

**P.A.nº 59952/2020-20 - ELDORADO BRASIL CELULOSE LOGISTICA LTDA -
Terminal de Santos STS-14 – Empreendimento portuário.**

Local: Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDURB

RELATORIA DA COMAIV	RELATORES
DATA: 18/05/2021, 15/06, 13/07 e 10/08/2021 Local: SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO	Andreia O. Nunes – secretária da COMAIV Carlos Eizo e Roberto Moyano – representantes da SESERP Daniel Onias Nossa - representante da SESEG Ronald Couto – representante da SAPIC Fabiana de Cássia – representante da CET Luiz Otávio – representante da SEMAM Ricardo Martins – representante da SEDURB Ernesto Tabuchi – representante da SEGOV

I – INTRODUÇÃO

O presente relatório trata da análise do Estudo de Impacto de Vizinhança em conjunto com estudos e documentos complementares, avalia o empreendimento do ponto de vista dos impactos urbanísticos de vizinhança decorrente da implantação e operação da atividade, que segundo o empreendedor, consiste na implantação de um terminal para armazenamento, movimentação e exportação de fardos de celulose que é denominado Terminal de Santos - STS14 em operação logística decorrente da ampliação das atividades da fábrica de Três Lagoas- MS.

Para a implantação desse empreendimento, foi realizado um arrendamento de um lote na área primária do porto, com necessidade de adaptações como, demolições, remoções e construção de estruturas fixas como novo armazém, instalações que alteram a forma de ocupação da área.

Nos primeiros dois anos de operação, segundo o empreendedor, a atividade utilizará o modal rodoviário para a parte terrestre, migrando boa do transporte de sua produção para o modal ferroviário, alterando os tipos de impactos nessa questão durante a operação dessa atividade.

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

Há também menção a movimentação de cargas em geral, acondicionadas ou não em contêineres, que segundo o empreendedor não incluem produtos perigosos ou produtos químicos.

II – IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Empreendedor: Terminal de Santos STS-14

Razão Social: ELDORADO BRASIL CELULOSE LOGISTICA LTDA

CNPJ: 39.457.145/0001-51

Identificação do Responsável: Otavio Grottone

Endereço: Av. Ulrico Mursa, s/n – Arm.XIII/XVIII, Porto de Santos – SP, CEP
11013-690

Telefone: 11 97346-2680

E-mail: otavio.grottone@eldoradobrasil.com.br

Identificação da Empresa Responsável pelo Estudo: Pöyry Tecnologia Ltda.

Responsável Técnico: Romualdo Hirata (CREA 0600332092 SP)

Endereço: Av. Alfredo Egídio de Souza Aranha, 100, Bloco B, 5º andar Bairro: Chác. Sto.
Antônio – SP - CEP: 04726-170

Telefone para contato: (11) 3472-7345

E-mail: romualdo.hirata@poyry.com.br

Equipe técnica:

NOME	FORMAÇÃO	REGISTRO DE CLASSE	RESPONSABILIDADE NO EIV
Romualdo Hirata	Eng. Químico Especialização em Eng. Sanitária	CREA 0600332092 SP IBAMA 1590635	Coordenação geral
Karen Harumy Freitas	Eng. Química MBA em Tecnologia e Gestão Ambiental	CREA 5063578289 SP IBAMA 5185593	Caracterização do Empreendimento
Rafael Lourenço Thomaz Favery	Eng. Ambiental Mestrado em Eng. Civil Pós-graduado em Eng. de Seg. do Trabalho	CREA 5062655712 SP IBAMA 2765347	Diagnóstico Ambiental
Cristina Maria Colella	Eng. Química Pós-graduada em Gestão Ambiental	CREA 5061787977 SP IBAMA 5012415	Avaliação de Impactos

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA

Celso Tomio Tsutsumi	Eng. Químico Pós-graduado em Eng. Ambiental	CREA 5060443241/D SP IBAMA 1590847	Programas Básicos Ambientais (PBA)
Elifas Morais Alves Junior	Bacharel em Química	CRQ 04262252	Estudo de Análise de Risco (EAR)
Luiz Fernando di Pierro	Eng. Civil Mestrado em Eng. Urbana Mestrado em Planejamento de Transporte MBA em Gestão Ambiental	CREA 0601406759 IBAMA 434968	Estudo de Tráfego

