



4.0 ALTERNATIVAS LOCACIONAIS E TECNOLÓGICAS

Durante a etapa de planejamento do projeto do Terminal Sul, foram desenvolvidos estudos sobre alternativas locacionais e tecnológicas para a sua realização, incluindo, também, a alternativa de sua não implantação.

4.1 ALTERNATIVAS LOCACIONAIS

O estudo de alternativas locacionais foi elaborado com base nos fatores logísticos, econômicos e ambientais intrínsecos ao empreendimento proposto, sendo desenvolvido em 02 (dois) níveis de abordagem:

- i) Regional: considera a vocação da atividade portuária da localidade e as facilidades logísticas do Estado do Rio de Janeiro; e
- ii) Local: enfatiza o Distrito Industrial de São João da Barra e o Complexo Industrial do Super Porto do Açu e as restrições socioambientais regionais.

Deste modo, a seleção das alternativas locacionais para a implantação do Terminal Sul, da empresa LLX, partiu de uma avaliação logística da costa brasileira, sendo enfatizados estuários, baías, enseadas e praias adequadas à operação de um terminal marítimo e suas restrições ambientais mais significativas.

Após esta etapa de identificação e reconhecimento de estuários, baías, enseadas e linhas de praias no litoral fluminense, seguiram-se o entendimento das alternativas para este empreendimento, considerando os critérios socioambientais, com ênfase nas potencialidades de interferências em unidades de conservação; morfologia praial; formações florestais; dinâmicas socioeconômicas locais; padrões de uso e ocupação do solo; regularização fundiária e, notadamente, compatibilidade com diretrizes legais estabelecidas em planos diretores e zoneamentos municipais.

Outras características socioeconômicas diretamente relacionadas com a operação do terminal, tais como proximidade a portos existentes ou em implantação, disponibilidade de mão de obra, acessos rodoviários, proximidade com pólos industriais e capacidade de fornecimento de energia elétrica e água potável, foram abordadas nos critérios definidores das alternativas.



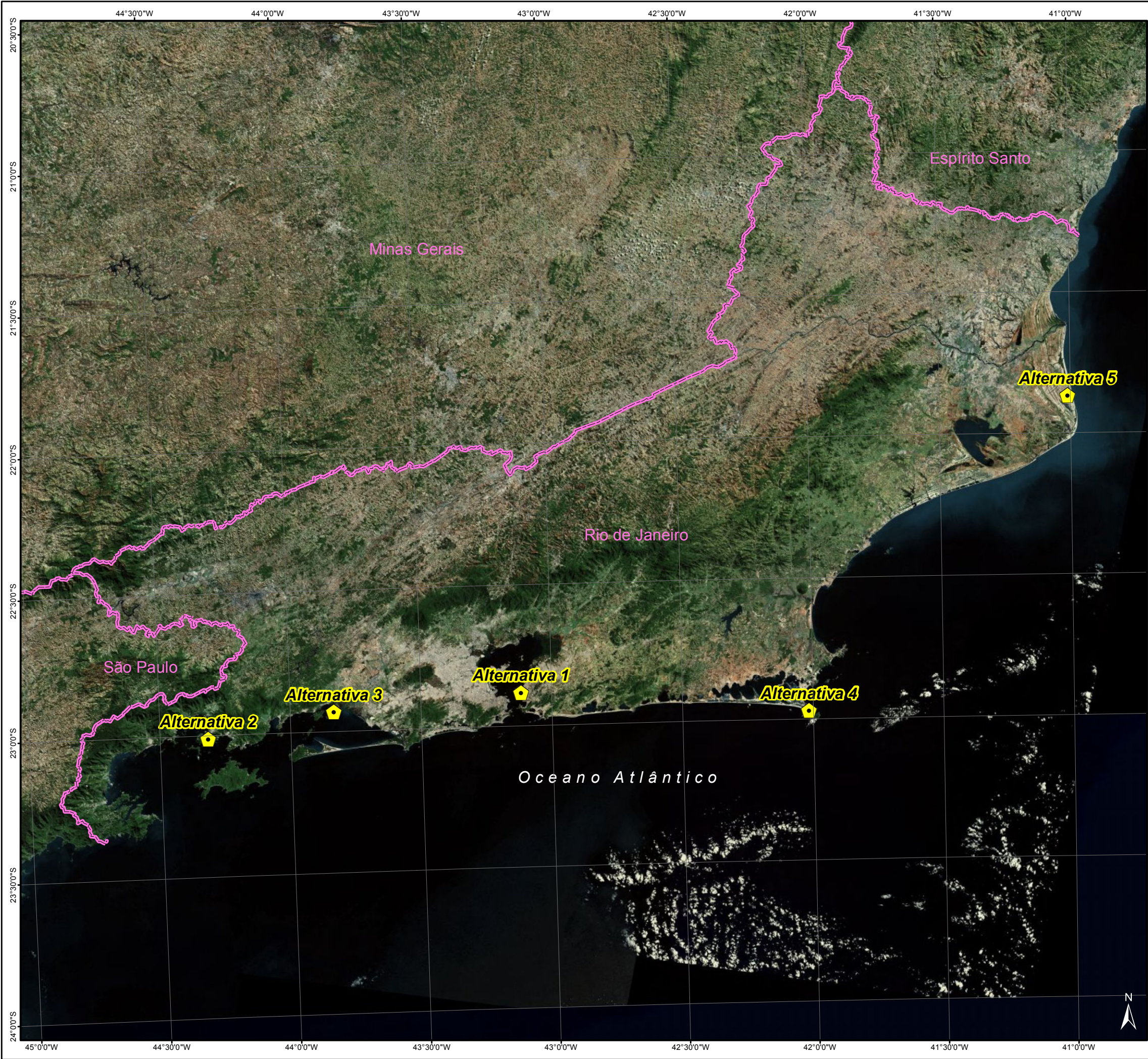
Ressalta-se que a preferência da LLX pelo estado do Rio de Janeiro para implantação de seu Terminal foi notadamente motivada pelo histórico da atividade portuária e da indústria naval brasileira neste Estado. Também foram consideradas as características socioambientais regionais propícias para a instalação do projeto e, pelo apoio dos Poderes Executivos Estadual e Municipal à instalação do empreendimento.

