

RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÁFEGO (RIT)
SUZANO
Obras de Ampliação do Terminal de Santos – STS07
novembro 2022

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	3
2	ANTECEDENTES DE PLANEJAMENTO DO PORTO DE SANTOS	4
3	LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL STS07	5
4	DEMANDAS GERADAS PELO EMPREENDIMENTO	8
5	PERCURSOS A SEREM UTILIZADOS PARA ACESSO AO TERMINAL STS07	9
6	CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO DE INTERESSE	12
6.1	Condições Operacionais	12
6.2	Características Físicas e Capacidade de Tráfego	12
7	PERFIL DO TRÁFEGO NO SISTEMA VIÁRIO DA MARGEM DIREITA DO PORTO	14
7.1	Estudos de Tráfego Anteriores de Referência	14
7.2	Linha Base de Tráfego	14
8	ANÁLISE DE IMPACTOS POTENCIAIS	17

RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÁFEGO (RIT)
SUZANO
Terminal de Santos – STS-07
Novembro/2022

1 INTRODUÇÃO

Este documento apresenta o Relatório de Impacto de Tráfego (RIT) referente às obras de ampliação e adaptação do Terminal STS-07 da SUZANO localizado no Bairro Macuco dentro do Porto Organizado de Santos. Em estudos anteriores o terminal foi referenciado por T32.

A implantação e a ampliação do Terminal estão ocorrendo em duas fases, sendo que a capacidade de movimentação do terminal da Fase 1 (implantada e em operação) é de 1.000.000 t/ano, e a Fase 1 + Fase 2 (em planejamento) será de 1.800.000 a 2.400.000 t/ano de fardos de celulose, sendo que sua capacidade de armazenamento (posição estática) é de 40.000 toneladas na Fase 1 e de 85.000 toneladas na Fase 1 + Fase 2 de fardos de celulose.

Tabela 1a – Capacidades de movimentação e estática das Fases 1 e 2 do Terminal STS 07

Fase	Capacidade de Movimentação	Capacidade de Armazenamento
1	1.000.000 t/ano	40.000 t
2	2,400.000 t/ano	85.000 t

O objetivo do presente documento é registrar as interferências no trânsito e no sistema viário de interesse para a movimentação de caminhões durante o período de obras de ampliação no terminal para a Fase 2. Não haverá demandas adicionais de movimentações de cargas rodoviárias na fase de operação já que todas as movimentações de celulose dessa fase serão realizadas pelos modos ferroviário e marítimo.

Uma referência utilizada de base de informações na elaboração do presente documento é o Relatório de Impacto de Tráfego (RIT), de janeiro de 2021, componente do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e do Relatório Ambiental Preliminar (RAP), elaborados pela Pöyry Tecnologia, referentes ao Terminal STS-14 da Eldorado Brasil cuja localização é vizinha do Terminal STS07. A partir das informações desse Relatório se identificam os padrões existentes de tráfego na área de influência (linha base).

Os estudos identificaram que os impactos no tráfego nos componentes viários da margem direita do Porto de Santos, decorrentes das operações previstas durante o período das obras de ampliação do Terminal STS07 da SUZANO no Bairro do Macuco, são de muito pequena magnitude, não alteram os padrões de tráfego existente e tampouco alteram os níveis de serviço de tráfego vigentes. Não haverá apropriação relevante da capacidade viária pelo tráfego gerado pelo empreendimento e tampouco haverá risco esgotamento de capacidade de tráfego dos componentes do sistema viário na margem direita do Porto por conta do empreendimento.

De fato, no período de maior movimentação de tráfego durante o período de obras, 5º mês das obras, estima-se que haverá geração 38 viagens mensais de caminhões com carregamentos de materiais de construção, distribuídas no tempo, mantendo uma média de 9 viagens semanais,

enquanto o tráfego atual na perimetral da margem esquerda do Porto nas proximidades do Macuco é da ordem de 400 veículos equivalentes por hora.

Assim, levando em consideração, os aspectos físicos e operacionais do sistema viário de interesse, e o histórico de tráfego gerado pelos diversos terminais do Porto ao longo das vias que conformam a perimetral da margem direita, pode-se concluir que as interferências potenciais de movimentação de caminhões geradas pelas obras de ampliação do Terminal STS07 não causarão riscos de impacto associado ao uso da capacidade de tráfego existente. A escala de movimentação a ser gerada pelo empreendimento é insipiente quando comparada com a escala de movimentação de veículos nas vias da perimetral da margem direita do Porto na região do Macuco.

2 ANTECEDENTES DE PLANEJAMENTO DO PORTO DE SANTOS

Para os interesses da presente análise destaca-se o planejamento estratégico do Porto de Santos cujo documento básico é o PDZ, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos.

O PDZ foi elaborado pelo Governo Federal (Autoridade Portuária de Santos - Santos Port Authority – SPA /Ministério de Infraestrutura), em 2020, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ). Caracteriza-se como um documento de planejamento flexível e dinâmico (Santos Port Authority - SPA, 2020).

O PDZ determina orientações quanto à configuração desejada para o porto nos horizontes de curto, médio e longo prazos, com destaque para a distribuição geográfica de seus terminais. Procura-se, através dessa configuração, atender os objetivos estratégicos da SPA, que incluem a consolidação de cargas em grandes clusters (áreas que concentram a mesma tipologia de carga a ser movimentada ou armazenada), buscando ganhos de escala, sinergias operacionais e redução de interferências em acessos terrestres. Entre os objetivos estratégicos do PDZ incluem-se ainda a adequação dos acessos ferroviários e o adensamento de berços/cais.

O Plano define a ocupação das áreas portuárias, de forma a aumentar a eficiência das operações do porto como um todo, considera as ações recentes do Ministério da Infraestrutura MINFRA voltadas para a melhoria do sistema ferroviário de acesso. O PDZ projeta uma ampliação da participação da ferrovia no acesso ao porto de 45 Mton (milhões de toneladas) em 2020 para 86 Mton em 2040, chegando a 40% do total. Ainda que a participação do modo rodoviário caia neste período, ainda se prevê um aumento de cerca de 28 Mton na movimentação, passando de 73,3 Mton (2020) a 101 Mton em 2040. Em síntese, embora ocorra uma redução da participação do modo rodoviário em termos de divisão modal, estima-se um aumento no volume transportado por esse modo.

O PDZ apresenta projeções por tipo de carga, bem como de expansão de capacidade de movimentação para os diversos tipos de produtos. Neste plano, tais projeções são analisadas comparativamente com aquelas do Plano Mestre (Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2006), cujas orientações buscou-se seguir. As necessárias alterações em relação ao proposto no Plano Mestre decorrem da evolução observada em período recente das variáveis macroeconômicas, e de algumas mudanças relevantes ocorridas na atividade portuária: (i)

encerramento das operações com contêineres na região do Macuco e Sabó; (ii) aumento da exportação de celulose; e (iii) aumento da demanda por fertilizantes (carga de importação).

Assim, cabe mencionar que no bairro do Macuco, área de interesse do presente estudo, haverá redução da movimentação de cargas rodoviárias de contêineres.

3 LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL STS07

A SUZANO exporta celulose pelo porto de Santos através do Terminal STS07 localizado na Av. Mário Covas Júnior no bairro Macuco, margem direita, município de Santos. As imagens a seguir ilustram a localização do Terminal.

