

## SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO .....	5
1. INFORMAÇÕES GERAIS .....	6
2. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR E DA EQUIPE TÉCNICA .....	6
2.1. Dados Do Empreendedor .....	6
2.2. Dados Da Empresa Consultora .....	7
3. INSERÇÃO TERRITORIAL DO EMPREENDIMENTO .....	8
3.1. Município de Santos .....	8
3.2. Estrutura Urbana .....	9
3.3. Sistema Viário e Oferta de Transporte Coletivo .....	11
3.4. Economia da Cidade .....	12
3.5. População .....	14
3.6. Zoneamento .....	16
4. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO .....	18
4.1. Descrição da Atividade .....	18
4.2. Características Operacionais .....	19
4.2.1. Descrição dos Equipamentos e Instalações de Embarque e Desembarque .....	20
4.2.2. Elementos de Apoio Operacional .....	21
5. ÁREAS DE INFLUÊNCIA .....	21
5.1. Delimitação de Áreas de Influência Imediata e Mediata .....	21
5.2. Uso e Ocupação do Solo Real .....	23
6. IMPACTOS DO EMPREENDIMENTO SOBRE A VIZINHANÇA E MEDIDAS MITIGADORAS OU COMPENSATÓRIAS .....	25

6.1. Impactos no Meio Físico.....	25
6.1.1. Topografia, Relevo e Declividade .....	25
6.1.2. Nível de Ruído.....	25
6.1.3. Recursos Hídricos.....	26
6.2. Impactos no Meio Biológico .....	27
6.2.1. Ecossistemas Terrestres e Aquáticos de Áreas Legalmente Protegidas	27
6.2.2. Vegetação no Lote .....	28
6.2.3. Fauna Existente no Lote .....	28
6.3. Impactos na Estrutura Urbana.....	28
6.3.1. Equipamentos Urbanos .....	28
6.3.2. Áreas de Interesse Histórico, Cultural ou Paisagístico.....	32
6.3.3. Pavimentação .....	33
6.3.4. Resíduos Sólidos .....	34
6.3.5. Abastecimento de Água e Esgoto Sanitário .....	35
6.3.6. Fornecimento de Energia ELÉTRICA .....	36
6.3.7. Iluminação Pública .....	36
6.4. Impactos na Morfologia .....	37
6.4.1. Paisagem Urbana .....	37
6.4.2. Volumetria.....	37
6.4.3. Arborização Urbana.....	37
7. IMPACTOS NO SISTEMA VIÁRIO .....	37
7.1.1. Mobilidade Urbana .....	38
7.1.2. Transporte Público .....	39
8. CONCLUSÃO .....	41



**Estudo de Impacto de Vizinhança –  
TERMINAL HIPERCON General Câmara  
Santos/SP**



9. REFERÊNCIAS .....	44
10. EQUIPE TÉCNICA .....	45
11. ANEXOS .....	46



## **APRESENTAÇÃO**

Contém, neste documento, o **Estudo de Impacto de Vizinhança**, decorrente das atividades do **HIPERCON TERMINAIS DE CARGAS**, localizado na Av. General Câmara, nº 362, em Santos/ SP, elaborado por esta consultora por solicitação da Hipercon Terminais de Cargas.

A análise procura identificar as possíveis transformações e impactos gerados na malha urbana com o funcionamento da atividade, bem como apresenta medidas mitigadoras e compensatórias, a fim de garantir a qualidade de vida da população e do meio ambiente existente, acrescentando, além disso, informações ao planejamento urbano do município para futuras ações que se façam necessárias.

A elaboração do estudo foi referenciada nas plantas de implantação e de projeto aprovado de sistema de prevenção e combate a incêndio, no tipo de atividade desenvolvida no empreendimento, no levantamento da demanda existente, fornecidos pelo empreendedor e no levantamento de dados da cidade, além de elucidações entre as equipes técnicas desta consultora e da Hipercon Terminais de Cargas.

Santos, setembro de 2020.

## 1. INFORMAÇÕES GERAIS

O Estudo de Impacto de Vizinhança é um instrumento previsto no **Estatuto da Cidade (Lei 10.257 de 10 de julho de 2001)** cuja regulamentação é obrigatória para todos os municípios brasileiros, com o intuito de respeitar as características municipais e os assuntos considerados prementes e de interesse primordial no exercício da gestão administrativa. Está descrito no artigo 36 da Seção XII do Capítulo II, tal qual:

*“Art. 36. Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento, a cargo do Poder Público Municipal.”*

A **Lei Municipal de Santos Nº 793**, de 14 de janeiro de 2013, dispõe sobre a exigência do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV – para empreendimentos ou atividades geradoras de impacto na qualidade de vida da população residente na área e em suas proximidades.

A Lei nº 793 acrescenta ainda, em seu artigo 13º: *“O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV deverá contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou da atividade incidentes na qualidade de vida da população residente ou usuária da área em questão e seu entorno, bem como a especificação das providências necessárias para evitar ou superar seus efeitos prejudiciais.*

## 2. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR E DA EQUIPE TÉCNICA

### 2.1. Dados Do Empreendedor

<b>Nome do Empreendimento:</b>	<b>HIPERCON Terminais de Cargas</b>
<b>Razão Social:</b>	<b>HIPERCON Terminais de Cargas LTDA</b>
<b>CNPJ:</b>	<b>57.246.266/0051-03</b>
<b>Endereço:</b>	Av. General Câmara, Nº 362
<b>Bairro:</b>	Paquetá
<b>Município:</b>	Santos/ SP
<b>CEP:</b>	11.010-122
<b>Telefone:</b>	<b>(13) 3228-4100</b>
<b>Home page:</b>	<a href="http://www.hiperconterminais.com.br">www.hiperconterminais.com.br</a>
<b>Representante Legal:</b>	<b>Renato Nunes Reis</b>

<b>Cargo:</b>	Diretor Técnico
<b>e-mail:</b>	renatores@hiperconterminais.com.br
<b>Documentação da Propriedade:</b>	Anexo neste relatório
<b>Descrição das atividades:</b>	Terminal de Cargas/ Armazéns Gerais

## 2.2. Dados Da Empresa Consultora

<b>DADOS DA EQUIPE TÉCNICA</b>	
<b>Razão Social:</b>	Impactrans Mobilidade Urbana LTDA.
<b>CNPJ:</b>	15.561.548/0001-88
<b>Registro CAU:</b>	36318-9
<b>Endereço:</b>	Rua Teixeira de Freitas, 23 – Cj. 56 – Campo Grande - Santos/ SP CEP: 11075-720
<b>Telefone:</b>	(13) 3307-1719 (11) 97693-3623
<b>E-mail:</b>	<a href="mailto:andressa.sanchez@impactransconsultoria.com">andressa.sanchez@impactransconsultoria.com</a>
<b>Responsável Técnico</b>	<b>Andressa Karina Sanchez</b> <b>Arquiteta e Urbanista</b> <b>CAU N° A39047-0</b>
<b>Equipe Técnica:</b>	<b>Andressa Karina Sanchez</b> Arquiteta e Urbanista
	<b>Marcos Paulo Gomes de Oliveira</b> Arquiteto e Urbanista

### **3. INSERÇÃO TERRITORIAL DO EMPREENDIMENTO**

O empreendimento está localizado na área insular do município de Santos, na R. General Câmara, nº 362, no Bairro de Paquetá, próximo ao Porto de Santos, em terreno próprio, com área total de aproximadamente 11.600,00 m<sup>2</sup>.

Localiza-se à 500 m da margem direita do Porto de Santos e da R. Xavier da Silveira (Av. Perimetral), e 1 km do centro histórico da cidade, assim dispondo de fácil acesso à entrada e saída da cidade.

#### **3.1. MUNICÍPIO DE SANTOS**

##### Características Gerais

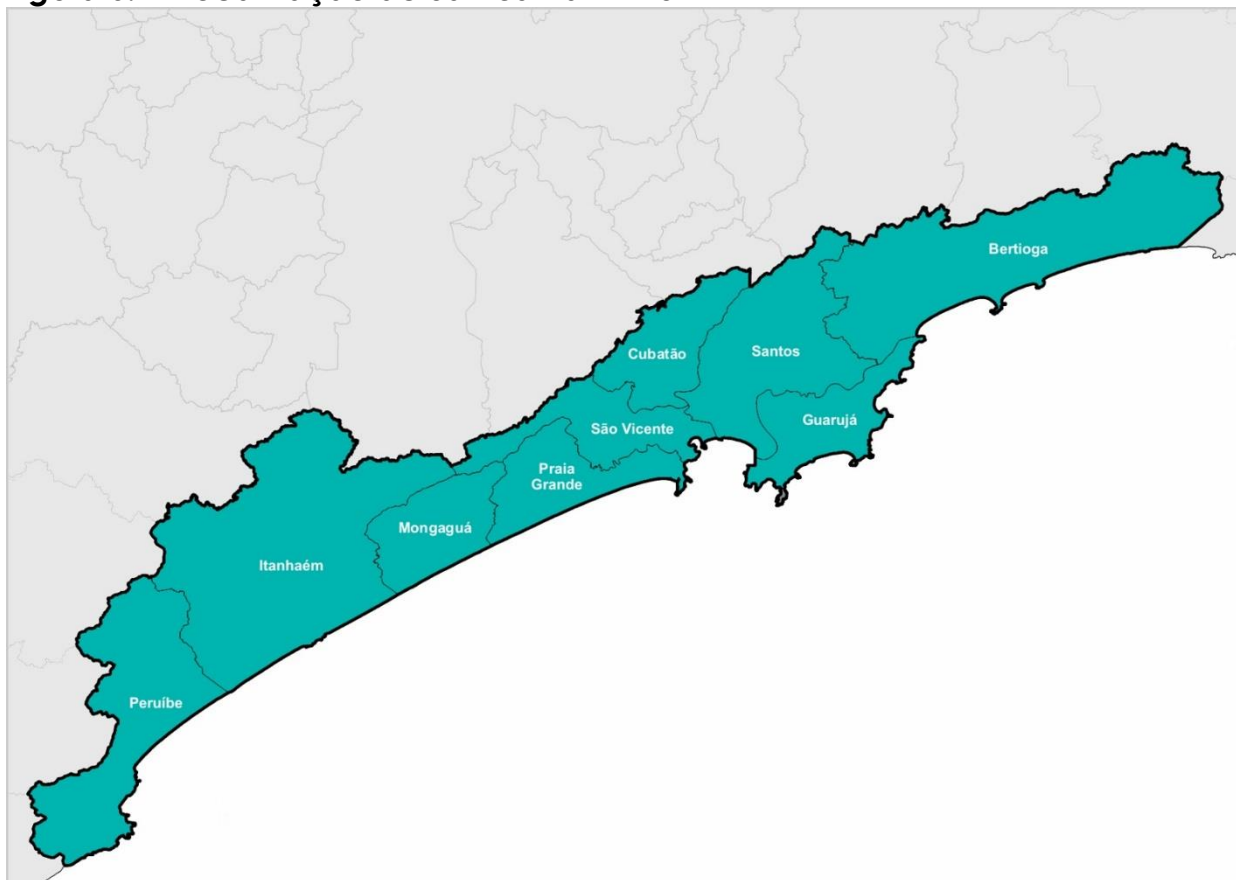
O município de Santos pertence à Região Metropolitana da Baixada Santista – RMBS, composto por nove municípios, conta com o Complexo Portuário de Santos, o parque industrial de Cubatão, um importante pólo siderúrgico em escala regional, além de atividades industriais e de turismo de abrangência regional.

Santos é o município sede da Baixada Santista, hoje a 10º maior cidade do Estado de São Paulo, com população de 419.400 pessoas conforme o censo de 2010 – Instituto Brasileiro de Geografia Estatística/ IBGE).

Abriga o maior porto da América Latina, responsável principal pela dinâmica econômica da cidade junto ao turismo, a pesca e serviços. Sabe-se que movimentam anualmente mais de um quarto de todas as cargas que entram e saem do Brasil, entre carga geral, líquidos e sólidos a granel e mais de 40% do movimento nacional de contêineres. A presença do Porto faz do município o mais importante da RMBS e uma das mais ricas do país, representa assim para o Estado de São Paulo, enorme avanço econômico, permitindo o direcionamento de grande parcela de suas atividades industriais e agrícolas para o suprimento de mercados internacionais.

Situado no litoral paulista, Santos encontra-se a menos de 100 km da capital São Paulo e das indústrias da região do ABCD, com relevo composto por morros que cercam a cidade, porém o que predomina é a planície.

