

RELATÓRIO FINAL DO EMPREENDIMENTO

Processo Administrativo nº 068515/2022-78 - Empreendimento Novo Terminal STS11 da TEC – Terminal Export COFCO Ltda.

| RELATORIA DA COMAIV | RELATORES |
|---|---|
| DATA: 28/02/2023 Local: SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO | Glaucus Farinello – representante da SEDURB Ernesto Tabuchi – representante da SEGOV Fabiana de Cássia – representante da CET João Cirilo – representante da SEMAM Eliana Mattar – representante da SEPORT Daniel Onias – representante da SESEG Roberto Moyano – representante da SESERP |

I – INTRODUÇÃO

O presente documento trata da análise do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, do **Empreendimento Novo Terminal STS11 da TEC – Terminal Export COFCO Ltda.**, localizado à rua Xavier da Silveira, s/nº, Armazém 12, Paquetá, Santos-SP, margem direita do complexo portuário de Santos – Porto Rei Pelé e é destinado à operação portuária, ou seja, recepção, armazenagem e elevação de granéis sólidos vegetais, especialmente açúcar, grãos de soja, milho e farelo de soja, pelos tipos de navegação de longo curso e cabotagem, no sentido de embarque.

O Novo Terminal STS11 da TEC irá ocupar uma área total de 98.159 m², com 629 m de comprimento. Este local caracteriza-se como um *brownfield*, previamente ocupado, o que acarretará em demolições e reformas. Além disso, releva destacar que o Novo Terminal integra área portuária, onde também estão localizadas as instalações da Copersucar, Concais, Marimex, Bandeirantes e HBSA.

Acrescenta-se que a localização do Novo Terminal STS11 permite acessos pelas rodovias SP-021 (rodoanel Mário Covas – trechos sul e leste), SP-150 (rodovia Anchieta), SP-160 (rodovia dos Imigrantes). É oportuno indicar também a rodovia SP-55, denominada Padre Manoel da Nóbrega em seu trecho oeste e a rodovia Dr. Manoel Hypólito do Rego em seu trecho leste.

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Em relação ao modal ferroviário, os acessos envolvem os ramais da MRS Logística, ferrovia Centro-Atlântica S.A. e Rumo Logística. No âmbito da área portuária, as operações ficam a cargo da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

Acrescenta-se que, paralelamente à instalação do Novo Terminal, será implementado ainda, novo ramal ferroviário entre os armazéns 7 ao 11, cuja gestão ficará a cargo da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

A localização do empreendimento e seus principais acessos são apresentados na Figura 1 a seguir.

Figura 1 – Imagem extraída do EIV, localizando o empreendimento e seus principais acessos.



Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

II – IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Empreendedor:

| | | |
|--|---|-----------------------|
| Razão Social: TEC – Terminal Export COFCO Ltda. | | |
| Logradouro: Rua Xavier da Silveira, s/n, Armazém 12, Sala 01, Margem Direita | | |
| Bairro: Paquetá | Município: Santos | CEP: 11013-050 |
| Telefone: 11-3566-8600 | | |
| CNPJ: 46.531.0138/0002-72 | | |
| Endereço para Correspondência: Rua Xavier da Silveira, s/n, Armazém 12, Sala 01 | | |
| Bairro: Paquetá | Município: Santos | CEP: 11013-050 |
| Responsável Legal: Sergio Luiz Ferreira Junior | | |
| Responsável Técnico Ambiental: Camila de Carvalho Sousa | | |
| Telefone para contato: (66) 99616-6394 | Email: camilacarvalho@cofcointernational.com | |

Identificação da Empresa Responsável pelo Estudo de Impacto de Vizinhança:

| | | |
|--|--|-------------------------|
| Razão Social: Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais - CPEA | | |
| Logradouro: Rua Enguaguaçu, nº 99 | | |
| Bairro: Ponta da Praia | Município: Santos | CEP: 11035-071 |
| Telefone: (13) 3035-6002 | Fax: (13) 3035-6004 | |
| CNPJ: 04.144.182/0002-06 | Email: contato@cpeanet.com | |
| Endereço para Correspondência: Rua Enguaguaçu, nº 99 | | |
| Bairro: Ponta da Praia | Município: Santos | CEP: 11035 - 071 |
| Contato: Maurício Tecchio Romeu | | |
| Telefone para contato (11) 4082-3200 | Email: mauricio.romeu@cpeanet.com | |

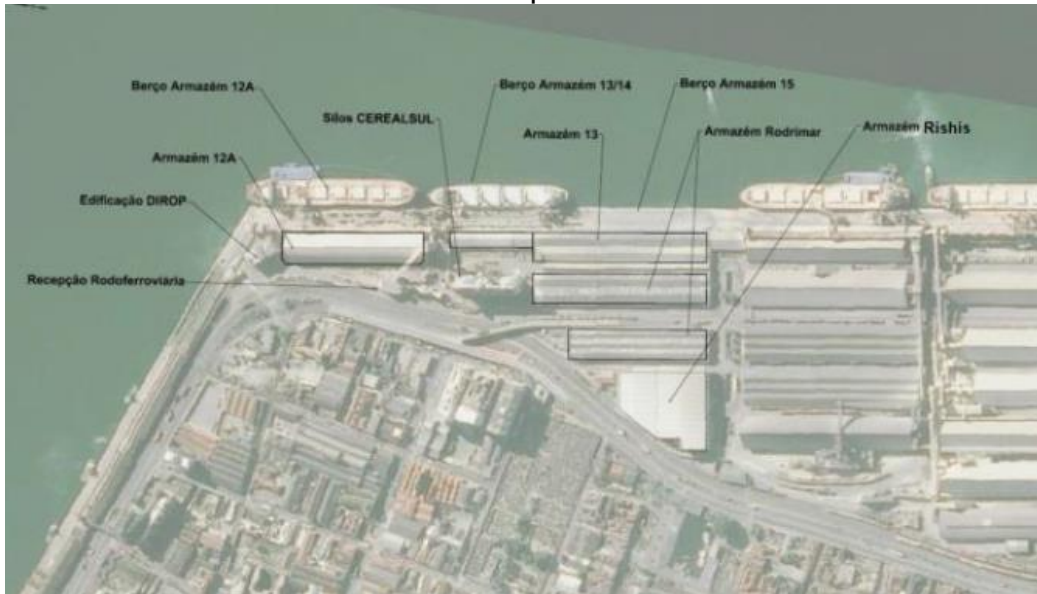
Identificação da Equipe Técnica Responsável pela elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança:

| Nome | Formação | Registro no Conselho de Classe |
|--|--------------------|--------------------------------|
| Maurício Tecchio Romeu | Engenheiro Químico | CREA-SP: 0682149514 |
| Felipe Martin Correa de Castro e Silva | Engenheiro Químico | CREA-SP: 5063305964 |
| Maria Aparecida Galhardo Louro | Geógrafo | CREA-SP: 5061712591 |

Conforme o EIV, a situação atual do Terminal STS11 é apresentada na Figura 2.

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA

Figura 2 – Imagem obtida do EIV, que demonstra a configuração atual do empreendimento.

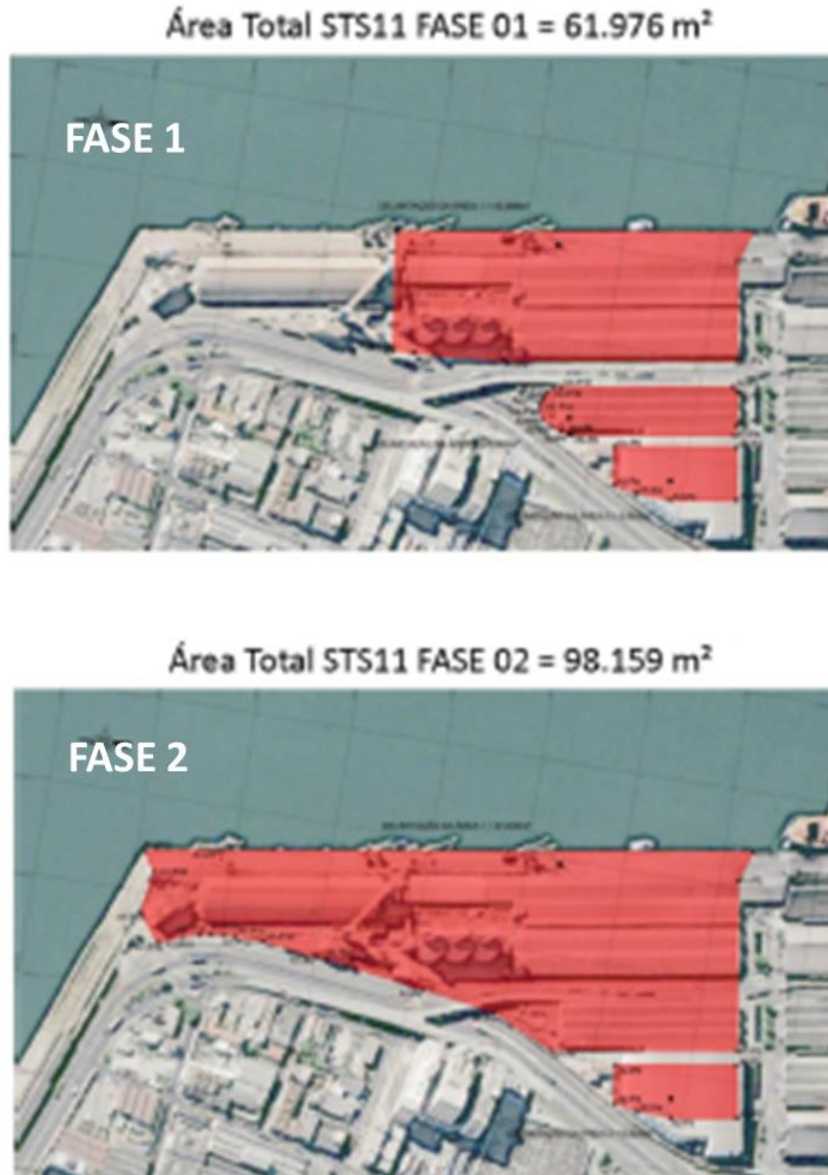


Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

Para o estabelecimento do Novo Terminal STS11 estão previstas duas fases. A primeira envolverá o arrendamento de 61.976 m², constituída por todos os ativos, exceto o Terminal 12A e faixa do cais, incluindo Terminal Marítimo da Cereal Sul, área da Rishis que será transferida (entrega prevista para junho de 2023), armazéns da Rodrimar e Bracell e berço dos armazéns 13, 14 e 15. A segunda fase, envolverá a incorporação do Terminal 12A, com a respectiva faixa de cais (ao final do arrendamento).

