

RELATÓRIO FINAL DO EMPREENDIMENTO

**Processo Administrativo nº 25478/2022-21 - Empreendimento Retroportuário –
Alemoa
Brasil Terminal Portuário S/A**

RELATORIA DA COMAIV	RELATORES
DATA: 24/05 e 28/06/2022 Local: SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO	Maria Valéria Affonso – representante da SEPORT Glaucus Farinello – representante da SEDURB Ernesto Tabuchi – representante da SEGOV Fabiana de Cássia – representante da CET João Cirilo – representante da SEMAM Daniel Onias – representante da SESEG Roberto Moyano – representante da SESERP

I – INTRODUÇÃO

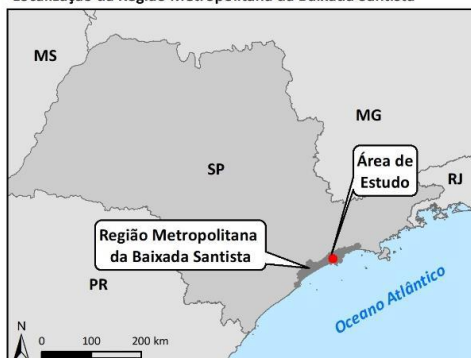
O presente documento trata da análise do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV do **Empreendimento Retroportuário – Alemoa Brasil Terminal Portuário S/A - BTP**, que desenvolve atividades de movimentação de contêineres e de terminal alfandegado, para exportação e importação, em área arrendada por 20 anos, junto a Santos Port Authority (SPA). A empresa opera na área desde 2013, ocupando 34,2 hectares terrestres e 10,2 hectares de aterro de conquista sobre o canal estuarino.

Acrescenta-se que a BTP está situada na porção insular do Município de Santos, no bairro da Alemoa, à avenida Engenheiro Augusto Barata, s/nº. Apresenta acesso terrestre pela via Anchieta e avenida Perimetral direita. Mantém ainda acesso direto ao modal marítimo junto à linha d'água, conforme Figura 1.

Figura 1 – Imagem extraída do EIV identificada como localização e acessos ao empreendimento.



Localização da Região Metropolitana da Baixada Santista



Localização da Área de Estudo no Município de Santos - SP



Conforme estudo apresentado pela empresa, esta mantém um quadro de 1.300 funcionários, movimentando cerca de 1,5 milhões de *Twenty Foot Equivalent Unit* – TEU como um terminal retroportuário de estocagem de carga containerizadas.

**COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA**

Este EIV, em complementação ao EIV já apresentado por meio do Processo Administrativo nº 16107/2020-97, visa a regularização e aprovação do Plano de Otimização de Layout do terminal. Esta otimização prevê novo arranjo das instalações administrativas e operacionais, aquisição de novos equipamentos para suprir as exigências de demandas comerciais e de movimentação de cargas crescentes.

II – IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Empreendedor:

Razão Social: **Brasil Terminal Portuário S.A.**

CNPJ: 04.887.625/0001-78

Endereço: Avenida Engenheiro Augusto Barata S/N– Alemoa– Santos CEP 11095-650

Telefone: (13) 3295-5000

Identificação dos Responsáveis Legais:

Ricardo Arten Gorzelak	r.arten@btp.com.br	13-3295-5000
Steen Larsen	t.bulow@btp.com.br	13-3295-5009
Ricardo Osório Trotti	m.guiot@btp.com.br	13-3295-5000

Identificação da Empresa Responsável pelo Estudo de Impacto de Vizinhança

Razão Social: **Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais - CPEA**

CNPJ: 04.144.182/0002-06

Endereço: Rua Enguaguaçu, nº 99 – Ponta da Praia- Santos/ SP
CEP 11035-071

Telefone: (13) 3035-6002

E-mail: contato@cpeanet.com

Responsável principal: Maurício Tecchio Romeu

Equipe técnica:

Maurício Tecchio Romeu - Engenheiro Químico	CREA-SP: 0682149514
Felipe Martin Correa de Castro e Silva - Engenheiro Químico	CREA-SP: 5063305964
André Kazuo Ishikawa -Analista Ambiental	Não se aplica
Luiz Carlos Roberto Junior - Desenhista	Não se aplica

**COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA**

Os dados apresentados pelo empreendedor, mostram, atualmente, uma operação contínua e ininterrupta ao longo do dia e do ano com projeção de capacidade de movimentação de 1.570.000 de TEU, para cargas gerais (BBK) e containerizadas, descritas a seguir e distribuídas conforme Figura 2.