Na descrição do empreendimento pode-se dividir em duas partes distintas, uma a fase de implantação e a outra de operação, sendo que a localização da atividade é descrita segundo o empreendedor como, **“O Terminal de Santos – STS14 será implantado no Porto Organizado de Santos, localizado no bairro Macuco, município de Santos (coordenadas de referência 23 K 367905.15 m E; 7348576.75 m S)”**

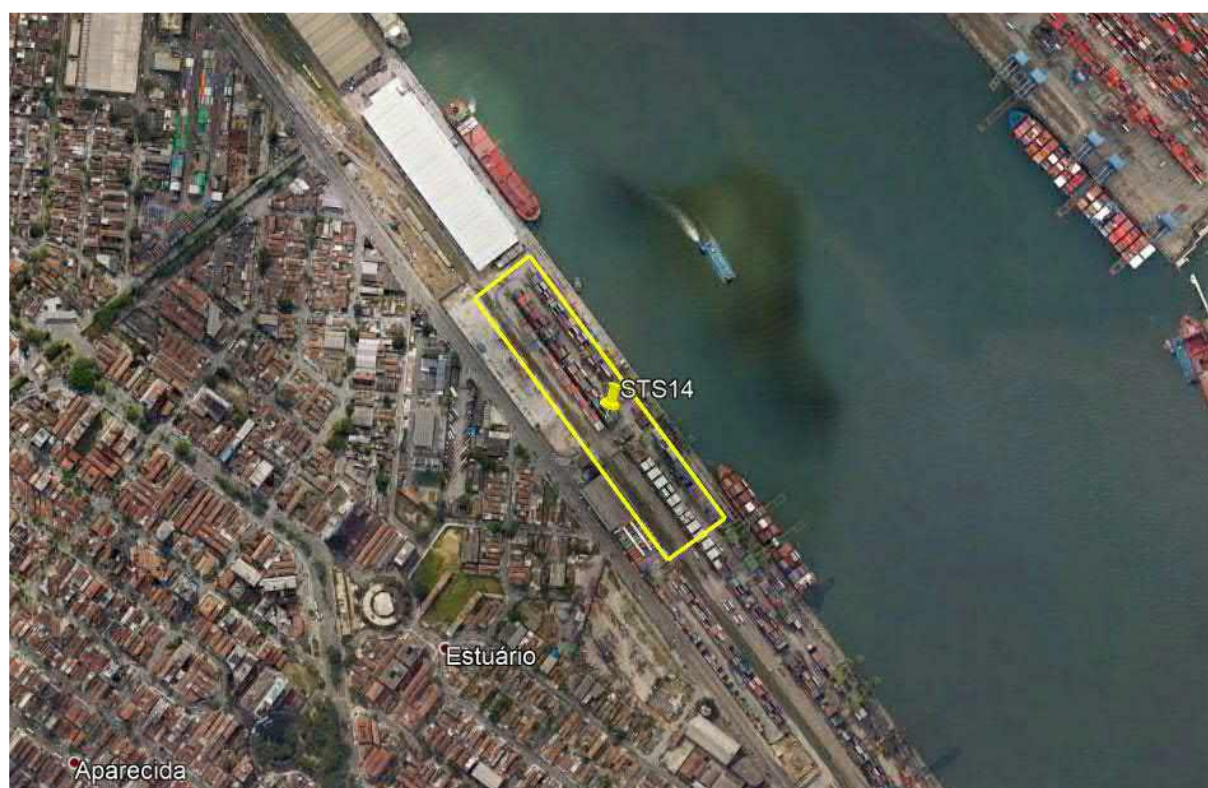


Figura 1- Imagem extraída do EIV, em imagem de satélite com a delimitação aproximada do empreendimento.

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Para a fase de implantação são previstas as atividades de demolição e remoção dos resíduos, sendo que as estruturas a serem demolidas são:

- Pavimento intertravado existente: 27.356 m²
- Pavimento em concreto existente: 12.488 m²
- Subestação SPA (térrea): 84 m²
- Subestação Libra (2 pavimentos): 216 m²
- Gate Libra: 48 m²
- Torres de iluminação: 11 unidades
- Cercamento: 1.400 m



Figura 2 – Imagem extraída do EIV, identificada como Planta de Localização, em pode-se notar a posição do empreendimento em relação a cidade.