As estruturas existentes na área do arrendamento, à exceção do Armazém e do sistema de embarque do Terminal 12A e do antigo prédio administrativo da DIROP, por não serem adequados à operação do TEC, deverão ser removidos para a implantação do empreendimento.

Figura 3 – Imagens obtidas do EIV, que mostram as configurações previstas para o Terminal STS11 nas fases 1 e 2.



Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

Os dados apresentados pelo empreendedor demonstram ainda a necessidade de implantação de novo ramal ferroviário, composto por 4 (quatro) novas linhas para o acesso ao Terminal STS11. Esse novo ramal irá ser implantado na área atualmente ocupada pelos armazéns 7 ao 11, que deverão ser demolidos (Figura 4).

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA

Embora a implantação desse novo ramal venha ser custeada pelo empreendedor, este será parte integrante do sistema da concessionária Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

Figura 4 – Imagem obtida do EIV, que demonstra a área do novo ramal ferroviário.



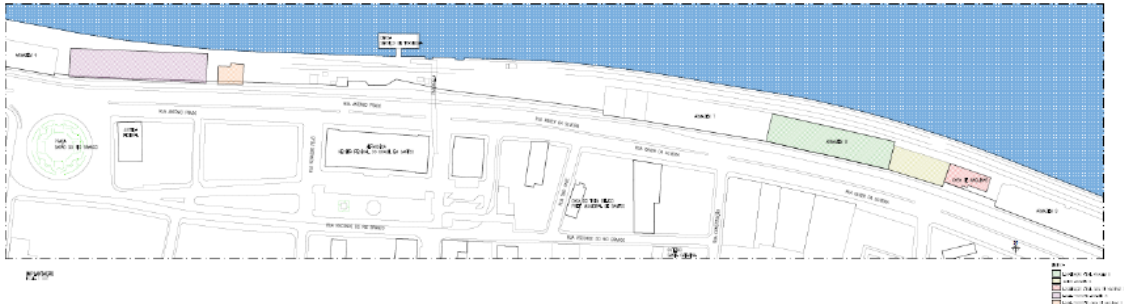
Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

Acrescenta-se que o Armazém 7¹ e a Casa de Máquinas 2 (Casa de Pedra II), por apresentarem sistema construtivo diferenciado e apresentarem nível de proteção por parte do Condepasa, deverão ser realocados pela técnica de anastilose, para a área próxima ao Armazém 4², conforme apresentado na Figura 5.

¹ Neste Relatório, foi estabelecido que os procedimentos previstos para o Armazém 8 serão realizados no Armazém 7, em função de tratativas entre a SPA, MPE SP e PMS, uma vez que os mesmos apresentam as mesmas técnicas construtivas e são tratados com o mesmo nível de proteção.

² Neste Relatório, foi estabelecido que a área para realocação do armazém 7, bem como a Casa de Pedra II, serão em área próxima ao próprio armazém 7, em função de tratativas entre a SPA, MPE SP e PMS.

Figura 5 – Imagem obtida do EIV, que demonstra a realocação do Armazém 7 e Casa de Máquinas 2 (Casa de Pedra II).



Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

Diante do exposto, o EIV prevê para o Terminal STS11, durante a fase 1, o recebimento de cargas por meio dos modais rodoviário e ferroviário (via linha existente no Terminal 12 A, até o final de 2024, quando esta linha deverá ser paralisada no início de 2025, com retorno das operações previsto para o segundo semestre de 2025).

Assim, as operações na fase 1 levam a uma capacidade de armazenagem da ordem de 407.000 toneladas e, conforme o EIV, envolvem:

Recepção rodoviária e ferroviária, com retirada de amostras na área de classificação;

Pesagem e descarregamento de carretas em uma das cinco novas moegas rodoviárias equipadas cada uma com balança na entrada e com um tombador de caminhões, com respectiva moega e transportador de correia inferior;

Pesagem e descarregamento de vagões através da moega ferroviária existente no T12A;

Pesagem das carretas descarregadas em uma das duas balanças rodoviárias na saída e da balança ferroviária de saída;

Transferência do produto para os novos silos de concreto de armazenagem ou novo armazém por meio de elevadores de canecas e transportadores de correia;

Recuperação do produto por meio de transportador de correia instalado em túnel sob o piso dos novos silos e do novo armazém;

Transferência do produto para o cais por meio de elevadores de canecas e transportadores de correia;

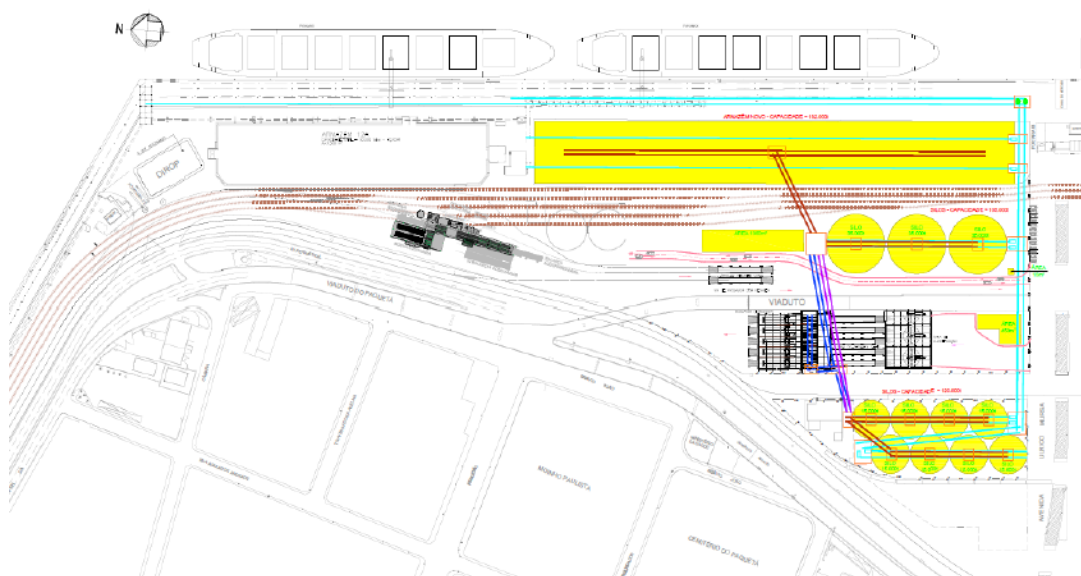
Pesagem do produto a ser embarcado na balança de fluxo por batelada, instalada na torre de transferência da entrada do cais;

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Transferência do produto para os carregadores de navios por meio de transportadores de correia instalados longitudinalmente ao cais;

Embarque do produto no navio por meio de um dos dois novos carregadores de navios.

Figura 6 – Imagem obtida do EIV, que demonstra o *layout* de operação do Terminal STS11 na fase 1.



Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

As operações na fase 2, levam a uma capacidade de armazenagem da ordem de 497.000 toneladas, sendo 407.000 t de novos ativos e 90.000 t de ativos existentes, conforme o EIV. O recebimento de cargas será realizado pelos modais rodoviário e ferroviário, conforme apresentado a seguir:

Modal rodoviário:

Recepção rodoviária e retirada de amostras na área de classificação;

Pesagem e descarregamento das carretas em uma das cinco novas moegas rodoviárias equipadas com balanças rodoviária na entrada e com um tombador de caminhões, com respectiva canoura e transportador de correia inferior;

Pesagem das carretas descarregadas em uma das duas balanças rodoviárias na saída.

Modal ferroviário:

Recepção ferroviária, desmembramento da composição (quarenta vagões) e encaminhamento para uma das quatro moegas ferroviária;

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Pesagem dos vagões carregados na entrada da moega, descarga de quatro vagões simultaneamente, pesagem dos vagões na balança de saída da moega;

Transferência do produto para os novos silos de concreto de armazenagem, novo armazém ou armazém 12A existente por meio de elevadores de canecas e transportadores de correia;

Recuperação do produto por meio de transportador de correia instalado em túnel sob o piso dos novos silos, do novo armazém e do armazém 12A existente;

Transferência do produto para o cais meio de elevadores de canecas e transportadores de correia;

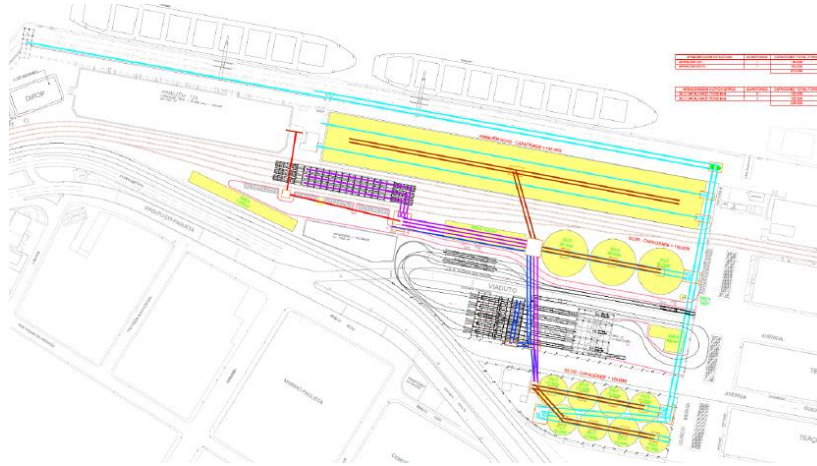
Pesagem do produto a ser embarcado na balança de fluxo por existente, instalada na torre comum (recepção/expedição) do armazém 12A, ou na nova torre de transferência da entrada do cais 13/14/15 para os novos silos e novo armazém;

Transferência do produto para os carregadores de navios por meio de transportadores de correia instalados longitudinalmente ao cais;

Embarque do produto no navio por meio de um dos dois novos carregadores de navios, ou do carregador de navios existente no cais do armazém 12A.