Ao final das abordagens regional e local, a LLX identificou 05 (cinco) alternativas locacionais no litoral do Estado do Rio de Janeiro:

- **Alternativa 01: Baía da Guanabara:** municípios de São Gonçalo, Duque de Caxias, Niterói e Rio de Janeiro;
- **Alternativa 02: Litoral Sul Fluminense:** município de Angra dos Reis;
- **Alternativa 03: Baía de Sepetiba:** município de Itaguaí;
- **Alternativa 04: Região dos Lagos: município de Arraial do Cabo;**
- **Alternativa 05: Litoral Norte Fluminense:** municípios de São João da Barra. Campos dos Goytacazes, Macaé, Carapebus e São Francisco de Itabapoana;

A **FIGURA 4.1-1** apresenta as áreas do litoral fluminense contempladas no estudo de alternativas locacionais, assim como a opção selecionada, a **Alternativa 05**, no município de São João da Barra, na Região Norte Fluminense.

Neste item são descritas as condicionantes socioambientais, econômicas, logísticas e de infra-estrutura, favoráveis e desfavoráveis, de cada uma das alternativas pré-selecionadas, cuja análise integrada colaborou para a tomada de decisão por parte da LLX Açú Operações Portuárias S.A., na escolha da área para implantação de seu Terminal Sul no município de São João da Barra/RJ, mais especificamente, no Complexo Industrial do Porto do Açú.



LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

Limite Estadual

LEGENDA TEMÁTICA

Alternativas Locacionais

0 20 40 60 80 Km

REFERÊNCIA

1 - FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE).
2 - SECRETARIA DE PLANEJAMENTO DA PREFEITURA DE SÃO JOÃO DA BARRA, 2008.

NOTAS

1 - BASE CARTOGRÁFICA NA PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR. DATUM HORIZONTAL: WGS-84. ZONA DE REFERÊNCIA 24S.
2 - ARQUIVOS FORMATO SHAPEFILE - ARCGIS 9.2.
3 - MAPA PARA IMPRESSÃO EM FORMATO A3.

A	EMIÇÃO INICIAL	E.M.R.	04/2011

EIA-RIMA TERMINAL SUL

TÍTULO:

MAPA DAS ALTERNATIVAS LOCACIONAIS

PROJUN:	PROJ:	APROV:	DATA:	ESCALA:	REV:
10302	B.C.	J.P.	04/11	1:1.500.000	R0

FIGURA 4.1-1



4.1.1 Alternativa 01: Baía da Guanabara - Municípios de São Gonçalo, Duque de Caxias, Niterói e Rio de Janeiro

A Alternativa 01 para a implantação do Terminal da LLX no Litoral Fluminense contemplou a Baía de Guanabara, devido ao seu histórico portuário e a grande concentração de estaleiros em operação na atualidade, o que potencialmente promove facilidades logísticas e oferta de mão de obra capacitada, além de considerar a sua posição geográfica favorável às Bacias Petrolíferas de Santos e Campos. Cabe ressaltar que na Baía de Guanabara encontram-se os Portos do Rio e de Niterói, ambos sob responsabilidade da Companhia Docas do Rio de Janeiro. Na **FIGURA 4.1.1-1** é apresentada a localização da Baía de Guanabara.