**Figura 3.1– Localização de Santos Na RMBS**



Fonte: EMPLASA

### 3.2. ESTRUTURA URBANA

O município divide-se em duas áreas distintas, a área insular e a área continental que se divergem tanto em termos demográficos, quanto em termos econômicos e geográficos.

A área insular estende-se sobre a Ilha de São Vicente, cujo território é dividido com o município vizinho de São Vicente. Com uma área de 39,4 km<sup>2</sup>, densamente urbanizada, abriga quase a totalidade dos habitantes da cidade. Ela compreende uma área plana a qual apresenta altitudes que raramente ultrapassam os vinte metros acima do nível do mar, e uma área composta por morros isolados, denominada Maciço de São Vicente, de origem antiga, e dotada de uma ocupação urbana irregular com uma mescla de tecidos caracterizados por alta e baixa renda, cuja altitude não ultrapassa os 200 metros acima do nível do mar.

Sobre a região plana da ilha de São Vicente já não há quase vegetação, devido ao alto processo de impermeabilização do solo urbano. Na região norte da ilha, nos bairros da Alemoa, Chico de Paula e Sabóó ainda verificam-se resíduos de manguezais. Antes da ocupação da área plana da ilha por



chácaras (e posteriormente pela urbanização), aí encontravam-se vastos terrenos alagados cobertos por manguezais, pela Mata Atlântica e vegetação rasteira próxima à praia.

Ainda podemos encontrar nos morros, vastos exemplares de Mata Atlântica nativa, apesar das chácaras e dos bananais existentes. A Lagoa da Saudade, localizada no Morro da Nova Cintra, de baixa altitude, é conhecida por abrigar uma espécie de jacaré. A ocupação desordenada representa um risco tanto ambiental quanto geológico: o desmatamento leva a frequentes deslizamentos de terra, sobretudo de janeiro a março, tradicional época de chuvas na região.

A maioria dos rios da parte insular foi canalizada quando o engenheiro Saturnino de Brito projetou o sistema de canais da cidade. Como exemplos, podemos citar o rio Dois Rios e o Ribeirão dos Soldados (atual canal da Av. Campos Salles). No entanto, alguns grandes cursos d'água ainda cortam a ilha no Norte, como é o caso do Rio São Jorge, que sofre de problemas de poluição e assoreamento devido à ocupação de suas margens por favelas.

Já a área continental, estende-se por 231,6 km<sup>2</sup>, representando a maior parte do território do município. Quase 70% dessa área é classificada como Área de Proteção Ambiental por estar situada dentro dos limites do Parque Estadual da Serra do Mar e por abrigar uma grande área de Mata Atlântica nativa sobre as escarpas da Serra do Mar.

Nas partes planas da área continental encontram-se vastas extensões de manguezais ao longo do Canal de Bertiooga, cortadas por rios que formam meandros na planície: rios Diana, Sandi, Iriri e Quilombo. Os vales desses rios em geral são ocupados por sítios e bananais, a atividade rural apresentando-se em geral bem rudimentar. Os sítios ocupam uma área chamada de mata de jundu, composta de palmitais e palmeiras locais. Essa mata, no entanto, está seriamente danificada pela ocupação. Essas áreas hoje são consideradas área de expansão urbana. A ocupação urbana no local é bem rudimentar e rarefeita, sendo mais representativa nos povoados (bairros) de Iriri e Caruara.

Santos também possui uma área pequena em terras de planalto, no alto da Serra do Quilombo (limites com Santo André, Mogi das Cruzes e Bertiooga). O ponto mais alto do município fica a 1.136 m de altitude, próxima a nascente do Rio Itatinga.

Ao norte do Rio Quilombo, há problemas ambientais também devido à expansão do Pólo Industrial de Cubatão. Ao sul desse vale, no bairro do Sítio das Neves, encontra-se o aterro sanitário municipal, no terreno de uma antiga pedreira.

### **3.3. SISTEMA VIÁRIO E OFERTA DE TRANSPORTE COLETIVO**

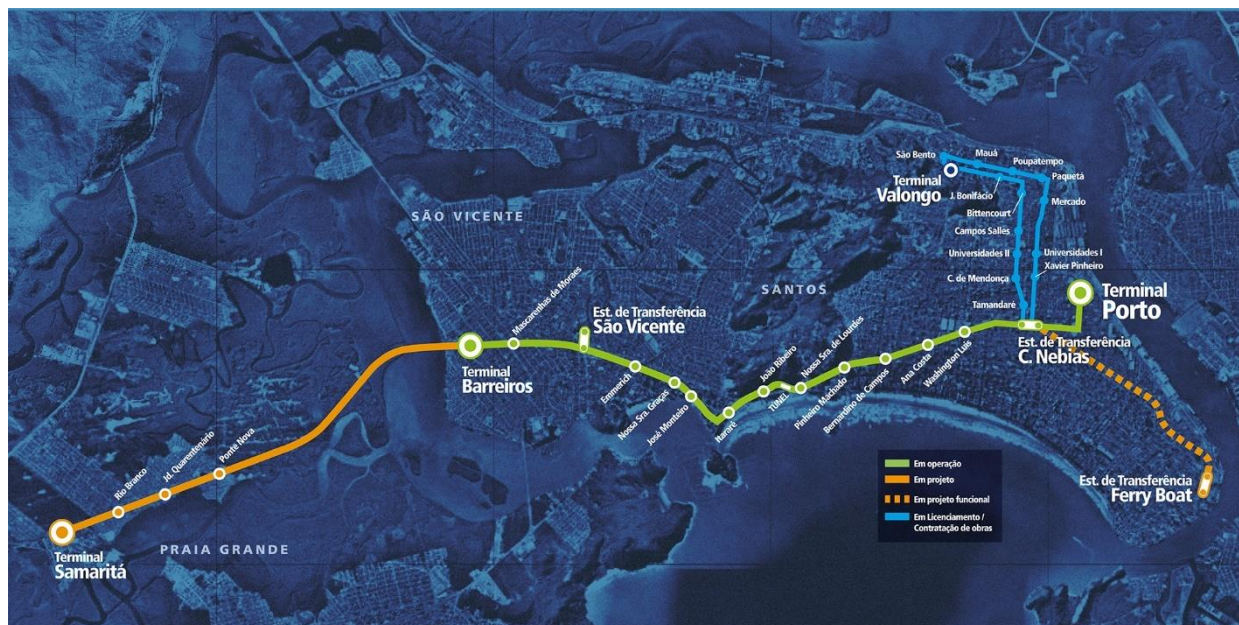
A rede viária urbana do município tem a concepção de redes em forma de tramas direcionais ortogonais, fruto de um planejamento desenvolvido pelo engenheiro Saturnino de Brito. As grandes vias de circulação estendem-se no sentido norte-sul com avenidas arborizadas que margeiam os canais, e as avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias (antiga ligação do Centro da Cidade às praias). Elas conectam as praias, ao sul, com o Centro da Cidade, ao norte.

No sentido leste- oeste, a estrutura viária é mais escassa. Essas vias conectam regiões próximas ao Estuário de Santos (oeste), estendendo-se ao Porto (leste). Três grandes eixos de circulação se destacam nesse sentido que são as avenidas Francisco Glicério e Afonso Pena, a extensa avenida da orla (avenidas Presidente Wilson, Vicente de Carvalho, Bartolomeu de Gusmão e Almirante Saldanha da Gama) e o eixo paralelo à da orla (Floriano Peixoto, Galeão Carvalho, Embaixador Pedro de Toledo e Eptácio Pessoa).

O município tem acesso por três rodovias cuja origem e destino se localizam em São Paulo, porém o acesso principal é pela Rod. Anchieta, e a única a atingir a área insular. Essa recebe o tráfego procedente das rodovias dos Imigrantes, Padre Manuel da Nóbrega, Cônego Domênico Rangoni e Rio-Santos – BR101.

A cidade está passando por uma reorganização de todo o transporte coletivo, promovendo a integração entre os sistemas municipal e metropolitano e facilitando a mobilidade entre as cidades. Além disso, investimentos também são realizados para melhorar o desempenho dos sistemas municipais de transporte e de trânsito.

Foi implantado o primeiro trecho VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que contribuiu na reorganização do transporte coletivo, integrando com todo o sistema de transporte municipal e metropolitano, facilitando a mobilidade entre as cidades.



### 3.4. ECONOMIA DA CIDADE

Santos, apesar de ser uma cidade com influência turística, por ser uma cidade litorânea, tem uma parte de sua atividade econômica baseada nesse ramo, porém não tem sua economia baseada nesse setor. O fato da cidade possuir o maior porto da América Latina, faz com que muitas empresas de diferentes ramos, como por exemplo, o de cruzeiros turísticos, o de importação e exportação de alimentos, se estabeleçam e façam grandes investimentos dentro da cidade criando muitos empregos, injetando e movimentando dinheiro, contribuindo com a economia da cidade, tornando – a cada vez mais forte.

Devido ao crescimento populacional, que pode ser explicado pela enorme quantidade de indivíduos que saíram das grandes metrópoles em busca de uma melhor qualidade de vida e acabaram escolhendo Santos como seu novo lar, a cidade teve nos últimos anos um grande investimento no setor imobiliário, com diversas empresas e construtoras também investindo e injetando dinheiro na economia da cidade para a construção de diversos prédios em diferentes pontos da cidade, tendo como objetivo atender essa grande quantidade de novos moradores.

Outro fator que auxiliou a economia de Santos se tornar forte foi o investimento feito pela Petrobrás em todo o litoral sul do estado de São Paulo, com o desenvolvimento do pré-sal e todos os trabalhadores que se direcionaram a cidade devida à operação. Foi descoberto que Santos possui a maior bacia sedimentar de petróleo e gás, e o investimento da Petrobrás na cidade, procurando desenvolver a estrutura necessário para gerenciar toda essa operação, foi maior que R\$ 15 bilhões.



## Estudo de Impacto de Vizinhança – TERMINAL HIPERCON General Câmara Santos/SP



Devido ao crescimento populacional e ao grande número de prédios construídos, Santos se tornou uma cidade cara de se viver, podendo ser classificada como elitista, pois não possui grande extensão territorial, valorizando seus terrenos, transformando o padrão de diversos bairros, fazendo as empresas ao construírem um novo prédio ou condomínio residencial procurarem lançar e atender a população que se encontra financeiramente na classe de alta renda.

Porém, atualmente, devido à crise financeira que se encontra instalada no país, muitas construtoras e empresas (incluindo a Petrobrás), diminuíram os investimentos na cidade, reduzindo o andamento das obras, alguns indivíduos deixaram a cidade pela falta de emprego e outros que já residiam continuam desempregados, porém essa situação não desestabiliza a economia da cidade, devido aos outros fatores já citados inicialmente.

Santos é apontada como a 36ª cidade mais rica do país, com o PIB na ordem de R\$22,533 bilhões em 2017. O turismo e os serviços em geral têm importante peso nesses números, mas o Porto como principal canal de entrada e saída de cargas do Brasil é o maior gerador de receita e renda para a cidade. Tanto que o município é a segunda cidade que mais arrecada impostos no Estado, atrás apenas da capital.

### 3.5. POPULAÇÃO

Como já citado anteriormente, Santos possui 419.400 moradores, dados IBGE/2019, onde mais de 99% moram na zona urbana e menos de 1% moram na zona rural. Considerada o décimo município mais populoso do estado, apresenta uma densidade populacional de 1.543,8 hab./ Km<sup>2</sup>.

Santos conta com 57 bairros, entre os quais, o Bairro do Paquetá é onde concentra-se as algumas atividades portuárias da cidade. É uma das áreas mais antigas do Porto de Santos, e a mais degradada da cidade, marcada pela presença de vários casarões antigos transformados em cortiços. Existem ainda, diversos armazéns, muitos deles antigos e abandonados.