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

Figura 7 – Imagem obtida do EIV, que demonstra o *layout* de operação do Terminal STS11 na fase 2.



Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

O EIV aponta ainda que serão implantados diversos equipamentos de suporte operacionais, bem como sistemas de controle ambiental, conforme apresentado a seguir:

- Balança Rodoviária;
- Plataforma para Descarga de Granéis;
- Transportador de Correia;
- Elevador de Canecas;
- Balança Ferroviária;
- Balança Integradora;
- Balança de Fluxo por Batelada;
- Carregador de Navio;
- Sistemas de controle de emissões atmosféricas.

III – DAS ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS E LOCACIONAIS

Neste caso, conforme apresentado no próprio EIV, tendo em vista tratar-se de empreendimento cuja implantação e operação está prevista em contrato de concessão, na área do antigo STS11 (*brownfield*), junto ao Complexo Portuário de Santos, sob jurisdição da Santos Port Authority (SPA), não são passíveis de discussão as alternativas locacionais do empreendimento.

No que tange às alternativas tecnológicas, cabe aqui observar que as instalações e operações previstas devem seguir as premissas acordadas no Plano Básico de Implantação, constante do Contrato de Arrendamento (Edital do Leilão Nº

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

01/2022-ANTAQ), salientando ainda, conforme o EIV, que foram adotadas tecnologias modernas e consolidadas na operação de terminais de granéis sólidos de origem vegetal.

III – DA ÁREA DE INFLUÊNCIA

Quanto à questão da área de influência, foi adotado no EIV o limite mínimo previsto na Lei Complementar nº 793/2013, que disciplina a elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, para empreendimentos inseridos na porção insular do município de Santos.

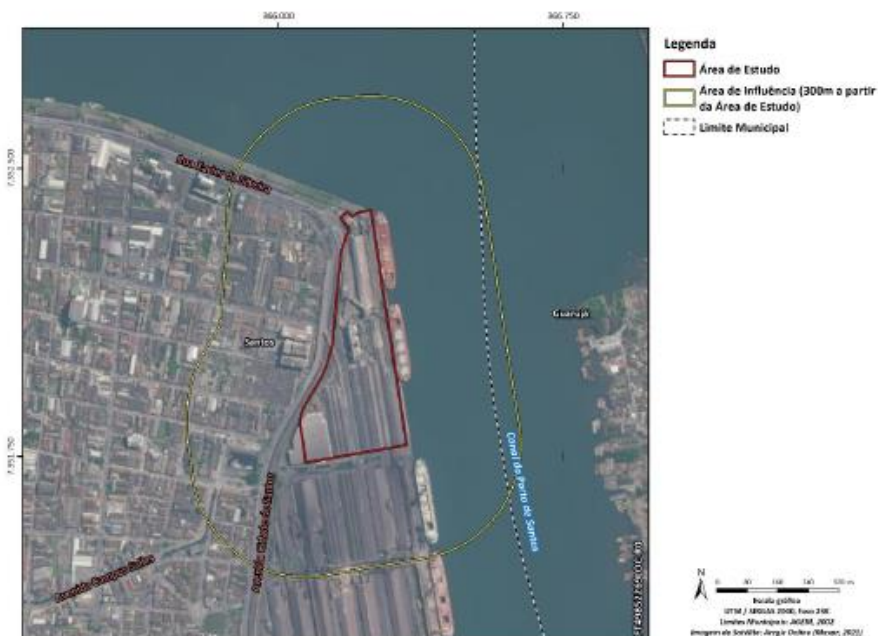
Art. 12. Para a elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV deverá ser considerada a área de influência, delimitada por distância perpendicular mínima medida a partir das divisas do terreno ou gleba onde será implantado o empreendimento ou a atividade, da seguinte forma:

I – na área insular, de 300m (trezentos metros);

A área prevista na configuração final do Novo Terminal STS11 está localizada no espaço do denominado Porto Organizado do Complexo Portuário de Santos, na região do Paquetá e abrange espaços atualmente ocupados pelas empresas Cereal Sul, Bracell, Rodrimar e Rishis, além de contemplar a incorporação futura do Armazém 12A. Seu entorno imediato, dentro dos 300 metros contempla ainda as instalações vizinhas da Elevações Portuárias S/A de granéis sólidos, além de parte dos bairros Paquetá e Vila Nova e de outras instalações do complexo portuário. A Figura 8 apresenta a área de influência definida para este EIV.

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Figura 8 – Imagem obtida do EIV, com a configuração da Área de Influência do Terminal STS11.



Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

Tendo em vista a Figura 8, constata-se que o Terminal STS11 estará inserido em área tradicionalmente ocupada por atividades portuárias. Por sua vez, impactos relacionados à linha d'água junto ao canal do estuário de Santos, envolvem aspectos associados a elementos afeitos ao licenciamento ambiental.

IV – DA ANÁLISE DOS IMPACTOS DE VIZINHANÇA

Para permitir a compreensão integrada do empreendimento no âmbito interno da Comaiv, esta estabeleceu a análise dos impactos de vizinhança do empreendimento apresentados no EIV à luz do artigo 17 da Lei Complementar 793/2014 e alterações posteriores no processo administrativo 068515/2022-78, conforme apresentado a seguir.

I - Adensamento populacional, por meio de indicação da previsão de aumento ou redução da população de moradores e/ou de usuários a ser gerado pelo empreendimento ou pela atividade.

II – Equipamentos urbanos e comunitários, por meio de indicação da demanda a ser gerada nos serviços de educação, saúde, segurança e equipamentos comunitários de esporte, cultura e de lazer.

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

III – Uso e ocupação do solo, por meio de projeto arquitetônico contendo a descrição do projeto, a implantação do empreendimento ou da atividade, a área do terreno, a planta de situação, a volumetria e o número de edificações, o número de unidades, as tipologias das edificações e das unidades, a identificação da área total construída, da taxa de ocupação utilizada, do coeficiente de aproveitamento utilizado, dos recuos e da taxa de permeabilidade do solo utilizados e demais informações que se fizerem necessárias quanto à edificação e aos acessos, as vagas de estacionamento utilizadas, os impactos esperados na área de influência e nas áreas de interesse histórico, cultural, paisagístico ou ambiental, bem como o atendimento à legislação de parcelamento do solo.

IV – Valorização ou desvalorização imobiliária, por meio de elaboração de estudo baseado na planta genérica de valores, comparando o valor atual e o previsto após a implantação do empreendimento ou da atividade.

V – Sistemas de circulação e transporte, por meio de estudo de ampliação e adequação da estrutura viária existente e de estudos de acessibilidade e fluidez do trânsito.

VI – Áreas de interesse histórico, cultural, paisagístico e ambiental, em atendimento à legislação municipal, estadual e federal pertinentes.

VII – Serviços públicos, por meio de propostas de melhorias e ampliação dos serviços e/ou das redes de abastecimento.

VIII – Produção de resíduos, poluição sonora, atmosférica, das águas, do solo e conforto ambiental, em atendimento à legislação municipal, estadual e federal pertinentes, garantindo o destino final dos materiais produzidos e a proteção dos recursos naturais e das condições de qualidade ambiental vigentes.

IX – Impacto socioeconômico, por meio da descrição e demonstração dos empregos diretos e indiretos a serem gerados com a implantação do empreendimento ou atividade.

X – Acessibilidade e mobilidade de pessoas com deficiência, em atendimento à legislação federal pertinente.

No que se refere aos impactos de vizinhança, o EIV apresenta análise específica sobre a questão da segurança, tendo em vista que a Área de Influência do empreendimento abarca parcialmente os bairros do Paquetá e Vila Nova.

I - Adensamento populacional

No que se refere à fase de implantação (fases 1 e 2) e operação do empreendimento, o adensamento populacional é praticamente insignificante, haja vista que o Novo Terminal STS11 é caracterizado por ser um *brownfield*, já ocupado por atividades portuárias e não há previsão de aumento de população fixa (utilização preferencial de mão de obra local), nem mesmo de população flutuante no entorno imediato.

Sendo assim, esta Relatoria considera que não haverá impactos relevantes ao adensamento populacional decorrentes do próprio empreendimento.

II – Equipamentos urbanos e comunitários

Em relação aos equipamentos urbanos e comunitários, o EIV apresenta uma lista deles, ressaltando que todos se encontram na Área de Influência do empreendimento (Figura 9).

Figura 9 – Imagem obtida do EIV, que indica a presença de equipamentos urbanos e comunitários na Área de Influência do Terminal STS11.

| Nome | Tipo |
|--|---------------------------|
| Guarda Portuária | Equipamento de Segurança |
| Unidade de Cuidado – Porto de Santos | Equipamento de Saúde |
| Guarda Civil Municipal | Equipamento de Segurança |
| 3ª Cia do 6º BPM/I | Equipamento de Segurança |
| UME Professora Maria Helena Roxo | Equipamento de Educação |
| Praça Nagasaki | Equipamento de Lazer |
| Cemitério Paquetá | Equipamento Institucional |
| Policlínica Vila Nova | Equipamento de Saúde |
| Mercado Municipal de Santos | Equipamento Institucional |
| Restaurante Bom Prato – Santos I | Equipamento Institucional |
| Igreja Evangélica Casa de Oração de Deus | Instituição Religiosa |
| Departamento de Polícia Federal | Equipamento de Segurança |

Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

Na medida que praticamente o adensamento populacional é insignificante e que o empreendimento irá ocupar área portuária onde atividades dessa natureza (movimentação e armazenagem de granéis sólidos) já eram praticadas, conclui-se

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

que não são esperadas pressões sobre os equipamentos urbanos e comunitários do entorno em decorrência das atividades previstas para o STS11.

