

RELATÓRIO TÉCNICO FINAL DE ANÁLISE DE IMPACTO
DE VIZINHANÇA

Processo Administrativo nº 20.844/2020-49 - Empreendimento Portuário - Canal do Porto de Santos

Local: Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDURB

| RELATORIA DA COMAIV | RELATORES |
|---|---|
| DATA: 03/12/20, 27/10/20 Local: SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO | Andreia O. Nunes – secretária da COMAIV Carlos Eizo– representante da SESERP Daniel Onias Nossa - representante da SESEG Eliana Mattar – representante da SEDURB Ernesto Tabuchi – representante da SEGOV Fabiana de Cássia – representante da CET Luiz Otávio de Almeida Castro e Viviane Ferreira – representantes da SEMAM Ricardo Serra – representante da SAPIC |

I – INTRODUÇÃO

O presente documento trata da análise do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV apresentado pela empresa Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo S.A., conforme Plano de Trabalho aprovado pelo PA.: 20.844/2020-49, para implantação e operação de terminal flutuante de regaseificação de gás natural liquefeito no Largo do Caneu, alto estuário santista, próximo ao Canal de Piaçaguera, visando o reforço estrutural de fornecimento de gás natural para a Região Metropolitana da Baixada Santista.

O empreendimento insere-se na Macrozona do Estuário, em conformidade com o Plano Diretor de Desenvolvimento de 2018 e com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos, onde não há jurisdição municipal sobre o uso e ocupação do solo porém, não se deve ignorar potenciais impactos de vizinhança nas demais Macrozonas municipais.

Trata-se de empreendimento inovador, sobre o espelho d'água, que se utiliza apenas dos modais marítimo e de dutos (subaquático/terrestre), onde haverá movimentação de combustível em diferentes estados físicos da matéria. Diante do exposto, constata-se que não há precedentes para fins de comparação em relação aos impactos de vizinhança na cidade de Santos. Porém, o empreendimento já foi submetido ao necessário licenciamento ambiental na esfera estadual (Cetesb/Consema), obtendo a respectiva Licença Prévia – LP e Licença de Instalação - LI.

No presente relatório foram abordadas questões urbanísticas, ambientais e de segurança, exclusivamente para a parte do empreendimento implantado no município de Santos, salientando ainda, que as informações contidas nos documentos base do Estudo do Impacto Ambiental e do Relatório de

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

Impacto ao Meio Ambiente (EIA-RIMA) foram incorporadas no presente documento.

II – IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Empreendedor

Razão Social: TRSP – Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo S.A.

CNPJ: 34.840.096/0001-18

Identificação do Responsável Legal: Claudio de Faria Muller (procurador)

Endereço: Avenida Brigadeiro Faria Lima, 4100 – 16º andar – Sala 42 São Paulo-SP

Telefone: (011) 3325-6579

E-mail: claudio.muller@emailterceiro.com.br

Identificação dos Responsáveis pelo Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV

Bióloga Cristina Nassif Junqueira - CrBio 074477/01-D

MSc. Eng. Patricia M. do Nascimento Crevilaro - CREA 5060679253

Identificação da Empresa Responsável pelo EIA-RIMA e PBA

Razão Social: Consultoria Planejamento e Estudos Ambientais Ltda. – CPEA

CNPJ: 04.144.182/0001-25

Responsável principal: Sérgio Luiz Pompéia – CREA 102615/D Equipe técnica: não mencionada

Conforme o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, “O objetivo funcional do terminal será o recebimento, estocagem e vaporização do gás natural liquefeito (GNL) em embarcação do tipo FSRU – Floating Storage and Regaseification Unit, para distribuição do gás natural, em fase gasosa, por meio de gasoduto marítimo e terrestre até um novo City Gate localizado em Cubatão/SP” (Figura 1).

Em apertada síntese, constata-se ser um terminal de estocagem e regaseificação de combustível em estado líquido em navio fixo, atracado no canal do alto estuário, com capacidade de armazenamento de produto da ordem de 173.500 m³. Este terminal será alimentado por navios que atracarão paralelamente ao primeiro que estará conectado ao terminal terrestre por dutos subterrâneos, situados abaixo dos 15 metros de possível calado do canal de Piaçaguera.