Figura 3a – Imagem da macrolocalização do terminal. Fonte: Google Earth, 2020

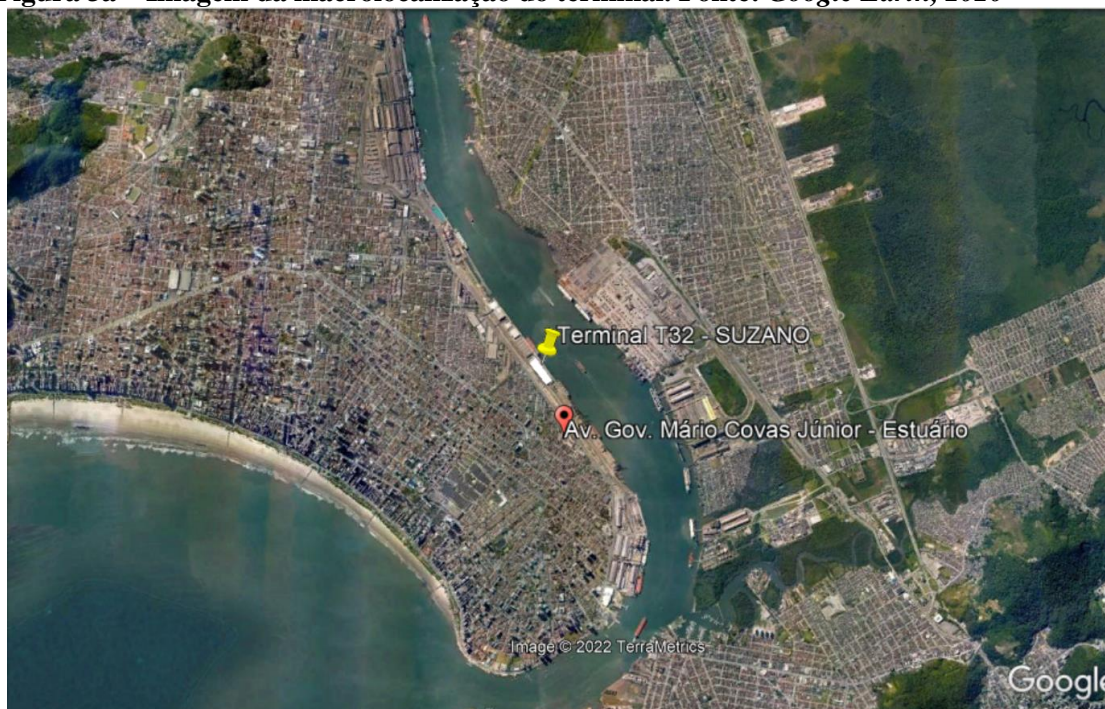


Figura 3b – Imagem da microlocalização do terminal. Fonte: Google Earth, 2020

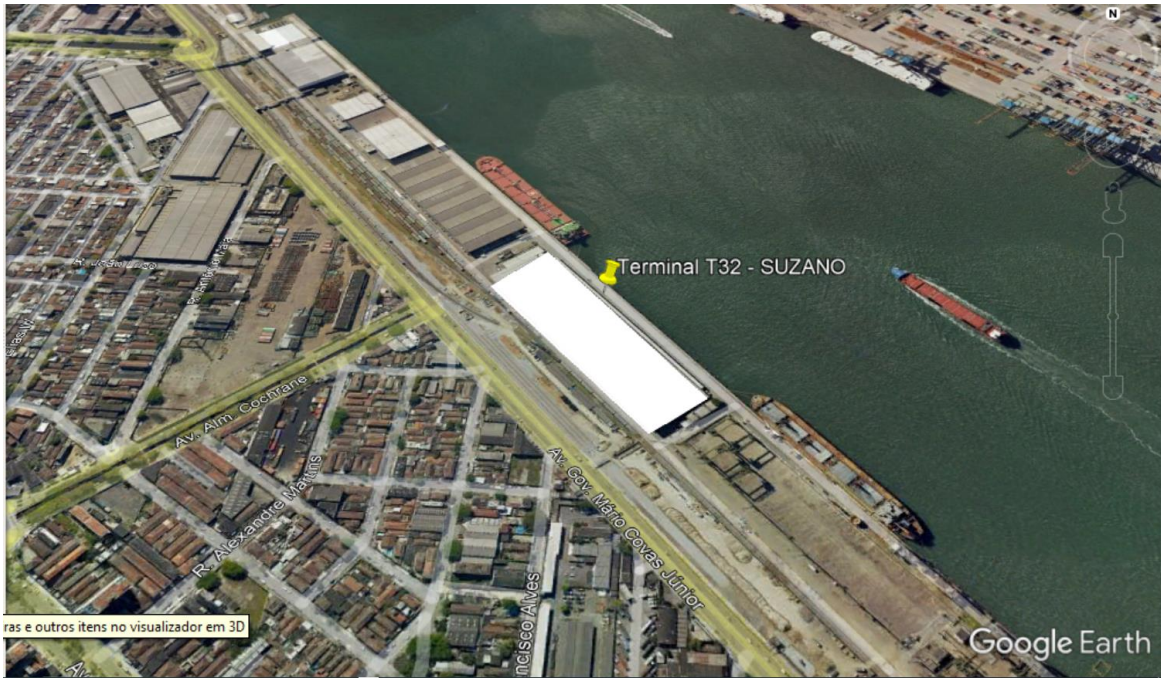
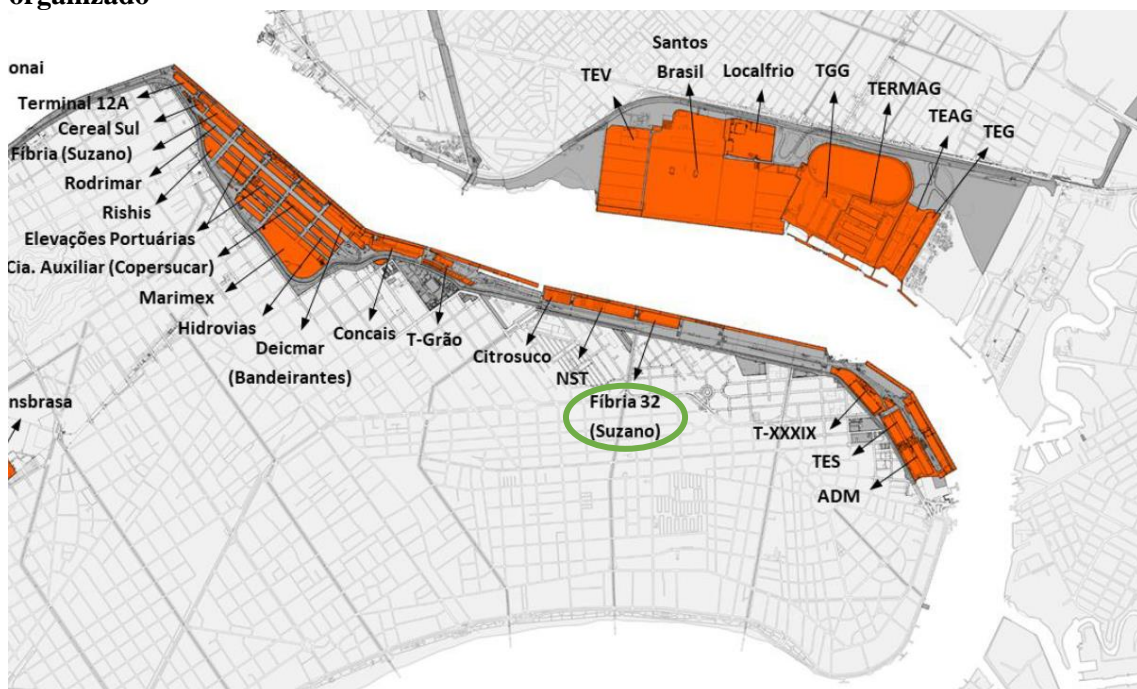
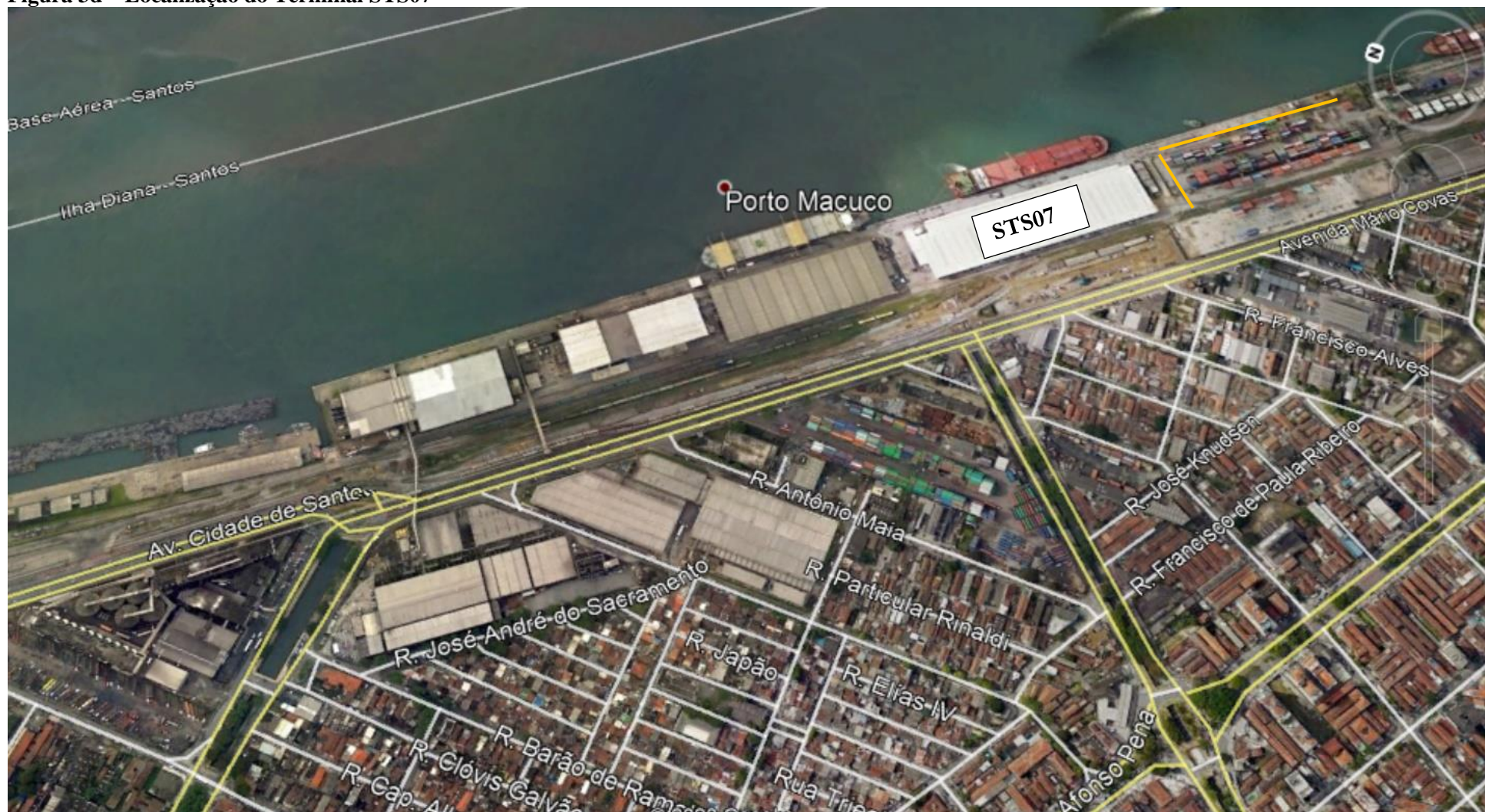


Figura 3c – Localização do Terminal STS07 nas Áreas e instalações alfandegadas do porto organizado