No local das estruturas demolidas será construída um armazém em estrutura metálica e pavimento de blocos de concreto articulado intertravado para suporte de tráfego pesado, em aproveitamento do pavimento já existente anteriormente no arrendamento anterior



Figura 3 – Imagem extraída do EIV em que se pode observar a área do futuro armazém as estruturas remanescentes a serem demolidas e o pavimento articulado intertravado de blocos de cimento.

Na fase de operação, a atividade principal desenvolvida será o recebimento, estocagem, movimentação e exportação de fardos de celulose do interior do país, inicialmente utilizando o binômio rodo-marítimo, nos dois primeiros anos e ferro-marítimo no terceiro ano

Ano de operação	Movimentação prevista (t/ano)	Modal rodoviário (t/ano)	Modal ferroviário (t/ano)	Fluxo de caminhões (viagens/dia)	Fluxo de trens (viagens/dia)
1º ano de operação	800.000	800.000	-	46	0
2º ano de operação ¹	2.350.000	2.350.000	-	136	0
3º e demais anos de operação ¹	2.350.000	705.000	1.645.000	41	0,7

Tabela extraída do EIV que mostra as projeções de movimentações previstas para o terminal.

Nota-se então, que inicialmente haverá impacto na malha rodoviária e após na rodoviária e ferroviária. Não se descarta, contudo, a movimentação secundária de cargas em geral, containerizadas ou não, mas que segundo o empreendedor não movimentará produtos químicos ou perigosos, conforme já citado anteriormente.

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

Segue o empreendedor citando que, “*A superfície total da área será de 44.550 m², com dimensões aproximadas de 450 m de comprimento e 98 m de largura, próximo à projeção dos cabeços 313 e 324*”

III – DAS ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS E LOCACIONAIS

A área alvo do empreendimento, já era ocupada por atividades portuárias, tratando-se de uma concessão anterior para atividade distinta desta, mas dentro do uso portuário, logo, não há lógica em se buscar alternativas locacionais, pois são de exclusividade para essa finalidade. Dentre as atividades possíveis, esse tipo de atividade comparativamente, produz menos impactos, como por exemplo, do que graneis sólidos

Quanto a tecnologia, segundo informa o empreendedor, trata-se de atividade de armazenamento de fardos de celulose e cargas em geral cuja tecnologia emprega pontes rolantes, empilhadeiras e carretas de transferência, não apresentando nenhuma tecnologia inovadora ou que leve a diminuição de impactos.

Quanto a compatibilidade da atividade pretendida com as determinações do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) publicado em 2020 pela Santos Port Authority, o empreendimento será instalado em área definida nas propostas de zoneamento das áreas afetas às operações portuárias para o horizonte de curto prazo (PDZ figura 7), de médio prazo (PDZ figura 8) e de longo prazo (PDZ figura 9) como “Carga Geral/Celulose”, portanto em conformidade com o dispositivo.

IV - DA AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS

O Estudo apresenta metodologia própria de avaliação segundo experiências acumuladas da sua própria equipe, contudo, estas são derivadas fundamentalmente de processos de avaliação de impactos ambientais, que diferem das avaliações de impacto de vizinhança, onde o foco nas questões urbanísticas são mais relevantes, mas que não comprometem a qualidade da avaliação, pois são usados parâmetros de mensuração com os quais pode-se analisar o tamanho dos impactos de vizinhança e suas consequências.

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

Entende-se que esse estudo é derivado ou adaptado de estudo ambiental para o processo de licenciamento ambiental, cuja sobreposição é evidente, mas que necessita de adaptações, pois a análise tem foco na condição urbanística do espaço. Assim, apesar da métrica de avaliação levar em consideração mais o Meio Ambiente, insere-se aí o Meio Urbano como extensão da análise sob a ótica da vizinhança.



Figura 4 – Imagem extraída do EIV em que se considera 500 metros de Área de Influência, que em princípio extrapola os 300 metros mínimos.