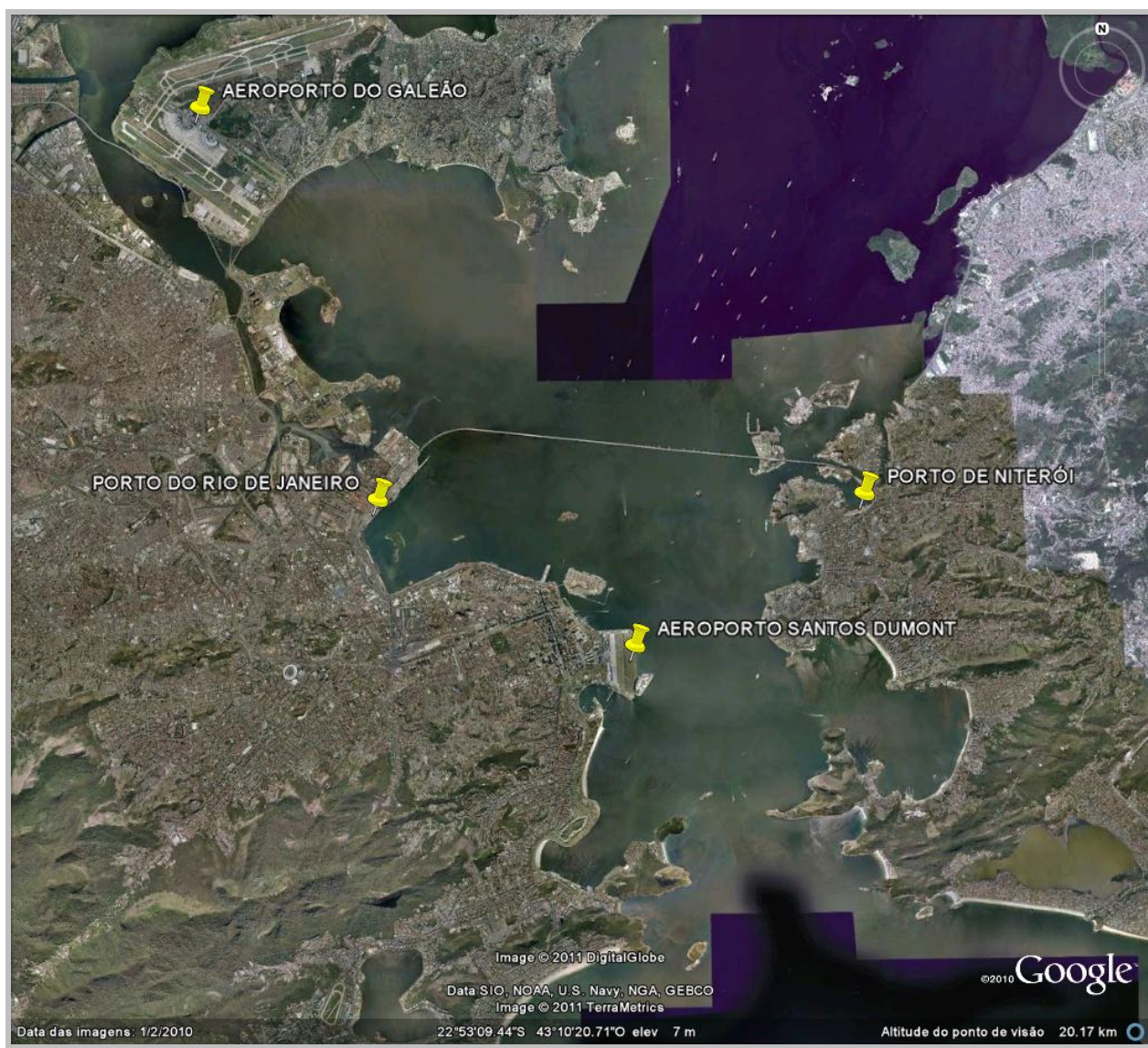
A Baía de Guanabara tem área de cerca de 400 km² e contém cerca de 3 bilhões de m³ de água. É exemplo de ambiente costeiro misto, interface marinho-continental, em acelerado processo de degradação, motivado pela combinação de fatores naturais e antrópicos.

Sua região hidrográfica ocupa área de 4.198 km² e pode ser considerada um estuário que engloba inúmeros rios que levam a ela, em média, mais de 200 mil litros de água por segundo. Essa água é captada pelas bacias hidrográficas desses rios que, somados, formam a Região Hidrográfica da Baía de Guanabara.

As principais bacias são: Guapi/Macacu, Caceribu, Iguaçu/Sarapuí, Estrela/Inhomirim/Saracuruna, Guaxindiba/Alcântara, Meriti/Acari, Canal da Cunha, Canal do Mangue, Bomba, Imbuaçu, Suruí, Roncador, Magé e Iriri. Nas áreas densamente urbanizadas, os rios são quase todos canalizados e em muitos trechos são cobertos, conduzindo águas de péssima qualidade.