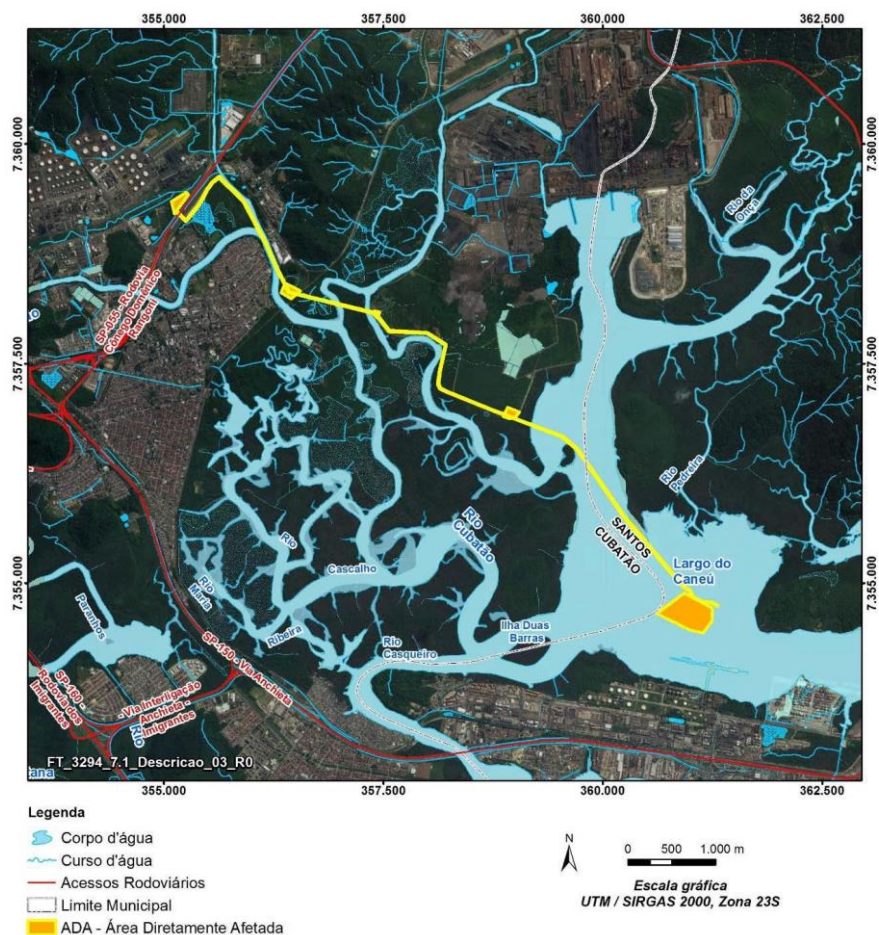


Figura 1- Imagem extraída do EIA/RIMA com a localização do empreendimento.



Figura 2 – Imagem extraída do EIA/RIMA com os navios de operação do terminal, e o píer ilha de atracação.

Como base de atracação para o navio fixo, será construído um píer ilha alicerçado em “dolphins” (estacas pilotis) de concreto, formando uma estrutura sólida para estabilização do navio terminal chamado FSRU (Floating Storage and Regaseification Unit). Para o recebimento do produto será construída uma plataforma central que terá fundações independentes do píer de atracação, evitando sofrer esforços da estabilização da atracação do navio FSRU (Figura 2).

Para permitir a funcionalidade da operação será realizada uma dragagem para garantir uma bacia própria de evolução dos navios de transporte e descarga no terminal, no Canal do Estuário. Assim, para a disposição final dos sedimento dragados na implantação e manutenção do empreendimento, será utilizado parte do quadrante de disposição de sedimentos da dragagem do Canal do porto, já licenciado para esse fim.