Sendo assim, esta Relatoria considera que os impactos de vizinhança na atual rede de equipamentos de segurança, educação, lazer e saúde da cidade não são relevantes.

III – Uso e ocupação do solo

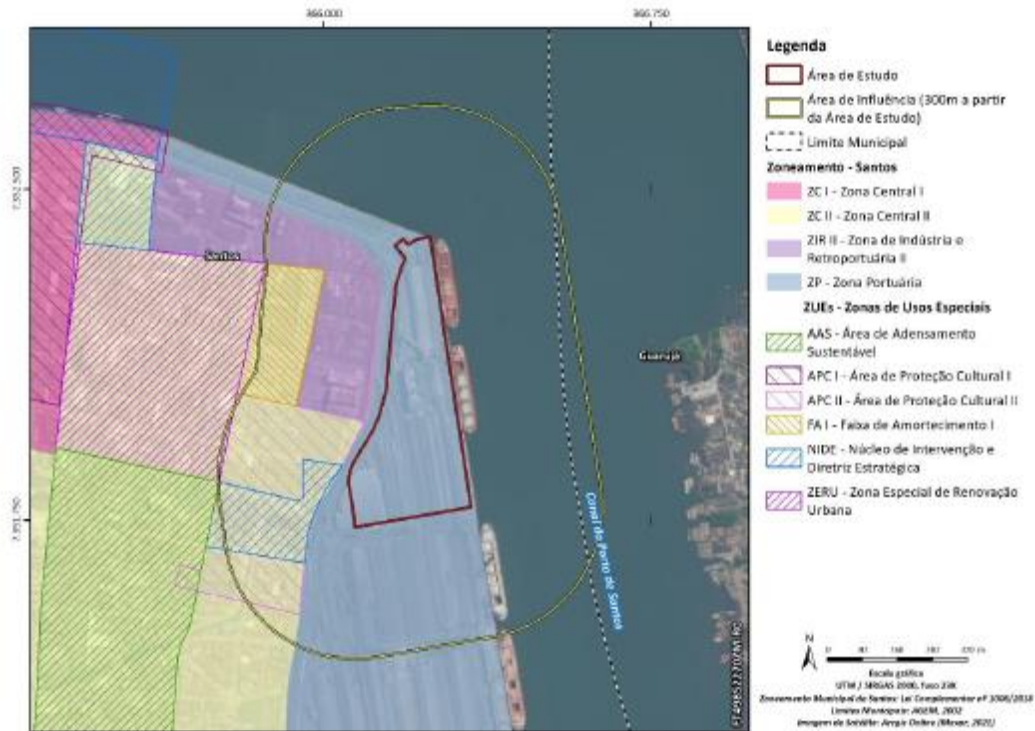
Inicialmente, é importante destacar que, o EIV foi apresentado em 9 de novembro de 2022. Assim, o seu conteúdo foi pautado na Lei Complementar 1.005, de 16 de julho de 2018, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Santos e na Lei Complementar 1.006, de 16 de junho de 2018, que disciplina o ordenamento do uso e da ocupação do solo na área insular do município de Santos.

Porém, na mesma data de entrega do EIV, foi publicada no Diário Oficial do Município, a Lei Complementar 1.181, de 8 de novembro de 2022, que institui o novo Plano de Desenvolvimento e Expansão Urbana de Santos e, em 31 de dezembro do mesmo ano, foi publicada a Lei Complementar 1.187, que estabelece novo disciplinamento para o ordenamento do uso e ocupação do solo da área insular do município.

Diante do exposto, deve-se destacar que o EIV não apresenta qualquer desconformidade em relação aos dispositivos da Lei Complementar 1.181/2022. Por sua vez, tendo em vista a data de apresentação do EIV, este deverá ser analisado à luz da Lei Complementar 1.006/2018, vigente à época de sua elaboração. Porém, releva destacar que a área do Terminal STS11, não sofreu alterações no que se refere ao zoneamento pela Lei Complementar 1.187/2022.

Assim, a área do Terminal e do ramal ferroviário, ora em análise, encontram-se inseridas na Zona Portuária – ZP, conforme apresentado na Figura 10.

Figura 10 – Imagem obtida do EIV, com a localização do empreendimento na Zona Portuária (ZI), de acordo com a Lei Complementar 1.006/2018.



Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

Assim, do ponto de vista da legislação urbanística municipal, a Zona Portuária – ZP, constitui a:

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.

Por sua vez, tendo em vista a Figura 10, destaca-se que integram a Área de Influência do empreendimento, áreas classificadas como Zona Industrial e Retroportuária II – ZIR II e Zona Central II – ZC II, que fazem parte dos bairros do Paquetá e da Vila Nova.

Assim, conforme a Lei Complementar 1.006/2018,

Art. 11 – XIII - Zona Industrial e Retroportuária II - ZIR II: área localizada junto às regiões Central e Leste da ilha, com potencial de suporte às atividades portuárias, com serviços industriais e de logística, caracterizada pela intensa

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

circulação de veículos pesados, onde se pretende minimizar os conflitos existentes com a malha urbana adjacente.

IV – Zona Central II – ZCII: área caracterizada por ocupação de baixa densidade e comércio especializado em determinadas vias, onde se pretende incentivar a renovação urbana e o uso residencial.

Acrescenta-se que a Figura 10 também destaca a presença de Zonas Especiais na Área de Influência do empreendimento e entorno, conforme Seção II, artigo 12 da Lei Complementar 1.006/2018, ou seja, Área de Adensamento Sustentável – AAS, Área de Proteção Cultural 1, Área de Proteção Cultural 2, Faixa de Amortecimento I – FA I, Núcleo de Intervenção Estratégica – NIDE e Zona Especial de Renovação Urbana - ZERU.

Art. 12

...

II - Áreas de Proteção Cultural - APC: áreas de interesse cultural, contendo os Corredores de Proteção Cultural - CPC com acervo de bens imóveis que se pretende proteger, ampliando os incentivos à recuperação e preservação do conjunto existente, por meio de instrumentos como a Transferência do Direito de Construir - TDC, obedecendo a seguinte classificação:

a) APC 1: corresponde às áreas de interesse cultural na Zona Central I, incluindo à área compreendida entre os Armazéns 1 (um) e 8 (oito);

b) APC 2: corresponde às áreas de interesse cultural na Zona Central II.

III - Núcleos de Intervenção e Diretrizes Estratégicas - NIDES: porções do território com destinação específica, incentivos fiscais e normas próprias de uso e ocupação do solo capazes de criar condições para o desenvolvimento social, econômico e ambiental de forma estratégica, priorizando a mobilidade urbana, o lazer, a cultura, o esporte e o turismo, obedecendo a seguinte classificação:

...

b) NIDE 2 - PAQUETÁ - DISTRITO CRIATIVO: porção do território litorânea à área portuária, onde se pretende a requalificação e renovação urbana com usos compatíveis com o desenvolvimento da economia criativa, turismo, lazer e cultura, associada à preservação do patrimônio e ampliação da oferta de estacionamento;

c) NIDE 3 - MERCADO - DISTRITO CRIATIVO: porção do território que compreende áreas públicas na região da bacia do mercado, incluindo as edificações existentes, onde se pretende potencializar atividades turísticas e

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

o estabelecimento de polo para o desenvolvimento da economia criativa em toda a região central da cidade;

...

V - Zonas Especiais de Renovação Urbana - ZERU: porções do território, públicas ou privadas, sem destinação específica, com incentivos fiscais e normas próprias de parcelamento, uso e ocupação do solo capazes de criar condições para o desenvolvimento social, econômico e ambiental de forma estratégica, onde se pretende a requalificação do espaço urbano incorporando o desenho urbano ao processo de planejamento, obedecendo a seguinte classificação:

...

b) ZERU 2 - PAQUETÁ: porção do território lindeira às áreas de proteção cultural, onde se pretende a requalificação e renovação urbana com adensamento sustentável, diversificação do uso residencial e incentivo ao uso misto;

V - Faixas de Amortecimento - FA: áreas do território onde se pretende minimizar os impactos causados por atividades portuárias e retroportuárias, de forma a permitir atividades compatíveis com as zonas residenciais, obedecendo a seguinte classificação:

a) FA I: porção do território da Faixa de Amortecimento com a predominância do uso não residencial;

b) FA II: porção do território da Faixa de Amortecimento com a predominância do uso residencial;

VI - Áreas de Adensamento Sustentável - AAS: áreas ao longo dos sistemas de transporte coletivo de média capacidade de carregamento existentes e previstos na Macroárea Insular, obedecendo a seguinte classificação:

a) AAS 1 - NORTE: porção do território onde se pretende incrementar a densidade construtiva, demográfica, habitacional, com incentivos às Habitações de Interesse Social (HIS) e de Habitação de Mercado Popular (HMP) para a população de baixa e média rendas, além de promover atividades urbanas articuladas com oferta de serviços, equipamentos e infraestrutura urbana, visando aumentar as oportunidades de trabalho, emprego e geração de renda;

Destaca-se ainda que, as atividades desenvolvidas no empreendimento estão relacionadas à categoria CSP3, encontram-se em conformidade com a Tabela 12 do Anexo IX - Categorias de Usos da Lei Complementar nº 1.006/2018, Uso e Ocupação do Solo (LUOS).

