

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	4
1. INFORMAÇÕES GERAIS	5
2. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR E DA EQUIPE TÉCNICA	5
2.1. Dados Do Empreendedor	5
2.2. Dados Da Empresa Consultora	6
3. INSERÇÃO TERRITORIAL DO EMPREENDIMENTO	7
3.1. Município de Santos	7
3.2. Estrutura Urbana	8
3.3. Sistema Viário e Oferta de Transporte Coletivo	10
3.4. Economia da Cidade	10
3.5. População	12
3.6. Zoneamento	14
4. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	15
4.1. Memorial Descritivo	15
4.2. Características Operacionais	17
5. ÁREAS DE INFLUÊNCIA	18
5.1. Delimitação de Áreas de Influência Imediata e Mediata	18
5.2. Uso e Ocupação do Solo Real	20
6. IMPACTOS DO EMPREENDIMENTO SOBRE A VIZINHANÇA E MEDIDAS MITIGADORAS OU COMPENSATÓRIAS	22
6.1. Impactos no Meio Físico	22
6.1.1. Topografia, Relevo e Declividade	22
6.1.2. Nível de Ruído	22

6.1.3.	Vibração.....	23
6.1.4.	Recursos Hídricos.....	23
6.2.	Impactos no Meio Biológico	24
6.2.1.	Ecosistemas Terrestres e Aquáticos de Áreas Legalmente Protegidas	24
6.2.2.	Vegetação no Lote	24
6.2.3.	Fauna Existente no Lote	24
6.3.	Impactos na Estrutura Urbana.....	25
6.3.1.	Equipamentos Urbanos	25
6.3.2.	Pavimentação	25
6.3.3.	Resíduos Sólidos	25
6.3.4.	Abastecimento de Água e Esgoto Sanitário	26
6.3.5.	Fornecimento de Energia ELÉTRICA	26
6.4.	Impactos na Morfologia	27
6.4.1.	Paisagem Urbana.....	27
6.4.2.	Volumetria.....	27
6.4.3.	Arborização Urbana.....	27
7.	IMPACTOS NO SISTEMA VIÁRIO	28
7.1.1.	Mobilidade Urbana	29
7.1.2.	Transporte Público	30
8.	CONCLUSÃO	32
9.	REFERÊNCIAS	34
10.	ANEXOS	36

APRESENTAÇÃO

Contém, neste documento, o **Estudo de Impacto de Vizinhança**, decorrente da **renovação do alvará do TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS CONCAIS S/A**, localizado no Armazém 25 do Porto de Santos/ SP, elaborado por esta consultora por solicitação da Concais S/A.

A análise procura identificar as possíveis transformações e impactos gerados na malha urbana 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, 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 Concais S/A.

Santos, abril de 2019.

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

Nome do Empreendimento:	TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS GIUSFREDO SANTINI
Razão Social:	Concais S/A
CNPJ:	02.092.233/0002-78
Endereço:	Av. Candido Gafree, S/N – Docas
CEP:	11.013-240
Telefone:	(13) 3226-5600
Home page:	www.concais.com
Responsável Legal:	Leandro Luiz Chiachio
Cargo:	Diretor Técnico
e-mail:	leandro@abainfra.com.br
Documentação da Propriedade:	Anexo neste relatório
Descrição das atividades previstas:	Terminal Marítimo de passageiros

2.2. Dados Da Empresa Consultora

DADOS DA EQUIPE TÉCNICA	
Razão Social:	Impactrans Mobilidade Urbana LTDA.
Nome Fantasia:	Impactrans
CNPJ:	15.561.548/0001-88
Registro CAU:	36318-9
Endereço:	Rua Teixeira de Freitas, 23 – Cj. 56 – Campo Grande - Santos/ SP – CEP: 11075-720
Telefone:	(13) 3307-1719 (11) 97693-3623
E-mail:	andressa.sanchez@impactransconsultoria.com mp.oliveira@impactransconsultoria.com
Responsável Técnico	Andressa Karina Sanchez Arquiteta e Urbanista CAU N° A39047-0
Equipe Técnica:	Andressa Karina Sanchez Arquiteta e Urbanista
	Marcos Paulo Gomes de Oliveira Arquiteto e Urbanista
	Fernando Albuquerque Salazar Engenheiro Civil
	Fernando Henrique Alpoim Biólogo e Geógrafo
	André Higa Assistente Técnico

3. INSERÇÃO TERRITORIAL DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento está instalado na Av. Candido Gafree, no Porto de Santos – Armazén 25, em área de propriedade do Governo Federal, sob fiscalização da CODESP, e arrendado ao Terminal de Passageiros de Santos CONCAIS S/A, com área total de 41.895,00 m².

Na área portuária do município de Santos e em toda a Baixada Santista, o empreendimento é uma referência devido o tipo da atividade específica e a atração de demanda turística. Está localizado a 72 Km da cidade de São Paulo e à aproximadamente 120 km do Aeroporto Internacional de São Paulo.

