



11

Conclusão

O empreendimento em questão consiste no Terminal São Mateus, a ser implantado no Distrito de Barra Nova, município de São Mateus, Estado do Espírito Santo. Trata-se de um terminal que atuará essencialmente no transbordo de petróleo produzido nos campos marítimos visando sua exportação, buscando apoiar as operações do setor de Exploração e Produção (E&P) de Petróleo e Gás, estabelecendo-se como local estratégico para escoamento da produção.

A localização do empreendimento é a opção natural, tanto do ponto de vista estratégico, quanto técnico e econômico, considerando as premissas estabelecidas, em especial no que se refere à segurança da navegação e riscos a acidentes.

A região proposta para instalação do TSM foi indicada pelo relatório “*Subsídios Técnicos para Identificação de Portos Organizados ou Autorização de Terminais de Uso Privativo em Apoio ao Plano Geral de Outorgas*” (ANTAQ, 2009), dentre outros locais na costa brasileira, como favorável para o desenvolvimento dessas atividades. Nesse sentido, o litoral norte do Espírito Santo vem sofrendo um processo de transformação com o desenvolvimento de novos empreendimentos e a expansão de outros, a maioria ligada diretamente à cadeia de logística portuária e de apoio às atividades de E&P de petróleo e gás.

O cruzamento das informações obtidas no diagnóstico ambiental com os aspectos ambientais relacionados às atividades que serão desenvolvidas permitiu identificar as interferências negativas e positivas sobre o meio ambiente. Os prováveis impactos foram avaliados à luz do conhecimento atual sobre a região, considerando a sinergia desse empreendimento com os outros que estão em desenvolvimento.

Do ponto de vista socioambiental, os impactos associados às fases de implantação e operação do empreendimento incidem sobre uma região que apresenta locais de alta sensibilidade, considerando-se tanto aspectos ambientais (vegetação de restinga, área de manguezal, área de desova de tartarugas marinhas, recifes de corais e algas) quanto antrópicos (em especial atividade pesqueira e infraestrutura deficitária).

Na região continental da área de influência destaca-se a ocorrência de uma faixa de vegetação de restinga em estágio inicial de regeneração que protege o cordão de dunas, a região de manguezal do entorno do rio Barra Nova, a praia como importante área de desova de tartarugas marinhas, o que define a alta sensibilidade para essa área. Contudo, deve-se ressaltar que não haverá supressão dessas áreas, somente de vegetação de pastagem e algumas árvores esparsas (principalmente coqueiros). Mesmo considerando este baixo impacto, a perda e a fragmentação de habitats ora disponíveis à fauna terrestre é um impacto a ser considerado, que deverá ser mitigado pela implementação do Programa de Resgate e Afugentamento da Fauna Terrestre e compensado pelo Programa de Reposição Florestal.

A maior parte da região marinha adjacente às estruturas marítimas do Terminal São Mateus é coberta por sedimentos inconsolidados de granulometria arenosa, principalmente a área que será diretamente afetada pela fixação dessas estruturas, ou seja, nenhum ambiente de fundo consolidado ou intermediário será afetado. Apesar de pouco significativo, a instalação dessas estruturas terá como consequência a morte ou o deslocamento de algumas espécies bentônicas presentes na área. Em contrapartida, as

estruturas se tornarão novo substrato para criação de novos habitats iniciando pela bioincrustação.

A região costeira da AI – Área de Influência é utilizada para a pesca, por uma frota de baixa autonomia, principalmente das comunidades de Pontal do Ipiranga, Barra Seca e Barra Nova, mas também de Guriri e Barra do Riacho. Em relação às consequências do empreendimento sobre essas comunidades pesqueiras, a principal delas está relacionada às restrições permanente de uso da área devido à presença física das estruturas do TSM, principalmente do oleoduto da Etapa 2 em função de sua proximidade com a costa. Tendo em vista o caráter artesanal da atividade pesqueira que se desenvolve na área (atuação a pequenas distâncias em relação à costa e mobilidade reduzida da frota), está prevista a adoção do Programa de Compensação à Atividade Pesqueira, que prevê a implementação de projetos definidos de forma participativa junto aos pescadores afetados.

Outras possíveis interferências sobre a atividade pesqueira decorrem da movimentação de embarcações, com restrição temporária de área de pesca e com o afugentamento da ictiofauna; além da possibilidade de abalroamento de barcos de pesca e de acidentes com derrame de cargas no mar. Visando garantir condições seguras de navegação e de operação no Terminal, deverão ser seguidos todos os procedimentos da autoridade marítima (NORMAMs).