- Cargas Geral (BBK) são aquelas que não permitem acondicionamento em contêineres

- Cargas Containerizadas:
 - Cargas Secas em geral como, eletrônicos, móveis alimentos não perecíveis;
 - Cargas Perigosas (IMO);
 - Cargas Refrigeradas, em geral alimentos perecíveis;
 - Contêineres vazios.

Acrescenta-se que o empreendedor apresenta os seguintes dados operacionais:

- Movimentação de aproximadamente 925.000 contêineres nos 03 berços de operação;
- Aproximadamente 660 atracções de embarcações por ano, provenientes de vários portos nacionais e internacionais, basicamente de navios porta-contêiner;
- Movimento horário médio aproximado de 110 caminhões.

Figura 2 – Imagem obtida do EIV em que mostra a configuração atual do empreendimento.

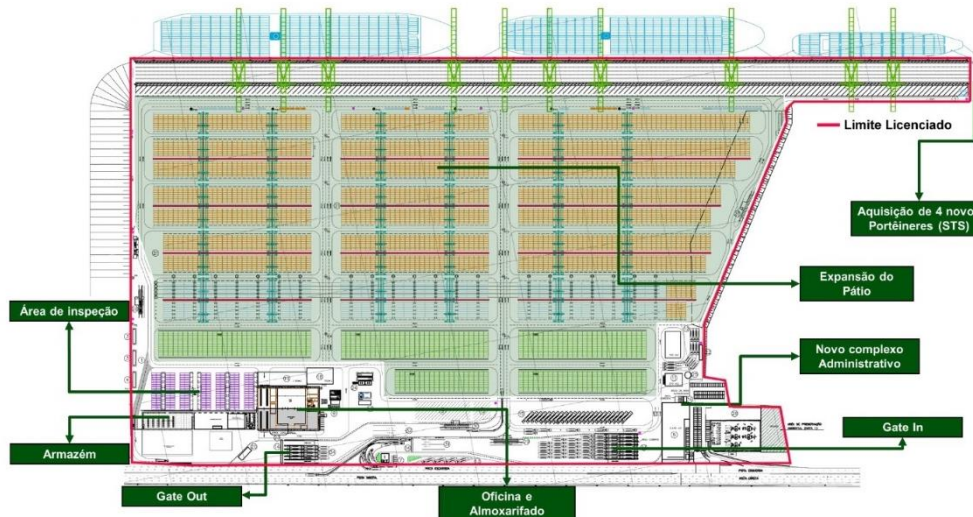


Com a implantação do Plano de Otimização de *Layout* do terminal, a distribuição dos equipamentos será estabelecida conforme Figura 3 e, em conformidade com o apresentado no EIV, essa otimização de *Layout* levará a um aumento da capacidade de operação da seguinte forma:

Após a conclusão do plano de otimização, a BTP contará com 12 portêineres, 45.600 TEU de capacidade estática, uma capacidade dinâmica de movimentação que alcançaria 1,3 milhão de contêineres (2,0 milhões de TEU) em 2047...

Diante do exposto, é importante destacar que não haverá aumento de área horizontal no empreendimento, mas realocação de estruturas para otimização do espaço, para aumento quantitativo de movimentação e estocagem de cargas containerizadas.

Figura 2 Configuração nova proposta de otimização de Layout.



III – DA ANÁLISE DOS IMPACTOS

Inicialmente, constata-se que o EIV apresenta a descrição detalhada das estruturas e operações internas, tipologia das cargas, onde fica explícito que se trata de um empreendimento com características multimodais associado aos processos de importação e exportação de mercadorias containerizadas.

Destaca ainda a importância da alteração do *Layout* interno para a eficiência na movimentação de cargas, especialmente no que se refere à realocação de prédios administrativos e dos *gates* de acesso, cuja automatização, segundo o EIV, trará benefícios no atendimento de caminhões. Como exemplo, cita que em suas baias de entrada, poderá aumentar a capacidade de atendimento de 30 caminhões por hora para 40 caminhões por hora.