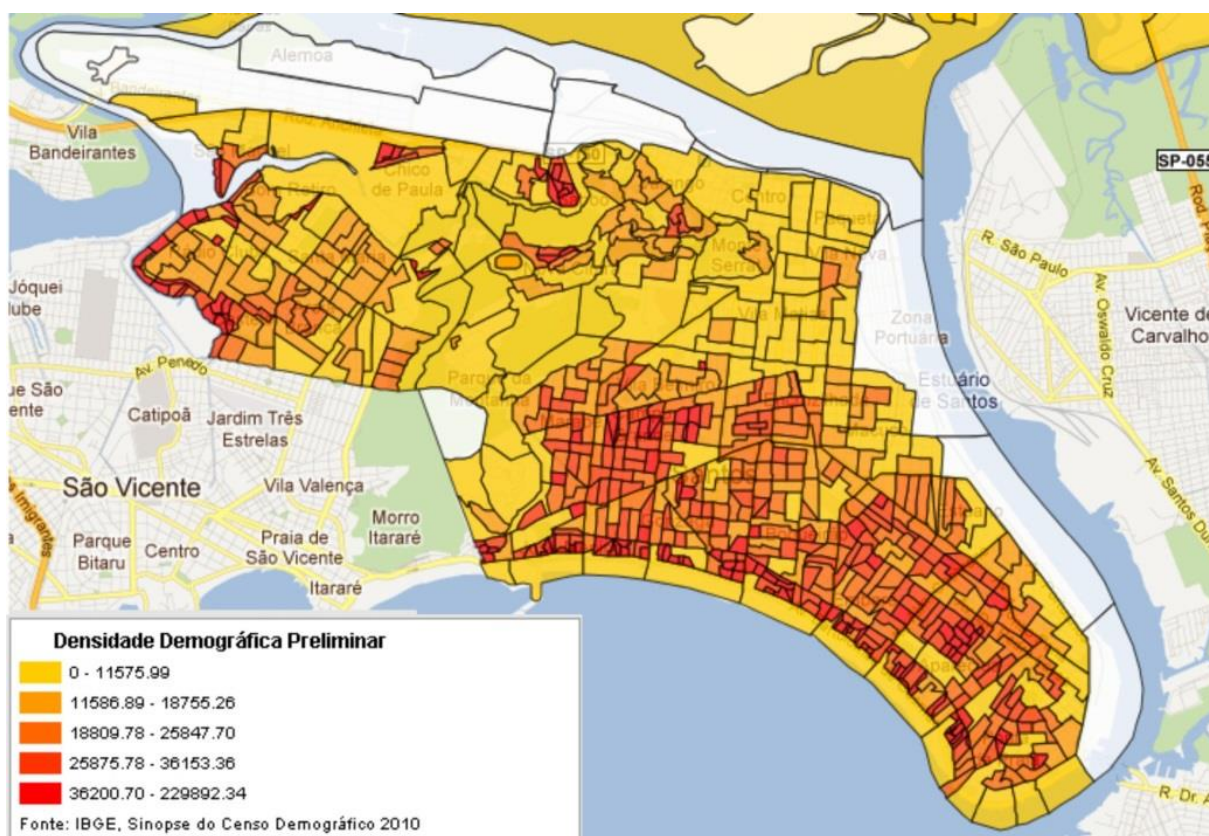
#### PAQUETÁ

Área: 346.965,26 m<sup>2</sup> ou 0,347 km<sup>2</sup>

População: 1.008 habitantes em 2010 (Censos IBGE)

Densidade populacional: 2.905,19 hab/km<sup>2</sup> em 2010

**Figura 3.2– Densidade Demográfica**



SANTOS - DENSIDADE POPULACIONAL POR BAIRROS - Censo 2010/ PMS 2011				
Bairros	População	Área (m <sup>2</sup> )	Área (km <sup>2</sup> )	Densidade hab/km <sup>2</sup>
Alemoa	1.029	66.870,98	0,067	15.387,84
Aparecida	36.440	1.492.121,12	1,492	24.421,61
Areia Branca	6.494	485.533,07	0,486	13.374,99
Bom Retiro	9.212	703.214,16	0,703	13.099,85
Boqueirão	30.869	1.536.917,33	1,537	20.085,01
Cabuçu *	24	6.916.426,51	6,916	3,47
Campo Grande	27.787	1.011.464,01	1,011	27.472,06
Caneleira	2.969	346.231,80	0,346	8.575,18
Caruara *	1.126	435.108,55	0,435	2.587,86
Castelo	11.260	452.688,98	0,453	24.873,59
Centro	1.008	699.849,34	0,700	1.440,31
Chico de Paula	3.065	1.507.349,87	1,507	2.033,37
Embaré	37.807	1.501.914,98	1,506	25.172,53
Encruzilhada	15.588	814.686,09	0,815	19.133,75
Estuário	6.127	537.922,81	0,538	11.390,11
Gonzaga	24.788	10.409.352,80	1,216	20.381,32
Guarapá *	57	7.723.577,24	7,724	7,38
Iriri *	53	2.406.902,82	2,407	22,02
Jabaquara	2.634	606.247,53	0,606	4.344,76
José Menino	8.652	548.380,02	0,548	15.777,38
Macuco	19.870	1.544.517,39	1,545	12.864,86
Marapé	20.992	1.038.623,82	1,039	20.211,36
Monte Cabrão *	570	463.346,83	0,463	1.230,18
Monte Serrat	1.375	320.215,74	0,320	4.293,98
Morro Cachoeira	29	236.021,81	0,236	122,87
Morro Caneleira	1.118	153.705,92	0,154	7.273,63
Morro Chico de Paula	13	128.066,20	0,128	101,51
Morro Fontana	799	71.715,02	0,072	11.141,32
morro Jabaquara	1.528	274.337,09	0,274	5.569,79
Morro José Menino	3.227	284.292,88	0,284	11.350,97
Morro Marapé	1.030	469.519,95	0,470	2.193,73
Morro Nova Cintra	5.270	1.407.427,59	1,407	3.744,42
Morro Pacheco	1.810	120.886,03	0,121	14.972,78
Morro Penha	2.061	208.885,06	0,209	9.866,67
Morro Saboó	940	338.906,05	0,339	2.773,63
Morro Santa Maria	3.090	362.086,18	0,362	8.533,88
Morro Santa Terezinha	260	313.105,89	0,313	830,39
Morro São Bento	7.200	454.765,95	0,455	15.832,32
Nossa Senhora das Neves *	10	2.688.172,04	2,688	3,72
<b>Paquetá</b>	<b>1.008</b>	<b>346.965,26</b>	<b>0,347</b>	<b>2.905,19</b>
Piratininga	962	149.275,97	0,149	6.444,44
Pompéia	11.333	527.429,06	0,528	21.487,25
Ponta da Praia	31.573	2.015.876,47	2,016	15.662,17
Quilombo *	1.006	3.536.649,67	3,537	284,45
Rádio Clube	19.179	880.927,16	0,881	21.771,38
Saboó	10.578	595.020,12	0,595	17.777,55
Santa Maria	6.615	522.888,94	0,523	12.650,87
Santos (demais setores)	314	202.608.650,00	202,609	1,55
São Manuel	4.553	419.339,92	0,419	10.857,54
Trindade *	7	5.035.971,22	5,036	1,39
Valongo	251	181.938,11	0,182	1.379,59
Vila Belmiro	8.652	570.173,07	0,570	15.174,34
Vila Haddad	205	122.755,96	0,123	1.669,98
vila Matias	9.719	1.282.841,55	1,283	7.576,15
Vila Nova	4.476	438.715,14	0,439	10.202,52
Vila Progresso	3.814	161.972,00	0,162	23.547,28
São Jorge	6.974	521.252,98	0,521	13.379,30
<b>TOTAIS</b>	<b>419.400</b>	<b>271.000.000</b>	<b>261,81</b>	<b>565.269,34</b>
<b>TOT. sem demais setores*</b>	<b>419.086</b>	<b>68.391.350,05</b>	<b>59,20</b>	<b>565.267,79</b>

Fontes: IBGE ([www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)) e InvestSantos (<http://www.investsantos.com.br/demografia/ddemoSantos-11.htm>)

### 3.6. ZONEAMENTO

De acordo com a Lei Complementar 1.006/2018 – Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo na Área Insular do Município de Santos, a área em que está implantado o empreendimento se encontra no bairro do Paquetá e definido, desde 2018, como Zona Central II – ZC II, onde é considerada área caracterizada por ocupação de baixa densidade e comércio especializado em determinadas vias, onde se pretende incentivar a renovação urbana e o uso residencial.

Como dito anteriormente, a área estudada encontra-se em funcionamento com mesmo uso (armazéns gerais) desde 1973, ou seja, 47 anos, muito antes das alterações do uso do solo e do uso desconforme considerado pela PMS (2015), conforme documentos integrantes do Anexo III. A Hipercon é sucessora do uso da Cia Açucareira União.

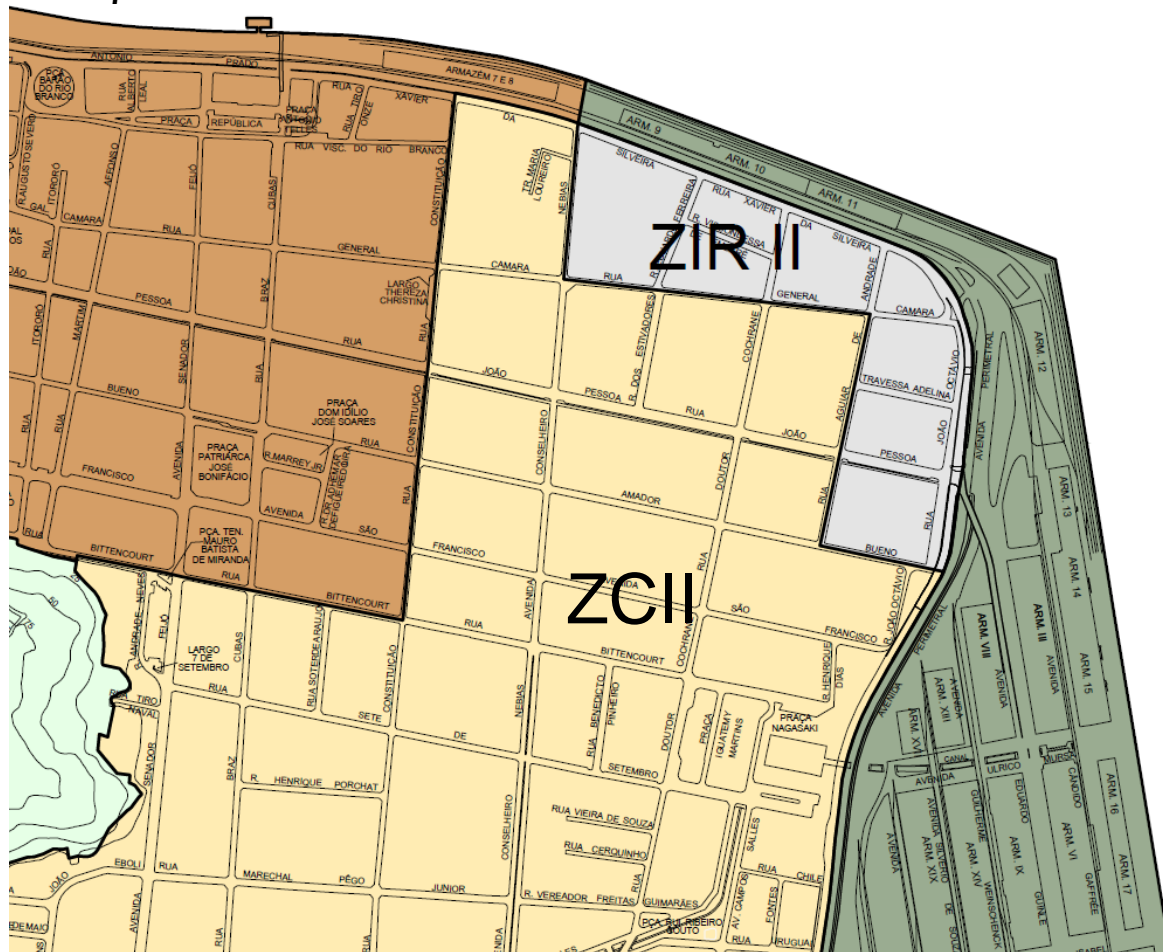
A Hipercon solicitou alvará de funcionamento para a atividade de Armazém Geral, em 01/03/2005, sob a prerrogativa legal municipal do Uso Desconforme, uma vez que empresas anteriormente instaladas no local, tinham a mesma atividade, qual seja “Armazém Geral”, como se pode constatar nas Fichas de Estabelecimentos emitidas por Prefeitura Municipal de Santos, anexas, referentes às empresas Cia. Auxiliar de Armazéns Gerais, Inscrição Municipal número 136.339-3; e Copersucar, Inscrição Municipal 062.541-4.

As Inscrições acima mencionadas foram baixadas em 02/06/2006, por solicitação das respectivas empresas.

Em anexo, encontra-se também, a Certidão 258/2015 emitida por Prefeitura Municipal de Santos em 08/07/2015, atestando o Uso Desconforme para o empreendimento em estudo.