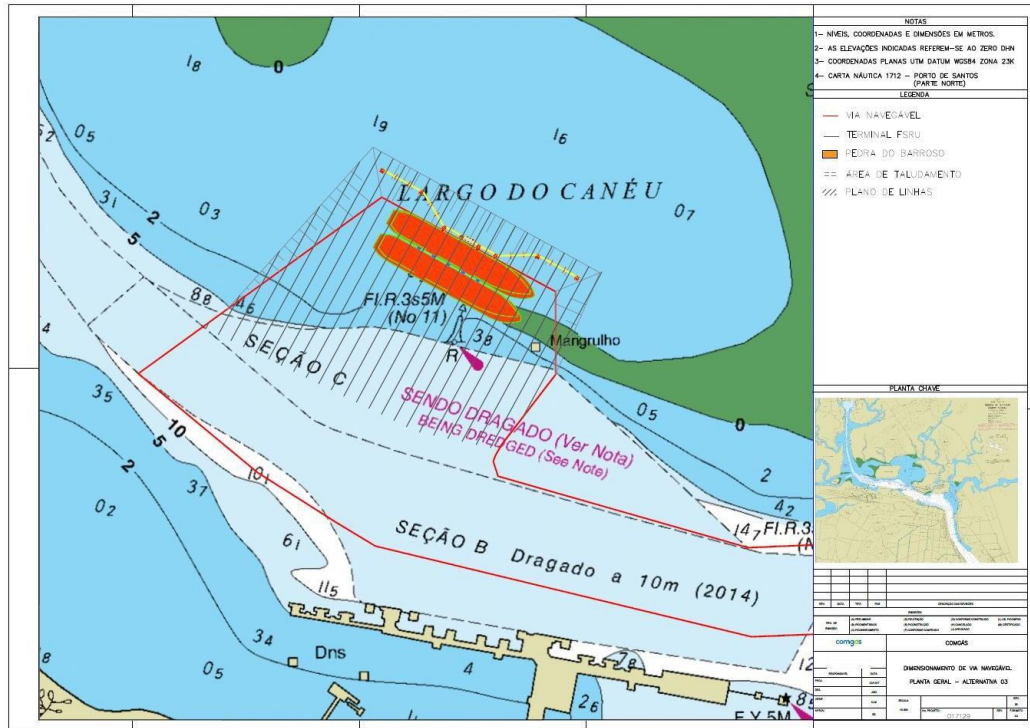


Figura 3 Imagem extraída do EIA/RIMA com a área de dragagem da bacia de evolução sobreposta à Carta Náutica.

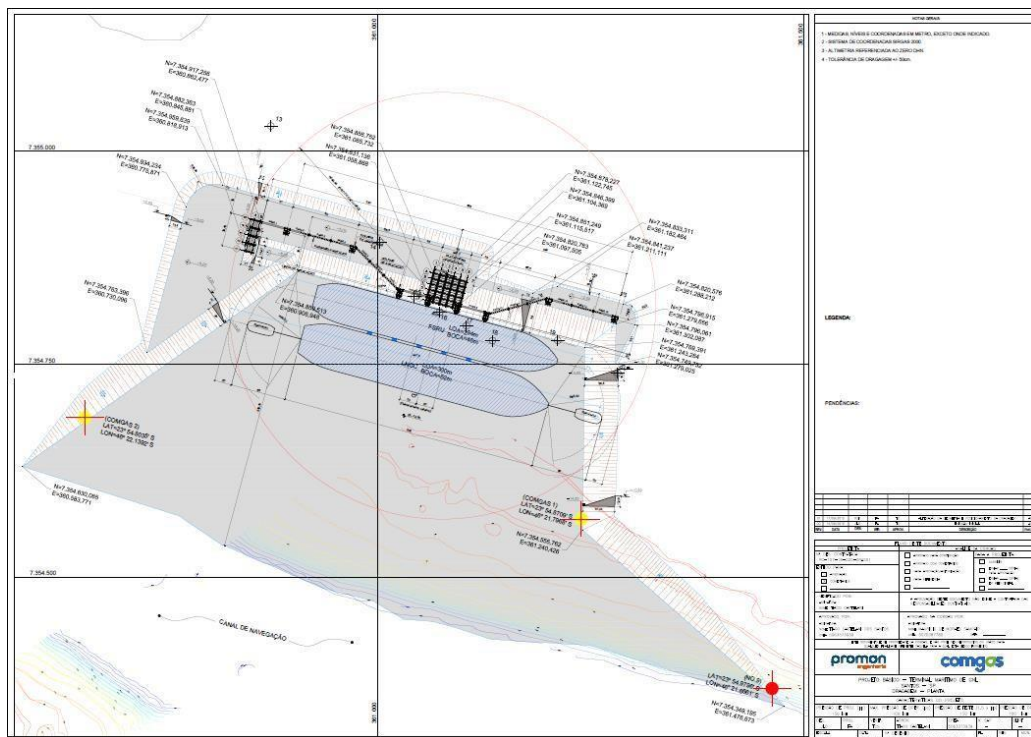
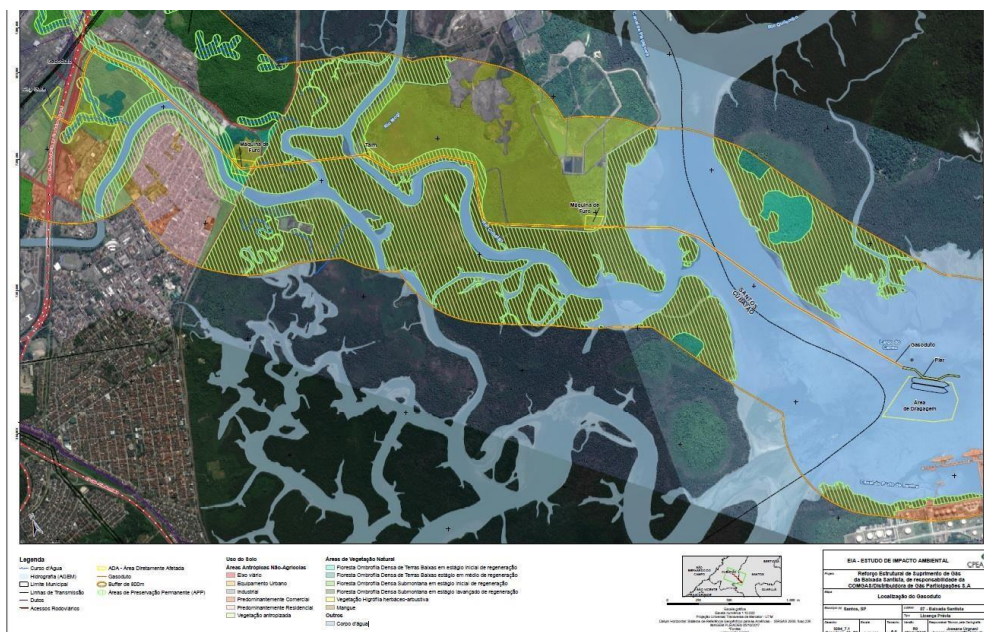