Fonte: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos – PDZ (Santos Autoridade Portuária/Ministério da Infraestrutura - julho 2020)

Figura 3d – Localização do Terminal STS07



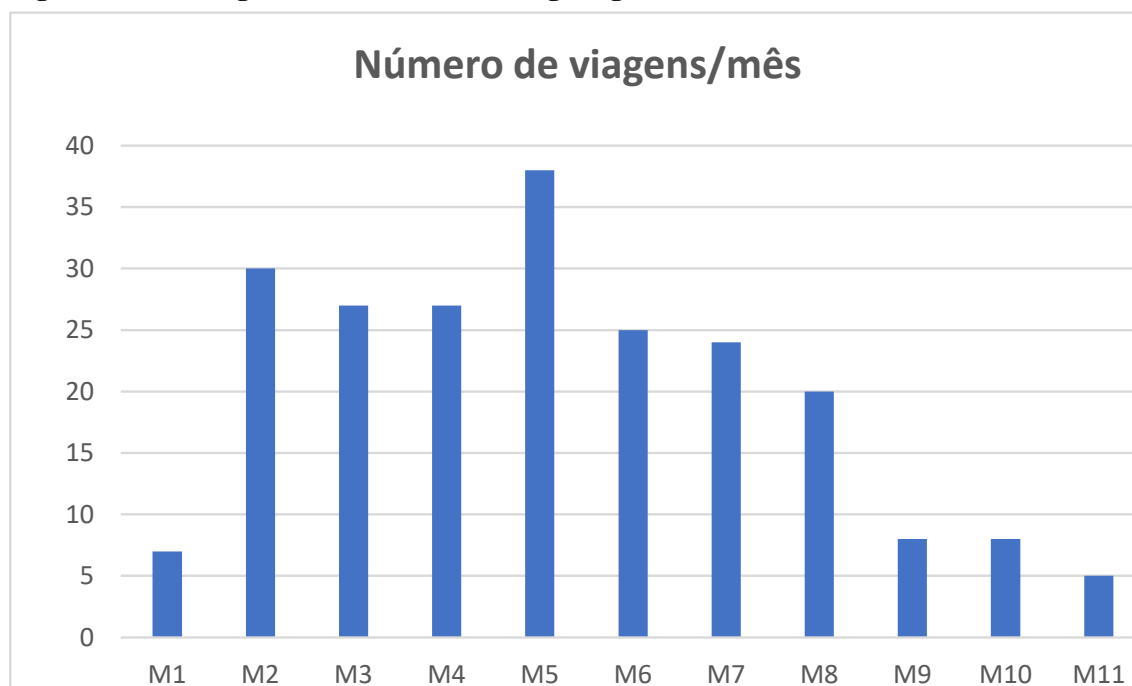
4 DEMANDAS GERADAS PELO EMPREENDIMENTO

A estimativa de movimentações de cargas rodoviárias durante as obras de ampliação do Terminal STS07 é indicada na tabela e no histograma a seguir, elaborados com informações estimadas para as obras de ampliação.