3.1. MUNICÍPIO DE SANTOS

Características Gerais

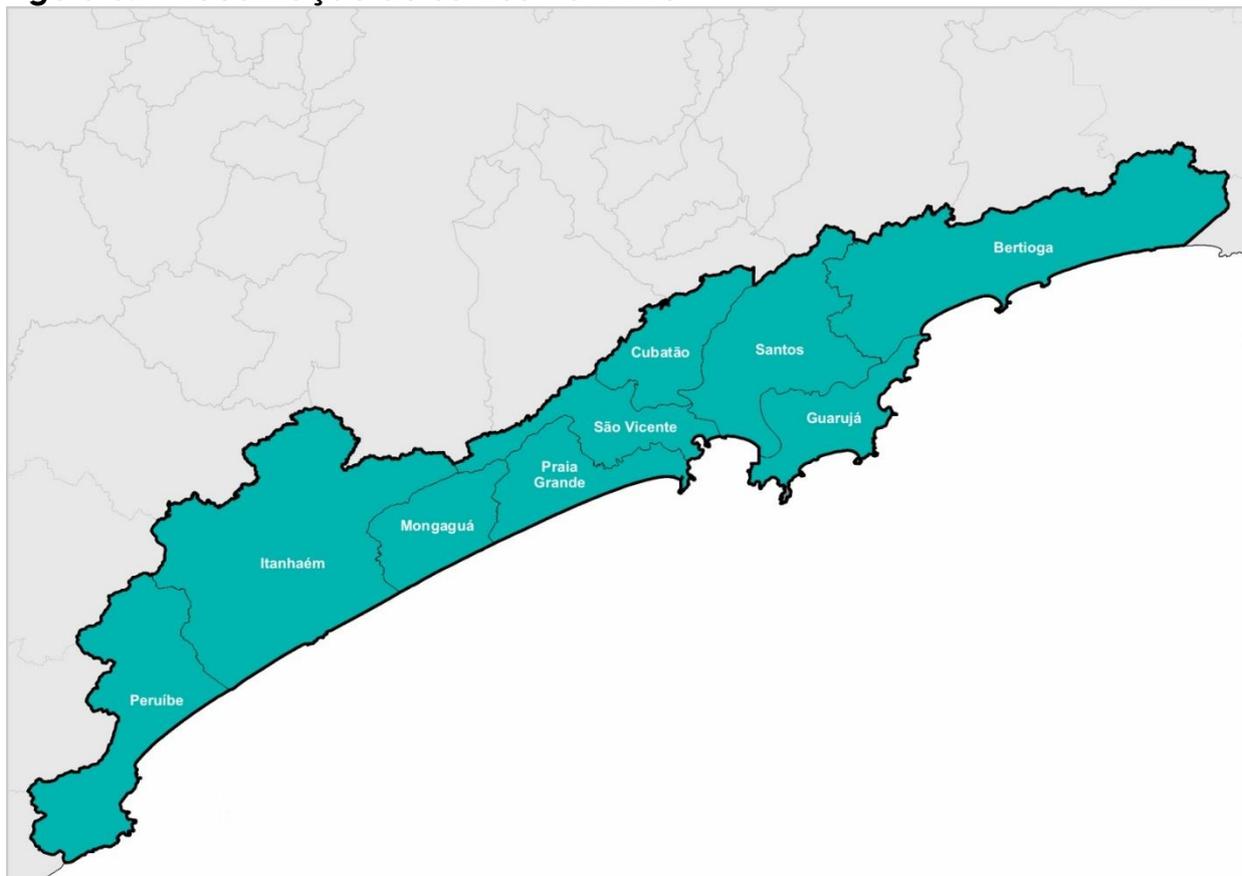
O município de Santos pertence à Região Metropolitana da Baixada Santista – RMBS, composto por nove municípios, conta com o Complexo Portuário de Santos, o parque industrial de Cubatão, um importante pólo siderúrgico em escala regional, além de atividades industriais e de turismo de abrangência regional.

Santos é o município sede da Baixada Santista, hoje a 10^o 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 km², 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 Saboó 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 km², 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.

Atualmente 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.

Recentemente, foi implantado o primeiro trecho VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que contribui na reorganização do transporte coletivo, o integrando com todo o sistema de transporte municipal e metropolitano, facilitando a mobilidade entre as cidades. Posteriormente será expandido a linha do VLT, que comunicará com o centro de Santos, facilitando o acesso aos usuários.

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 a 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.

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.