Figura 4 – Imagem extraída do EIA/RIMA de detalhe de projeto de dragagem (área em cinza) para garantir a bacia de evolução das manobras dos navios de transporte (linha vermelha).

Complementando a estrutura de operação do sistema, será implantada uma linha de dutos (aqui denominada gasoduto marítimo) para transporte do produto até uma unidade terrestre localizada no município de Cubatão. Para tanto, serão utilizadas duas técnicas construtivas distintas (Figura 5).

A primeira, diz respeito ao emprego de Método Não Destrutivo (MND) que consiste na aplicação de um furo direcional no substrato sob a coluna d'água abaixo dos 15 metros de profundidade tomando-se como base a referência de nível da Diretoria de Hidrografia e Navegação - DHN da Marinha do Brasil. Conforme o EIV, tal procedimento garante a navegabilidade dos Canais do Estuário e Piaçaguera, como também não interfere na cava subaquática e suas duas projeções de apoio, compondo-se de dois trechos de 2.832,46 m (2,832 km) e 1.013,44 m (1,013 km) respectivamente na condição submersa.

Figura 5 Imagem extraída do EIA/RIMA, com a área de influência desde o terminal, incluindo o gasoduto e terminal terrestre, considerando um "off set" de cerca de 1 km.



A segunda, é a utilização de Método Destrutivo, ou seja, escavação em solo para assentamento do gasoduto e reaterro, com de extensão de cerca 2.351,72 m (2,351 km) e 2.308,63 m (2,308 km) em território do município de Cubatão.