Tabela 4.a – Estimativas do número de viagens de caminhões geradas pelas obras

Insumos das Obras	Total de Viagens	Frequência Viagens/semana	Origem	MÊS													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11			
Contêineres	10	2	São Paulo/SP	7	3												
Estacas	96	8	São Paulo/SP		27	27	27	15									
Aço	8	1	São Paulo/SP					3	3	2							
Formas de madeira	4	1	São Paulo/SP Santos						2	2							
Concreto	79	5	Santos S. Vicente					20	20	20	19						
Estruturas metálicas	22	2	Nova Bassano/RS									1	8	8	5		
Número total de viagens mensais				7	30	27	27	38	25	24	20	8	8	5			
Número aproximado de viagens semanais				2	8	7	7	9	6	6	5	2	2	1			

Figura 4.b – Histograma de número de Viagens geradas durante as obras



Segundo as estimativas indicadas acima, a movimentação mais intensa de caminhões para chegada dos materiais de construção durante as obras ocorrerá no 5º mês da obra de implantação do terminal com total de 38 viagens com uma média da ordem de 9 viagens semanais.

5 PERCURSOS A SEREM UTILIZADOS PARA ACESSO AO TERMINAL STS07

Para transporte dos materiais de construção com origem em São Paulo, os veículos chegarão ao município de Santos através da Rod. Anchieta, Av. Cidade de Santos e Av. Mário Covas.

Para os materiais com origem em Nova Bassano (RS), os veículos chegarão ao município de Santos através da BR-116, Rod. Raposo Tavares, Rodoanel Mário Covas, Rod. Anchieta, Av. Cidade de Santos e Av. Mário Covas.

Para os materiais com origem no Guarujá, os veículos chegarão ao município de Santos através da Rod. Cônego Domenico Rangoni e Av. Mário Covas.

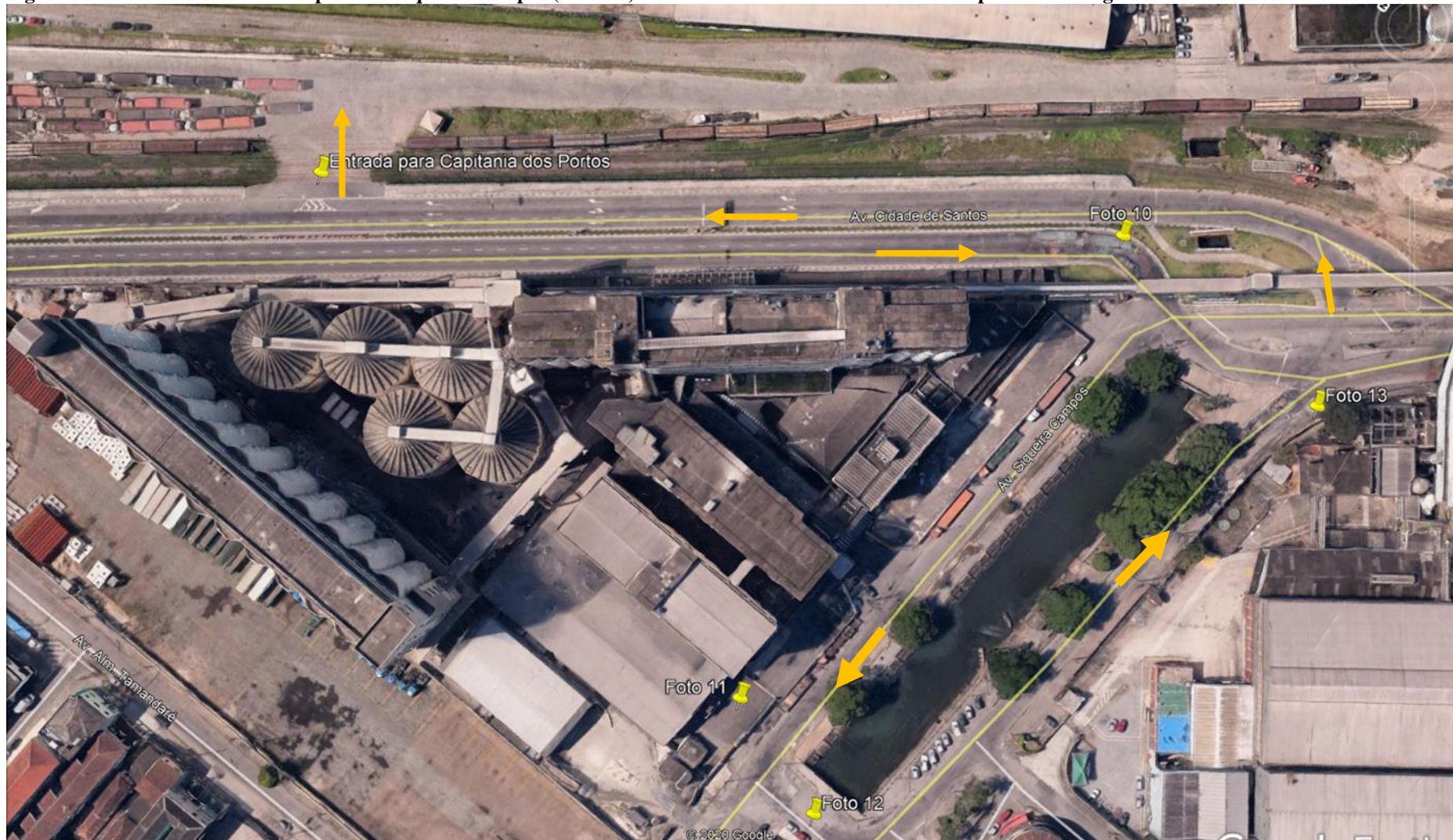
Para os materiais com origem em São Vicente, os veículos chegarão ao município de Santos através da Av. Martins Fontes, Av. Ayrton Senna da Silva e Av. Mário Covas.

O acesso das cargas rodoviárias procedentes da Região Metropolitana de São Paulo RMSP ao Terminal STS07 se dará através do sistema Anchieta-Imigrantes, e dos seguintes componentes viários:

- Via Anchieta
- Viaduto da Alemoa
- Av. Eng. Augusto Barata
- Rua Xavier da Silveira
- Av. Cidade de Santos
- Av. Siqueira Campos (Canal 4)
- Retorno na ponte sobre o Canal 4
- Av. Siqueira Campos (Canal 4)
- Av. Cidade de Santos
- Acesso a Av. Eng. Ismael Coelho de Souza (em frente a Capitania dos Portos)
- Segue pela Av. Eng. Ismael Coelho de Souza até o terminal T-32

As vias mencionadas acima determinam o sistema viário para análise de impacto de tráfego do empreendimento. A única interferência na rede viária que não está diretamente atrelada ao Porto é o retorno na Av. Siqueira Campo, junto ao Canal 4, em um trecho de pequena extensão para acesso ao “sentido Anchieta” na Av. Mário Covas, conforme rota ilustrada nas imagens a seguir.