Embora a área em estudo seja objeto de incentivo ao uso residencial, o bairro é caracterizado pelo uso comercial, serviço e sua maior porção com uso de atividades portuárias e retroportuárias, devido à proximidade do porto, 200m da Av. Perimetral. Ou seja, a região possui vocação para atividades destinadas ao uso portuário.

**Figura 3.3– Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo – Área Insular do Município de Santos**



LEGENDA ZONAS

- |  |  |
|--|--|
|  ZC I – ZONA CENTRAL I                          |  ZM III – ZONA DOS MORROS III                     |
|  ZC II – ZONA CENTRAL II                        |  ZNO I – ZONA NOROESTE I                          |
|  ZI – ZONA INTERMEDIÁRIA                        |  ZNO II – ZONA NOROESTE II                        |
|  ZIR I – ZONA DE INDÚSTRIA E RETROPORTUÁRIA I   |  ZNO III – ZONA NOROESTE III                      |
|  ZIR II – ZONA DE INDÚSTRIA E RETROPORTUÁRIA II |  ZO – ZONA DA ORLA                                |
|  ZM I – ZONA DOS MORROS I                       |  ZP – ZONA PORTUÁRIA                              |
|  ZM II – ZONA DOS MORROS II                     |  ZPPA – ZONA DE PROTEÇÃO PAISAGÍSTICA E AMBIENTAL |

Fonte: PMS - Lei Complementar Nº 1.006 de 16 de julho de 2018.





Ainda possui sala exclusiva para funcionários da alfândega do Porto Organizado de Santos e sala exclusiva para Despachantes Aduaneiros e Ajudantes de Despachantes Aduaneiros.

A área em sua totalidade tem sistema de vigilância e monitoramento com o uso de vídeo e dispositivos de combate a incêndio, conforme projeto de AVC aprovado Nº 060877/3548500-2014 e vigente até 2023 (Anexo IV).

Sua área interna é projetada para atender sua demanda atraída, assim como os fluxos em seus diversos usuários, como terceirizados (caminhões), funcionários, visitantes e prestadores de serviço. Conforme descrito anteriormente, possui em sua área interna estacionamento com até 30 vagas para caminhões, 10 vagas para autos e 5 vagas para motos. Ainda possui em sua área externa estacionamento para autos com capacidade para 10 vagas.

Além das áreas para estacionamento, o empreendimento possui área de espera para caminhões com aproximadamente 23 m (1 caminhão) na Rua Cons. Nébias, com o objetivo de absorver a demanda e não prejudicar o sistema viário lindeiro.

#### **4.2. CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS**

A operação máxima do terminal acontece da seguinte forma:  
Segunda à sexta: Turno Manhã: 07h00 às 16h00 e Turno Tarde: 16h00 às 00h30;  
Sábado: 07h00 as 17h00.

Porém, por motivos operacionais, o empreendedor trabalha com agendamento padrão do ISPS Code do Porto Organizado de Santos, facilitando a carga e descarga dos caminhões.

Possui logística integrada onde realiza todas as etapas da Cadeia Logística: Exportação, Importação e Mercado Interno.

Conforme fornecido pelo empreendedor, a movimentação média mensal são de 772 TEUS, e sua máxima ocupação/ mês é de 1.500 TEUS.

O levantamento e estudo de demanda atraída pelo empreendimento foi objeto de estudo do RIT – Relatório de Impacto no Trânsito, que está anexado neste estudo. Nele estão apresentadas as demandas levantadas junto ao empreendedor e análises detalhadas dos picos de entrada e saída. O empreendimento está instalado entre as ruas General Câmara, dos Estivadores, João Pessoa e Conselheiro Nébias, no bairro do Paquetá do município de Santos. O mesmo, possui como principal acesso e saída de autos e pedestres na R. General Câmara e acesso e saída exclusivo de caminhões localizado na Rua Conselheiro Nébias.

Com o objetivo de absorver a demanda e não prejudicar o sistema viário lindeiro, o empreendimento possui área interna espera para caminhões com capacidade para até 30 caminhões.

A figura a seguir ilustra a localização dos acessos e saídas do empreendimento.



## 4.2.1. DESCRIÇÃO DOS EQUIPAMENTOS E INSTALAÇÕES DE EMBARQUE E DESEMBARQUE

Os principais equipamentos e instalações utilizados no Terminal Hipercon para as operações diversas são descritos a seguir.

### **Empilhadeiras**

As operações de armazenagem e carregamento das cargas são realizadas com empilhadeiras.

### **Carretas de Transferências**

Para a transferência das cargas são utilizadas carretas de transferência ou semi-reboques puxados por cavalo mecânico.

#### 4.2.2. ELEMENTOS DE APOIO OPERACIONAL

##### **Abastecimento de Empilhadeiras**

No empreendimento possui um sistema de abastecimento de empilhadeiras tipo PIT STOP previsto e aprovado no Projeto de Combate à Incêndio - AVCB.

## 5. ÁREAS DE INFLUÊNCIA

### 5.1. DELIMITAÇÃO DE ÁREAS DE INFLUÊNCIA IMEDIATA E MEDIATA

Para análise dos impactos de vizinhança eventualmente causados é necessário que sejam estabelecidas as áreas de influência Imediata e Mediata do empreendimento. Essa classificação, clássica na literatura que aborda o tema, pode ser caracterizada, de forma sucinta, da seguinte maneira:

**INFLUÊNCIA IMEDIATA** – constituída pelos lotes vizinhos ou defronte às ruas que margeiam o terreno do empreendimento em questão;

**INFLUÊNCIA MEDIATA** – constituída pela área contida num raio de 500 metros a partir dos limites do empreendimento.

No caso do empreendimento, as áreas de vizinhança compreenderam áreas urbanas no entorno do empreendimento e ilustradas na Figura 5.1.

**FIGURA 5.1- ÁREA DE INFLUÊNCIA**



## **5.2. USO E OCUPAÇÃO DO SOLO REAL**

Conforme dito anteriormente, o empreendimento em estudo está situado na Zona Central II – ZC II, que é considerada área caracterizada por ocupação de baixa densidade e comércio especializado em determinadas vias, onde se pretende incentivar a renovação urbana e o uso residencial. Porém o bairro é caracterizado pelo uso comercial, serviço e sua maior porção com uso de atividades portuárias e retroportuárias, devido à proximidade do porto, 200m da Av. Perimetral. Ou seja, a região possui vocação para atividades destinadas ao uso portuário.

A Rua General Câmara, via com o principal acesso de funcionários (autos), tem classificação especial COA – Corredor de Amortecimento, vias onde se pretende minimizar os impactos dos usos portuários e retroportuários nas áreas residenciais com o controle de acesso de veículos pesados e tratamento diferenciado nas fachadas.

Com base em levantamento de campo e consulta à materiais da PMS, foi possível identificar os reais usos da área de vizinhança como é apresentado a seguir.

### **Área Norte**

Nesta porção a predominância é de atividade portuária, retroportuárias.

Nesta área está localizada a Bunge Alimentos.

### **Área Sul**

A área ao sul do empreendimento apresenta a predominância de lotes comerciais de serviço, porém com alguns lotes remanescente com uso residencial.

### **Área Leste**

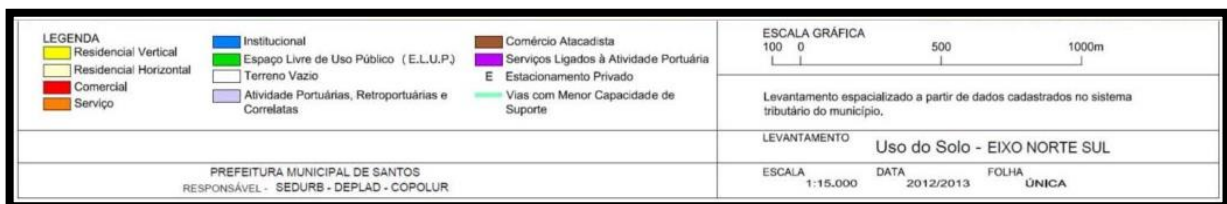
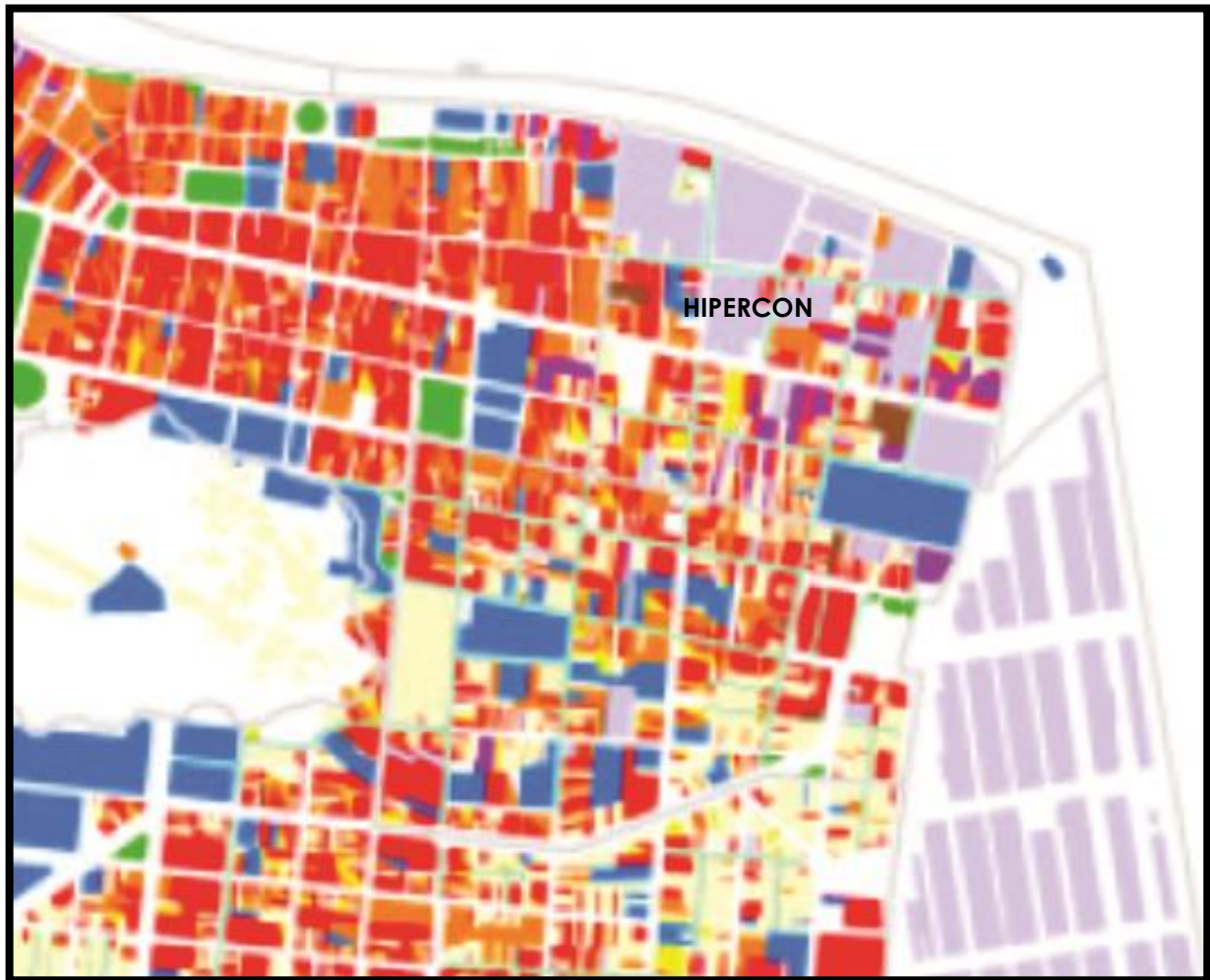
Nesta porção as atividades são bem diversificadas, apresentando o uso comercial, serviço e uso serviços ligados a atividades portuárias e retroportuárias. Em vistoria in-loco foi possível verificar lotes degradados e abandonados servindo como cortiços improvisados.

### **Áreas Oeste**

A área oeste do empreendimento caracteriza-se, sobretudo pela ocupação de uso comercial e serviço.

É possível verificar que todas as áreas na região ao sul, ao norte, a leste e a oeste do empreendimento analisado, possuem empresas instaladas de atendimento as atividades portuárias, bem como, comércio, e serviços com utilização de veículos de grande porte para o exercício de suas atividades.