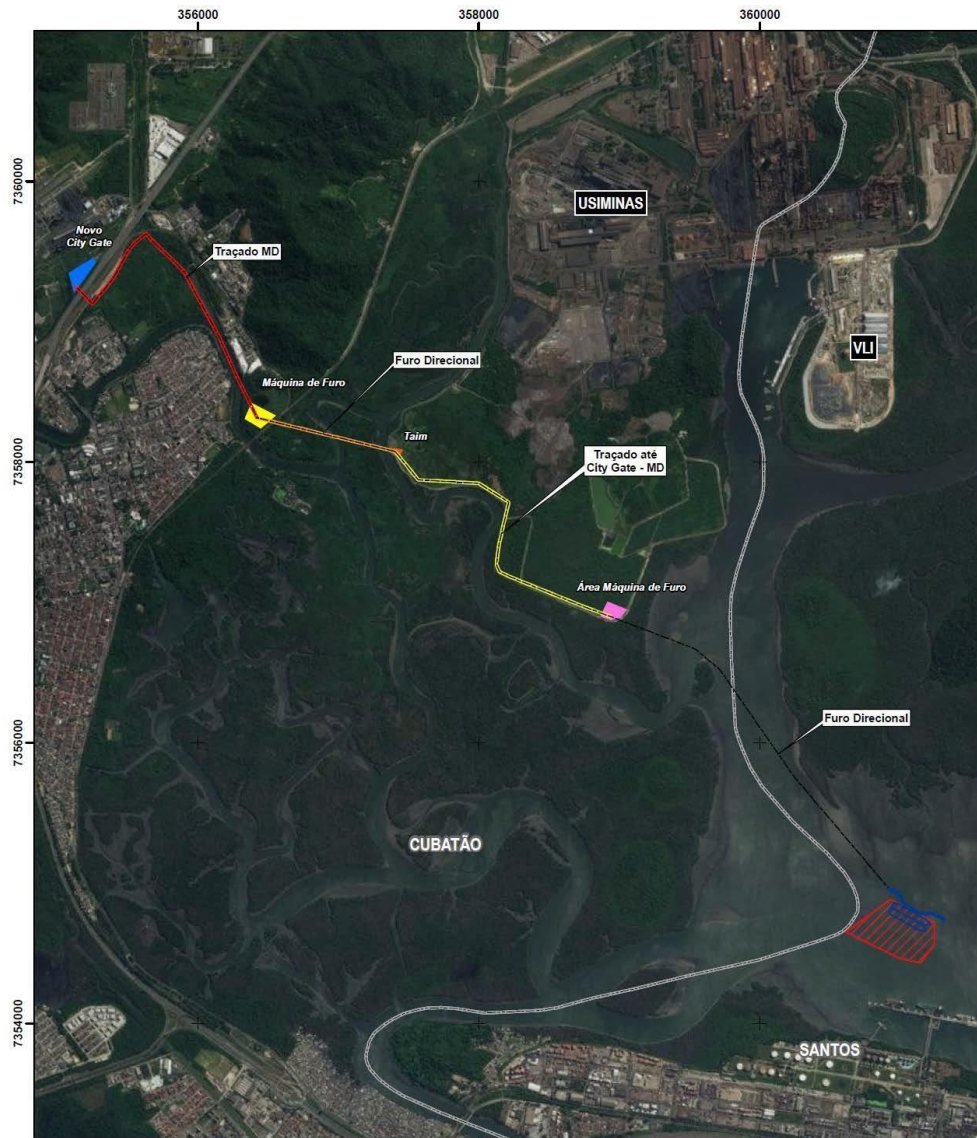


Figura 6 – Imagem extraída do EIA/RIMA com o traçado do gasoduto e a distinção dos trechos em MND (amarelo) e MD (vermelho).

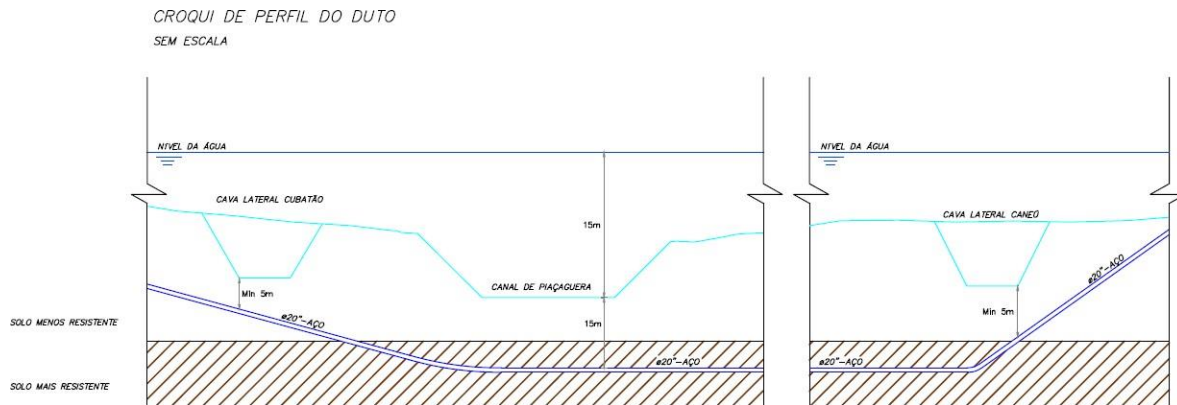


Figura 7 – Imagem extraída do EIV, em croqui esquemático, em corte transversal sem escala, mostrando a profundidade do gasoduto marítimo em relação ao Canal de Piaçaguera e a projeção de uma das cavas subaquáticas.