Atualmente a região está ocupada, em grande parte, pela Região Metropolitana do Rio de Janeiro, e pelo segundo maior parque industrial do país, com todas as oportunidades e problemas inerentes. A maioria dos empregos está no setor de comércio e serviços (turismo, cultura, bancos, órgãos públicos etc.) e, em segundo lugar, vem o setor industrial. Mas a agricultura, a pecuária e a pesca também são atividades econômicas importantes. Estima-se que um terço da população da região resida em favelas e outro terço em áreas com condições precárias de urbanização e saneamento.

FIGURA 4.1.1-1
LOCALIZAÇÃO DA BAIÁ DE GUANABARA



Fonte: Google Earth (2011)

A Baía de Guanabara apresenta características favoráveis à instalação de uma novo Terminal, em relação a acessos viários e mão de obra capacitada, disponível e qualificada, bem como instituições de ensino voltadas para as atividades portuárias. Outra facilidade inerente à esta alternativa refere-se às características socioambientais apropriadas para a instalação de empreendimentos voltados ao seu aproveitamento náutico, pois as águas abrigadas da baía são margeadas por uma extensa área costeira, resultando na implantação de estaleiros navais e terminais portuários.



Por outro lado, a não adoção desta alternativa locacional teve como principal definidor a baixa oferta de terrenos disponíveis para implantação deste empreendimento da LLX, considerada de grande porte, sendo que a quase totalidade dos terrenos propícios para operação de um empreendimento portuário encontra-se ocupada.

Sendo assim, integrando as facilidades de localização, logística e mão de obra com as restrições de terrenos adequados para implantação do Terminal, **definiu-se como inviável a Alternativa 01 – Baía de Guanabara.**

4.1.2 Alternativa 02: Litoral Sul Fluminense - Município de Angra dos Reis

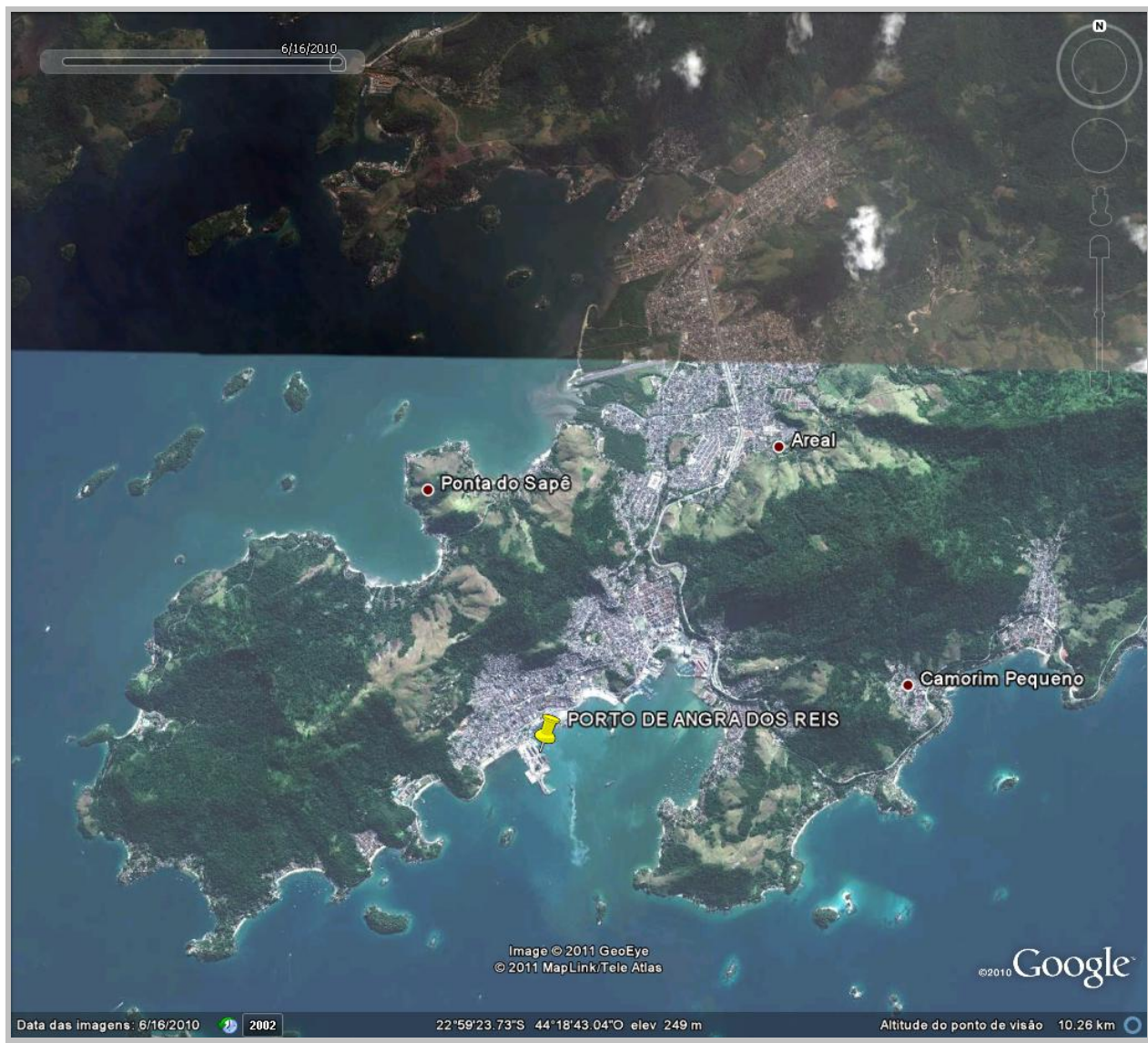
A Alternativa 02 para a implantação do Terminal da LLX no Litoral Fluminense contemplou o município de Angra dos Reis, pois este já possui o Porto de Angra dos Reis, sob responsabilidade do Consórcio Angraporto, situado no centro do município de Angra dos Reis, contíguo a mancha urbana. Na **FIGURA 4.1.2-1** é apresentada a localização do Porto de Angra dos Reis.