Figura 5.a - Trecho final - retorno pela Av. Siqueira Campos (Canal 4) e acesso à Av. Mario Covas e entrada para a Av. Eng. Ismael Coelho de Souza.



Imagens do trecho final para acesso ao terminal STS07: retorno pela Av. Siqueira Campos (Canal 4) e acesso à Av. Mario Covas e entrada para a Av. Eng. Ismael Coelho de Souza (em frente a Capitania dos Portos)

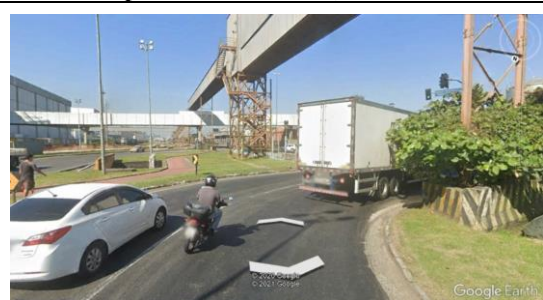


Imagem 10 – Av. Cidade de Santos (aproximação com Av. Siqueira Santos)



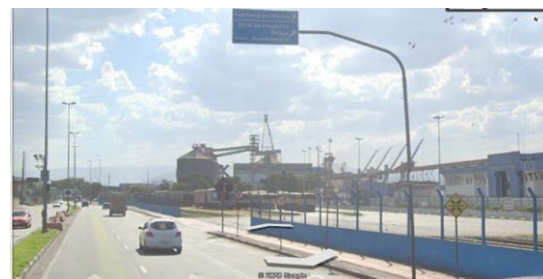
Imagem 11 - Av. Siqueira Santos (acesso ao Retorno)



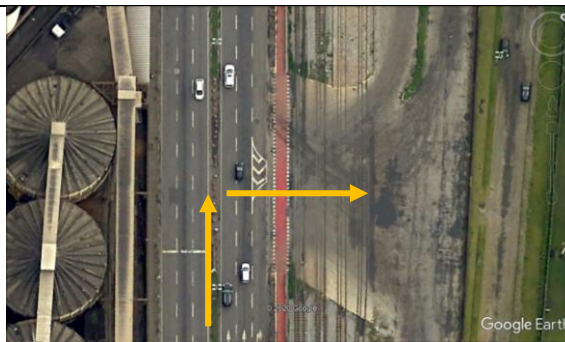
Imagem 12 – Av. Siqueira Santos (Retorno sobre Canal 4)



Imagem 13 - Av. Siqueira Santos (lado oposto depois do retorno, semáforo c/ Av. Mário Covas)



Av. Mário Covas - Entrada para Av. Eng. Ismael Coelho de Souza (sentido V. Anchieta)



Vista aérea da entrada para a Av. Eng. Ismael Coelho de Souza (em frente a Capitania dos Portos) pela Av. Mário Covas

Fonte: Relatório de Impacto de Tráfego; Eldorado Brasil; Terminal de Santos – STS-14; Poyry Engenharia; janeiro/2021

6 CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO DE INTERESSE

6.1 Condições Operacionais

As condições operacionais do sistema viário da margem direita do Porto de Santos são heterogêneas no que se refere a: (i) geometria viária; (ii) condições e tipologia de pavimentos; (iii) capacidade de tráfego; (iv) estacionamentos; e (v) interferência no tráfego. A seguir é apresentada uma breve descrição qualitativa das condições operacionais.

- **Geometria viária:**

Todo o corredor de tráfego da margem direita do Porto apresenta heterogeneidade quanto às larguras das seções transversais; número de faixas de tráfego; dispositivos centrais de separação ou canteiro central; tipologia e qualidade de pavimento. O corredor é também heterogêneo nos aspectos de interferências transversais de tráfego e de sinalização semafórica com permissões de contornos à esquerda.

- **Qualidade do pavimento:**

As vias que compõem o corredor viário da margem direita do Porto possuem trechos com pavimento de paralelepípedo e com pavimento flexível (asfáltico). Vários trechos de pavimento de paralelepípedo apresentam condições ruins, destacando-se defeitos de desarranjo e desalojamento dos blocos e irregularidade longitudinal.

As condições dos trechos com pavimentos com revestimento asfáltico não são homogêneas havendo variações desde pavimento em condição de ruim a boa, em função, principalmente, do tempo decorrido desde a última intervenção estrutural (geralmente, recapeamento). Existem locais com defeitos estruturais (trincas por fadiga do revestimento, deformação permanente nas trilhas de roda e painéis).

- **Estacionamentos:**

Embora sejam disponíveis estacionamentos de espera, pátios reguladores para controle de acesso ao Porto (como o Rodopark em Cubatão), o corredor viário apresenta trechos com e sem acostamentos, com e sem permissões de estacionamentos, além de trechos com estacionamentos em posição transversal no canteiro central. Verifica-se que ocorre com frequência a utilização de faixas de acostamentos como estacionamento, assim como uso indevido de estacionamento na via.

- **Operações ferroviárias:**

Ocorrem interferências da linha ferroviária no tráfego da avenida portuária cuja operação exige frequentes interrupções temporárias do fluxo de veículos

6.2 Características Físicas e Capacidade de Tráfego

A capacidade teórica de cada faixa de tráfego com largura de 3,00 a 3,50 m de largura é de 1.700 veículos equivalentes/hora para sistemas viários livres de interferências (tráfego de fluxo livre).

Para os componentes viários que têm interferências transversais e de sinalização entre outras, se considera, para efeito do presente estudo, a capacidade correspondente a 50% da capacidade

teórica de fluxo livre, resultando em 850 veículos equivalentes/hora para cada faixa de tráfego. A tabela a seguir apresenta as principais características físicas e operacionais das vias de interesse.

Tabela 4 a - Principais características físicas e operacionais das vias de interesse

Componente viário	Distância a partir do Viaduto da Alemoa (km) (*)	Nº de Pistas	Nº de Faixas por Pista (**)	Tipo de Pavimento	Capacidade de Tráfego (Veq./h/sentido) (***)
Viaduto da Alemoa (sentido Porto)	0	2	2	asfalto	1.700
Viaduto da Alemoa (aproximação Av. Eng. Augusto Barata)	0,5	2	2	paralelepípedo	1.700
Av. Eng. Augusto Barata (BTP)	1,2	2	3	Asfalto	2.550
Av. Eng. Augusto Barata (Entroncamento Porto Saboó)	2,2	2	3	paralelepípedo	2.550
Av. Eng. Augusto Barata (Ecoporto)	3,1	2	2	paralelepípedo	1.700
R. Xavier da Silveira (próximo à R. Tiro 11)	5,0	2	3	asfalto	2.550
R. Xavier da Silveira (Porto Paquetá)	5,7	2	3	asfalto	2.550
Av. Cidade de Santos (próximo à r. Anhanguera)	6,8	2	3	asfalto	2.550
Av. Cidade de Santos (próximo Av. Cons. Rodrigues Alves)	8,7	2	2	asfalto	1.700
Av. Cidade de Santos (aproximação com Av. Siqueira Santos)	9,3	2	3	asfalto	2.550
Av. Siqueira Santos (acesso ao Retorno)	9,5	2	2	asfalto	1.700
Av. Siqueira Santos (Retorno sobre Canal 4)	9,5	1		asfalto	850
Av. Siqueira Santos (semáforo c/ Av. Mário Covas)	9,7	2	2	asfalto	1.700
Av. Mário Covas - Entrada p/ Av. Eng. Ismael Coelho de Souza	10,0	2	2	asfalto	1.700
Av. Eng. Ismael Coelho de Souza	10,0	Via interna ao porto que dá acesso ao Terminal STS07			

(*) quilometragem aproximada

(**) a geometria viária não é homogênea podendo ocorrer trechos com variações no número de faixas de tráfego

(***) para cada faixa de tráfego foi considerada a capacidade de 850 Veq./hora que corresponde a 50% da capacidade teórica em regime de fluxo livre.