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

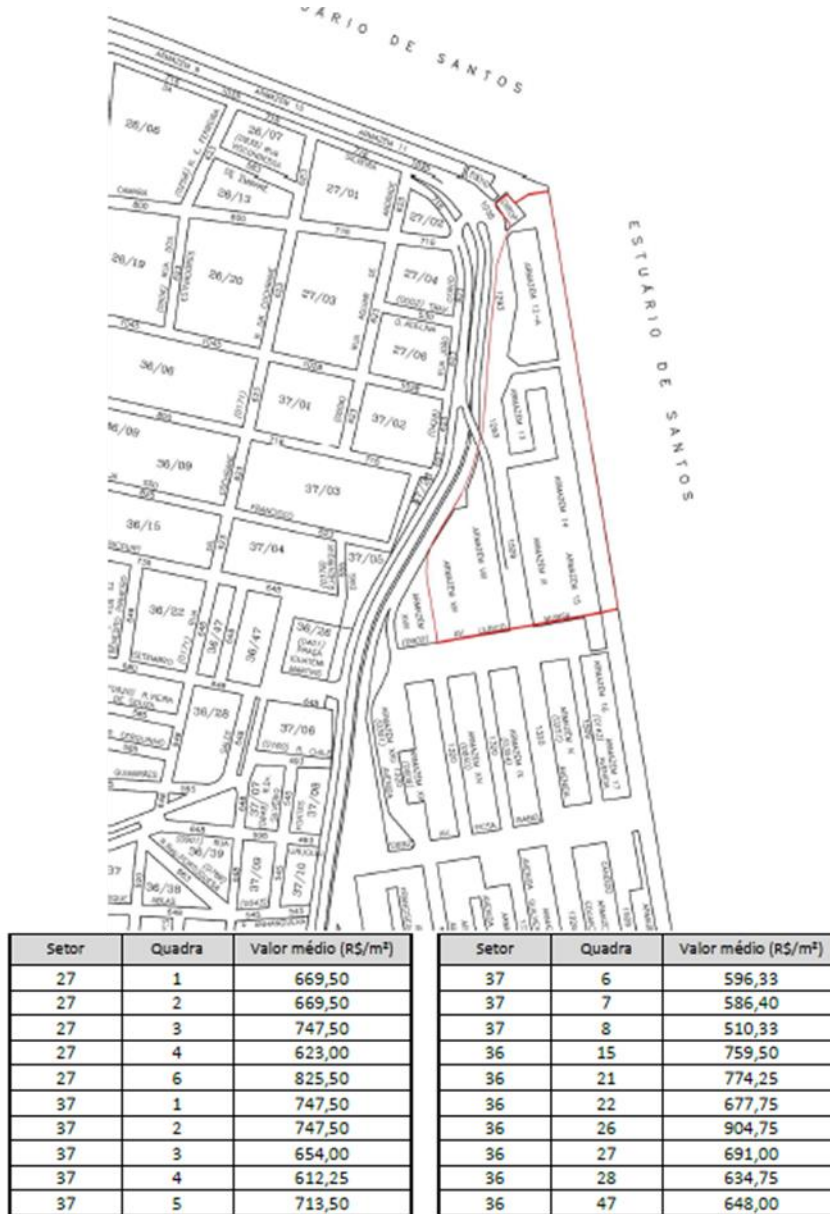
Sendo assim, esta Relatoria considera que o empreendimento respeita a legislação vigente quanto ao uso e ocupação do solo e atende as premissas do Plano Diretor da cidade para a área insular. Porém, tendo em vista que a Área de Influência e entorno abarcam porções do território em APC 1 e 2 e NIDEs, as quais sofreram processos de esvaziamento histórico por conta da expansão do cais do Porto Rei Pelé, estas devem ser áreas prioritárias para a implantação de medidas compensatórias.

IV – Valorização e desvalorização imobiliária

No EIV, há a apresentação de imagem de tabela relativa ao valor do metro quadrado de setores do entorno imediato do Novo Terminal STS11, conforme apresentado na Figura 11. É oportuno destacar que, são áreas cujos valores são relativamente baixos, quando comparados com os de outros setores da área insular de Santos.

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

Figura 11 – Imagem obtida do EIV, com a planta e a tabela do valor do metro quadrado de setores do entorno imediato do Novo Terminal STS11.



Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

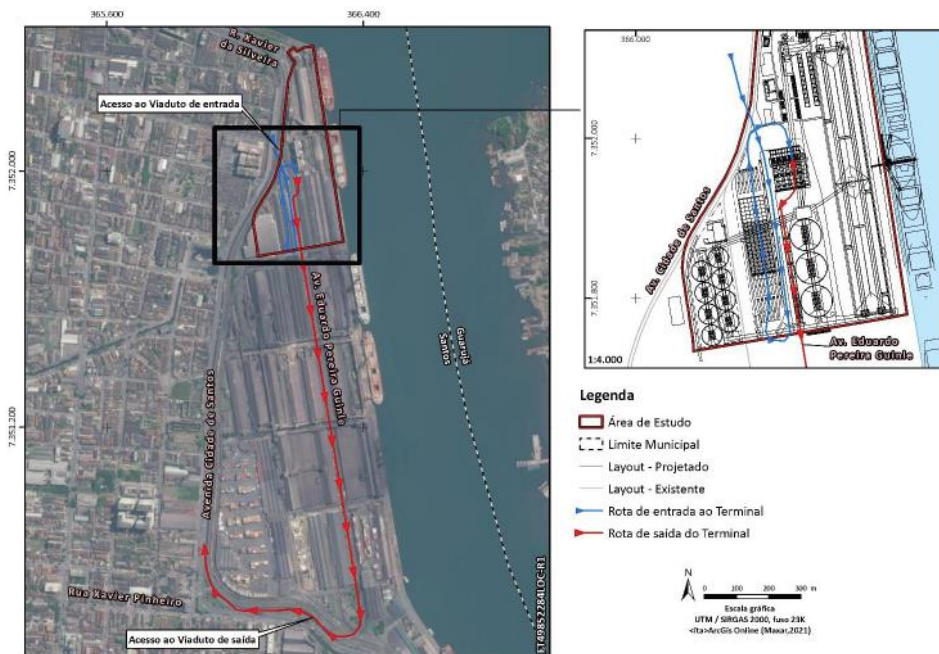
Sendo assim, esta Relatoria considera que o empreendimento, ao atender as diretrizes do Plano Diretor da cidade e da legislação de uso da ocupação do solo para a área insular, especialmente no que se refere ao desenvolvimento de atividades similares às que eram praticas anteriormente na área, não será vetor indutor de valorização ou desvalorização imobiliária na região.

V – Sistemas de circulação e transporte

O RIT apresentado foi elaborado por meio da utilização de ferramentas que permitem a projeção de cenários futuros.

O sistema viário apresentado na Figura 12, obtido a partir do RIT, revela que o empreendimento está localizado com acessos em vias arteriais, constituindo polo atrativo de trânsito e transporte. Embora a área já apresentasse atividades portuárias, depreende-se que haverá um aumento do fluxo de veículos nessas vias tanto na fase de implantação como na fase de operação do empreendimento, principalmente antes da operação do novo ramal ferroviário.

O acesso à área do STS11 é feito por meio do viaduto Outeirinhos, implantado como saída à esquerda da rua Xavier da Silveira, em seu trecho final (ao sul), já próximo ao início da avenida Eng. Civil Sérgio da Costa Matte (Perimetral). A rua Xavier da Silveira, em conjunto com a avenida Eng. Civil Sérgio da Costa Matte e, mais a frente, a avenida Mário Covas formam um corredor que percorre de norte a sul todo o canal do estuário de Santos. A partir do viaduto da rua Xavier da Silveira, tem-se o acesso à avenida Eduardo Pereira Guinle e, ao final desta, tem-se o acesso ao viaduto da praça da Santa, utilizado como saída, sentido avenida Cidade de Santos. Figura 12 – Imagem obtida do EIV, com o empreendimento e seus acessos.



Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

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

Porém, conforme o EIV, o projeto de implantação do novo Terminal foi elaborado buscando otimizar ao máximo os procedimentos de carga e descarga dentro da área arrendada. A implantação das novas estruturas, contam com 05 (cinco) balanças rodoviárias de entrada alinhadas paralelamente e outras 02 (duas) balanças de saída que, em conjunto com os novos amostradores pneumáticos e tombadores, a otimizarão as operações de descarga, contribuindo de forma significativa na fluidez da movimentação de veículos e no tempo de permanência dos mesmos no local. Com isso, apesar do aumento no fluxo de caminhões previsto, devido ao aumento da capacidade operacional do novo Terminal portuário, o RIT em sua conclusão final pressupõe uma melhora no tráfego da região.

Além da otimização do tempo total do fluxo operacional, o novo *layout*, projetado para a área STS11, prevê a implantação de áreas destinadas à espera de caminhões que se encontrem dentro do Terminal. Tais áreas são denominadas no RIT de áreas pulmão, estão localizadas na área anterior ao desenlonamento (12 vagas), na área pós-pesagem de entrada (06 vagas) e na área anterior à pesagem de saída (06 vagas), além de 06 (seis) vagas destinadas a caminhões não classificados para o procedimento.

O RIT do EIV considera ainda que o trecho crítico sob o ponto de vista de concentração de fluxos de tráfego é a pista norte da avenida Eng. Civil Sérgio da Costa Matte, após o incremento de tráfego recebido pelo viaduto de saída da área dos terminais.

Entretanto, ao extrapolar a análise da relação oferta/demanda do sistema viário em estudo, foi avaliada no RIT a capacidade de absorção da demanda pelos viadutos de acesso e saída do terminal portuário e para a avenida Eng. Civil Sérgio da Costa Matte, no qual os resultados finais levam a crer que o sistema viário existente comportará a demanda resultante da operação da área arrendada STS11 e que o Terminal adotará diversas medidas de projeto e operacionais que, de acordo com o RIT, disciplinarão o fluxo de veículos nas áreas no entorno do Terminal, o que reduzirá o tempo que os caminhões permanecerão no Terminal, minimizando a possibilidade de acúmulo dos mesmos na região, evitando qualquer tipo de problema no tráfego em função da parada dos caminhões nas vias públicas.

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

Finalmente, o empreendedor afirma no Estudo que é necessário considerar, como medida mitigadora de impacto no tráfego, a necessidade de programação, acompanhamento e monitoramento da movimentação de veículos durante as obras de implantação do novo *layout* do Terminal. Isto se dá, principalmente, em função da necessidade de demolição e retirada das estruturas existentes no local, que podem gerar impactos temporários na fluidez do tráfego no entorno do empreendimento. Desta forma, sugere que seja executado o Subprograma de Controle das Interferências com Tráfego e com a Segurança dos Usuários a ser implantado durante a fase de obras do empreendimento.