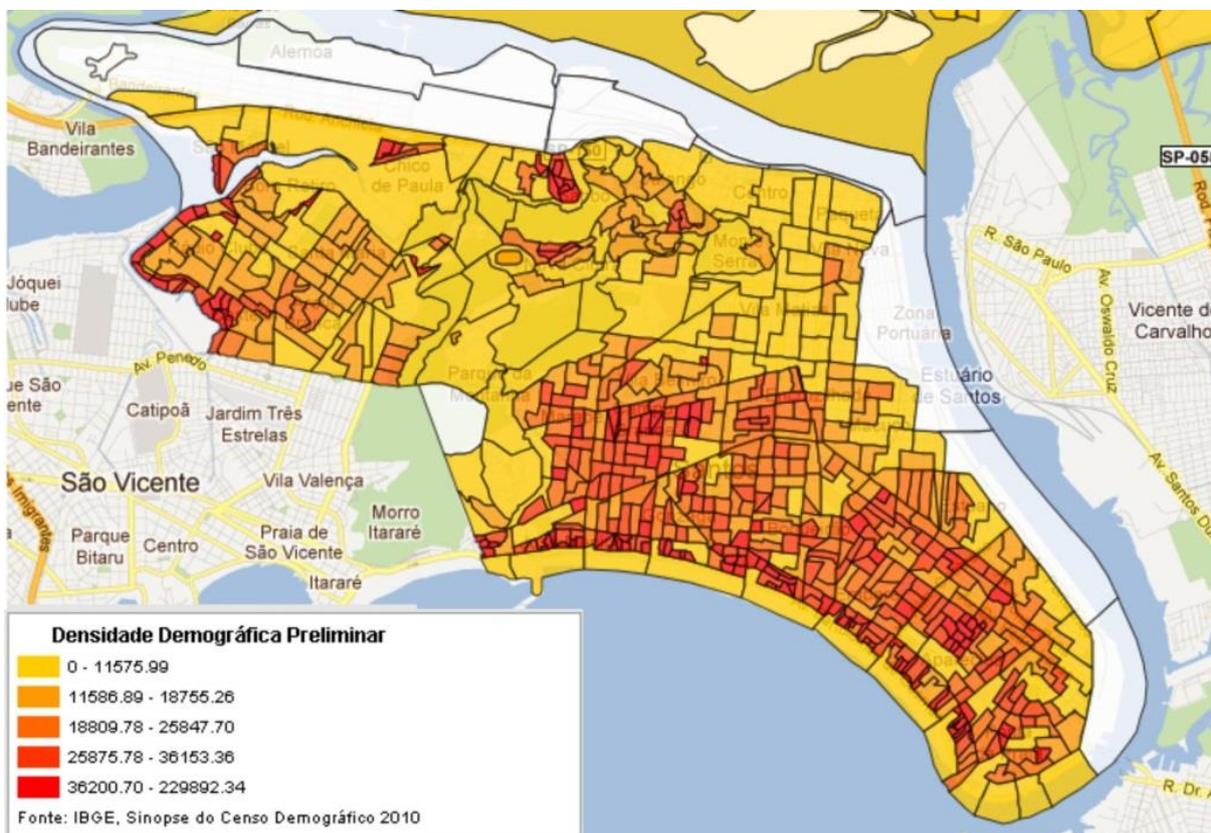
Santos é apontada como a 17ª cidade mais rica do país, com o PIB na ordem de R\$27,616 bilhões em 2010. O turismo e os serviços em geral têm importante peso nesses números, mas o Porto como principal canal de entrada e saída de cargas do Brasil é o maior gerador de receita e renda para a cidade. Tanto 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 do Censo 2010, 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 1.494,26 hab./ Km².

Santos conta com 57 bairros, entre os quais, o Bairro Outeirinhos é onde concentra-se as atividades portuárias da cidade e seu uso é exclusivo para os fins. É administrada pela Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, vinculada ao ministério da Infraestrutura.

Figura 3.2– Densidade Demográfica



SANTOS - DENSIDADE POPULACIONAL POR BAIRROS - Censo 2010/ PMS 2011				
Bairros	População	Área (m ²)	Área (km ²)	Densidade hab/km ²
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
Paquetá	1.008	346.965,26	0,347	2.905,19
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
TOTAIS	419.400	271.000.000	261,81	565.269,34
TOT. sem demais setores*	419.086	68.391.350,05	59,20	565.267,79