Cabe notar que as informações da tabela acima se referem às características preponderantes, uma vez que os componentes viários a serem utilizados no percurso dos caminhões durante o período de obras de ampliação do Terminal STS07 são heterogêneos quanto às características físicas e operacionais, com variações nas larguras das seções transversais, interferências transversais de

tráfego, presença de estacionamento na via, semáforos, contornos à esquerda, entre outros condicionantes da capacidade e da fluidez de tráfego.

7 PERFIL DO TRÁFEGO NO SISTEMA VIÁRIO DA MARGEM DIREITA DO PORTO

7.1 Estudos de Tráfego Anteriores de Referência

As principais fontes de informação que contemplam análises e levantamentos de tráfego na margem direita do Porto são, para efeito do presente estudo, as seguintes:

- Relatório Técnico Nº MT-03 / 2016 - Programa de Mitigação das Interferências no Sistema Viário - da Brasil Terminal Portuário S.A. – BTP - Santos – Estado de São Paulo. Relatório Anual de Resultados do Monitoramento de Tráfego - Período junho/2015 – junho /2016 e do Monitoramento de Estado de Pavimento de Junho de 2016 - agosto 2016. O referido Relatório foi elaborado pelo Eng. Luis Fernando Di Pierro e apresentado pela BTP ao IBAMA em atendimento à Licença de Instalação nº 719/2010 (2ª retificação) e na fase de operação do terminal portuário de acordo com a Licença de Operação nº1171/2013 (Retificação).
- Relatório - Análises das Interferências do Empreendimento de Ampliação da Capacidade do Terminal Valongo do ECOPORTO Santos nas Condições de Tráfego da Área de Influência - dezembro de 2014; elaborado para o ECOPORTO SANTOS, pelo Eng. Luis Fernando Di Pierro.
- Relatório – Laudo de Caracterização de Tráfego Rodoviário de Terminal Logístico – fevereiro de 2017; elaborado pela KIRRA Soluções em Engenharia Ambiental para CPEA Consultoria Planejamento e Estudos Ambientais; componente dos trabalhos apresentados à CETESB no processo de licenciamento ambiental para regularização do Terminal Logístico ADM localizado no Porto de Santos, na Av. Mário Covas 2667, Ponta da Praia, Santos.
- Relatório de Impacto de Tráfego (RIT), componente do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e do Relatório Ambiental Preliminar (RAP), elaborados pela Pöyry Tecnologia, referentes ao Terminal STS-14 da Eldorado Brasil localizado no Bairro Macuco dentro do Porto Organizado de Santos (janeiro/2021). Para a realização desse estudo foram realizados levantamentos expeditos de tráfego em pontos selecionados do sistema viário de interesse. Os trabalhos de campo foram realizados em 15 de janeiro de 2021, ao longo dos períodos da manhã e tarde.

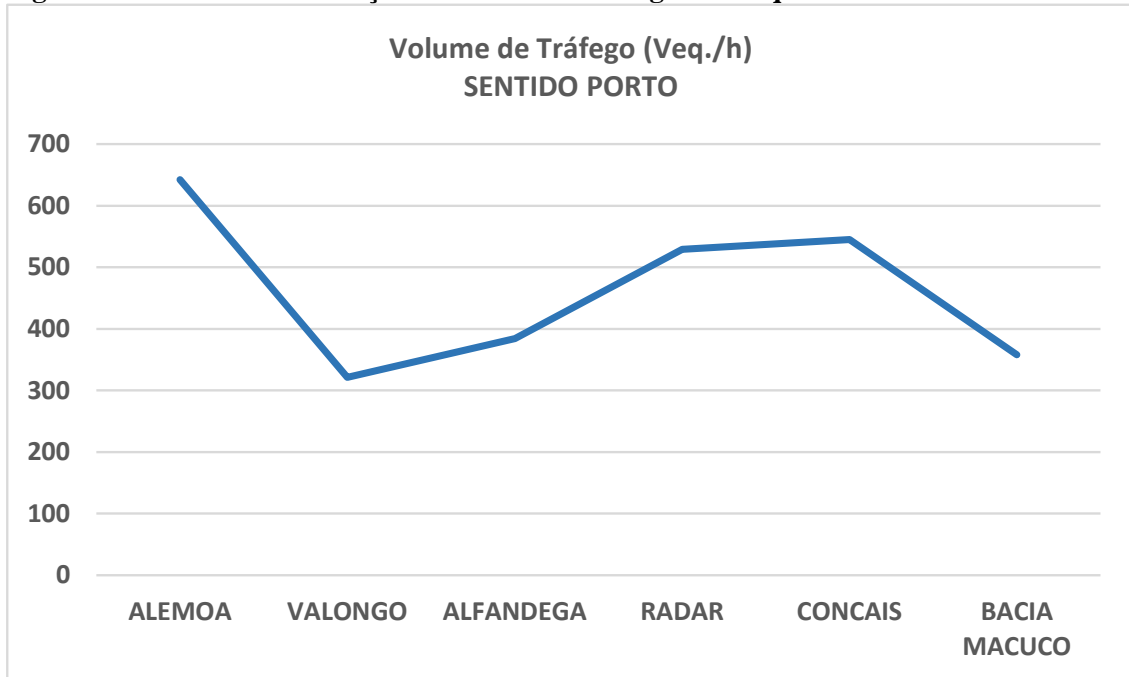
A análise dos resultados desses Estudos de Tráfego com análises e resultados de levantamentos e séries históricas de tráfego, teve por objetivo caracterizar o perfil do fluxo de tráfego ao longo do corredor viário da margem direita do Porto a partir de série histórica de levantamentos de tráfego nas vias de interesse para o presente estudo.