O Estudo considera como Área de Influência um círculo de 500 metros a partir de um ponto central imaginário no interior do empreendimento acima, portanto, dos 300 metros mínimos previsto na legislação que impõe o EIV, mas que contém um erro técnico, pois os 300 metros devem ser considerados a partir do limite do lote e não de ponto central, pois a atividade ocorre na área de todo o empreendimento e não em um ponto central. Contudo, a

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

ampliação além do limite mínimo em 200 metros contempla a diferença, não havendo em princípio, prejuízo para a análise, considerando o tipo de atividade e o local apontado.

A análise é, portanto, focada naqueles impactos de maior relevância dentre os elencados na legislação específica para o tipo de estudo. Segundo o empreendedor, a metodologia empregada foi a de Lista de Controle (check-list), considerando as escalas temporais e espaciais, através dos seguintes atributos de caracterização:

- Natureza/Qualificação
- Forma de Incidência
- Área de Abrangência Espacial
- Prazo de Ocorrência
- Temporalidade ou Duração
- Reversibilidade
- Magnitude
- Relevância
- Mitigação
- Grau de Resolução

Adensamento Populacional

Espera-se não haver impactos com relação a essa questão, pois a área portuária não proporciona locais e condições para um incremento populacional, apesar da necessidade de cerca de 320 trabalhadores durante o pico da fase de implantação, mão de obra temporária que não tende a se fixar no local.

Da mesma forma não se espera algum adensamento na fase de operação como ocorre em toda área portuária, é provável que a mão de obra venha de toda a região. Logo, a Comissão não espera impacto significativo neste quesito.

a) Demanda por Equipamentos Urbanos e Comunitários

O estudo apresenta um levantamento de alguns equipamentos municipais e estaduais sob a área de influência, que basicamente são unidades de ensino e saúde, em princípio se espera impacto nesses equipamentos, sobretudo nos de saúde, situações pontuais como atendimentos emergenciais de pronto socorro podem ocorrer, tanto na instalação do empreendimento, quanto na operação, pois são atividades em que o nível de automação não é elevado, comparativamente com outras atividades portuárias, conforme relatado no Estudo a

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

maior parte dos serviços estão ligados aos ofertados pelo porto ou concessionárias que servem a cidade como um todo, assim como é bem provável que os trabalhadores sejam assistidos por convênios médicos das empresas, não se descarta, contudo, o uso serviço público de saúde.

Logo, Comissão entende que haja algum impacto e sugere medida compensatória.

b) Uso e Ocupação do Solo

A atividade equivale ao tipo de uso anterior e é compatível com o uso permitido para o local, cujo zoneamento é definido como Zona Portuária, de acordo com a Lei Complementar nº 1.006/2018, onde estabelece-se a prerrogativa de minimizar os conflitos existentes com a malha urbana. Ainda de acordo com a legislação mencionada, a área de abrangência dos impactos causados pelo empreendimento atinge a Zona Industrial e Retroportuária II (ZIRII) e, em especial, a Zona Intermediária (ZI), zona onde se pretende incentivar novos modelos de ocupação, garantindo o processo de renovação urbana.

c) Valorização e Desvalorização Imobiliária

Considerando-se os impactos negativos das atividades portuárias à qualidade dos espaços urbanos no seu entorno e área de abrangência, e no caso da área do empreendimento, há décadas destinada a atividades portuárias sem compensações que os requalifiquem e reestremem por falta de legislação específica, faz-se necessário que, gradualmente e de forma compartilhada, os novos empreendimentos assumam medidas compensatórias que reestremem e requalifiquem o entorno a fim de melhorar o aproveitamento das áreas dotadas de infraestrutura instalada que sofreram processo de desvalorização e/ou esvaziamento devido a atividade portuária.

d) Sistemas de Transporte e Circulação e Análise do RIT

O Relatório de Impacto no Trânsito apresenta em sua maioria como referência estudos anteriores ao ano de 2018, perdendo um pouco a realidade atual, onde tivemos consideráveis alterações desde a nova entrada da cidade, entre outras faces ao tempo decorrido. No que diz respeito às contagens veiculares, apresenta um levantamento com dados atuais, porém não há um detalhamento nos horários coletados, onde não conseguimos perceber o horário de maior

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

pico na movimentação veicular, embora não haja alteração nos níveis de serviço com a projeção da demanda das viagens da empresa, os estudos não consideraram uma margem de perdas nos volumes contados devido ao período de pandemia do Covid – 19.