Por sua vez, os serviços de operação do Terminal contarão com a atuação de colaboradores, em sua maioria, residentes locais. Assim, o EIV detalha o sistema de transporte coletivo presente na região, considerando que são amplas as opções de linhas e horários de transporte coletivo com origem/destino à área do empreendimento. Deve-se levar em conta inclusive a futura integração do VLT (fase 2) com as linhas de transporte coletivo que atendam a região do Terminal.

Sendo assim, esta Relatoria considera que as medidas mitigadoras apresentadas pelo próprio empreendedor no âmbito do EIV sejam suficientes para a minimização deste impacto de vizinhança.

VI - Áreas de interesse histórico, cultural, paisagístico e ambiental

Conforme o EIV, o empreendimento em sua fase de implantação envolverá demolições e construções não só na área do próprio Terminal como também na área do novo ramal ferroviário.

Assim, em relação ao interesse histórico e cultural, foram identificados dois bens tombados na Área de Influência do empreendimento: Cemitério do Paquetá, tombado pelo Condepasa e conjunto de obras de Saturnino de Brito, tombado pelo Condephaat. Deve-se destacar que a SPA já é responsável pela gestão e manutenção da Estação Elevatória do Complexo de Saturnino de Brito e da Subestação do Armazém 12.

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

Por sua vez, em relação à implantação de novo ramal ferroviário entre o Armazém 7 e a Dirop³ (Edifício José Armando Pereira), destaca-se a presença do Armazém 7 e da Casa de Máquinas 2 (Casa de Pedra II), ambos protegidos na esfera municipal pelo nível de NP2 (Decreto 5.436/2009). Em relação a esses equipamentos, eles deverão ser realocados por meio de anastilose, conforme prevê o próprio contrato de arrendamento da SPA com o Terminal.

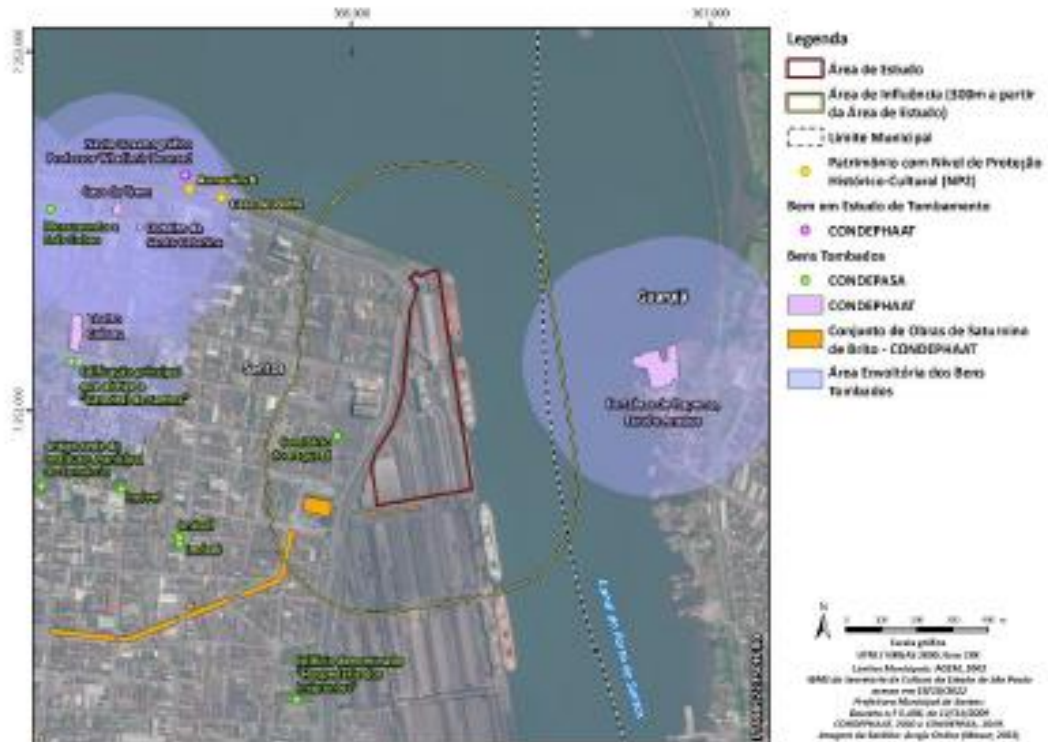
Releva destacar que a realocação do Armazém 7 e da Casa de Máquinas 2 (Casa de Pedra II), já foi objeto de consulta prévia junto ao Condepasa e Condephaat e receberam relatório favorável. Assim, torna-se necessária ainda aprovação definitiva nesses dois órgãos de defesa do patrimônio, que deverá ser providenciada pelo empreendedor.

Porém, as demolições dos armazéns 8, 9, 10 e 11, bem como as realocações já citadas, previstas no EIV para a implantação do novo ramal ferroviário, deverão ser compensadas, uma vez que será descaracterizada a paisagem urbano-portuária que perdurou no cais do porto Rei Pelé por muitos anos. Acrescenta-se que o ramal ferroviário manterá ainda o afastamento da zona urbana da linha d'água. Assim, para que seja estabelecido o interesse público, é importante que em medida compensatória seja realizada a implantação de um parque no cais do Paquetá, especialmente nas proximidades do prédio da Alfândega (entre os armazéns 4 e 7), local onde transitam milhares de pessoas diariamente que fazem a transposição do canal do porto para o Guarujá (Vicente de Carvalho), para a área continental de Santos, para a Ilha Diana e para outras empresas localizadas na margem esquerda do porto.

Acrescenta-se ainda, como medida compensatória para a instalação do novo ramal ferroviário, a recuperação e revitalização do Armazém 4.

³ Palacete em estilo eclético de proporções monumentais para época de sua construção, destinado a escritórios e funções administrativas, sendo a sede da Diretoria de Operações do Porto -DIROP na época. Este edifício faz parte do Conjunto Histórico do Porto de Santos, e está localizado à praça Cândido Gafreé.

Figura 13 – Imagem obtida do EIV, com bens tombados ou protegidos no entorno do Novo Terminal STS11.



Fonte: EIV COFCO INL, 2022.

Sendo assim, esta Relatoria considera que o empreendimento afeta áreas de interesse histórico, cultural, paisagístico e ambiental e deve ser objeto de medidas compensatórias, além das previstas no contrato de arrendamento com a SPA (realocação do Armazém 7 e da Casa de Máquinas 2 - Casa de Pedra II, além da restauração da DIROP). Assim, fica estabelecida neste EIV como medidas compensatórias, a recuperação e revitalização do Armazém 4 e o estabelecimento de parque público na área entre os atuais armazéns 4 e 7.

VII - Serviços públicos

Em relação ao suprimento de energia elétrica, o EIV prevê a construção de uma subestação primária de alta tensão, externa, do tipo convencional isolada a ar, na configuração *TAP DUPLO*, com transferência automática de circuitos, com disjuntores na entrada da Linha de Transmissão com 2 circuitos, com tensão 88/138 kV, que estará conectada ao sistema Elétrico interligado da Região Sudeste. Assim, esta

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

subestação será compartilhada pela SPA e/ou outros consumidores de energia elétrica do Porto Rei Pelé, atendendo inclusive a área de arrendamento do Terminal STS11.

Assim, foi atestada a viabilidade de abastecimento de energia elétrica para o empreendimento por parte da SPA.

Quanto ao abastecimento de água, o Consórcio Cembra Gerconsult, a serviço da SPA, é responsável pela operação, manutenção e conservação dos sistemas para tratamento e disponibilização de água potável. Neste contexto, também foi atestada a viabilidade do empreendimento em relação ao abastecimento de água para o Novo Terminal.

Por sua vez, em relação ao sistema de esgotamento de efluentes, o EIV prevê a instalação de caixas separadoras de areia, água e óleo (Caixas SAO) para efluentes oleosos, decorrentes da lavagem e manutenção de máquinas e equipamentos. Para o esgotamento sanitário das áreas administrativas e operacionais do Terminal, o EIV prevê a construção de sistema de coleta e destinação dos efluentes para a rede coletora da SPA. Segundo o próprio EIV, o sistema de esgotamento de efluentes será implantado conforme diretrizes estabelecidas pela Autoridade Portuária (SPA).

No que se refere ao sistema de drenagem pluvial, este atenderá todas as áreas operacionais do STS11, direcionando as águas para bueiros, munidos de grade de retenção de eventuais sólidos acumulados nos pisos das áreas operacionais. Releva destacar que, a drenagem urbana do bairro, direciona o fluxo de águas pluviais para a área do porto e é formado por antigas galerias pluviais que transpõem a área dos terminais até encontrarem as águas estuarinas.

Quanto à iluminação pública, a avenida Perimetral, as vias públicas entre os armazéns e as vias da Área de Influência do empreendimento já possuem iluminação cuja manutenção está a cargo da SPA e da Prefeitura de Santos. Assim, o EIV prevê implantação de iluminação na área do STS11 para atender as operações do empreendimento, iluminação esta que deverá contribuir para a iluminação do entorno imediato.

Sendo assim, esta Relatoria reconhece a disposição expressa do empreendedor em atender todas as exigências das concessionárias de serviços públicos específicas para a área portuária e as estabelecidas pela Prefeitura de

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

Santos, tendo em vista o aumento da demanda por energia elétrica, abastecimento de água e geração de efluentes. Assim, esses impactos de vizinhança estarão sendo devidamente mitigados.

VIII - Produção de resíduos, poluição sonora, atmosférica, das águas, do solo e conforto ambiental.

1. Resíduos sólidos

Na fase de implantação

Recomenda-se que os resíduos dos caminhões betoneira que adentrarão na área do Terminal na fase de implantação, não sejam descartados na obra, bem como não deverá ser feita a sua limpeza no local. Todo o resíduo do concreto deverá voltar para a concreteira, que será responsável pelo adequado descarte ou reuso, prática cada vez mais comum entre as empresas. Dessa forma, não haverá descarte do material no sistema de drenagem, evitando o risco de colapso da rede por entupimento.