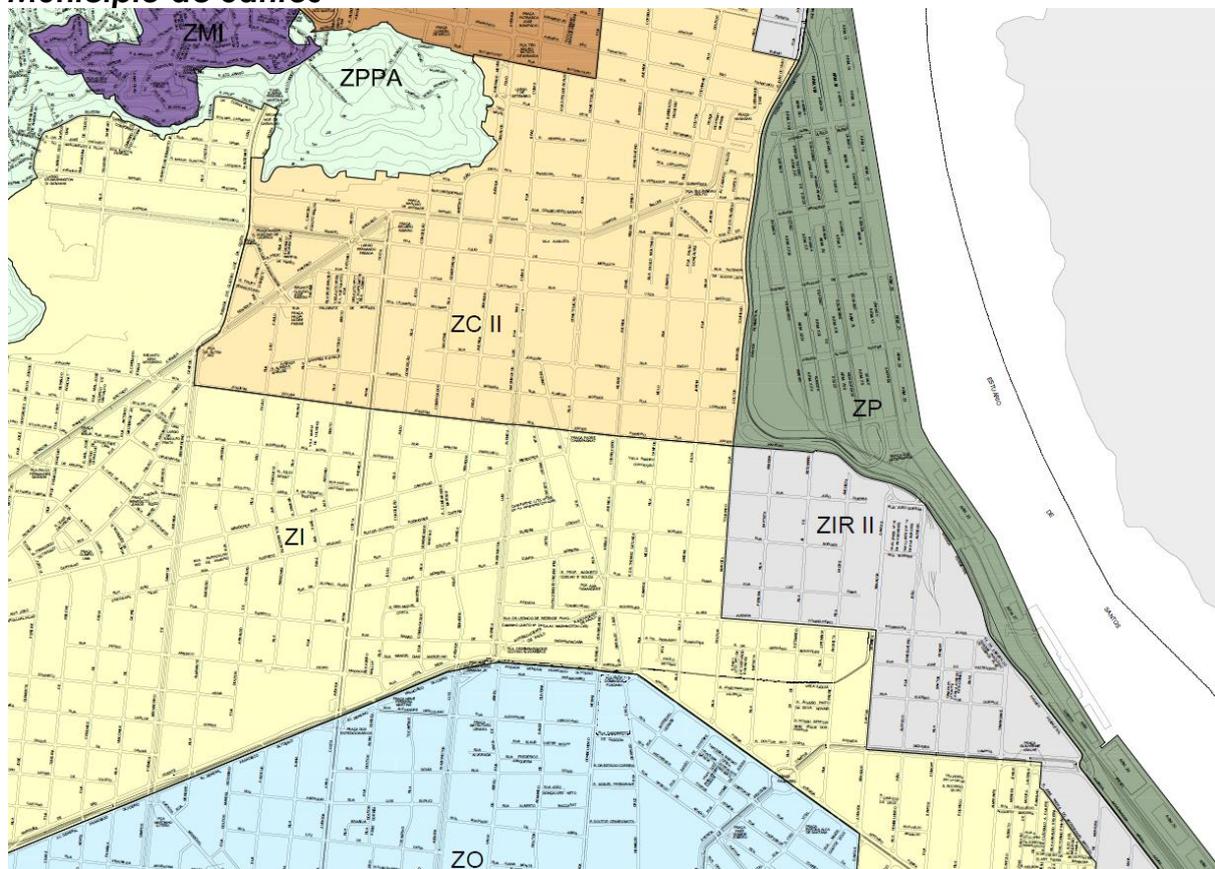
Fontes: IBGE (www.ibge.gov.br) e InvestSantos (<http://www.investsantos.com.br/demografia/ddemoSantos-11.htm>)

3.6. ZONEAMENTO

De acordo com a Lei Municipal 730/2011 – Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo na Área Insular do Município de Santos, a área de localização do empreendimento, que se encontra no bairro Outeirinhos é definido como Zona Portuária – ZP.

O bairro é caracterizado por grande parte de uso comercial, serviço e área portuária, mas apresenta uso institucional.

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 RETOPORTUÁRIA I		ZNO III – ZONA NOROESTE III
	ZIR II – ZONA DE INDÚSTRIA E RETOPORTUÁRIA 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.

4. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

4.1. MEMORIAL DESCRITIVO

TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS – SANTOS/ SP

Como mencionado anteriormente, o empreendimento está situado em área de propriedade do Governo Federal, sob fiscalização da CODESP, e arrendado ao empreendedor com área total de 41.895,00 m².



O empreendimento funciona com o conceito de **Terminal Marítimo de Passageiros** desde novembro de 1998, oferecendo instalações para prestadores de serviços relacionados ao atendimento à passageiros de cruzeiros – representantes dos armadores, agências marítimas e agências de turismo.

O empreendimento disponibiliza salões de espera, desembarque e embarque, armazém e bagagens e estacionamento com a estrutura necessária para o atendimento de passageiros e tripulantes dos cruzeiros.

A seguir estão apresentados dados sobre o empreendimento e seus serviços:

- Área operacional – 41.895 m²;