As facilidades associadas à esta alternativa estão associadas às águas abrigadas da baía de Angra dos Reis, margeadas por área costeira consolidada em termos de infra-estrutura urbana, impulsionada pela usina nuclear de Angra e atividades turísticas.

Nesta região verificou-se de forma muito clara a baixa oferta de extensos terrenos disponíveis e propícios para implantação do Terminal da LLX, considerada de grande porte. Também cabe ressaltar que os terrenos disponíveis no litoral de Angra dos Reis apresentam-se declivosos, o que acarreta em um incremento significativo dos impactos ambientais. Além desta características os terrenos disponíveis também encontram-se em áreas de interesse ambiental.

Sendo assim, de forma similar e integrando as facilidades de infra-estrutura e mão de obra, mas com restrições de sensibilidade ambiental da baía de Angra dos Reis e déficit de terrenos disponíveis para implantação do Terminal Sul, definiu-se como **inviável a Alternativa 02 – Litoral Sul Fluminense.**

FIGURA 4.1.2-1
LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE ANGRA DOS REIS



Fonte: Google Earth (2011)



4.1.3 Alternativa 03: Baía de Sepetiba – Município de Itaguaí

Para a Alternativa 03 de implantação do Terminal da LLX no litoral fluminense, foi selecionada a região do Porto Sudeste, no município de Itaguaí, empreendimento sob responsabilidade do Grupo LLX. A localização do Porto Sudeste é apresentada na **FIGURA 4.1.3-1**.

As facilidades desta alternativa locacional estão associadas a vocação portuária da região, disponibilidade de mão de obra capacitada, além da infra-estrutura terrestre.

Cabe ressaltar que o Porto Sudeste e Porto de Itaguaí encontram-se na Ilha da Madeira, uma suíte granítica (terreno de cristalino), cercado por terrenos compostos por sedimentos quaternários.

Deste modo, a principal restrição para esta alternativa locacional reside no fato deste caracterizar-se por um empreendimento de grande porte, que necessita de um terreno de grande extensão em área. Não foram identificados terrenos, com as características necessárias, e com condições fisiográficas adequadas, disponíveis para este empreendimento. Salienta-se que terrenos com sedimentos quaternários desta região podem apresentar sensibilidades ambientais.

Portanto, analisadas as facilidades de infra-estrutura e mão de obra, com restrições de sensibilidade ambiental, e déficit de terrenos disponíveis para implantação do Terminal da LLX, definiu-se como **inviável a Alternativa 03 – Baía de Sepetiba**.

FIGURA 4.1.3-1
LOCALIZAÇÃO DO PORTO SUDESTE



Fonte: Google Earth (2011)

4.1.4 Alternativa 04: Região dos Lagos: Arraial do Cabo

Para a Alternativa 04 de implantação do Terminal da LLX no litoral fluminense, foi contemplado o município de Arraial do Cabo, pois nesta localidade já encontra-se em operação o Porto do Forno, sob responsabilidade do Companhia Municipal de Administração Portuária – COMAP.

O Porto do Forno localiza-se na Praia do Anjos, contíguo ao Morro do Fortaleza e da mancha urbana deste município, conforme pode ser observado na **FIGURA 4.1.4-1**, o que poderia conferir um cenário de pólo portuários e promover facilidades logísticas e maior oferta de mão de obra capacitada local.

FIGURA 4.1.4-1
LOCALIZAÇÃO DO PORTO DO FORNO



Fonte: Google Earth (2011)



Como facilidades associadas a esta alternativa foram identificadas às águas abrigadas da baía, margeadas por área costeira consolidada em termos de infra-estrutura urbana, impulsionada pelas atividades turísticas.

Como características socioambientais restritivas, verificou-se de forma muito clara a baixa oferta de extensos terrenos disponíveis e propícios para implantação do Terminal da LLX, considerada de grande porte.