No EIV, há item específico sobre a legislação incidente, seja ela, ambiental, urbanística, portuária, demonstrando o conhecimento e a necessidade de seu atendimento.

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

DAS ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS E LOCACIONAIS

Neste caso, tendo em vista tratar-se de Plano de Otimização de *Layout* do terminal, não cabe discussão sobre alternativas locacionais nem sobre alternativas tecnológicas.

Porém, com a alteração do *Layout*, a capacidade interna de atendimento de veículos automotores de carga será ampliada o que trará benefícios para a questão da mobilidade urbana.

DA ÁREA DE INFLUÊNCIA

Quanto à questão da área de influência, esta permaneceu inalterada em relação à adotada no Processo Administrativo nº 16107/2020-97, tendo em vista que não haverá aumento da área atualmente ocupada pela empresa para suas operações. (Figura 4).

Figura 3 – Imagem extraída do EIV em que mostra a delimitação da área de influência.



Tendo em vista a Figura 4, constata-se no entorno do empreendimento o canal do estuário de Santos, manguezal na porção oeste e a foz do rio Lenheiros a este. Aspectos associados a estes elementos estão afeitos ao licenciamento ambiental.

Porém, a estrutura portuária frontal à foz do rio Lenheiros deve ser observada com a atenção por conta e eventual assoreamento que poderá trazer impactos negativos para a drenagem da entrada da cidade.

DOS IMPACTOS

No EIV, demonstra-se que impactos de vizinhança associados ao ADENSAMENTO POPULACIONAL, ALTERAÇÕES NO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO, POPULAÇÃO DO ENTORNO, EQUIPAMENTOS URBANOS E COMUNITÁRIOS, VALORIZAÇÃO E DESVALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA E SISTEMA DE TRANSPORTES, são insignificantes, tendo em vista tratar-se apenas de alteração de layout do empreendimento.

Assim, a atenção volta-se para os impactos de vizinhança associados ao SISTEMA DE CIRCULAÇÃO E TRÂNSITO, CONTROLE AMBIENTAL, ÁREAS DE INTERESSE NATURAL PAISAGÍSTICO E AMBIENTAL E DE SEGURANÇA, especialmente durante a fase de implantação no novo *layout*.

Uso do Solo

O empreendimento está localizado em área de Porto Organizado cuja gestão é de competência da Autoridade Portuária de Santos (SPA). Destaca-se nesta área, além dos berços atracadouros, sistema de transporte rodoviário e ferroviário.

Do ponto de vista da legislação urbanística municipal, a empresa está em área enquadrada como Zona Portuária – ZP, cuja definição é:

área terrestre contínua ou descontínua com facilidade de acesso à linha de água, segregada por via arterial, onde se desenvolvem atividades de embarque e desembarque de cargas e passageiros, com pátios, armazéns e intensa circulação de veículos pesados, onde se pretende minimizar os conflitos existentes com a malha urbana.

**COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA**

Esta área de ZP faz divisa com a Zona Industrial e Retroportuária I - ZIR I e a Zona de Proteção Paisagística Ambiental – ZPPA. Acrescenta-se que o empreendimento está situado em zona e via especial, conforme Anexo IV - Zonas Especiais e Anexo VIII - Vias Especiais da Lei Complementar 1.006/2018.

Assim, as atividades desenvolvidas no empreendimento estão relacionadas à categoria CSP1, encontram-se em conformidade com a Tabela 12 do Anexo IX - Categorias de Usos da Lei Complementar nº 1.006/2018, Uso e Ocupação do Solo (LUOS).

No que se refere à categoria CSP1, cumpre ressaltar que a restrição na Lei Complementar 730/11 para granel sólido na área, encontra-se atualmente suspensa em razão de decisão do Supremo Tribunal Federal (ADPF 316 MC/DF), fazendo com que a atividade seja admitida precariamente no município. A restrição municipal suspensa, demonstra a intenção de eliminar impactos causados por esta atividade no local.

Do Impacto no Trânsito

O RIT apresentado foi elaborado por meio da utilização de ferramentas que permitem a projeção de cenários futuros, ou seja, por meio de *software* microssimulador de tráfego, demonstrando que alterações propostas poderão trazer maior agilidade na circulação de veículos pesados.