Todas as hipóteses acidentais relacionadas à operação do empreendimento serão contempladas na Análise de Riscos, parte integrante do Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR), e a estrutura de resposta a possíveis eventos acidentais será dimensionada no Plano de Emergência Individual (PEI) do Terminal São Mateus.

Com relação aos reflexos negativos da implantação e operação do empreendimento sobre a socioeconomia dos municípios da área de influência, a maior preocupação referente a projetos de maior porte, que envolvem considerável montante de investimentos, sempre reside na possibilidade de atração de população e no consequente incremento da pressão sobre a infraestrutura e os serviços públicos essenciais, em virtude da contratação de mão-de-obra e da geração de expectativas quando da divulgação do projeto nas diferentes mídias, sobretudo em áreas deficientes de infraestrutura como as comunidades litorâneas do município. Contudo, as obras de instalação e a operação das Etapas do TSM não prevêem uma grande contratação de pessoas, principalmente na operação, de tal forma que não são esperados impactos significativos. Ainda assim, a LIQUIPORT assumiu o compromisso de priorizar a contratação de colaboradores e prestadores de serviços locais, o que deve ser mais efetivo quando se tratar da Etapa 2, tendo em vista a tecnologia e especialidades envolvidas na Etapa 1.

Desse modo, a responsabilidade social do empreendimento se estende ao compromisso de utilização desses Recursos Humanos durante suas etapas, em especial a Etapa 2, e passa pelo incentivo e fiscalização, através de programas específicos, para que subcontratados, empreiteiros e fornecedores igualmente se alinhem com esse compromisso.

O cumprimento desse compromisso de priorização e capacitação da mão-de-obra local é, sem dúvida, a medida mais eficaz para coibir a atração populacional para as áreas

adjacentes ao empreendimento e todos os possíveis efeitos negativos decorrentes. Todavia, deve ser ressaltado que a implementação dessas medidas não exime o empreendedor da necessidade de adoção de um Programa de Comunicação Social eficaz, a partir da fase de licenciamento do projeto (após a emissão da LP), visando dimensionar e esclarecer à população a real capacidade de absorção de mão-de-obra do empreendimento e os procedimentos a serem adotados para a contratação, visando coibir expectativas exacerbadas e migração para a área de influência.

No que se refere aos efeitos positivos da implantação e operação do empreendimento, deve-se destacar a geração de empregos (diretos e indiretos), a geração de tributos nas diferentes esferas (federal, estadual e municipal), além da dinamização da economia local, decorrente da aquisição de equipamentos, insumos e serviços. Outro importante impacto positivo diz respeito à expansão da infraestrutura logística, pela disponibilização do terminal de transbordo apoiando as operações de E&P de Petróleo e Gás, carência apontada pelo setor, considerando o significativo crescimento que vem sendo experimentado pelo estado. Além disso, é de grande relevância o fortalecimento e a consolidação da LIQUIPORT no Espírito Santo e no cenário nacional, pela concentração de investimentos no estado.

A implantação de projetos com essas características trazem desafios para garantir a sustentabilidade do desenvolvimento na região. Esses desafios passam por um bom planejamento e gestão das ações de controle, seja na fase de implantação ou operação. Nesse aspecto, a implementação das medidas mitigadoras, potencializadoras, compensatórias e dos programas socioambientais deve ser considerada de forma integrada, inclusive com os empreendimentos do entorno, visando garantir a eficácia dos mesmos e um retorno positivo para a sociedade e para o meio ambiente.

Por fim, considera-se que a viabilização deste empreendimento terá, sobretudo, reflexos positivos nos aspectos socioeconômicos da região, todavia, é necessário, conforme exposto acima, zelar por uma implantação e operação ambientalmente seguras, com riscos controlados e com baixos níveis de impactos ambientais, recomendando-se fortemente a efetiva adoção das medidas e dos programas/planos previstos no presente documento. Desta forma, espera-se alcançar um desenvolvimento sustentado e equilibrado, compatibilizando o uso racional dos recursos, a proteção do meio ambiente e a melhoria da qualidade de vida das populações.

Do exposto, pode-se concluir que a implantação do Terminal São Mateus , da forma proposta, é considerada viável socioambientalmente.