Na região da Baía de Arraial do Cabo, local que apresenta as águas abrigadas necessárias para a implantação do empreendimento, também há a presença de terrenos declivosos e com fragmentos de vegetação, que configuram restrições ambientais para este empreendimento.

Sendo assim, de forma similar e integrando as facilidades de infra-estrutura e mão de obra com restrições de sensibilidade ambiental da baía de Arraial do Cabo e déficit de terrenos disponíveis para implantação do Terminal da LLX, definiu-se como **inviável a Alternativa 04 – Região dos Lagos.**

4.1.5 Alternativa 05: Litoral Norte Fluminense: Município de São João da Barra

A escolha do sítio industrial de São João da Barra para implantação do Terminal da LLX, no Complexo Industrial do Super Porto do Açú, em São João da Barra/RJ, tem como premissas fundamentais:

- Logística favorável aos mercados da América do Norte, África e Europa;
- Disponibilidade de áreas para a instalação de empreendimentos de grande porte;
- Disponibilidade de mão de obra na região;
- Consolidação da vocação portuária da Região do Norte Fluminense;
- Consolidação do Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB) e do Complexo Logístico e Industrial do Super Porto do Açú;
- Acessos facilitados à uma cadeia integrada de potenciais usuários do empreendimento, como empresas de usinas de aço, metal-mecânicas, de construção naval, além de prestadores de serviços;
- Localização estratégica próxima à Bacia de Campos;
- Disponibilidade e logística favoráveis;
- Disponibilidade de terrenos sem restrições ambientais significativas;
- Disponibilidade de malha rodoviária consolidada;
- Articulação com políticas governamentais de desenvolvimento industrial no Estado e;
- Potencial de arrecadação de impostos nas fases de implantação e operação.



Em termos gerais, a localização do sítio industrial onde as perspectivas de crescimento do setor são iminentes, *per si*, justifica a instalação do Terminal da LLX. Contudo, outros fatores relevantes foram determinantes para a locação do empreendimento em São João da Barra, destacando-se os terrenos disponíveis para implantação sem restrições ambientais significativas, como a presença de formações florestais naturais, corredores ecológicos e ou unidades de conservação, além da possibilidade de minimização de custos de instalação e operação e captação e transporte da matéria prima e insumos.

Ressalta-se que a área pretendida para a implantação do Terminal Sul, também é o local destinado à implantação do aterro hidráulico da Unidade de Construção Naval do Açu (UCN Açu), sob responsabilidade da OSX Construção Naval S.A. Também salienta-se que o canal de acesso marítimo, quebra-mares e canal de atracação, que pertencem à UCN Açu, também serão utilizadas pelo Terminal Sul.

Deste modo, verifica-se que o Terminal Sul seria instalado em uma área já antropizada por outro empreendimento, conferindo um uso ao mesmo, como também utilizará infra-estruturas da UCN Açu, minimizando potenciais impactos ambientais associados ao empreendimento.

Cabe salientar que a área pretendida contará com toda infra-estrutura instalada e projetada como rodovias, sistema de esgotamento sanitário, sistema de comunicação, sistema de eletrificação, sistema de abastecimento de água bruta, sistema público de coleta de resíduos domésticos, outros, consolidando as facilidades apontadas nas premissas básicas, sendo estas infraestruturas planejadas para o desenvolvimento industrial definida pelo Plano Diretor do município. Como a área pretendida insere-se no Distrito Industrial de São João da Barra, a ser caracterizado por áreas industriais, as alterações na paisagem natural serão minimizadas e absorvidas pelas condições previstas de uso e ocupação do solo local.

4.2 ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS

Conforme explicitado anteriormente, o Terminal da Sul da LLX será instalado em área contígua à Unidade de Construção Naval ao Açu (UCN Açu), sob responsabilidade da OSX Construção Naval S.A.

Cabe ressaltar também que na área pretendida para o Terminal Sul, também são previstas intervenções necessárias à UCN Açu. De modo que, algumas das intervenções que seriam necessárias ao Terminal Sul, já serão executadas dentro do escopo da UCN Açu, sendo também contempladas no seu respectivo processo de licenciamento ambiental no INEA (Processo E-07/504466/10), para o qual foi emitida a Licença Prévia (LP) nº. IN015923/11.



Deste modo, estruturas significativas necessárias ao Terminal Sul, são objeto de licenciamento ambiental da UCN Açu, e serão aproveitadas neste empreendimento, minimizando os impactos ambientais. Entre estas estruturas citam-se: canal de acesso marítimo, quebra-mares, canal de atracação e áreas de Aterro Hidráulico.

Salienta-se que estas estruturas mais significativas são as passíveis de apresentação de estudos de alternativas tecnológicas. Ressalta-se que estas alternativas tecnológicas foram apresentadas no EIA/RIMA da UCN Açu (CRA, 2010). São estas:

- Alternativas de Profundidade do Canal de Acesso;
- Atividades de Dragagem Marítima;
- Disposição do Material Dragado;
- Método de Terraplanagem.