Figura 5.2– Uso do Solo Real



Fonte: Diagnóstico Consolidado para a Revisão do Plano Diretor de Santos – out/2013

## **6. IMPACTOS DO EMPREENDIMENTO SOBRE A VIZINHANÇA E MEDIDAS MITIGADORAS OU COMPENSATÓRIAS**

Desenvolvendo o conceito principal de que os empreendimentos devam estar em condições de controlar eventuais efeitos ambientais de suas próprias atividades e reduzir sensivelmente e sistematicamente os impactos ambientais possíveis, faz-se necessária a apresentação de propostas mitigadoras ou compensatórias, para que o empreendedor possa realizar adequadamente nas instalações do empreendimento. Assim, a análise da área de influência deve ser estudada para que se consiga minimizar possíveis danos ao meio ambiente.

### **6.1. IMPACTOS NO MEIO FÍSICO**

#### **6.1.1. TOPOGRAFIA, RELEVO E DECLIVIDADE**

As áreas das praias e terraços arenosos, próximas ou ao longo das praias litorâneas, desenvolveram-se solos podzólicos, arenosos, com pouca matéria orgânica, ácidos e de baixa fertilidade. São áreas não utilizáveis sob o ponto de vista agrícola, porém agora densamente aproveitados como áreas urbanas ou terrenos loteados e praias balneares.

Por outro lado, os solos desenvolvidos nas áreas entre as praias e o pé da serra, sobre os sedimentos argilosos ou argiloarenosos, são utilizáveis agricolamente, com exceção das zonas de mangues, as quais, para serem utilizadas, necessitam de obras de saneamento. São solos orgânicos, constituídos por argilas e siltes orgânicos, às vezes turfosas e saturadas d'água, com camadas de areia fina semelhante à das praias; ou camadas de argila plástica, saturadas de consistência rija, alto teor de carbono e acidez elevada, os quais dificultam o seu aproveitamento agrícola. Entretanto, essas áreas estão também sendo invalidadas por indústrias e suas vilas operárias, elevando-se o seu preço e assim impedindo outros usos, seja agrícola ou de preservação.

Neste caso específico não é aplicado, pois o empreendimento já está implantado ao longo de área litorânea.

#### **6.1.2. NÍVEL DE RUÍDO**

A geração de ruído é decorrente das operações existentes no terminal em estudo.

O empreendimento possui edificações com faixadas antigas, as mesmas mantidas. Esses limites de paredes são compostos por mais de uma construção (parede) com dimensões maiores que as típicas, que absorvem os ruídos emitidos pelo empreendimento.



Os níveis de ruído externos emitidos pelas atividades do empreendimento atendem aos padrões estabelecidos pela Norma NBR 10.151/2019, conforme Resolução CONAMA nº 01/1990. Além disso, as atividades presentes na área de influência são compatíveis ao uso do empreendimento.

- Resolução CONAMA nº 01/1990 – Dispõe sobre critérios de padrões de emissão de ruídos decorrentes de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, inclusive as de propaganda política.
- Norma ABNT NBR 10.151/2019 – Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade – Procedimento.

### **6.1.3. RECURSOS HÍDRICOS**

A cidade de Santos enfrenta problemas com enchentes que não depende somente das chuvas. Quando ocorre a alta das marés, as águas dos braços de mar sobem e inundam as ruas, a partir dos canais e redes de drenagem. Isto ocorre até mesmo em dias de sol.

A situação é pior quando a forte chuva vem e a maré continua alta. Ruas e avenidas da cidade ficam interditadas, impedindo o deslocamento de pessoas, veículos e mercadorias. A área mais atingida são os bairros da Zona Noroeste, em sua maioria, que foram executados abaixo da cota de maré cheia.

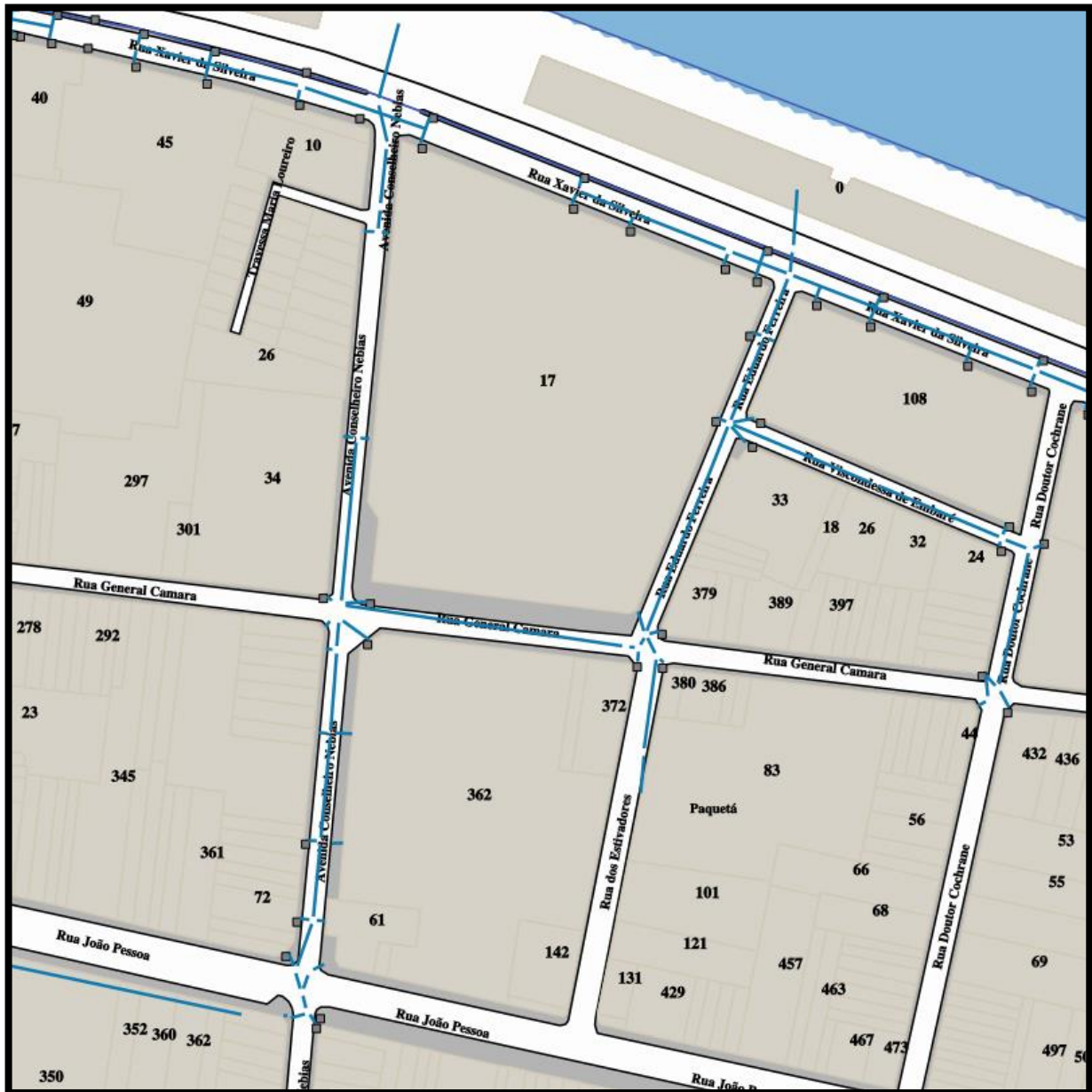
Os sistemas de drenagem são obras de engenharia civil utilizadas para escoamento, proteção ambiental e destinação de águas. Os critérios de projeto e o dimensionamento dos elementos da drenagem, devem ser baseados nas normas brasileiras, objetivando garantir que as águas pluviais descartadas estejam perfeitamente livres de contaminantes oleosos.

As principais normas e legislações brasileiras empregadas nos sistemas de drenagem pluviais são:

- Resolução CONAMA nº 357/2005 – Dispõe sobre a classificação dos corpos de água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento, bem como estabelece as condições e padrões de lançamento de efluentes.
- Resolução CONAMA nº 430/2011 – Dispõe sobre as condições e padrões de lançamento de efluentes.
- Decreto Estadual nº 8.468/1976 – Dispõe sobre a prevenção e o controle da poluição do meio ambiente.

Na região onde se localiza o empreendimento, o sistema viário é altamente impermeabilizado e possui sistema de drenagem.

O sistema de drenagem de água pluvial é composto por canaletas que conduzem às águas para o Canal do Estuário (mar).



Fonte:

<https://egov.santos.sp.gov.br/santosmapeada/ServicosPublicos/MicroDrenagem/MapaMicroDrenagem/>

## 6.2. IMPACTOS NO MEIO BIOLÓGICO

### 6.2.1. ECOSISTEMAS TERRESTRES E AQUÁTICOS DE ÁREAS LEGALMENTE PROTEGIDAS

Entende-se por “áreas legalmente protegidas” qualquer porção territorial bem delimitada sobre a qual incida legislação ambiental para preservação, conservação da vegetação nativa, abarcando todas as siglas:

- APA (Área de Proteção Ambiental);

- APP (Área de Preservação Permanente);
- RPPN (Reserva Particular do Patrimônio Natural);
- UC (Unidade de Conservação) e
- Reserva Legal.

É possível de observar que, próximo à região do empreendimento, **não existe** Unidades de Conservação no âmbito federal e estadual.

### **6.2.2. VEGETAÇÃO NO LOTE**

Desde 1973 não existe vegetação considerável no interior do lote devido ao funcionamento do empreendimento existente.

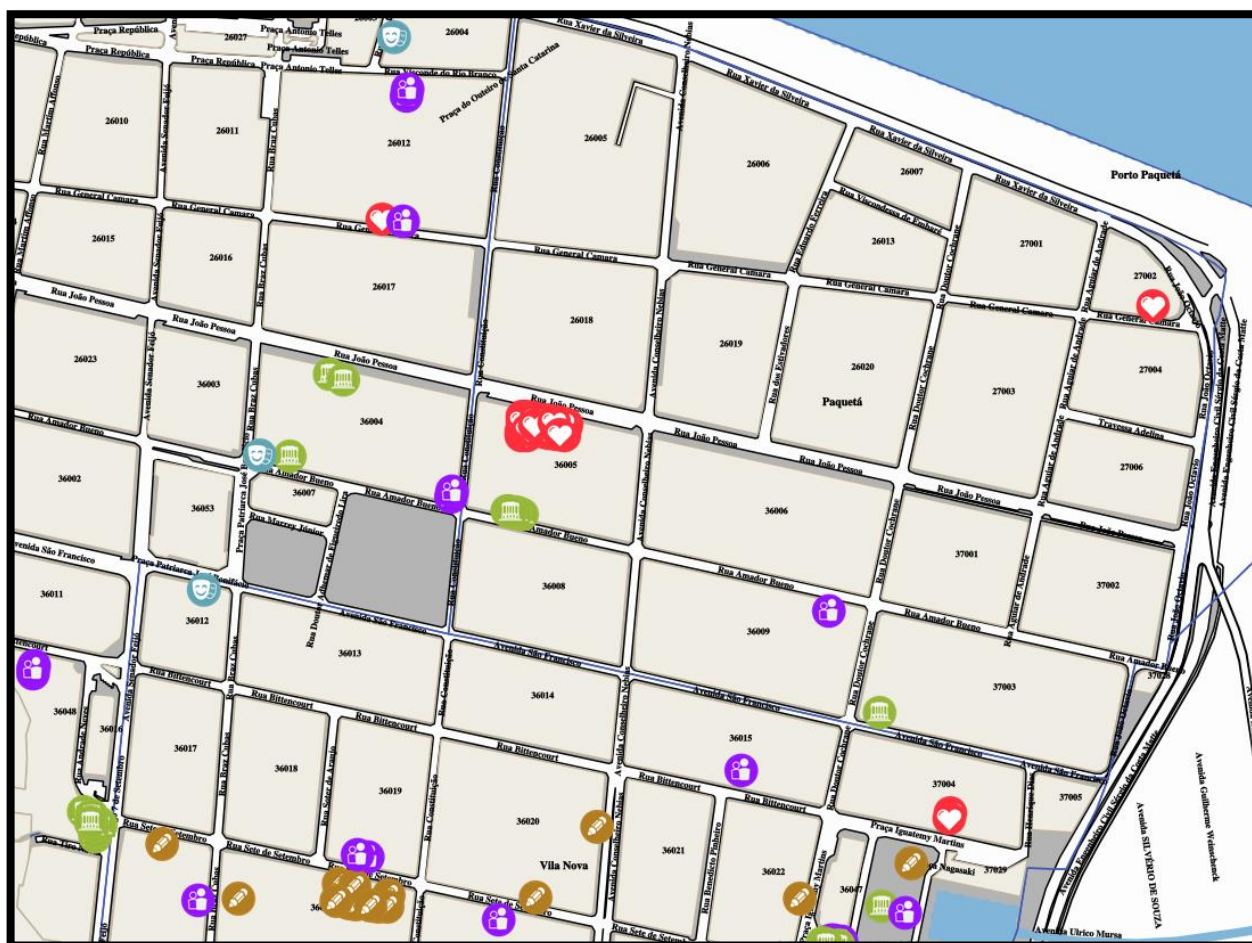
### **6.2.3. FAUNA EXISTENTE NO LOTE**

Uma vez que o terreno está localizado em área urbana, em ambiente antropizado, é propício apenas à existência de animais sinantrópicos (pequenos roedores, morcegos, passeriformes, aranhas, entre outros) e ainda algumas aves locais, como pardal, bem-te-vi, entre outros, e muitas pombas devido à proximidade do Porto Organizado de Santos.