É fato que a implantação do novo *layout*, bem como sua operacionalização implicará em aumento das viagens de veículos pesados. Assim, o próprio estudo prevê a mitigação desse impacto estabelecendo obras nas áreas administrativas e nos *gates* de acesso ao pátio, além de alterações na sistemática de controle da chegada dos veículos no empreendimento, considerando sistemas automatizados que permitirão maior agilidade nos acessos e redução do tempo de espera dos caminhões em área externa. (Figuras 5 e 6).

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA

Figura 4 – Imagem extraída do RIT em que mostra a configuração atual de acesso ao empreendimento



Figura 6 – Imagem extraída do RIT em que mostra a configuração futura de acesso ao empreendimento



As estratégias adotadas envolvem ainda remodelação do sistema semafórico da avenida Engenheiro Augusto Barata, inclusive com criação de um novo semáforo de conversão à esquerda para acesso ao *gate* de entrada que será reposicionado.

Embora seja demonstrada a eficiência das medidas mitigatórias, estas deverão ser previamente apresentadas à Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos com cronograma detalhado da implantação dos acessos, do sistema semafórico na avenida Engenheiro Augusto Barata, além dos projetos executivos de sinalizações e programações semafóricas, de modo a proporcionar a integração e acompanhamento dos resultados por parte da empresa responsável pela gestão do trânsito em Santos.

Diante do exposto, a Comaiv conclui que as medidas propostas atendem à minimização do impacto no trânsito.

Da Segurança

Considerando que o EIV demonstra que o empreendimento movimentará cargas IMO, alerta-se para que, em caso de eventuais acidentes, recomenda-se que venha a ser reforçado o plano de proteção das áreas vizinhas em função da presença de ecossistema frágil (manguezal) e ecossistema aquático (ambiente estuarino com possibilidade de dispersão de produtos contaminantes ao longo do canal portuário até a baía de Santos).

A Comaiv ratifica a medida mitigadora de comunicação de risco específica para acidentes, sobretudo para os derivados de cargas IMO.

Do Controle Ambiental

Águas e solo

No EIV constata-se que durante a implantação do Plano de Otimização do *Layout*, há previsão de obras civis, com ações de controle de carreamento de resíduos da construção civil, processos erosivos e efluentes sanitários. Demonstra ainda que haverá um Programa de Monitoramento de Qualidade Ambiental, específico para gerenciamento de resíduos sólidos, efluentes e efluentes industriais.

A Comaiv ratifica a necessidade dessas medidas considerando-as suficientes.

Atmosfera

O EIV destaca que a maior parte das operações do empreendimento está atrelada ao modal rodoviário. Assim, há previsão de controle sobre a emissão de poluentes derivados da queima de combustíveis fósseis, conforme a Norma Técnica L.9061 da Cetesb, com a utilização do cartão da Escala de *Ringelmann* Reduzida

A Comaiv ratifica a necessidade dessas medidas considerando-as suficientes.

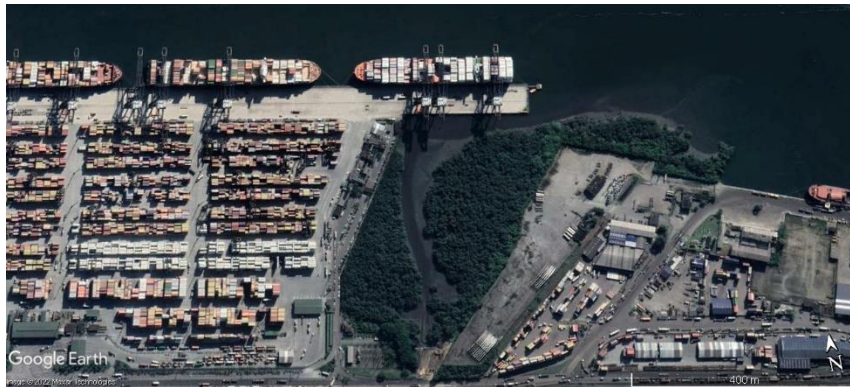
Das Áreas de Interesse Paisagístico e Ambiental

Conforme já mencionado inicialmente, alerta-se para o fato de que o empreendimento está inserido em área limítrofe a ecossistemas naturais provocando interações que foram analisadas e estão sendo acompanhadas na esfera do licenciamento ambiental.

**COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA**

Porém, a Comaiv ressalta a presença de manguezais e a presença da foz do rio Lenheiros onde alterações podem trazer consequências não só para o meio aquático como para o tecido urbano da entrada da cidade. Releva destacar que no EIA-RIMA da BTP, não há qualquer menção sobre como as operações deste empreendimento impactam sobre a foz do rio Lenheiros. (FIGURA 7).

Figura 5 – Imagem de satélite (Google 2022), em ampliação de detalhe, em que mostra a configuração de bloqueio da foz do Rio Lenheiros.



Sendo assim, a Comaiv considera esses impactos significantes, sem possibilidade de reversão ou mitigação e que devem ser aplicadas medidas compensatórias.

Dos Impactos Socioeconômicos

Em relação aos impactos socioeconômicos, com a implantação e operacionalização do Plano de Otimização de Layout do empreendimento, o EIV ressalta os impactos de vizinhança positivos em função da empregabilidade (é estimada a criação de 350 empregos diretos) e aumento gradativo da arrecadação fiscal para o município até 2027.

A Comaiv reforça a necessidade de potencializar tal impacto por meio de oferta e contratação de profissionais da Região Metropolitana da Baixada Santista.

IV – MEDIDAS COMPENSADORAS E MITIGATÓRIAS PROPOSTAS PELO EMPREENDEDOR

**COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA**

A proposta apresentada no EIV em relação às medidas de mitigação e compensação coincidem com aquelas apresentadas quando do licenciamento ambiental do empreendimento junto ao IBAMA.

Assim, a seguir, são apresentados os Programas e Subprogramas apresentados no EIV.

- Programa de Gerenciamento Ambiental – PGRA
 - o Componente I – Controle Ambiental
 - o Componente II – Auditoria Ambiental
- Programa de Monitoramento da Qualidade Ambiental – PMQA
 - o Componente I - Gerenciamento de Resíduos Sólidos
 - o Componente II Gerenciamento de Efluentes
- Programa de Comunicação Social – PCS
- Programa de Educação Ambiental – PEA
 - o Componente I – Educação Ambiental
 - o Componente II – Educação Ambiental do Trabalhador
- Programa de Gerenciamento de Risco – PGR
- Programa de Ação de Emergências – PAE
- Plano de Emergência Individual – PEI
- Programa de Monitoramento da Comunidade Bentônica de Substrato Inconsolidado
 - PMCBI
- Programa de Monitoramento da Comunidades Bentônica de Substrato Consolidado
 - PMCBC
- Programa de Monitoramento de Avifauna – PMA
 - o Componente I – Aves Aquáticas
 - o Componente II – Terrestres
- Programa de Controle e Monitoramento de Espécies Exóticas Invasoras – PCEX
- Programa de Tartarugas Marinhas – PTM

A Comaiv, embora constate a necessidade desses programas e subprogramas estabelecidos em função de exigências do Ibama, observa que estas atendem especificamente aos aspectos ambientais, sem envolver os impactos de vizinhança, impactos específicos do meio urbano.

V – CONCLUSÃO

A Comaiv aprova o presente relatório de análise do EIV e atesta a viabilidade do empreendimento, impondo medidas mitigatórias e/ou compensatórias por considerar que os impactos devem ser minimizados e complementados garantindo a sustentabilidade das atividades do empreendimento.

**COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA**

MEDIDAS DE COMPENSAÇÃO

- Complementação das obras do edifício que vai abrigar o Centro da Juventude para espaço de assistência social, cultural e policlínica da Vila Gilda - Zona Noroeste. Prazo: Até 18 (dezoito) meses após a assinatura do TRIMMC

Santos 09 de novembro de 2022.

Representante da SEDURB
Glaucus Renzo Farinello

Representante da SEGOV
Ernesto Kazuwo Tabuchi

Representante da SEDUC
Cristiane Simões Gameiro Guedes

Representante da SESERP
Roberto Moyano Souza

Representante da SESEG
Daniel Onias Nossa

Representante da SMS
Carolina Ozawa

Representante da SEPORT-PE
Maria Valeria Affonso dos Santos

Representante da SEFIN
Mabel Barreiro Cardama

Representante da CET-SANTOS
Fabiana de Cassia I. A. Porto Alegre