Portanto, a discussão sobre a viabilidade destas alternativas locais foi contemplado no objeto de licenciamento da UCN Açu. No item 4.3 deste documento é apresentada a síntese das alternativas tecnológicas abordadas no EIA/RIMA da UCN Açu.

Com relação as alternativas tecnológicas, serão abordadas neste estudo, específicas para o Terminal Sul:

- Transporte de Bunker;
- Transporte de produtos entre Navios, Terminal de Carvão e Pátio de Granéis;

4.2.1 Transporte de Bunker

O *bunker*, utilizado como combustível de navios, possui a formulação determinada pela tipologia de navios, sendo composto basicamente por HFO, *Cutter Stock* e aditivos. Seu *blend* (mistura) é necessário para obter a viscosidade ideal, e será realizado neste empreendimento no Terminal de Derivados.

Para o transporte do *bunker* do Terminal de Derivados, no Terminal Sul, para o Porto do Açu, empreendimento também sob responsabilidade da LLX, foram consideradas as seguintes alternativas tecnológicas:

- Alternativa 01: Caminhão Tanque;
Transporte rodoviário por meio de caminhão tanque, através das vias de acesso que interligarão o Porto do Açu e Terminal Sul;



- Alternativa 02: Dutovia;
Transporte por meio de dutos enterrados, de 48" de diâmetro, interligando o Terminal Sul e o Porto do Açu;

A alternativa 01 está associada a um maior risco de acidentes, menor eficiência energética e econômico, além de poder ocasionar incremento no tráfego local. Enquanto a alternativa 02, apresenta maior segurança no transporte, maior eficiência energética e econômica, além de não influenciar no incremento do tráfego local. Deste modo, foi selecionada a “Alternativa 02: Dutovia” como a alternativa tecnológica mais adequada.

4.2.2 Transporte de Produtos

Para o transporte de *Sinter Feed*, Carvão, Coque e Pet coque, além de eventuais outros produtos, entre o Terminal de Carvão e o Pátio de Granéis Sólidos, ambos no Terminal Sul, além do transporte do Terminal Sul para o Porto do Açu e Termoelétrica Açu I, foram consideradas as seguintes alternativas:

- Alternativa 01: Caminhão;
Transporte rodoviário por meio de caminhão, através das vias internas de acesso que interligarão estas instalações do Terminal Sul, e as vias de acesso que interligam os empreendimentos do Complexo Industrial do Porto do Açu;
- Alternativa 02: Correia Transportadora;
Transporte por meio de correia transportadora, interligando o Terminal de Carvão e o Pátio de Granéis Sólidos (ambos no Terminal Sul) com ramificações interligando ao Porto do Açu e as Usinas Termelétricas. Este equipamento será dotado de equipamentos de controle para emissões fugitivas, compostas por enclausuramento, aspersão de água e filtros manga.

A alternativa 01 também está associada a um maior risco de acidentes, menor eficiência energética e econômica, além de poder ocasionar incremento no tráfego local. Enquanto a alternativa 02, apresenta maior segurança no transporte, maior eficiência energética e econômica, além de não influenciar no incremento do tráfego local. Deste modo, foi selecionada a “Alternativa 02: Correia Transportadora” como a alternativa tecnológica mais adequada.



4.3 ALTERNATIVAS SELECIONADAS

Neste item é apresentada uma síntese das alternativas locacionais e tecnológicas consideradas para o Terminal Sul. Também são indicadas as alternativas tecnológicas apresentadas para a Unidade de Construção Naval do Açu, sob responsabilidade da OSX Construção Naval S.A., analisadas em outro processo de licenciamento ambiental no INEA (Processo E-07/504466/10). Estas informações são apresentadas no **QUADRO 4.3-1**.



QUADRO 4.3-1
SÍNTESE DAS ALTERNATIVAS LOCACIONAIS E TECNOLÓGICAS

TIPO	ALTERNATIVA	ALTERNATIVA ESTUDADA	ANÁLISE	JUSTIFICATIVA TÉCNICA
LOCACIONAL	Localização do Terminal Sul	Alternativa 01: Baía de Guanabara	---	Considerada a vocação portuária da região; as restrições legais e ambientais do terreno; compatibilidades com diretrizes municipais e estaduais; ausência de unidades de conservação; mão de obra disponível; proximidade logística com as atividades do Complexo Industrial do Porto do Açu; e facilidades dominiais entre as empresas do Grupo EBX, a implantação do Terminal Sul no Distrito Industrial de São João da Barra/RJ, foi selecionada a melhor alternativa.
		Alternativa 02: Litoral Sul Fluminense	---	
		Alternativa 03: Baía de Sepetiba	---	
		Alternativa 04: Região dos Lagos	---	
		Alternativa 05: Litoral Norte Fluminense	SELECIONADA	
TECNOLÓGICA	Profundidade do Canal de Acesso	Profundidade 14,5 metros	---	Escopo do licenciamento ambiental da UCN Açu
		Profundidade 18,0 metros	SELECIONADA	
	Atividades de Dragagem Marítima	Draga Estacionária (Sucção e Recalque)	SELECIONADA	Escopo do licenciamento ambiental da UCN Açu
		Draga Autotransportadora (Sucção e Arrasto)	SELECIONADA	
		Draga de Alcatruzes	---	