- Área de logística com 13.285 m² projetada para atender o fluxo de veículos de passeio, ônibus e vans;
- 90 vagas para ônibus e vans (entre o estacionamento e bolsão de espera);
- 8 vagas para táxi;
- Estacionamento para automóveis – com 250 vagas, vallet service, vigilância, monitoramento por câmeras de TV durante 24 horas/dia e seguro contra incêndio e roubo;
- Oito salões para desembarque, espera check-in e embarque de passageiros e tripulantes (Salão Amarelo, Salão Azul, Salão Vermelho, Saguão, Salão Laranja, Salão Verde e Salão Marrom, Salão de Bagagens e Edifício Garagem, conforme demonstrado no Memorial Descritivo em Anexo);
- Salão exclusivo para embarque de bagagens com scanners;
- Scanners de bagagem de mão e detector de metais;
- Lojas de conveniência, moda, farmácia, bijuterias, cafeterias e lanchonetes, posto de câmbio, caixas eletrônicos;
- Ambulatórios para primeiros socorros e ambulância com serviço de UTI móvel;
- Instalações para a Alfândega, Polícia Federal, Polícia Civil, Guarda Portuária, Ministério do Trabalho, Ministério da Saúde (Anvisa), Ministério da Agricultura, Juizado Especial Cível, Agências Marítimas e Despachantes e Armadores;
- Posto de Câmbio.
- Sistema de monitoramento fechado de TV (CFTV);
- Sistema de comunicação audiovisual;
- Certificado no ISPS Code – Código Internacional Para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias;
- Certificado pela ISO 9001:2015;
- Certificado pela ISO 14001:2015;

- Certificado OHSAS 18001:2007;
- Acessibilidade para PNE, de acordo com a NBR 9050 e demais redações que norteiam o assunto;

4.2. CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS

A operação do terminal é sazonal. Ele funciona no período entre 5 e 6 meses (levantamento realizado por esta consultora na temporada 2018/2019 – janeiro/2018 a dezembro/2018). Durante os 365 dias do ano, sua real operação é de aproximadamente 20% dos dias (71 dias na temporada 2018/2019) onde os navios estão atracados para o embarque e desembarque de passageiros e tripulantes. Nos dias típicos, o empreendimento funciona com uma demanda reduzida, apenas atraindo funcionários, prestadores de serviços e visitantes – menos de 1% da demanda maior.

Fora da temporada de cruzeiros, o Concais esporadicamente recebe eventos de empreendimento terceiros. Porém a demanda atraída de eventos é menor que a demanda da temporada - cerca de 20% da demanda maior, atendendo a RMBS.

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 nos três cenários, bem como os dias de levantamentos e análises detalhadas dos picos de entrada e saída.

Os horários da manhã, a partir das 8h, é destinado apenas para o desembarque de passageiros e tripulantes. O embarque é realizado a partir das 11h30 e nos horários da tarde, finalizando as 18h, dependendo da companhia marítima.

Em dias típicos, o funcionamento é de segunda à sexta no horário das 8h às 18h, horário comercial. Já nos dias de eventos, o funcionamento acontece aos finais de semana - sábado e domingo, no período noturno, após as 20h.

Os acessos e saídas são realizados por cinco portarias exclusivas de veículos e uma portaria exclusiva de pedestres. Os portões 1 e 2 – P1 e P2 são destinados a entrada de ônibus, táxis e vans, localizada no terminal, em frente ao T-Grão. O portão 6 – P6 é para uso exclusivo de saída dos veículos que acessaram pelo P1 e P2, localizado do lado oposto do terminal.

O Portão 10 – P10 destina-se para a entrada de veículos para a área do edifício garagem. A saída dos mesmos é realizada pelo portão 11 – P11.

O acesso de pedestres é realizado pelo portão 3 (P3), localizado defronte ao Saguão. Neste portão o acesso é apenas realizado para passageiros com veículos particulares.

Para o acesso de ônibus e vans no terminal, é obrigatório o cadastramento prévio dos mesmos. Estes quando chegam no Concais, devem aguardar as instruções dos colaboradores do terminal, no bolsão exclusivo, para aguardar a autorização de acesso ao complexo marítimo.

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

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

Área Norte – Bairro Outeirinhos

A área ao norte do empreendimento caracteriza-se, sobretudo pela ocupação de terminais portuários. Próximo ao lote em estudo percebe-se o Terminal Bandeirantes Logística Integrada e o Terminal Açucareiro Copersucar – TAC.

Área Sul – Bairro Outeirinhos

A área ao sul do terreno apresenta a mesma ocupação da área norte, terminais portuários como a instalação do T-Grão.