## **6.3. IMPACTOS NA ESTRUTURA URBANA**

### **6.3.1. EQUIPAMENTOS URBANOS**

Segundo levantamento junto à Prefeitura de Santos, na área de influência mediata do empreendimento, há equipamentos urbanos conforme apresentado a seguir:



Fonte:

<https://egov.santos.sp.gov.br/santosomeada/Planejamento/UnidadeOrganizacional/MapaUnidadeOrganizacional/>

## Relatório de Unidades Organizacionais

SECRETARIA	SIGLA	NOME	LOGRADOURO	Nº
	ASP-PQ	ACESSA SÃO PAULO POUPATEMPO	Av. João Pessoa	266
SEGES	COPOUP	COORD. DO POUPATEMPO	Av. João Pessoa	246
SESEG	DJSM	DELEG. DA JUNTA DO SERV. MILITAR	Av. João Pessoa	246
SEDS	SEAGER-SAE	SALÃO ESCOLA AUTO ESTIMA	Rua General Câmara	245
	SEMAP-SEAS	SEÇ. DE PROG. DE MAN. PREDIAL-ASS. SOCIAL	Rua Visconde do Rio Branco	30
	SEPTRANS	SEÇ. DE CONTROLE PATRIMONIAL E DE TRANSPORTE		
	SEALM-SEAS	SEÇ. DE ALMOXARUFADO	Rua Da Constituição	158
	SECOOPER-LC	LAVANDERIA COMUNITÁRIA	Rua Amador Bueno	309
SEDUC	CENTRO-POP	CENTRO PROTEÇÃO SOCIAL DA POP. EM SITUAÇÃO DE RUA	Rua Amador Bueno	446

SMS	SEUB-PA-PORTO	SEÇÃO UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE/ PRONTO-ATENDIMENTO DO PORTO	Rua General Câmara	507
	SEZEL-SMS	SEÇÃO DE ZELADORIA DE PREDIOS PUBLICO – SAÚDE	Rua General Câmara	237
	CDII	COORD. DE DOENÇAS INFECTO-CONTAGIOSAS	Rua Amador Bueno	333
	COADI-SMS	COORD. ADM. E DE INFRAESTRUTURA – SAÚDE		
	COADOMI	COORD. DE ATENDIMENTO DOMICILIAR		
	COFMS	COORD. DO FUNDO MUNICIPAL DE SAÚDE		
	COFORM-SMS	COORD. DE FORM. E GEREN. DE REC. HUMANOS		
	COGEST-SMS	COORD. DE GESTÃO		
	COHOSP-ZNO	COORD. DO COMPL. HOSP. DA Z. NOROESTE		
	COMLIC-SMS	COM. MUN. PERMANENTE DE LICITAÇÕES – SAÚDE		
	COPS-CZOI	COORD. DO PRONTO-SOCORRO CENTRAL E DA Z. DA ORLA/ INTERMEDIÁRIA		
	CORABS-MORROS	COORD. DE ATENÇÃO BÁSICA DE SAÚDE DOS MORROS		
	CORABS-ZNO	COORD. DE ATENÇÃO BÁSICA DE SAÚDE DA Z. NOROESTE		
	CORABS-ZOI	COORD. DE ATENÇÃO BÁSICA DE SAÚDE DA Z. DA ORLA/ INTERMEDIÁRIA		
	COS-BUCAL	COORD. DE SAÚDE BUCAL		
	COS-MENTAL	COORD. DE SAÚDE MENTAL		
	COUNES	COORD. DE UM. ESPECIALIZADAS		
	COVIG I	COORD. VIGILÂNCIA I – SAÚDE		
	COVIG II	COORD. VIGILÂNCIA II-SAÚDE		
	DEAESP	DEP. DE ATENÇÃO ESPECIALIZADA		
	DEAFIN-SMS	DEP. ADM, FIN. E DE INFRAESTRUTURA – SAÚDE	Rua Amador Bueno	333
	DEVIG	DEP. DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE		
	GAB-SMS	GAB. DO SEC. MUN. DE SAÚDE		
	SAAF-DAPHOS	SEÇ DE APOIO ADM E FIN – DAPHOS		
	SAAF-DEAB	SEÇ. DE APOIO ADM E FIN. DO DEAB		
	SAAF-DEAESP	SEÇ. DE APOIO ADM E FIN. – DEAESP		

SMS	SAAF-DEAFIN-SMS	SEÇ. DE APOIO ADM E FIN.		
	SAAF-DEVIG	SEÇ. APOIO ADM. E FIN.		
	SAAF-SMS	SEÇ. DE APOIO ADM. E FIN. DO GABINETE		
	SEA-SMS	SEÇ. ADM – SAÚDE		
	SEAFARMA	SEÇ. DE ASSIST. FARMACÊUTICA		
	SECOMED	SEÇ. DE ESP. E CONTROLE DE DIST. DE MEDICAMENTOS		
	SECONG	SEÇ. DE CONTRATOS DE GESTÃO		
	SECONT-SMS	SEÇ. DE CONTABILIDADE E ORÇAMENTO		
	SEEC-SMS	SEÇ. DE ELABORAÇÃO DE EDITAIS E COMPRAS-SAÚDE		
	SEEMP-SMS	SEÇ. DE EMPENHO E LIQUIDAÇÃO – SAÚDE		
	SEFORM-SMS	SEÇ. DE FORMAÇÃO E CAPACITAÇÃO		
	SEGERH	SEÇ. DE GERENC. DE RECURSOS HUMANOS		
	SEUB-EST	SEÇ. UN. BÁSICA DE SAÚDE DO ESTUÁRIO		
	SEVIEP	SEÇ. DE VIGILÂNCIA EPIDEMIOLÓGICA		
	SEVIG-MMI	SEÇ. VIG. À MORTALIDADE MATERNO-INFANTIL		
	SEVISA	SEÇ. DE VIG. SANITÁRIA		
	SMS	SEC. MUN. DE SAÚDE		
ST-SAUDE	SEÇ. DE TESOUREARIA - SAÚDE			
SECULT	SECATREM	SEÇ. CASA DO TREM BÉLICO	Rua Tiro Onze	9
	COTEST-C	COORD. DO TEATRO COLISEU	Rua Amador Bueno	237
SESERP	SECEMP	SEÇ. DO CEMITÉRIO DO PAQUETÁ	Rua Dr. Cochrane	0
SEFIN	SEFIS-FEI	SEÇ. DE FISC. DE FEIRAS LIVRES	Rua Amador Bueno	333
	DEFEMP	DEP. DE FISCALIZAÇÃO EMPRESARIAL E ATIV. VIÁRIAS		
	SAAF-DEFEMP	SEÇ. APOIO ADM. E FIN.		
	SEFIS-AMB	SEÇ. DE FISC. DO COMÉRCIO AMBULANTE		
	SEFIS-DIR	SEÇ. DE FISCALIZAÇÃO DIRIGIDA		
SEFIS-FEC	SEÇ. DE FISC. DE FEIRAS COMERCIAIS, QUIOSQUES E BANCAS DE JORNAL			

Devido ao uso do empreendimento e sua demanda, entende-se que o empreendimento não causa impactos nos equipamentos urbanos da região.

### **6.3.2. ÁREAS DE INTERESSE HISTÓRICO, CULTURAL OU PAISAGÍSTICO**

No município de Santos existem 7 sítios arqueológicos registrados no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA) do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), conforme apresentado a seguir.

<b>CNSA</b>	<b>Nome</b>	<b>Município</b>	<b>UF</b>
SP00372	Engenho São Jorge dos Erasmos	Santos	SP
SP00373	Frontaria Azulejada	Santos	SP
SP00374	Casarão do Comendador Ferreira Neto	Santos	SP
SP00375	Mosteiro de São Bento	Santos	SP
SP00376	O Porto do Valongo	Santos	SP
SP01267	Sítio Submerso Ilha Barnabé	Santos	SP
SP01268	Morro Guarapá 1	Santos	SP

Fonte: IPHAN, 2016.

Com relação aos bens tombados registrados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT), no município de Santos existem 22 bens tombados registrados. São eles:

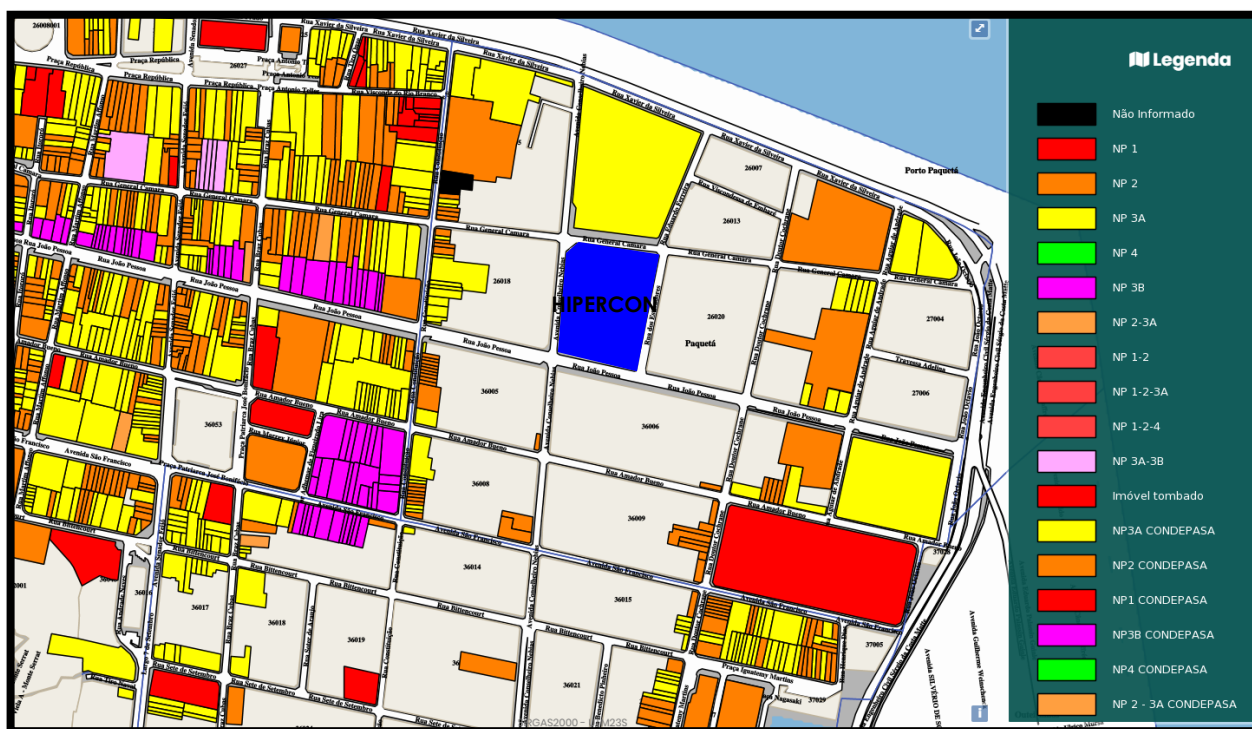
- Bolsa Oficial do Café;
- Casa com Frontaria Azulejada;
- Casa de Câmara e Cadeia de Santos;
- Casa do Trem;
- Casarão do Valongo;
- Conjunto de Obras de Saneamento da Baixada Santista, de Saturnino de Brito;
- Conjunto de Santo Antônio do Valongo;
- Conjunto do antigo Instituto Escolástica Rosa;
- E.E. Barnabé;
- E.E. Dr. Cesário Bastos;
- E.E. Visc. São Leopoldo;
- Igreja da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo;
- Igreja e Mosteiro de São Bento;
- Ilhas, Ilhotas e Lajes;
- Jardins da Orla;
- Museu de Pesca;
- Outeiro de Santa Catarina;
- Ruínas do Engenho do Rio Quilombo;
- Ruínas do Engenho dos Erasmos;
- Serra do Mar e de Paranapiacaba;
- Teatro Coliseu e
- Vale do Quilombo.