7.2 Linha Base de Tráfego

A principal característica que se identifica, ao longo do tempo nos últimos anos, é o perfil decrescente do volume de tráfego, no sentido desde a alça do viaduto da Alemoa até o final do eixo viário próximo à Ponta da Praia. O maior volume de tráfego é verificado sempre no trecho

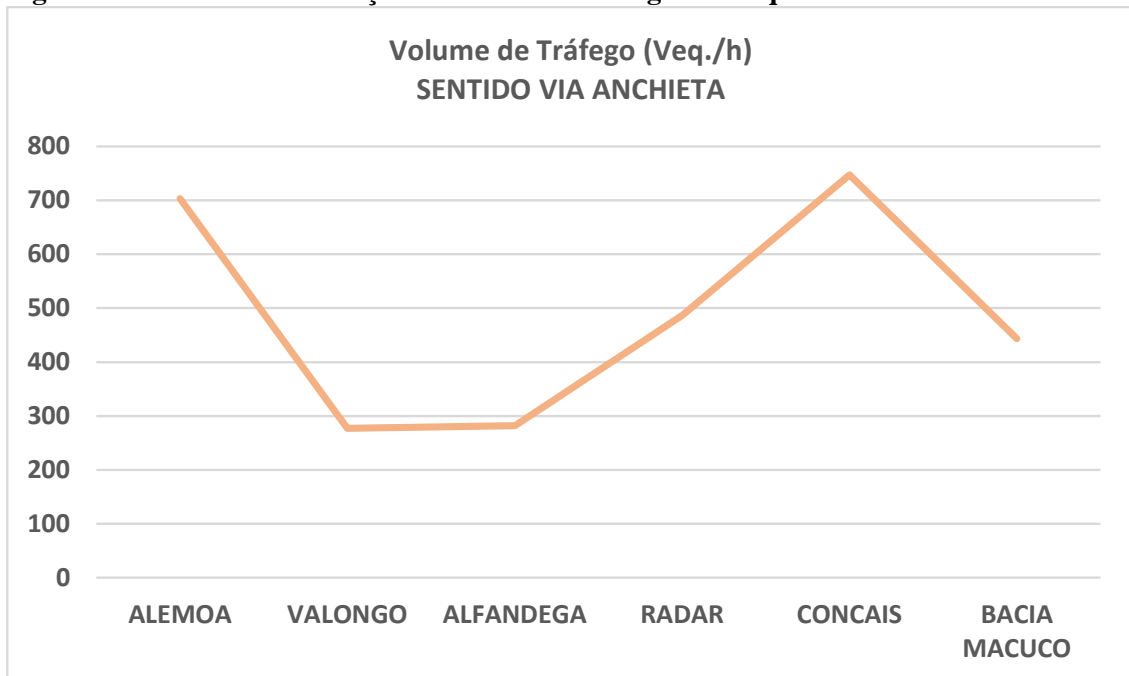
inicial, entre a alça do viaduto e a entrada da Brasil Terminais Portuários BTP, seguindo decrescendo, sempre com eventuais oscilações, ao longo do corredor formado desde a Av. Engenheiro Augusto Barata até a Av. Mário Covas.

Figura 7 a - Gráfico de evolução do volume de tráfego em Veq./hora - Sentido Porto



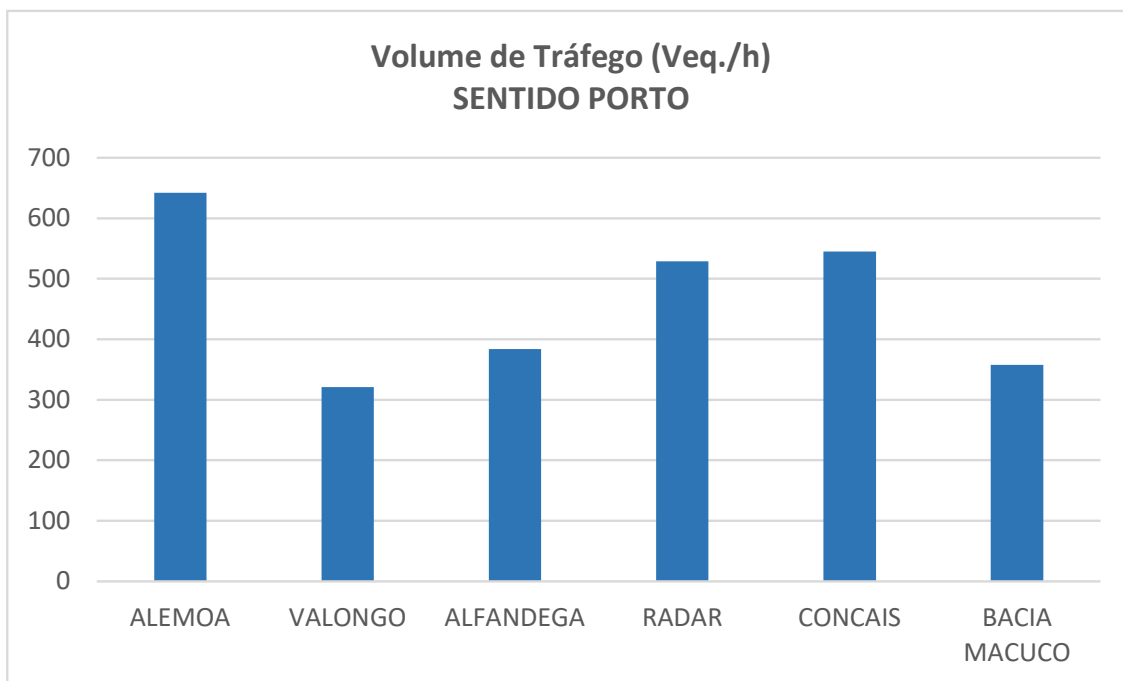
Fonte: Levantamento de campo realizado em 15 de janeiro de 2021

Figura 7.b - Gráfico de evolução do volume de tráfego em Veq./hora - Sentido Via Anchieta



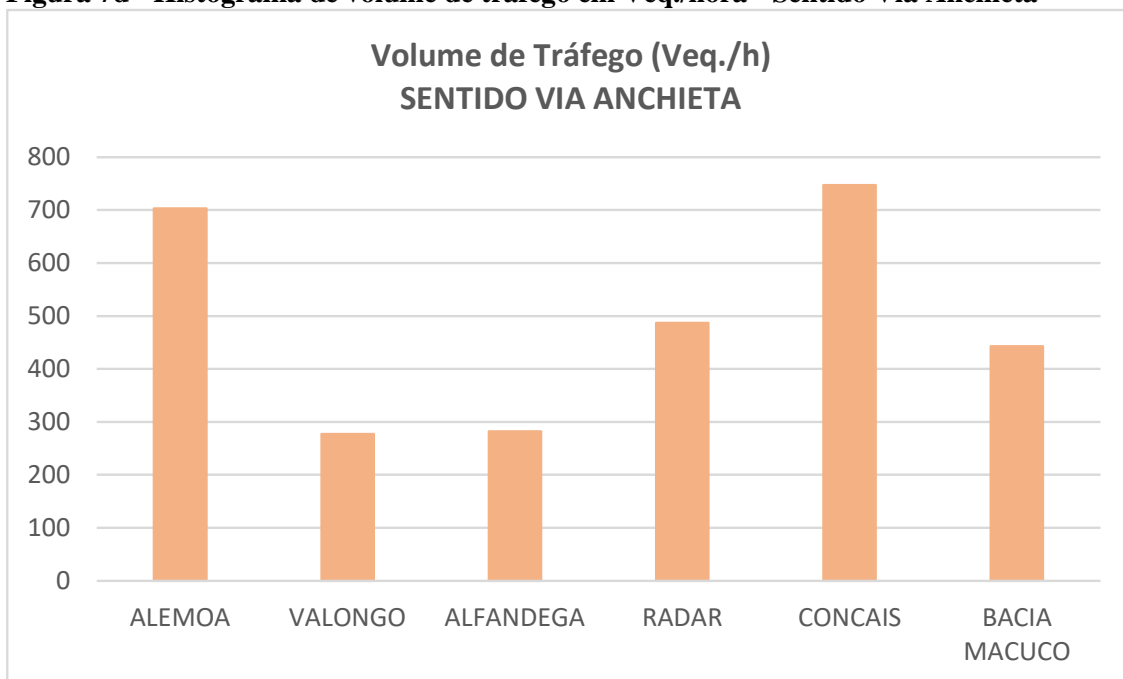
Fonte: Levantamento de campo realizado em 15 de janeiro de 2021