Em função do grande volume de estruturas a serem demolidas, a geração de resíduos, tanto de material particulado, que pode ser disperso na atmosfera, quanto na dispersão de sedimentos nas vias e no entorno do empreendimento, impactarão negativamente na qualidade do ar e no sistema público de drenagem pluvial. Indica-se também, que o empreendedor efetue o cadastramento junto ao sistema SIGOR – Sistema Estadual de Gerenciamento On-line de Resíduos Sólidos, do Governo do Estado, como também a aprovação do plano de gerenciamento de resíduos da construção civil junto a SEMAM.

Na fase de operação

De acordo com o EIV, o projeto do novo Terminal considera a implantação de uma Central de Resíduos, devidamente dimensionada para o acondicionamento e a segregação adequada de todos os resíduos gerados na operação portuária, até que se faça a destinação final, conforme diretrizes estabelecidas pelos órgãos ambientais competentes.

Apresentar programa específico de mitigação resíduos de granéis vegetais, eventualmente derramados no piso durante as diversas operações do Terminal, que sejam devidamente recolhidos e reaproveitados (quando possível) e destinados adequadamente quando não houver possibilidade de reaproveitamento.

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

Porém, esta Relatoria ratifica que para a mitigação dos impactos de vizinhança relativa aos resíduos sólidos, seja realizada a separação dos diferentes tipos de resíduos tanto na fase de implantação como na fase de operação.

2. Poluição sonora

Durante a implantação do empreendimento, a geração de ruído será decorrente da movimentação de veículos e da operação de máquinas e equipamentos.

Sendo assim, esta Relatoria, mesmo verificando que o empreendimento se encontra praticamente isolado da área habitacional, recomenda o cumprimento restrito da normatização vigente para que não haja desconforto aos transeuntes.

3. Poluição atmosférica

Durante a fase de implantação do empreendimento, haverá um aumento das emissões de CO₂ e de outros gases por conta do aumento do fluxo de veículos pesados, máquinas e equipamentos. Para garantir a qualidade do ar, o EIV prevê o estabelecimento de rígido controle e monitoramento das emissões atmosféricas, com ações específicas: estabelecimento de sistema de limpeza periódica das áreas e frentes de obras; umectação de vias de circulação quando necessário; monitoramento de emissões de veículos, máquinas e equipamentos com motor do ciclo diesel por meio da aplicação da Escala de Ringelmann; definição de plano de manutenção preventiva das máquinas, equipamentos e veículos.

Ainda de acordo com o EIV, na fase de operação, tendo em vista as atividades de movimentação e armazenamento de granéis sólidos, as medidas de controle são imprescindíveis à manutenção para que seja garantida a qualidade ambiental do ar. Para tanto, o projeto prevê a adoção de técnicas e tecnologias modernas, amplamente difundidas e eficazes na operação de terminais de granéis sólidos, conforme elencadas no Estudo, capazes de minimizar os impactos relacionados às emissões atmosféricas, não sendo, contudo, descartada a necessidade de monitoramento ambiental.

Assim, a seguir, o EIV apresenta ações específicas para cada área do empreendimento para garantia da qualidade do ar. Para a área de recebimento de granéis estão previstas: moegas instaladas no interior de galpões cobertos, com

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA

laterais fechadas, sem fresta; galpões de descarga com portas automáticas para abertura e fechamento após entrada e saída dos veículos, com trava operacional para descarga apenas com portas fechadas; tombadores com sistema de ventilação local exaustor e equipamentos de controle de poluição (filtro de mangas) para impedir emissões de material particulado para a atmosfera; grelhas das moegas dotadas de *flex-flap* (lamelas mecânicas), bem como providas de dispositivos internos para distribuição uniforme da carga e redução dos efeitos da altura de queda livre do produto descarregado; área de limpeza posterior a descarga de caminhões/carretas, anterior a saída do Terminal, de forma a eliminar resíduos passíveis de serem lançados nas vias de trânsito internas ou externas ao Terminal.

Em relação ao sistema de transferência de produtos, o EIV prevê: esteiras transportadoras enclausuradas, dotadas de sistemas internos autolimpantes e com sistema de limitadores de carga com desarme automático de sobrecarga; filtros compactos para o controle de material particulado nos pontos de transferência das correias transportadoras, elevadores de canecas, torres de transferência e balanças de fluxo.

Para a área de armazenamento de granéis (silos e armazém), o EIV prevê: silos e armazém vedados e dotados de sistemas de controle que impeçam a emissão de material particulado para atmosfera; armazém de estocagem de granéis com portas automáticas com trava operacional para descarga apenas com portas fechadas; descarga de produtos das correias transportadoras para a formação de pilhas no armazém, os *trippers* providos com moegas supressoras de pó. Caso ocorram recebimentos ou outras movimentações de graneis sólidos no interior dos armazéns, estas serão realizados por meio de equipamento supressor de pó de forma a não emitir poluentes para a atmosfera.

Para o embarque do produto no navio, o EIV prevê: *shiploaders* com filtros compactos nos pontos de transferências, com tubo telescópico provido de sistema de captação de pó com ponteira e saia de retenção para vedação eficiente na área de descarga e filtro de mangas e cone abafador acoplado para o controle das emissões de pó na descarga de grãos. Está previsto que o tubo telescópico operará em fluxo de massa e o seu sistema de controle de particulado atenderá a 100% do tempo de

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

operação. Durante a operação, será mantido próximo ao produto, eliminando a passagem de corrente de ar e, conseqüentemente, o arraste de produtos.

Sendo assim, esta Relatoria, conclui que já estão presentes as mitigações para este impacto de vizinhança.

4. Das águas pluviais e subterrâneas

Inicialmente, é importante destacar que as áreas (Terminal e ramal ferroviário) que irão integrar o empreendimento sob análise já constituem áreas praticamente impermeabilizadas em função de usos no passado.

Conforme já estabelecido no EIV, para garantir os padrões de qualidade das águas durante as atividades de implantação do Terminal são previstas ações de controle e prevenção, a exemplo de: definição de dispositivos de prevenção para implantação em sistemas de drenagem provisória para o controle das águas pluviais (evitar o carreamento de sólidos para vias externas); construção/disponibilização de estruturas (sanitários químicos e caixas separadoras de areia-água-óleo), de acordo com normas vigentes, de modo que o efluente seja devidamente armazenado sem vazamentos, que possam vir a causar contaminações do solo e águas.

Durante a operação da TEC - TERMINAL EXPORT COFCO LTDA, o sistema de drenagem pluvial, como já apresentado, deverá atender a todas as áreas operacionais, direcionando as águas pluviais incidentes na área à caixas separadoras, que devem garantir a contenção de eventuais granéis sólidos acumulados nos pisos das áreas de operação. Além disso, todas as áreas de manutenção geral, onde ocorrem a geração de efluentes oleosos, em decorrência da lavagem e manutenção de máquinas e equipamentos estarão com sistemas de drenagem dotados de caixas separadoras de areia, água e óleo (Caixas SAAO).

O próprio EIV ratifica que, mesmo com todas as ações de controle, é importante que seja estabelecido constante monitoramento.

Sendo assim, esta Relatoria, conclui que já estão presentes as mitigações para este impacto de vizinhança. Porém, a comissão solicita a apresentação de relatório de limpeza prévia do sistema de drenagem do terminal, ou seja, antes do início da implantação.

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

5. Da poluição do solo

Durante as atividades de implantação do empreendimento, diversos pontos devem ser observados a fim de garantir os padrões de qualidade ambiental do solo na área do Terminal STS11 e no âmbito do novo ramal ferroviário.

Nos canteiros de obras e demais áreas de apoio, principalmente em locais em que forem gerados resíduos oleosos ou contaminados por substâncias oleosas e outros produtos químicos como tintas, estes devem ser adequadamente gerenciados, com o estabelecimento de diretrizes e procedimentos bem definidos no que se refere à segregação, acondicionamento e destinação final a locais adequados e licenciados para tanto.

Além disso, o controle de eventuais processos erosivos deve ser realizado com sua rápida identificação para que seja providenciada resposta imediata de ação no controle e prevenção do carreamento de sedimentos pelas águas pluviais, que possam atingir o canal do estuário do porto.

Durante a operação do empreendimento, a constante movimentação de granéis sólidos vegetais, incluindo açúcar, grãos de soja, milho e farelo de soja devem manter um rigoroso controle operacional a fim de evitar o carreamento de granéis para a rede de drenagem pluvial e posterior carreamento ao canal portuário. Bueiros munidos de telas de retenção de sólidos, devem ser implantados em toda a rede de drenagem a fim de impedir o lançamento de sólidos na rede de drenagem e conseqüentemente atingir corpos d'água e solo.

Todo o piso das áreas operacionais do Terminal deve ser impermeável e deve ser mantido limpo, evitando o atrativo de fauna sinantrópica e que ocorra a decomposição de produtos com geração de líquidos que possam percolar no solo.

Neste sentido, avalia-se que o projeto previsto do Terminal STS11, incluindo as atividades de implantação e de operação, preveem ações com o objetivo de garantir a qualidade ambiental do solo, não sendo, contudo, descartada a necessidade de constante monitoramento ambiental.

Esta Relatoria, na medida que sejam tomados os cuidados adequados na construção civil na fase de implantação em relação à dispersão de sedimentos pelos veículos (estabelecimento de um poço de decantação para o sistema de lava-rodas por hidrojateamento), recomenda que o solo excedente seja encaminhado para local

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

previamente licenciado e que na fase de operação venham a ser seguidas as diretrizes estabelecidas no EIV, considerando este impacto mitigado.

6. Do conforto ambiental

Tendo em vista que o empreendimento se encontra na área do Porto Organizado, esta Relatoria apenas recomenda que o projeto do empreendimento preveja a implantação com técnicas construtivas visando o conforto térmico e o melhor aproveitamento da iluminação natural.