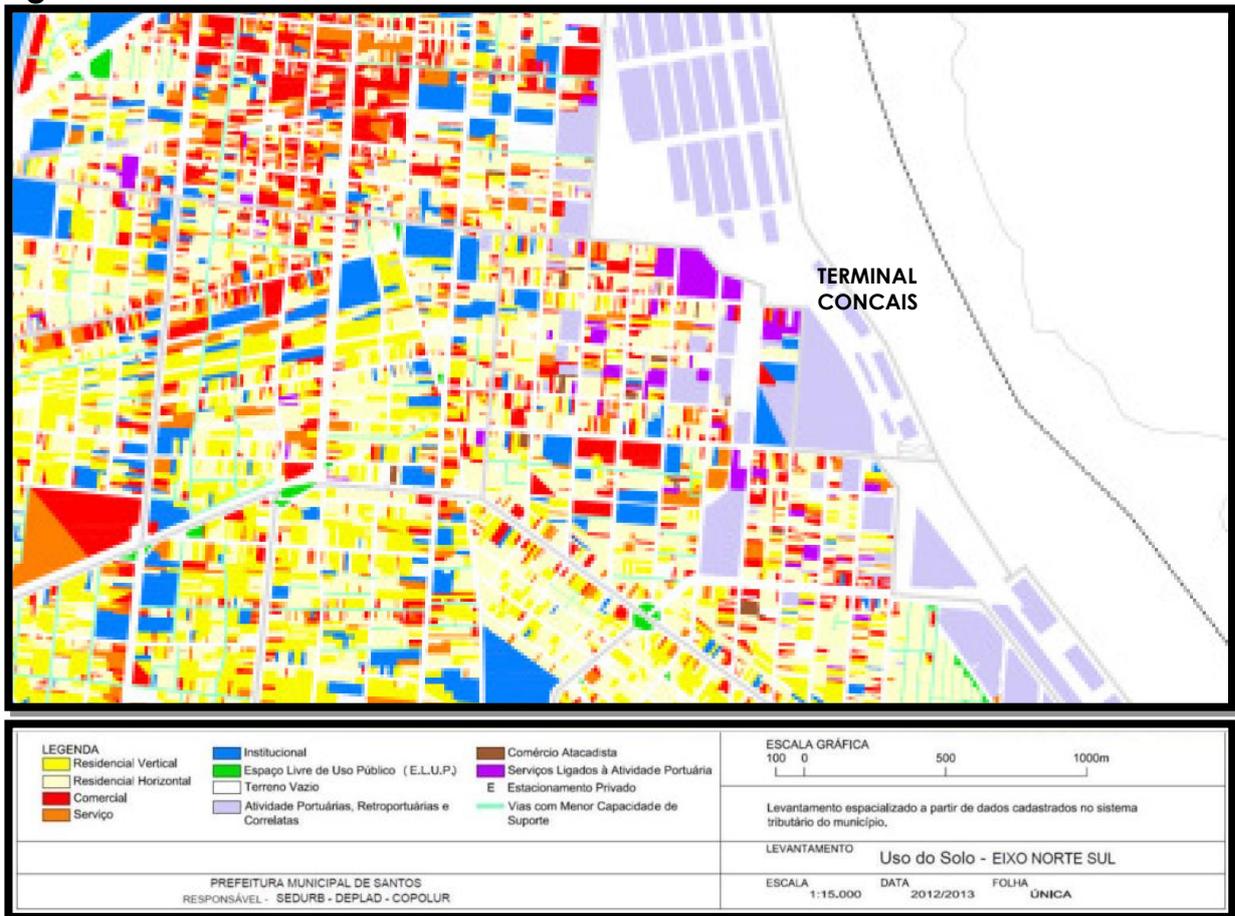
Área Leste – Estuário de Santos

Nesta porção está localizado o canal do Porto de Santos.

Áreas Oeste – Bairro Macuco

Nesta porção a predominância é de atividade portuária, retroportuárias e correlatas já que é uma Zona de indústria e Retroportuária II – ZIRII porém apresenta alguns comércios e serviços. Ainda assim tem a presença de uso residencial horizontal.

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 os 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 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

O empreendimento realizará obras de implementação do novo salão e a modernização dos salões existentes.

Durante o período de obras é comum o aumento da emissão de ruído. Porém o Conselho Nacional do Meio Ambiente, Resolução nº 01 de 08 de março de 1990, que prevê:

A emissão de ruídos em por quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, inclusive as de propaganda política, obedecerá no interesse

da saúde, do sossego público, aos padrões, critérios e diretrizes estabelecidos nesta Resolução.

A referida norma estabelece que:

São prejudiciais à saúde e ao sossego público, para fins do item anterior, os ruídos superiores aos aceitáveis pelas NBR 10.151/2000 e 2003 e 10.152/2017.

Assim, durante o período de execução das obras, deverá ser controlada a emissão de seu ruído, realizar adequada manutenção dos equipamentos que emitem ruído.

Após a obra referida, seu pico de movimento continuará no mesmo período diurno, durante o embarque e desembarque dos navios. Porém neste período os limites de emissão de ruídos da cidade são maiores que o empreendimento e não irá trazer maiores interferências e também será menor que o período de obras.

6.1.3. VIBRAÇÃO

Conforme avaliação, por se tratar de uma área na qual exista interferência advinda das atividades portuárias, bem como do tráfego intenso de motos, carros, caminhões e linha ferroviária (trem de carga), o que de fato elevam os níveis de vibração na vizinhança, conclui-se que os níveis de vibração ambiental da fonte em questão não interferem por si só na vizinhança, sendo que a maior interferência identificada é ocasionada pelas fontes externas.