Prevê um pico de demanda de chegada de um caminhão a cada 10 minutos ao empreendimento, porém não informa o tempo que leva o processo de carga e descarga, se haverá espera de veículos pesados, nem tampouco se há espaço interno para acomodação deles, além de citar a existência de pátios reguladores e dos estacionamentos existentes ao longo do percurso e dos serviços de agendamentos de carga, não ficando comprovado se haverá esperas nas chegadas para atendimento dos caminhões. O estudo também não considera o transporte dos 165 colaboradores envolvidos nas operações da empresa em geral, seja em veículos particulares ou em transporte público. E cita da existência de vagas internas para 11 veículos de passeio apenas.

Sendo assim entendemos que, conforme descrito no RIT, atesta-se a viabilidade do empreendimento quanto à relação ao tráfego, porém não se pode desconsiderar que todo processo de atividade da empresa contribui significativamente com o aumento da circulação de caminhões na região, tendo em vista que o município vem investindo na melhoria contínua dos acessos rodoviários, entendemos que tais impactos no trânsito decorrentes pelas atividades portuárias já vem sendo absorvidos e mitigados, não descartando assim a possibilidades de medidas compensatórias.

e) Áreas de interesse histórico, cultural, paisagístico ou ambiental

Nesse aspecto, o estudo indica a inexistência de áreas caracterizadas como tombadas ou unidades de conservação na área de influência do empreendimento, assim não são esperados impactos em áreas de interesse histórico, contudo, a Comissão entende que o Canal do Estuário é uma área de relevância ambiental e qualquer alteração nesse sistema deva ser acompanhada com os devidos processos de controle ambiental. Logo, a Comissão recomenda que o empreendedor adote medidas de controle de emergências para qualquer tipo de interferência neste sistema do Canal do Estuário.

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

f) Do Controle Ambiental

O controle ambiental do empreendimento será feito através da utilização de serviços prestados por concessionárias da SPA e programas internos como de resíduos sólidos, ruídos, poluição atmosférica

Do abastecimento de água e coleta de esgoto

Informa o empreendedor que ambos serão atendidos pela rede da SPA, tanto de abastecimento como de coleta de esgoto, assim como o empreendimento anterior que ocupava a área.

Drenagem

O Estudo aponta que a captação de águas pluviais será direcionada diretamente ao Canal do Estuário, como forma lógica de direcionamento, uma vez que o empreendimento tem área de costado junto ao Canal do Estuário, a Comissão entende que não haverá impacto significativo nesta questão, e sugere uma revisão no sistema interno como manutenção preventiva, considerando que há conexão entre a rede pluvial do município e das áreas portuárias.

Da contaminação do solo

O Estudo informa que a área já é impermeabilizada por blocos de concreto intertravados, próprios para tráfego pesado, mas há a possibilidade de vazamentos em acidentes com maquinário pesado, assim a Comissão recomenda a revisão periódica do maquinário, e manutenção de kit mínimo de contenção de vazamentos de materiais graxos como forma de mitigação de um potencial impacto.

Do ruído e Vibração

Invariavelmente haverá a produção de ruídos e vibrações, sobretudo durante a fase de implantação do empreendimento momento em que será promovida a demolição e remoção de entulhos ou Resíduos da Construção Civil, o Estudo informa que a mitigação deste será através de um subprograma de monitoramento de ruídos e vibrações, dentro de um Programa de Controle Ambiental das Obras, sendo que a Comissão entende que a medida é adequada ao impacto durante a instalação.

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

Contudo, não se pode ignorar o impacto ao longo de seu funcionamento, uma vez que o trânsito de caminhões no entorno da atividade gera ruídos e vibrações, com especial impacto nas ocupações de uso residencial e atividades de baixo impacto localizadas na Zona Intermediária.