7. Do sombreamento, iluminação e ventilação

Sombreamento/Iluminação

Esta Relatoria considera que a implantação e operação do Terminal e do ramal ferroviário não afetam impactos relativos ao sombreamento e iluminação.

Ventilação

Trata-se de área *brownfield*, previamente ocupada, onde já conta com armazéns e silos, portanto a Relatoria considera que a implantação e operação do Terminal não afetam impactos relativos a este item.

IX – Impacto socioeconômico.

Em decorrência das atividades previstas na implantação e na operação do Terminal, novos postos de trabalho diretos e indiretos serão ofertados no município, além da aquisição e consumo de insumos, bens e serviços locais. Sempre que possível e conforme disponibilidade, conforme o EIV, estes, serão adquiridos no município, otimizando o impacto positivo da geração de empregos (diretos e indiretos) e renda, além de proporcionar significativa elevação da arrecadação do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN). Portanto, sugere-se que a contratação da mão de obra na fase de implantação e operação do terminal seja, preferencialmente, por meio do Centro Público de Emprego e Trabalho de Santos.

Releva destacar que o ISSQN é estratégico para investimentos do poder público em ações de melhoria da qualidade de vida da população do município,

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

contribuindo assim, com a economia local, gerando também, empregos em outros setores como o de comércio e serviços.

Esta Relatoria destaca que os impactos de vizinhança positivos sobre esta área da Zona Portuária serão de importância ímpar para a cidade e estará sendo potencializado por programa próprio.

X – Acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiência.

O empreendimento encontra-se dentro da área do Porto Organizado. No que se refere às instalações e operações previstas, estas devem seguir as premissas acordadas no Plano Básico de Implantação, constante do Contrato de Arrendamento (Edital do Leilão Nº 01/2022-ANTAQ), salientando ainda que, conforme o EIV, foram adotadas tecnologias modernas e consolidadas na operação de terminais de graneis sólidos de origem vegetal.

XI – Riscos.

Embora os procedimentos de implantação e operação do empreendimento estejam pautados em técnicas e tecnologias consolidadas e aplicadas no âmbito das operações portuárias, o EIV demonstra a necessidade de estabelecimento de procedimentos de rápida resposta a incidentes de derramamentos e vazamentos de óleo em regiões costeiras.

Conforme o EIV, a TEC estará sendo munida de Plano de Emergência Individual (PEI), contendo os requisitos elementares que devem ser incorporados durante a ocorrência, devendo minimamente conter as seguintes ações: mitigar as consequências de eventuais acidentes que envolvam óleos e derivados; restringir os eventuais impactos decorrentes destes acidentes em uma determinada área, evitando que estes impactos extrapolem os limites de segurança estabelecidos; mapeamento da sensibilidade ambiental das áreas com potencial de serem atingidas em caso de ocorrência destes acidentes; prevenção quanto às ocorrências externas que possam contribuir para o agravamento das situações em decorrência destes acidentes; dimensionamento dos recursos materiais e humanos necessários de forma adequada, para atuação nas formas de combate a estes acidentes; estabelecimento de procedimentos de resposta adequados para os cenários acidentais detectados no

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

Estudo de Análise de Risco específico a ser desenvolvido, para questões relacionadas a vazamentos e derramamentos de óleo em água; estabelecimento de forma clara e objetiva de atribuições e responsabilidades dos envolvidos nas ações de combate aos acidentes; integração do empreendimento com os demais órgãos envolvidos no atendimento a acidentes, dentre eles o Corpo de Bombeiros, Órgãos Ambientais, Defesa Civil e outros pertinentes.

Contudo, não foram citados os riscos de incêndios e explosões, peculiares a esse tipo de atividade (armazenamento e movimentação de grânéis sólidos vegetais) onde são produzidas e acumuladas poeiras que podem entrar em combustão, causando, eventualmente, acidentes.

Sendo assim, é importante a elaboração e apresentação de Plano de Ação em Emergência (PAE).

IV – MEDIDAS COMPENSATÓRIAS E MITIGATÓRIAS PROPOSTAS PELO EMPREENDEDOR

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

Para a fase de **implantação** estão previstos os seguintes Programas e Subprogramas:

1. Programa de Controle e Gestão Ambiental das Obras, com os seguintes subprogramas:

Subprograma de Procedimentos para os Canteiros de Obras

Subprograma de Prevenção e Controle de Processos Erosivos

Subprograma de Controle e Monitoramento de Emissões Atmosféricas

Subprograma de Controle de Ruídos

Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos

Subprograma de Controle da Poluição do Solo e das Águas

2. Programa de Comunicação Social

3. Programa de Educação Social

4. Programa de Acompanhamento da Dragagem

5. Programa de Controle de Tráfego

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

Para a fase de **operação** estão previstos os seguintes programas:

1. Programa de Controle da Poluição
 - Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos
 - Subprograma de Monitoramento e Controle das Emissões Atmosféricas
 - Subprograma de Gerenciamento de Recursos Hídricos e Efluentes
 - Subprograma de Monitoramento e Controle de Ruídos
2. Programa de Comunicação Social
3. Programa de Educação Ambiental, Capacitação e Treinamento
4. Programa de Controle de Tráfego
5. Programa de Incentivo à Aquisição de Bens e Serviços Locais
5. Plano de Emergência Individual

Esta Relatoria considera que estes Programas e Subprogramas, embora estabelecidos em função de exigências do órgão licenciador, atendam também à mitigação dos impactos de vizinhança.

V – CONCLUSÃO

O projeto de implantação e operação do Novo Terminal STS11 e do novo ramal ferroviário envolve a adoção de técnicas e tecnologias utilizadas tradicionalmente aplicadas em terminais de granéis sólidos e em sistemas férreos.

A área do STS11 localizada no complexo portuário santista apresenta intensa atividade portuária e se encontra em conformidade com as legislações nas diferentes esferas do poder.

As áreas no entorno de 300 metros do Terminal, além de contemplarem atividades portuárias e retroportuárias, abarcam atividades urbanas nos bairros Paquetá e Vila Nova, incluindo bens tombados ou protegidos do ponto de vista do interesse histórico e cultural.

Os impactos urbano-ambientais da implantação e operação advindos do Terminal STS11, podem extrapolar a área do empreendimento, atingindo o canal portuário e os bairros do entorno, sendo, contudo, mitigáveis por meio da adoção dos programas ambientais propostos no EIV.

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

Salienta-se ainda, os impactos positivos do empreendimento quanto a geração de postos de trabalho diretos e indiretos, além da arrecadação de tributos ao município e o compromisso de incentivo à aquisição de insumos, bens e serviços locais, contribuindo com a economia local.

Assim, uma vez adotadas as medidas mitigadoras previstas e indicadas no EIV, possíveis impactos passarão a ser pouco significativos, resultando em uma operação relativamente segura com a mitigação da maior parte dos impactos de vizinhança.

Assim, para a mitigação do impacto de vizinhança relativo ao sistema viário, fica imposta a adequação da sinalização horizontal e vertical, segundo os padrões estabelecidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos – CET.

Porém, as intervenções nas áreas dos armazéns 7, 8, 9, 10 e 11 para o estabelecimento do novo ramal ferroviário deverá ser compensada, uma vez que haverá alteração irreversível da paisagem na área do porto, além dos impactos já elencados. Assim, ficam estabelecidas medidas compensatórias a serem cumpridas pelo empreendedor, conforme elencadas no item apresentado a seguir.

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

MEDIDAS DE MITIGAÇÃO

- Manter a limpeza do sistema de drenagem, através do sistema de hidrojateamento, ao longo do pátio do empreendimento durante as fases de implantação e operação. Durante toda a obra.
- Apresentar *as built* das redes de drenagem, bem como relatório da limpeza do sistema de drenagem. Após a conclusão das obras.
- Comprovação do descarte ambientalmente adequado de eventuais resíduos que resultarem da limpeza do sistema de drenagem. Até 90 dias da assinatura do TRIMMC;
- Apresentação do Plano de Ação em Emergência (PAE), com base na identificação dos perigos ou no estudo de análise de riscos (EAR). Até 180 dias da assinatura do TRIMMC;

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

- Equipar as brigadas de incêndio com pelo menos 10 (dez) lances de mangueiras de combate a incêndio de 150mm (6 polegadas), derivante com 3 saídas de duas e meia polegadas (63mm) e chave de mangueiras na mesma medida. Até 120 dias da assinatura do TRIMMC.

MEDIDAS DE COMPENSAÇÃO

- Construção de parque público na área entre os armazéns 4 e 7, conforme Anexo I. Prazo: Até 90 (noventa) dias após a assinatura do TRIMMC para conclusão dos projetos e início das obras; até 9 (nove) meses após aprovação da PMS e liberação da SPA para conclusão da obra.
- Restauro do armazém 4 para uso cultural, gastronômico e turístico conforme Anexo II. Prazo: Até 90 (noventa) dias após a assinatura do TRIMMC para conclusão dos projetos e início das obras; até 9 (nove) meses após aprovação da PMS e liberação da SPA para conclusão da obra.
- Anunciar as vagas para contratação de mão de obra, na fase de implantação do Projeto, no Centro Público de Emprego de Santos. Prazo: Ao longo da execução das obras.

Obs.: Efetuar o cadastramento no sistema SIGOR – Sistema Estadual de Gerenciamento On-line de Resíduos Sólidos, do Governo do Estado; aprovar o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos junto a SEMAM.

Santos 21 de março de 2023.

Representante da SEDURB
Glaucus Renzo Farinello

Representante da SEGOV
Ernesto Kazuwo Tabuchi

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA

Representante da SEDUC

Cristiane Simões Gameiro Guedes

Representante da SEMAM

João Luiz Cirilo Fernandes Wendler

Representante da SIEDI

Fernanda Rodrigues Alarcon

Representante da SESERP

Carlos Tadeu Eizo / Roberto Moyano
Souza

Representante da SESEG

Daniel Onias Nossa

Representante da SMS

Carolina Ozawa

Representante da SEPORTE

Eliana dos Santos Mattar

Representante da SEFIN

Mabel Barreiro Cardama

Representante da CET-SANTOS

Luciane Beck