6.1.4. 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 Normas Brasileiras empregadas nos sistemas de drenagem pluviais são:

- NBR 10844 – Instalações prediais de águas pluviais;

Esta Norma fixa exigências e critérios necessários aos projetos das instalações de drenagem de águas pluviais, visando a garantir níveis aceitáveis de funcionalidade, segurança, higiene, conforto, durabilidade e economia.

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

O empreendimento não possui atividades operacionais relacionadas a manutenção/ lavador e posto de combustível para veículos e equipamentos, por tanto não contaminando a rede de drenagem.

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

Atualmente 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, pomba, bem-te-vi, entre outros.

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, não há equipamentos urbanos.

No entanto, hoje as eventuais demandas já são absorvidas pelos equipamentos urbanos existentes. O empreendimento não tem previsão para aumentar sua demanda atual, do mesmo modo não aumentará a demanda dos equipamentos urbanos públicos.

6.3.2. 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 onde está inserido o empreendimento.

6.3.3. RESÍDUOS SÓLIDOS

A geração de resíduos sólidos deve ser sempre acompanhada de práticas de separação e reciclagem do resíduo gerado a fim de minimizar a destinação em aterros e promover geração de emprego e renda, de modo que o responsável pelo empreendimento deve arcar com os custos de coleta e destinação final dos mesmos.

Neste sentido, os resíduos comumente gerados podem ser classificados com:

- Resíduos recicláveis;
- Resíduos orgânicos;
- Rejeito ou não recicláveis;
- Resíduos de construção civil

Assim, é dever do empreendedor o atendimento das Legislações abaixo descritas a resíduos sólidos:

- Decreto Federal 99.274/90, artigo 34: dispõe que serão impostas as multas ali previstas nas infrações em que emitir ou despejar efluentes ou resíduos sólidos, líquidos ou gasosos causadores de degradação ambiental, em desacordo com o estabelecido em resolução ou licença especial;
- Decreto Federal 6.514/08: regulamenta as infrações administrativas ambientais, impondo-se a pena de multa a quem causar poluição de qualquer natureza, destacando no inciso V do artigo 62 a infração pelo lançamento de resíduos sólidos, líquidos ou gasosos ou detritos, óleos ou

substâncias oleosas em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou atos normativos;

- Resolução do Conama 275: estabelece que a reciclagem deva ser incentivada, facilitada e expandida, para a redução do consumo de matérias primas, recursos naturais não-renováveis, energia e água pela comunidade;
- Lei Federal 12.305/2010: institui a política Nacional de Resíduos Sólidos;

Assim, o empreendimento poderá gerar resíduos diversos como os orgânicos, os rejeitáveis, os recicláveis e também os de construção civil.

Tendo em vista o exposto acima, recomendam-se as seguintes medidas:

- Realizar campanha de educação ambiental para a educação da geração padrão e correto acondicionamento dos resíduos em geral, procedendo à separação dos mesmos na origem, encaminhando os diferentes tipos de resíduos para empresas licenciadas, para garantir o encaminhamento dos mesmos para a indústria de transformação;
- Criar/ implementar Plano de Gestão de resíduos Sólidos (PGRS) para o empreendimento, como garantia da separação e destinação adequada dos resíduos sólidos.

6.3.4. 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 sistema de saneamento básico do Concais é atendido pelo CODESP. Conforme informação levantada junto ao empreendedor e por tratar-se de um empreendimento já em funcionamento, o local já possui ligação de água e esgoto e o dimensionamento dos mesmos são suficientes para o uso.

6.3.5. FORNECIMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA

Em relação ao Fornecimento de energia, o empreendimento está atendido pela CODESP.

Segundo informações fornecidas pelo empreendedor, a região está viabilizada para o fornecimento de energia aos usuários do empreendimento em questão.

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 em sua predominância uso de atividades portuárias, com terminais de contêineres, sal, fertilizantes e granéis em seu entorno.

Outro aspecto é em relação ao Patrimônio Histórico Cultural que não sofre qualquer interferência do empreendimento.

6.4.2. VOLUMETRIA

O lote onde está instalado o empreendimento é extenso com a maioria das construções horizontais, com exceção da edificação do salão laranja que conta com 3 pavimentos (térreo, 1º e 2º pisos).

A área norte ao empreendimento, em sua maior parte, possui edificações horizontais. Já a área sul são terminais com volumetrias maiores devido os silos, para armazenagem dos produtos específicos. Assim conclui-se que o empreendimento em estudo não impacta e não impactará a região com suas volumetrias.

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, principalmente da avenida principal de acesso, Av. Cidade de Santos, é bem escassa, com poucas espécies de pequeno a médio porte, já que a área predominantemente tem uso de atividade portuária.