De acordo com dados obtidos no cadastro da Fundação Nacional dos Índios (FUNAI), no município de Santos, **não existem registros de terras indígenas**.

Com relação às comunidades quilombolas, não existem registros no cadastro da Fundação Cultural Palmares (FCP). No entanto, destaca-se que no município de Santos existe a Comunidade Caiçara da Ilha Diana, localizada na área continental, pertencente a CODESP, a aproximadamente 5,5 km do Terminal de Santos – STS07 e que **não influencia na área do empreendimento**.

Com relação às unidades de conservação, no município de Santos existe o Parque Estadual da Serra do Mar, que abrange um total 23 municípios. No entanto esta unidade de conservação está fora da área de influência **do empreendimento em estudo**.

Destaca-se que na área de influência existem bens tombados e unidades de conservação, mas que não são influenciados pelo empreendimento em estudo.



Ainda na área de influência, **não existem** sítios arqueológicos, bem como comunidades tradicionais e terras indígenas.

### 6.3.3. PAVIMENTAÇÃO

Em levantamento in-loco verificou-se o revestimento asfáltico da via, onde está inserido o empreendimento, e o seu entorno (principais vias de acesso). Foi observado que o mesmo se encontra em condições razoáveis, principalmente



em suas vias principais de acesso devido ao alto tráfego de veículos pesado da região do Porto Organizado de Santos.

#### **6.3.4. RESÍDUOS SÓLIDOS**

O gerenciamento de resíduos sólidos gerados na operação do terminal contempla as melhores práticas, conforme descrito na Política Nacional e Estadual de Resíduos Sólidos (Lei Federal nº 12.305/2010 e Lei Estadual nº 12.300/2006).

A seguir são apresentadas as principais normas e legislações compatíveis:

- Lei nº 12.305/2010 – Política nacional de resíduos sólidos.
- Lei Nº 10.083/1998 – Dispõe sobre o Código Sanitário do Estado;
- Decreto nº 7.404/2010 – Regulamenta dispositivos da Lei nº 12.305/2010, que institui a política nacional de resíduos sólidos.
- Lei Estadual nº 12.300/2006 – Política estadual de resíduos sólidos.
- Resolução CONAMA nº 275/2001 – Estabelece o código de cores para os diferentes tipos de resíduos, a ser adotado na identificação de coletores e transportadores, bem como nas campanhas informativas para a coleta seletiva.
- Resolução CONAMA nº 362/2005 – Dispõe sobre o recolhimento, coleta e destinação final de óleo lubrificante usado ou contaminado.
- NBR 10.004/2004 – Resíduos sólidos – Classificação.
- NBR 11.174/1990 – Armazenamento de resíduos classes II - não inertes e III - inertes – Procedimento.
- NBR 12.235/1992 – Armazenamento de resíduos sólidos perigosos – Procedimento.

Na tabela a seguir é apresentada a caracterização dos resíduos sólidos decorrente da operação do terminal, de acordo com a Norma NBR 10.004/2004.

<b>Resíduos</b>	<b>NBR 10.004/2004</b>	<b>Quant. estimada</b>	<b>Acondicionamento</b>	<b>Tratamento e/ ou Disposição Final</b>
Papel/papelão	II-A	Até 0,1 t/mês	Contêiner	Reciclagem
Plásticos	II-A	Até 0,1 t/mês	Contêiner	Reciclagem
Sucata metálica	II-A	Até 0,1 t/mês	Contêiner	Reciclagem
Resíduos contaminados com óleo	I	Até 0,1 t/mês	Tambor	Empresa especializada
Lâmpadas fluorescentes	I	Até 0,02 t/mês	Contêiner	Empresa especializada

Resíduos não recicláveis	II-A	Até 2 t/mês	Contêiner	Coleta Urbana
--------------------------	------	-------------	-----------	---------------

A prática de coleta seletiva de resíduos sólidos gerado é realizada conforme o padrão de cores estabelecido pela Resolução CONAMA nº 275/2000.

<b>Resíduos</b>	<b>Cor</b>
Papel / papelão	<b>Azul</b>
Plástico	<b>Vermelho</b>
Vidro	<b>Verde</b>
Metal	<b>Amarelo</b>
Madeira	<b>Preto</b>
Resíduo Perigoso	<b>Laranja</b>
Serviço de saúde	<b>Branco</b>
Orgânico	<b>Marrom</b>
Resíduo geral não reciclável	<b>Cinza</b>

### **6.3.5. ABASTECIMENTO DE ÁGUA E ESGOTO SANITÁRIO**

Levantamentos indicam que o índice de abastecimento público de água potável na área urbana da cidade de Santos é de 96,15%. A meta é que 100% da população seja atendida pela rede de abastecimento.

O abastecimento de água no perímetro do empreendimento é proveniente da rede abastecimento existente no município de Santos, de responsabilidade da SABESP.

O uso principal de água para o funcionamento do terminal está relacionado a fins sanitários. A vazão de água necessária para sua operação é de aproximadamente 4.000 L/dia (0,25 m<sup>3</sup>/h), considerando 40 funcionários.

O esgoto sanitário coletado no perímetro do empreendimento é encaminhado para a rede coletora de esgoto existente no município de Santos. A SABESP é a empresa responsável pela coleta.

Por tratar-se de um empreendimento já em funcionamento, o local já possui ligação de água e esgoto e o dimensionamento dos mesmos apresentam-se suficientes para o uso.

O Anexo II apresenta uma conta de água/esgoto do Terminal.

### 6.3.6. FORNECIMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA

O fornecimento de energia elétrica no perímetro do empreendimento é proveniente da rede local. Atualmente, a CPFL Piratininga é responsável pelo fornecimento de energia local.

A região está viabilizada para o fornecimento de energia aos usuários do empreendimento em questão.

O Anexo II apresenta uma conta de energia elétrica do Terminal.

### 6.3.7. ILUMINAÇÃO PÚBLICA

A iluminação pública no perímetro do empreendimento é proveniente da iluminação existente no município de Santos.



Fonte: <https://egov.santos.sp.gov.br/santosmapeada/ServicesPublicos/Postes/MapaIluminacaoPublica/>

## 6.4. IMPACTOS NA MORFOLOGIA

### 6.4.1. PAISAGEM URBANA

A paisagem urbana, composta por elementos morfológicos construídos ou naturais (como ruas, lotes, edificações, topografia, hidrografia) e a relação entre eles (edificação-lote, topografia-rua, e tantas outras) ao longo do tempo juntamente com o comportamento ambiental (relação das pessoas com os elementos), define e diferencia aquilo que se vê e se interpreta nos lugares da cidade.

A região imediata da edificação é ocupada na maior parte por comércio, serviços e atividades portuárias, retroportuárias e correlatas.

### 6.4.2. VOLUMETRIA

O lote onde está instalado o empreendimento é **extenso com construções até dois pavimentos**.

A área de entorno do empreendimento, em sua maior parte, possui edificações verticais até quatro pavimentos, com exceção do prédio residencial localizada na Rua 28 de setembro. Assim conclui-se que o empreendimento em estudo **não impacta** com suas volumetrias, na área de influência mediata estudada (500m).

### 6.4.3. ARBORIZAÇÃO URBANA

A arborização urbana pode influenciar diretamente na qualidade de vida da população, pois ela que oferece alguns benefícios como produzir o sombreamento e conseqüentemente reduzir ou amenizar a temperatura (conforto térmico e sombra), são também capazes de absorver parte do ruído das ruas e de reter muito das partículas em suspensão (redução da poluição e de ruídos). Esses benefícios contribuem para o equilíbrio físico-ambiental das cidades, amenizando assim qualquer agressividade ao meio urbano, melhorando o clima e a qualidade atmosférica como um todo. No entanto, a falta de planejamento urbano na implantação e manutenção da arborização pode influenciar sua eficiência.

A arborização da região é escassa. Porém na Av. João Pessoa estão concentradas poucas espécies de pequeno a médio porte.

## 7. IMPACTOS NO SISTEMA VIÁRIO

O sistema viário foi objeto de estudo específico, o Relatório de Impacto no Trânsito, solicitado no Termo de Referência citado. O estudo atende a legislação – Decreto 7.418/2016.

O estudo teve como objetivo básico:

- A estimativa total da atração de viagens do empreendimento, através de contagens realizadas nos acessos do empreendimento, para análise dos volumes e das origens potencialmente que poderá atrair;
- Estimativa das distribuições modal, temporal e espacial das viagens atraídas, para análise do impacto gerado no sistema viário lindeiro ao empreendimento;

O empreendimento possui área interna projetada para atender sua demanda atraída, assim como os fluxos em seus diversos usuários, como terceirizados (caminhões), funcionários, visitantes e prestadores de serviço. Conforme descrito anteriormente, ainda possui estacionamento interno com 30 vagas para caminhões, 10 vagas para autos e 5 vagas de motos. Em sua área externa há estacionamento para autos com capacidade para 10 vagas para atendimento à prestadores de serviço.

Além das áreas para estacionamento, o empreendimento possui uma área para fila de espera para caminhões com aproximadamente 23 m (1 caminhão) na Rua Cons. Nébias, com o objetivo de absorver a demanda e não prejudicar o sistema viário lindeiro.

Em vistoria, foi observado que na Rua Cons. Nébias, de frente ao empreendimento, existe um estabelecimento que presta serviços de manutenção para caminhões. Porém, o mesmo não possui área exclusiva para a realização das atividades, o que ocorre no leito da via onde os veículos ficam estacionados, diminuindo a largura da via e conseqüentemente a capacidade do sistema viário neste trecho.

Conforme apresentado no RIT detalhadamente, o empreendimento possui uma demanda baixa, gerando em sua **hora-pico 21 autos**. Sabendo as capacidades das vias de acesso, conclui-se que o mesmo ocupa, em uma **pior situação, menos que 1% do sistema viário** como mostra a seguir.

VIA ANÁLISADA	CAPACIDADE	DEMANDA EMPREENDIMENTO	INTERFERÊNCIA
Gen. Câmara	2.200 autos/ h	21 autos/hp	0,95 %
Cons. Nébias	2.600 autos/ h		0,80%

### 7.1.1. MOBILIDADE URBANA

A cidade de Santos concentra grande parte do setor econômico da RMBS, o que traduz a grande atração de viagens de pessoas entre os municípios do entorno conforme mostra a pesquisa OD apresentada no Diagnostico Consolidado da Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos.

Com o grande número de viagens intermunicipais e a insuficiência do atendimento do transporte coletivo, houve um crescimento da frota motorizada individual com um aumento de 20,5% nos últimos anos, sendo que os automóveis aumentaram 13,5% e as motocicletas 24,2%. Com este crescimento houve uma alteração para 1,6 veículos por habitantes, que levou a área central da RMBS, principalmente Santos, a uma crise na mobilidade urbana.

Devido ao crescimento do volume de importações e exportações através do Porto de Santos, tem-se um acréscimo na circulação de veículos pesados na região, somando esta situação a movimentação existente oriunda do polo industrial de Cubatão, o trânsito elevado de veículos particulares, e o transporte público, temos um agravamento do já superado sistema rodoviário local.

Segundo o IBGE, diariamente 40.226 pessoas (10% da população) saem do município de Santos para estudar e/ou trabalhar e 70.717 pessoas somente para trabalhar (17,1% da população). Já a população que entra no município para estudar e/ou trabalhar é 118.300 pessoas, representando 28%, e 47,7% somente para trabalhar. Esse resultado mostra o quanto é elevado o custo de vida na cidade, em setores como habitação, alimentação e outros serviços e comércios básicos. O percentual de saída e entrada da população que trabalha e estuda aumentou de 28,9% em 2000 para 51,4% em 2010.

O município tem construído ciclovias perfazendo assim uma mobilidade sustentável. Ainda tem previsão de se aumentar 30,5 km de ciclovias com qualidade, através de políticas de educação no trânsito, sobretudo com o estímo público ao transporte individual por bicicletas, seja ofertando veículos públicos ou subsidiados por empresas que o façam.