Da poluição Atmosférica

Entende-se que a fase mais significativa de geração de material particulado será na fase de implantação com necessidade de aplicação de programas de controle atmosférico, apesar de o Estudo informar que haverá o recobrimento das caçambas com lona, a Comissão recomenda, umectação das vias e lava rodas nas saídas para contenção de geração de particulado.

Já ao longo de seu funcionamento, não se pode ignorar o trânsito de caminhões no entorno da atividade contribuindo para o aumento da poluição atmosférica, impactando diretamente na qualidade de vida da população que reside e/ou que desenvolve atividades econômicas na zona de abrangência.

V - IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS

No cenário atual, todo investimento na cidade é considerado como impacto positivo, não somente pela questão fiscal, mas para atividade assalariada, é de interesse do município a geração de emprego na região com a utilização de mão de obra local, a Comissão entende que há viabilidade

VI – DO ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCOS

O EIV, por meio do Estudo de Análise de Risco (EAR), apresenta os riscos potenciais, em especial, no que se refere ao grande volume de GLP armazenado em tanque. O gás liquefeito de petróleo, GLP a ser utilizado como combustível das empilhadeiras, é um produto altamente inflamável e, podendo causar, em determinadas condições, até explosão, com ondas de choque e lançamentos de fragmentos para fora dos limites da empresa.

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

No EAR, são estudadas 14 hipóteses acidentais, sendo que 8 dessas hipóteses apresentam potencial para extrapolar os limites da empresa. O estudo indica, como medida mitigadora, a restrição para o abastecimento do tanque de GLP por carreta durante o período noturno, contudo, a Comissão entende que serão necessárias mais medidas mitigadoras e ou compensatórias para os riscos remanescentes.

VII – IMPACTOS E MEDIDAS MITIGADORAS PELO EMPREENDEDOR

O empreendedor apresenta uma matriz de impactos, segundo levantamento feito, através de uma tabela onde são elencados os impactos potenciais pela metodologia de lista de checagem

Atividade (Fator Gerador)	Aspecto	Impacto Potencial
Mobilização de mão de obra para implantação e operação do terminal	Adensamento populacional	Aumento de população gerada pelo empreendimento
Mobilização de mão de obra para implantação e operação do terminal	Equipamentos urbanos e comunitários	Aumento da demanda por equipamentos urbanos e comunitários
Implantação do terminal	Uso e ocupação do solo	Alteração do uso e ocupação do solo
Implantação do terminal	Valorização imobiliária	Valorização de imóveis na área de influência
Implantação do terminal	Áreas de interesse histórico, cultural, paisagístico e ambiental	Impacto sobre áreas protegidas
Implantação e operação do terminal	Sistemas e equipamentos públicos urbanos	Aumento da demanda por sistemas e equipamentos públicos urbanos
Implantação e operação do terminal	Resíduos sólidos	Alterações na qualidade do solo e água subterrânea devido à disposição inadequada de resíduos
Implantação e operação do terminal	Ruído e vibração	Incômodos à população (vizinhança) devido ao ruído e vibração
Implantação do terminal	Emissões atmosféricas	Incômodos à população (vizinhança) devido à poeira
Implantação e operação do terminal	Esgoto sanitário	Alteração da qualidade da água do mar devido à disposição inadequada de esgoto sanitário
Mobilização de mão de obra para implantação e operação do	Mão de obra	Aumento de empregos diretos e indiretos

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

terminal		
Implantação e operação do terminal	Tráfego de veículos	Aumento do tráfego de veículos
Armazenamento de GLP	Risco de explosão	Aumento do risco de acidentes

Segue analisando cada um desses potenciais impactos e apresenta uma lista de medidas mitigadoras e/ou compensatórias propostas para recomendação de aplicação ao empreendedor, que se seguem:

- Contratar empresas preferencialmente na região do empreendimento;
- Priorizar a contratação de mão de obra local;
- Fornecimento de plano de saúde privado para os funcionários da operação;
- Implantar o novo Terminal de Santos – STS14;
- Seguir as diretrizes estabelecidas no Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos de Construção Civil (PGRSCC);
- Seguir as diretrizes estabelecidas no Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS);
- Realizar manutenção preventiva nos vagões, caminhões e demais equipamentos;
- Implantar Programa de Controle e Monitoramento de Ruído e Vibração;
- Cobrir com lona ou tela a caçamba dos caminhões que transportarão os materiais de construção civil e entulho de obra;
- Utilizar banheiro químico e/ou a rede coletora existente no Porto para disposição do esgoto sanitário na fase de implantação;
- Encaminhar e monitorar o esgoto sanitário gerado na operação para a rede coletora de esgoto do Porto Organizado de Santos;
- Evitar o estacionamento de caminhões nas vias próximas ao local das obras;
- Exigir dos prestadores de serviço a comprovação da realização de treinamento de direção defensiva;
- Promover treinamento de direção defensiva e legislação de trânsito para funcionários do terminal durante sua operação;

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

- Implantar o Programa de Controle de Tráfego para controlar a chegada das carretas de fardos de celulose.
- Implementar Programa de Gerenciamento de Risco (PGR).
- Realizar operação de descarregamento de GLP da carreta pressurizada para o vaso de armazenamento no período diurno.
- Capacitar os profissionais envolvidos nas atividades de abastecimento e estocagem do GLP, bem como em emergências.

VIII – CONCLUSÃO

A Comissão conclui pela viabilidade do empreendimento aprovando o Estudo de Impacto de Vizinhança e entende que as medidas mitigadoras propostas pelo empreendedor devem ser executadas na sua integralidade e impõe medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes da análise do Estudo que julga serem adequadas para melhora na sustentabilidade da atividade em relação a cidade, logo são elencadas as seguintes medidas:

- Equipar as brigadas de incêndio com pelo menos 5 (cinco) lances de mangueiras de combate a incêndio de 150mm (6 polegadas), com 20m de comprimento e, respectivas adaptações com saídas de 4 (quatro) mangueiras de 63mm (2,5 polegadas) conforme Anexo I. Prazo: 90 (noventa) dias após a assinatura do TRIMMC.
- Aplicar medidas de controle ambiental durante as obras, conforme Plano de Controle Ambiental de Obras (PCAO) devidamente aprovado pelo órgão ambiental municipal e pelo órgão licenciador ambiental (CETESB). Prazo: Apresentar o PCAO ao órgão ambiental municipal antes do início das obras
- Implantação de caixas separadoras água-óleo (SAO) no sistema de drenagem pluvial que atende aos pátios abertos, antes da conexão desse sistema ao sistema de drenagem do porto ou ao canal do Estuário (conforme autorização do órgão competente). Obs.: Apresentar as plantas do sistema de drenagem prevendo as caixas

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

SAO. Prazo: Antes do início das obras e, ao final das obras, apresentar relatório fotográfico indicando a efetiva implantação desses equipamentos

- Adotar, para a operação do terminal, equipamentos e materiais de mitigação de vazamentos de óleos lubrificantes ou combustíveis. Obs.: Apresentar relatório fotográfico indicando a disponibilidade desses equipamentos. Prazo: antes do início de operação do empreendimento
- Realização de depósito de recursos no valor de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), no Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos – Fundurb, para apoio na mobilidade urbana, qualificação de vias e desenho urbano sustentável. Prazo: 30 (trinta) dias após assinatura do Trimmc
- Edificação de unidade de saúde, com área de 952 m² (seguindo padrão de ambientes do Ministério da Saúde, conforme Anexo II), para atendimento dos munícipes residentes no bairro Estuário. Prazo: 12 meses após assinatura do Trimmc

Santos 17 de agosto de 2021

Representante da SEDURB
Glaucus Renzo Farinello

Representante da SEGOV
Ernesto Kazuwo Tabuchi

Representante da SIEDI
Fernanda Rodrigues Alarcon

Representante da SESERP
Carlos Tadeu Eizo / Roberto Moyano
Souza

Representante da SEMAM
Luiz Otavio de Almeida Castro

Representante da SMS
Carolina Ozawa

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA

Representante da SEDUC

Cristiane Simões Gameiro Guedes

Representante da SEFIN

Mabel Barreiro Cardama

Representante da SESEG

Daniel Onias Nossa

Representante da SEPORT-RC

Ronald do Couto Santos

Representante da SECULT

Vanderlei Hassan

Representante da CET-SANTOS

Fabiana de Cassia Israel Alves Porto
Alegre