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 em três cenários diferentes – Cenário 1 Temporada de Cruzeiros, Cenário 2 Eventos e Cenário 3 Dia Típico, 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;
- Análise da capacidade e do nível de serviço do sistema viário urbano municipal, em função do volume veicular de passagem, associado à demanda existente e a demanda atraídas pelo PATT.
- Análise das condições de segurança e mobilidade no sistema viário lindeiro;
- Análise da circulação e acesso ao empreendimento

Foi observado que muitos motoristas que chegam no terminal com o modal automóvel (terceiros), para embarque e desembarque de passageiros, ficam indecisos em relação ao portão de acesso que devem utilizar, P1 e P2 ou a Av. Guilherme Weinschenck, gerando impacto na via de acesso. Como medida mitigadora, propõem-se um estudo de comunicação visual na área externa do empreendimento para a indicação dos acessos e saídas para cada tipo de veículos (modal).



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 Diagnóstico 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 atual 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 estimo 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 os destinos e origem desses usuários, conclui-se que o empreendimento não impacta na mobilidade urbana pois o mesmo já está absorvido no sistema viário 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.

Independente da instalação do empreendimento, a região em estudo tem deficiência no atendimento do transporte coletivo para os usuários da área portuária. Para a melhoria deste atendimento é necessária uma análise das frequências e itinerários dos ônibus, principalmente na temporada de férias, onde existe uma procura maior em relação ao turismo no município.

8. CONCLUSÃO

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.

ITEM		IMPACTOS	MITIGAÇÃO
MEIO FÍSICO			
1	TOPOGRAFIA, RELEVO E DECLIVIDADE	Não aplicável	--
2	NÍVEL DE RUÍDO	Não aplicável	--
3	VIBRAÇÃO	Não aplicável	--
4	RECURSOS HÍDRICOS	Não aplicável	--
MEIO BIOLÓGICO			
5	ECOSSISTEMAS	Não aplicável	--
6	VEGETAÇÃO NO LOTE	Não aplicável	--
7	FAUNA EXISTENTE NO LOTE	Não aplicável	--
ESTRUTURA URBANA			
8	EQUIPAMENTOS URBANOS	Não aplicável	--
9	PAVIMENTAÇÃO	Não aplicável	--
10	RESÍDUOS SÓLIDOS	Geração de resíduos sólidos	Atendimento das Legislações: - Realizar campanha de educação ambiental - Criar/ Implementar Plano de Gestão de resíduos Sólidos (PGRS)
12	ABASTECIMENTO DE ÁGUA / ESGOTO SANITÁRIO	Não aplicável	--
13	FORNECIMENTO DE ENERGIA	Não aplicável	--
14	DRENAGEM / REDE DE ÁGUAS PLUVIAIS	Não aplicável	--
MORFOLOGIA			
15	PAISAGEM URBANA	Não aplicável	--
16	VOLUMETRIA	Não aplicável	--
17	ARBORIZAÇÃO URBANA	Não aplicável	--
SISTEMA VIÁRIO			
18	DEMANDA ATRAÍDA	Não aplicável	--
19	TRANSPORTE COLETIVO	Não aplicável	--
FASE DE OBRAS			
20	NÍVEL DE RUÍDO	aumento comum da emissão de ruídos	Resolução nº 01 de 08 de março de 1990
21	PAVIMENTAÇÃO	Não aplicável	--
22	PROTEÇÃO ÁREAS SENSÍVEIS PRÓXIMAS	Não aplicável	Farragem de brita no acesso dos caminhões junto a obra Cuidados de limpeza dos pneus sujos dos caminhões
23	ENTULHO DA OBRA	Geração de resíduos da construção civil	Plano de gerenciamento de resíduos a construção civil, devendo prever soluções condizentes com a legislação ambiental vigente, bem como a identificação dos métodos e sistemas adotados
24	MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA	Carregamento de sedimentos nas vias do entorno	Cobrir com lonas os caminhões para evitar a queda de resíduos nas vias Ter seus pneus limpos ao sair do empreendimento
25	SISTEMA VIÁRIO	Sinalização Horizontal e Vertical desgastada	Revitalização e limpeza da sinalização horizontal e vertical.

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.

_____. **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.

_____. **Normas Regulamentadoras NR 15 - Atividades e Operações Insalubres – Anexo nº 8 – Vibrações (Alterado pela Portaria SSMT nº 12, de 06 de junho de 1983).**

_____. **Lei Complementar nº 730, de 11 de julho de 2011.** Disciplina o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo na Área Insular do Município de Santos, e dá outras providências, Santos, 28 jun. 2011.

_____. **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/>

Estudo de Mercado Imobiliário – Comerciais Venda elaborado pelo profissional
Michel Zarif.

SIGSANTOS - Sistema de Informações Geográficas do Município de Santos

Disponível em: <https://egov1.santos.sp.gov.br/sigsantosweb/sigsantoswebsd/>

10. ANEXOS

Está apresentado a seguir:

Anexo I – Relatório de Impacto no Tráfego

Anexo II – Documentação da Propriedade

Anexo III – Memorial Descritivo

Anexo IV – Requerimento de Aprovação do EIV

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

Anexo VI – Projeto Arquitetônico

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