A cidade atualmente está passando por progressos com a implantação do VLT (Veículos Leve sobre Trilhos), que deve implicar na reorganização de todo o transporte coletivo, promovendo a integração entre o sistema municipal e metropolitano, facilitando e melhorando a mobilidade entre as cidades. Além disso, investimentos também são realizados para melhorar o desempenho dos sistemas municipais de transporte e de trânsito.

Analisando o uso do empreendimento, o tempo em que está em funcionamento na região, os modais utilizados pelos usuários e o transporte público oferecido, conclui-se que o empreendimento não impacta na mobilidade urbana pois o mesmo já está absorvido no sistema existente.

### **7.1.2. TRANSPORTE PÚBLICO**

Sobre o transporte público, este aumentou 5,88% entre os anos de 2011 e 2015, 1,15% de transporte comum e 4,7% de transporte seletivo. Este fato ocorreu devido ao aumento da renda da população somado a boa qualidade do transporte seletivo, oferecendo conforto, climatização e rapidez.



Com o aumento do transporte privado, automóveis e motos, o tempo médio de viagem dos ônibus aumentou em torno de 6 minutos em cinco anos. Porém diminuiu em torno de 1 minuto o tempo de viagem dos automóveis, devido a implantação e abertura de novas vias, como também a implantação de faixas de transporte de massa em horários de pico.

Sabe-se que a média anual de viagens realizadas por transporte coletivo é de 146.844/ dia com frota em torno de 300 veículos distribuídos em 40 linhas. Os intervalos variam entre 10 e 32 minutos percorrendo aproximadamente 23 mil km por ano. São transportados anualmente cerca de 54 milhões de passageiros, sendo que 24,34% da população, aproximadamente 13 milhões, gratuitamente.

É importante destacar que a cidade de Santos não possui corredores exclusivos de transporte coletivo de média capacidade e os itinerários preserva uma organização conforme o extinto sistema de bondes, sem um sistema troncal.

A aproximadamente 5 anos foi implantado o VLT, que trouxe muitos benefícios para os usuários do transporte público na região da baixada santista.

Os usuários do empreendimento que usam o transporte público utilizarão as principais vias no entorno do empreendimento, que são as avenidas Conselheiro Nébias e João Pessoa, pois se concentram as principais linhas de ônibus.

## 8. CONCLUSÃO

Com base na avaliação dos impactos, são recomendadas medidas que venham a minimizar, eliminar, compensar os impactos negativos e, no caso de impactos positivos, maximizá-los, sempre com medidas que deverão ser implantadas através de projetos ambientais.

Seguem as medidas propostas:

- Contratar empresas e funcionários preferencialmente na região do empreendimento;
- Fornecimento de plano de saúde privado para os funcionários da operação;
- Seguir as diretrizes estabelecidas no Programa de Gerenciamento Emergencial;
- Encaminhar e monitorar o esgoto sanitário gerado para a rede coletora de esgoto existente;
- Incentivar a locomoção dos funcionários por meio do transporte público;
- Evitar o estacionamento de caminhões nas vias do entorno;
- 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.

Na Avaliação de Impactos Urbanísticos e Ambientais da implantação e operação do terminal foi identificada a necessidade de implantação do seguinte Plano e Programa:

- Plano de Gerenciamento Emergencial.

De maneira geral, a operação do empreendimento não causa impactos significativos na região.

Os aspectos relacionados ao adensamento populacional, demanda por equipamentos urbanos **não são impactados em decorrência do reduzido número de usuários neste empreendimento.**

**Esse empreendimento não impacta nas áreas protegidas, visto que na área de influência não existem sítios arqueológicos, bem tombados, terras indígenas, comunidades tradicionais e unidades de conservação.**

O impacto no tráfego local é mínimo, pois os trabalhadores utilizam transporte coletivo público já existente. Conforme relatado no RIT, a demanda do empreendimento ocupa menos de 1 % do sistema viário.

A priorização de contratação de empresas e de funcionários locais beneficia a economia do município de Santos. O empreendedor procura incentivar o



comércio local utilizando comércios e serviços da região como a material elétrico, chaveiros, copiadoras, bancos, escritórios de advocacia, fornecedores de EPIs, farmácias e principalmente restaurantes da região do centro de Santos.

Em suma, a situação urbanística e ambiental da área de influência não apresenta grandes alterações.

As medidas mitigadoras apresentadas neste EIV devem ser implantadas a fim de atender a alguns fatores ambientais ou sociais. Os itens que ficaram na responsabilidade do empreendedor, o mesmo assumirá os custos de implantação.

FATOR	POSSÍVEIS IMPACTOS	RELEVÂNCIA	PROGNÓSTICO	MITIGAÇÃO	
1	USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	Alteração do uso e ocupação do solo	BAIXO	O empreendimento está inserido na Zona Central II – ZC II porém há 47 anos, o terreno mantém-se com o mesmo uso, terminal logístico.	--
2	TOPOGRAFIA, RELEVO E DECLIVIDADE	Alteração na topografia do terreno	NULO	Não haverá alteração na topografia do terreno. - O terreno onde está implantado o empreendimento é plano.	--
3	NÍVEL DE RÚIDO	Incômodo (ruído) à população vizinha	BAIXO	Baixa demanda de caminhões. A maior fonte de produção de ruídos é proveniente do sistema viário do entorno, devido ao uso do solo limdeiro (ruídos da cidade).	--
4	RECURSOS HÍDRICOS	Aumento na captação das águas pluviais	NULO	A região onde está implantado o empreendimento possui sistema de drenagem.	--
5	ECOSSISTEMAS	Impactos sobre as áreas protegidas	NULO	Não existem áreas legalmente protegidas (APA, APP, RPPN, UC e Reserva Legal) na área em estudo.	--
6	VEGETAÇÃO NO LOTE	Supressão de vegetação	NULO	Não existe vegetação considerável no interior do lote.	--
7	FAUNA EXISTENTE NO LOTE	Supressão da fauna	NULO	Na região existem apenas de animais sinantrópicos;	--
8	EQUIPAMENTOS URBANOS	Aumento da demanda por equipamentos urbanos	NULO	Não haverá aumento da demanda existente.	Fornecimento de plano de saúde privado para os funcionários.
9	ÁREAS DE INTERESSE HISTÓRICO, CULTURAL OU PAISAGÍSTICO	Impactos sobre as áreas protegidas	NULO	Não existem áreas protegidas na área de influência direta;	--
10	PAVIMENTAÇÃO	Prejuízos às condições da pavimentação do sistema viário	BAIXO	A pavimentação da área em estudo apresenta condições razoáveis devido ao alto tráfego de veículos pesados provenientes das atividades portuárias vizinhas.	--
11	RESÍDUOS SÓLIDOS	Alteração na qualidade do solo e água subterrânea devido à disposição inadequada de resíduos	NULO	Não sofrerá alterações na qualidade do solo e da água devido a gestão adequada dos resíduos sólidos.	Seguir as diretrizes estabelecidas no Programa de Gerenciamento Emergencial. Prática de coleta seletiva, armazenamento, transporte e encaminhamento de resíduos de interesse a locais de reprocessamento, tratamento ou disposição final.
12	ABASTECIMENTO DE ÁGUA	Alteração no abastecimento de água da região	NULO	Não sofrerá alteração no abastecimento de água da região devido a existência de rede existente do município.	--

FATOR		POSSÍVEIS IMPACTOS	RELEVÂNCIA	PROGNÓSTICO	MITIGAÇÃO
13	ESGOTO SANITÁRIO	Alteração da qualidade da água do mar por inadequada emissão de esgoto sanitário	NULO	Não sofrerá alteração da qualidade da água do mar devido a existência de rede coletora existente do município para emissão do esgoto sanitário.	Encaminhar e monitorar o esgoto sanitário gerado para a rede coletora de esgoto existente.
14	FORNECIMENTO DE ENERGIA	Alteração no fornecimento de energia da região	NULO	Não sofrerá alteração no de energia da região devido a existência de rede elétrica existente do município.	--
15	ILUMINAÇÃO PÚBLICA	Falta de iluminação pública na região	NULO	A região está atendida pela iluminação existente proveniente do município.	--
16	PAISAGEM URBANA	Conflito com as edificações vizinhas	NULO	Não conflita com a paisagem do entorno.	--
17	VOLUMETRIA	Conflito com as volumetrias das edificações vizinhas	NULO	Em conformidade com o padrão de volumetria existente no entorno.	--
18	ARBORIZAÇÃO URBANA	Supressão da arborização urbana	NULO	Não haverá alteração na arborização urbana.	--
19	ADENSAMENTO POPULACIONAL	Aumento da demanda populacional atraída na região	NULO	Não haverá aumento da população da região pois não alterará a demanda existente.	Contratar empresas e funcionários preferencialmente na região.
20	TRÁFEGO DE VEÍCULOS	Aumento da demanda do tráfego de veículos	NULO	Baixa demanda de veículos e agendamento de horários para veículos pesados.	Evitar filas e o estacionamento de caminhões no sistema viário existente.
21	TRANSPORTE PÚBLICO	Aumento da demanda por transporte público	NULO	A maioria da pop. fixa do empreendimento utiliza o transporte público existente.	Incentivar a locomoção dos funcionários por meio do transporte público.

## 9. REFERÊNCIAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 10151 – Acústica – Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade – procedimento. Rio de Janeiro, junho, 2000.

BRASIL. Decreto Federal nº 3.179, de 21 de setembro de 1999. Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Diário Oficial da União Brasília, DF, 22 set.1999.

BRASIL. Lei nº 12.305/2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos. SÃO PAULO. Lei Estadual nº 12.300/2006, que institui a Política Estadual de Resíduos Sólidos.

\_\_\_\_\_. Decreto Federal nº 99.274, de 6 de junho de 1990. Regulamenta a Lei nº 6.902, de 27 de abril de 1981, e a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõem, respectivamente sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental e sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 7 jun. 1990.

\_\_\_\_\_. Lei Federal nº 4.771, de 19 de junho de 1965. Institui o novo Código Florestal. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 19 jun. 1965.

\_\_\_\_\_. Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 31 ago. 1981.

\_\_\_\_\_. Resolução Conama nº 001, de 08 de março de 1990. Estabelece padrões para a emissão de ruídos da construção civil. Diário Oficial da União, Brasília, 24 abr.1990.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 1.006, de 16 de julho de 2018. Disciplina o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo na Área Insular do Município de Santos, e dá outras providências, Santos, 03 jul. 2018.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013. Disciplina a exigência do estudo prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, cria o atestado de conformidade de infraestrutura urbana e ambiental, no âmbito do município de Santos, e dá outras providências, Santos, 11 dez. 2012.

Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos – Lei Complementar Nº 731, de 11 de julho de 2011 – Diagnóstico Consolidado – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, outubro de 2013.

Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos do Município de Santos –  
Secretaria de Meio Ambiente, 2011 – 2012.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística– Disponível em:  
<http://www.ibge.gov.br/home/>

SIGSANTOS - Sistema de Informações Geográficas do Município de Santos  
Disponível em: <https://egov1.santos.sp.gov.br/sigsantosweb/sigsantoswebsd/>

FUNAI. Terras indígenas. Disponível em:<<http://www.funai.gov.br/index.php/indiosno-brasil/terras-indigenas>>. Acessado em: 28 de novembro de 2016.

IPHAN. Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA). Disponível em:<<http://portal.iphan.gov.br/sgpa/?consulta=cnsa>>. Acessado em: 28 de novembro de 2016.

CONDEPHAAT. Listas de bens tombados do Estado de São Paulo. Disponível em:<<http://www.cultura.sp.gov.br/>>. Acessado em: 28 de novembro de 2016.

## **10. EQUIPE TÉCNICA**

A equipe técnica responsável pela elaboração deste Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) está apresentada a seguir:

- Andressa Karina Sanchez – Arquiteta e Urbanista  
CAU A39047-0
- Marcos Paulo Gomes de Oliveira – Arquiteto e Urbanista  
CAU A46895-9

A Anotação de Responsabilidade Técnica referente à elaboração deste Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) é apresentada no Anexo VII.

## 11. ANEXOS

Está apresentado a seguir:

Anexo I – Relatório de Impacto no Tráfego;

Anexo II – Conta de Água / Esgoto e Luz;

Anexo III – Documentação da Propriedade;

Anexo IV – Projeto Técnico de Segurança Contra Incêndio;

Anexo V – Projeto Arquitetônico;

Anexo VI – Declaração de Anuência das medidas mitigadoras/  
compensatórias do EIV;

Anexo VII – RRT do autor do projeto arquitetônico e responsável técnico pelo  
EIV;

Anexo VIII - Plano de Gerenciamento Emergencial;