QUADRO 4.3-1
SÍNTESE DAS ALTERNATIVAS LOCACIONAIS E TECNOLÓGICAS

(continuação)

TIPO	ALTERNATIVA	ALTERNATIVA ESTUDADA	ANÁLISE	JUSTIFICATIVA TÉCNICA
TECNOLÓGICA	Disposição do Material Dragado;	Bota Terrestre / Área Confinada	---	Escopo do licenciamento ambiental da UCN Açú
		Bota Fora Terrestre/Uso Benéfico	SELECIONADA	
		Bota Fora Marinho/Mar Aberto	SELECIONADA	
	Método de Terraplenagem	Aterro Hidráulico	SELECIONADA	Escopo do licenciamento ambiental da UCN Açú
		Aterro Mecânico	---	
	Transporte de <i>Bunker</i>	Alternativa 01: Caminhão Tanque	---	O transporte do <i>bunker</i> por meio de dutovia configura um risco menor para operação, além de acarretar menos impactos ambientais associados à alterações no tráfego, emissões atmosféricas
		Alternativa 02: Dutovia	SELECIONADA	
	Transporte de Produtos	Alternativa 01: Caminhão	---	O transporte de <i>Sinter Feed</i> , Carvão, Coque e Pet coque por meio de correia transportadora configura um risco menor para operação, além de acarretar menos impactos ambientais associados à alterações no tráfego, emissões atmosféricas
		Alternativa 02: Correia Transportadora	SELECIONADA	



4.4 ALTERNATIVA DE NÃO IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Com relação à hipótese de não realização deste empreendimento, inicialmente, há que se estimar qual seria a provável situação futura do terreno pretendido para o empreendimento e sua respectiva vizinhança, do município de São João da Barra, e do Estado do Rio de Janeiro.

Os aspectos positivos da não implantação do Terminal Sul estão relacionados à ausência de impactos negativos nos meios físicos, bióticos e socioambientais (fauna e flora, paisagem regional, deslocamento de mão de obra e pressão na infra-estrutura pública, entre outros). Porém há que se considerar que o Terminal Sul será implantado em área antropizada principalmente pelas atividades da Unidade de Construção Naval do Açu, sob responsabilidade da OSX Construção Naval S.A.

Considerando a situação atual, a área pretendida é composta majoritariamente por áreas antropizadas (pastagens e campos antrópicos) e em menor escala, por formações de restinga, que já vêm sofrendo intervenções significativas pelo vetor de pressão antrópica caracterizado por queimadas, agricultura e pecuária, além de expansão imobiliária desordenada originada no distrito de Barra do Açu.

Com a implantação do empreendimento, as áreas lindeiras da Lagoa do Veiga e de outros ambientes naturais poderão receber medidas conservacionistas e de ordenação ambiental.

Outro fator importante relativo à implantação do projeto é a análise da arrecadação tributária. Com a não implantação o município deixaria de arrecadar receitas provenientes de ISS gerado pelas atividades de prestação de serviços do Terminal Sul.

Além de causar uma perda significativa de investimento para o Estado do Rio de Janeiro e para o município de São João da Barra, a não implantação deste empreendimento causaria um desgaste da imagem do Estado diante de novos investidores.

A não implantação do empreendimento também pode ocasionar um sentimento de frustração para a população de São João da Barra, pois há uma expectativa para a consolidação do Complexo Industrial do Porto do Açu, que converge para o desenvolvimento dos municípios da ADA e AID, além do aquecimento da economia regional.



Entre os pontos positivos da implantação do Terminal Sul, a geração de empregos é um dos fatores mais significativos. Caso o empreendimento não seja implantado, a região de São João da Barra deixará de gerar cerca de 4.800 empregos diretos para fase de operação.

Antes do advento da implantação do Complexo Industrial do Porto do Açu, o que inclui também o Terminal Sul, devido à baixa oferta de emprego na região de São João da Barra, ocorriam êxodos dos pequenos distritos aos poucos centros urbanos. Com a implantação do Terminal Sul, esse êxodo será reduzido, assim como a dependência dos pequenos distritos aos centros urbanos.

Analisando o fator econômico, crescimento da economia do país e competitividade internacional, a não implantação do Terminal Sul causaria um déficit de atendimento a demanda de serviços portuários no país.

Considerando o cotejo entre os impactos positivos e negativos da não implantação, conclui-se que esta alternativa não é a melhor solução, tendo-se em vista que a vinda do Terminal Sul trará desenvolvimento social e econômico com respeito ao meio ambiente.