Figura 7c - Histograma de volume de tráfego em Veq./hora - Sentido Via Porto



Fonte: Levantamento de campo realizado em 15 de janeiro de 2021

Figura 7d - Histograma de volume de tráfego em Veq./hora - Sentido Via Anchieta



Fonte: Levantamento de campo realizado em 15 de janeiro de 2021

8 ANÁLISE DE IMPACTOS POTENCIAIS

Nos estudos mencionados e utilizados como base de referência da demanda de tráfego no sistema viário de interesse, não são verificadas situações de esgotamento de capacidade. Ocorrem variações no Nível de Serviço de Tráfego em trechos do eixo que conforma a perimetral da margem direita do Porto.

Atualmente, os trechos dessa perimetral operam com nível de serviço de tráfego variando entre $NS=A$ (tráfego de fluxo livre) até $NS=B$ (tráfego estável). O nível de serviço $NS = B$ é aquele no qual a relação entre o volume de tráfego e a capacidade de tráfego (V/C), ambos expressos em Veículos Equivalentes por hora e por sentido, se encontra na faixa entre $V/C = 0,318$ e $V/C = 0,509$.

Conforme apresentado no Capítulo 4 (Demandas Geradas pelo Empreendimento), a movimentação mais intensa de caminhões para chegada dos materiais de construção gerada pelas obras de ampliação do Terminal STS07 ocorrerá no 5º mês da obra de implantação do terminal com total de 38 viagens com uma média da ordem de 9 viagens semanais.

Considerando-se a escala do tráfego existente nas vias do entorno do Porto (Capítulo 7), essa movimentação não é relevante e não altera o padrão de tráfego existente.

Assim, pode-se concluir que as interferências potenciais de movimentação de caminhões geradas pelas obras de ampliação do Terminal STS07 não causarão riscos de impacto associado ao uso da capacidade de tráfego existente. De fato, a escala de movimentação a ser gerada pelo empreendimento (da ordem de 38 viagens/mês) é insipiente quando comparada com a escala de movimentação de veículos nas vias da perimetral da margem direita do Porto na região do Macuco (da ordem de 400 veículos equivalentes por hora/sentido).

Pode-se concluir que impactos no tráfego nos componentes viários da margem direita do Porto de Santos, decorrentes das movimentações geradas pelas obras de ampliação do Terminal STS-07 no Bairro do Macuco, são de muito pequena magnitude quando comparados com os volumes de tráfego existentes, de maneira que não alteram os padrões de tráfego existente e tampouco alteram os níveis de serviço de tráfego vigentes. De fato, a escala de movimentação a ser gerada pelo empreendimento (da ordem de 38 viagens/mês) é insipiente quando comparada com a escala de movimentação de veículos nas vias da perimetral da margem direita do Porto na região do Macuco (da ordem de 400 veículos equivalentes por hora/sentido).

Dessa forma, os impactos potenciais decorrentes da movimentação de veículos gerada pelas obras são aqueles inerentes a obras civis, associados a riscos de acidentes, emissões de gases e material particulado, e acidentes com derramamentos de cargas e/ou produtos contaminantes.

Cabe destacar que no caso de transporte de componentes de obras de grandes dimensões deverão ser atendidas as exigências legais aplicáveis incluindo a apresentação de Autorização Especial de Tráfego AET conforme requisitos da Resolução DNIT Nº 1, de 8 de janeiro de 2021, que estabelece normas sobre o uso de rodovias federais por veículos ou combinações de veículos e equipamentos, destinados ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou

dimensões, observados os limites e os requisitos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Sugere-se a obrigatoriedade de utilizar coberturas de lonas nas caçambas de caminhões com carregamentos de materiais de construção que possam cair na via durante o transporte como areia, pedras, solos entre outros.

Eng. Luis Fernando Di Pierro

CREASP: 0601406759

Novembro 2022



Anotação de Responsabilidade Técnica - ART
Lei nº 6.496, de 7 de dezembro de 1977

Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo

CREA-SP

ART de Obra ou Serviço
28027230221864064

1. Responsável Técnico

LUIS FERNANDO DI PIERRO

Título Profissional: Engenheiro Civil

Empresa Contratada: RDO ENGENHARIA LTDA

RNP: 2602614289

Registro: 0601406759-SP

Registro: 0754520-SP

2. Dados do Contrato

Contratante: Poyry Tecnologia Ltda

CPF/CNPJ: 50.648.468/0001-65

Endereço: Avenida AVENIDA ALFREDO EGÍDIO DE SOUZA ARANHA, 100

Nº: 100

Complemento:

Bairro: VILA CRUZEIRO

Cidade: São Paulo

UF: SP

CEP: 04726-908

Contrato: 109003773002-19

Celebrado em: 27/10/2022

Vinculada à Art nº:

Valor: R\$ 10.000,00

Tipo de Contratante: Pessoa Jurídica de Direito Privado

Ação Institucional:

3. Dados da Obra Serviço

Endereço: Avenida AVENIDA ALFREDO EGÍDIO DE SOUZA ARANHA, 100

Nº: 100

Complemento:

Bairro: VILA CRUZEIRO

Cidade: São Paulo

UF: SP

CEP: 04726-908

Data de Início: 28/10/2022

Previsão de Término: 16/11/2022

Coordenadas Geográficas:

Finalidade:

Código:

CPF/CNPJ:

4. Atividade Técnica

				Quantidade	Unidade
Consultoria					
1	Avaliação	Estudo Ambiental	Ambiental	15,00000	dia

Após a conclusão das atividades técnicas o profissional deverá proceder a baixa desta ART

5. Observações

Elaboração de Estudo de Impacto de Tráfego das obras de ampliação do Terminal STS07 da SUZANO no Porto de Santos/SP

6. Declarações

Acessibilidade: Declaro atendimento às regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas da ABNT, na legislação específica e no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.

7. Entidade de Classe

0-NÃO DESTINADA

8. Assinaturas

Declaro serem verdadeiras as informações acima

S Paulo 16 de novembro de 2022

Local

data

LUIS FERNANDO DI PIERRO - CPF: 702.353.848-87

Poyry Tecnologia Ltda - CPF/CNPJ: 50.648.468/0001-65

9. Informações

- A presente ART encontra-se devidamente quitada conforme dados constantes no rodapé-versão do sistema, certificada pelo Nosso Número.

- A autenticidade deste documento pode ser verificada no site www.creasp.org.br ou www.confex.org.br

- A guarda da via assinada da ART será de responsabilidade do profissional e do contratante com o objetivo de documentar o vínculo contratual.

www.creasp.org.br
Tel: 0800 017 18 11

E-mail: acessar link Fale Conosco do site acima

