planejamento municipal;
- Sistema de Informações de Gerenciamento Costeiro – SIGERCO, componente do Sistema Nacional de Informações sobre o Meio Ambiente (SINIMA), se constitui em um sistema que integra informações do PNGC, proveniente de banco de dados, sistema de informações geográficas e sensoriamento remoto, devendo propiciar suporte e capilaridade aos subsistemas estruturados/gerenciados pelos Estados e Municípios;
- O Sistema de Monitoramento Ambiental da Zona Costeira – SMA-ZC se constitui na estrutura operacional de coleta de dados e informações, de forma contínua, de modo a acompanhar os indicadores de qualidade sócio-ambiental da Zona Costeira e propiciar o suporte permanente dos Planos de Gestão;
- O Relatório de Qualidade Ambiental da Zona Costeira – RQA-ZC consiste no procedimento de consolidação periódica dos resultados produzidos pelo monitoramento ambiental e, sobretudo, de avaliação da eficiência e eficácia das medidas e ações da gestão desenvolvidas. Esse Relatório será elaborado, periodicamente, pela Coordenação Nacional do Gerenciamento Costeiro, a partir dos Relatórios desenvolvidos pelas Coordenações Estaduais;
- O Zoneamento Ecológico-Econômico Costeiro – ZEEC se constitui no instrumento balizador do processo de ordenamento territorial necessário para a obtenção das condições de sustentabilidade ambiental do desenvolvimento da Zona Costeira, em consonância com as diretrizes do Zoneamento Ecológico-Econômico do território nacional;
- O Plano de Gestão da Zona Costeira – PGZC compreende a formulação de um conjunto de ações estratégicas e programáticas, articuladas e localizadas, elaboradas com a participação da sociedade, que visam orientar a execução do Gerenciamento Costeiro. Esse plano poderá ser aplicado nos diferentes níveis de governo e em variadas escalas de atuação.



Inicialmente, com o apoio financeiro do Ministério da Marinha (CIRM), e posteriormente, do Ministério do Meio Ambiente (MMA), foram obtidos, até aqui, os seguintes avanços:

- Fortalecimento da infra-estrutura operacional para gerenciamento costeiro;
- Treinamento e capacitação de pessoal na área de gestão costeira;
- Elaboração do Macrozoneamento da Região dos Lagos;
- Elaboração de uma proposta de Plano de Monitoramento da Zona Costeira;
- Elaboração de uma proposta de Plano de Gestão para a Zona Costeira;
- Elaboração do Macrozoneamento do Litoral Norte (parcial);
- Implantação do Sistema de Informações para o Gerenciamento Costeiro – Sigerco;
- Fortalecimento dos arcabouços institucional e legal;
- Elaboração de planos diretores de unidades de conservação, em áreas costeiras, com destaque para as APA's de Maricá (Município de Maricá), de Massambaba (municípios de Saquarema, Araruama e Arraial do Cabo), e de Sapatiba (Município de São Pedro da Aldeia);
- Elaboração de perfis ambientais de 09 municípios da faixa costeira: Cabo Frio, Arraial do Cabo, São Pedro da Aldeia, Araruama, Saquarema, Casimiro de Abreu, Macaé, Quicamã e Campos, como apoio à gestão ambiental local;
- Mapeamento de áreas frágeis a serem protegidas, em apoio ao Plano de Contingência (derramamento de óleo) da Baía de Guanabara;
- Estudos biológicos das áreas de restinga do estado;
- Elaboração do Macro-Plano de Gestão da Bacia da Baía de Sepetiba;
- Elaboração do Plano de Desenvolvimento Sustentável da Baía da Ilha Grande.

A última realização marcante, no âmbito do Projeto de Gerenciamento Costeiro, foi a realização de um workshop para a elaboração de um Plano de Gestão da Zona Costeira do Estado, reunindo a maioria dos municípios litorâneos do estado.

O Plano de Gestão da Zona Costeira visa à implementação de ações integradas que orientem a proteção dos recursos ambientais e viabilizem o desenvolvimento sustentável da região, contemplando soluções para os problemas encontrados, definindo atores envolvidos, responsabilidades e prazos.

A expectativa é a de que o Plano de Gestão da Zona Costeira venha a desempenhar um importante papel, fazendo a ponte entre as diferentes esferas de governo, possibilitando, assim, a necessária integração das diversas ações institucionais existentes no Estado, de forma a consolidar a ação de gerenciamento costeiro nesse nível, além de possibilitar sua extensão aos diversos municípios litorâneos.



Com o término do Programa Nacional de Meio Ambiente (PNMA), executado com recursos do Banco Mundial, as atividades que necessitam de investimentos (contratação de consultorias, aquisição de equipamentos, etc.), tiveram o seu ritmo reduzido. Entretanto, a Feema, por meio das suas atividades de rotina (fiscalização, licenciamento e monitoramento), continua atuando na zona costeira.

2.7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não são verificadas incompatibilidades do Terminal Sul com os programas governamentais nos âmbitos nacional, estadual e ou municipais.

Há que se ressaltar que em termos de compatibilidade com as diretrizes municipais de uso e ocupação do solo, as unidades constituintes do Terminal Sul localizam-se integralmente nos domínios do futuro Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB) e conforme o Plano Diretor Municipal de São João da Barra (Lei nº 50/06) e sua Lei do Macrozoneamento (Lei nº 115/08) inserem-se em zona denominada de Zona de Expansão Industrial (ZEI), estando assim, o empreendimento aqui apresentado compatível com as posturas municipais de São João da Barra/RJ.

A origem deste empreendimento está ancorada na visão estratégica de desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro, em especial do Norte Fluminense, sendo que, tal concepção de projeto de um terminal portuário no litoral norte do Estado, estava à espera de um empreendedor disposto a investir em projetos de tal envergadura e de longo prazo de maturação.

Assim, o Terminal Sul, como definido pela LLX, vem ao encontro das maiores e melhores intenções do Estado do Rio de Janeiro.