DAS ALTERNATIVAS LOCACIONAIS

Conforme estabelecido no EIV, “Em termos locacionais, o Terminal está previsto em local denominado Largo do Caneu, nas proximidades da Ilha dos Bagres, nas coordenadas geográficas 23°54’44,47’’S / 46 °21’52,99’’O, distante cerca de 700 m da linha de costa mais próxima”.

Para definição deste local foram estabelecidas seis alternativas na área portuária de Santos (Figura 8), avaliadas por meio de uma matriz de vantagens e desvantagens montada a partir de critérios técnicos, ou seja, econômicos e ambientais, assim como a interferência em comunidades, tráfego de embarcações, tráfego de navios e balsas, proximidade de outras plantas industriais, tempo de evacuação em caso de emergência, ângulo de aproximação de navios de grande porte e dificuldade de manobra.

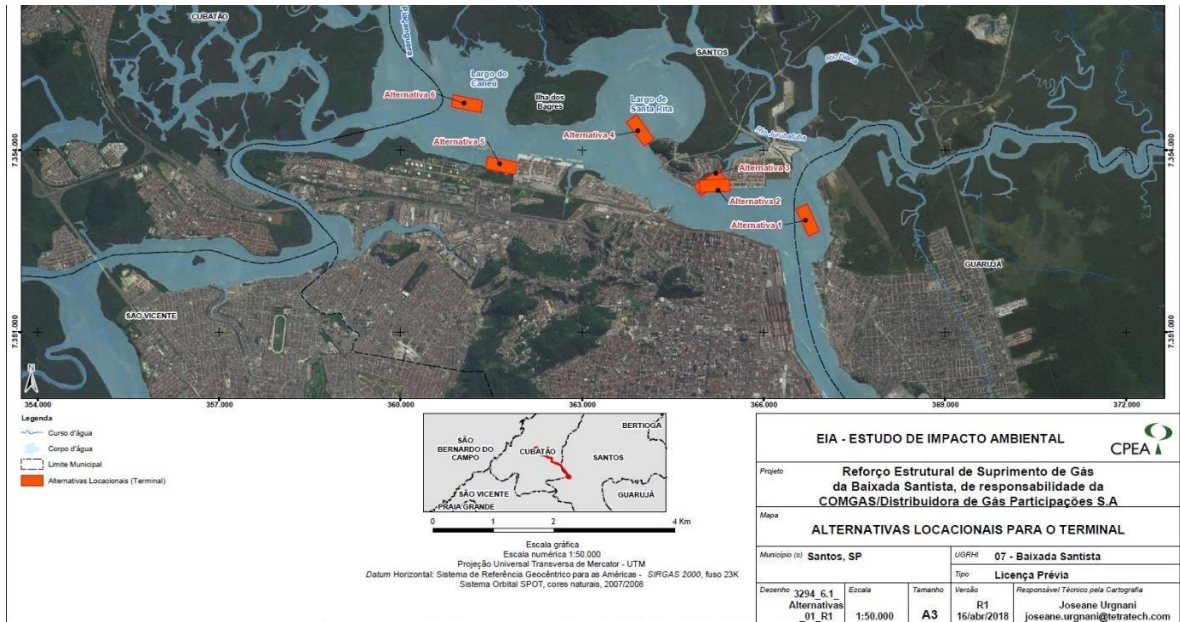


Figura 8 – Imagem extraída do EIA/RIMA com a localização das alternativas locais

Sobre as alternativas locais, foram ainda apontados, complementarmente, conforme documento anexo, três justificativas: **1 – técnico-ambiental, 2- técnica de segurança e 3 – técnico operacional.**

No documento anexo, é abordado ainda estudo locacional no porto de São Sebastião, concluindo,

“o local proposto, na Baixada Santista, representa o local de menor impacto ambiental em termos de preservação de áreas ambientalmente protegidas, por já estar servido próximo de extensa malha de gasodutos, suficiente para receber as novas fontes de suprimento do Gás Natural e transportar o gás até o City Gate de Cubatão. a solução no estuário de Santos é a menos impactante do ponto de vista ambiental”.

Além disso, a região de águas abrigadas contribui para a estabilidade das condições de segurança de ancoragem e amarração para o navio fixo e demais elementos.

Por sua vez, a implantação em locais distantes como Peruíbe ou São Sebastião demandariam grandes intervenções em gasodutos em regiões sensíveis do ponto de vista ambiental.

Assim, o Porto de Santos foi definido como a única área de interesse que atende simultaneamente os requisitos ambientais, de segurança e de operação.

DA ÁREA DE INFLUÊNCIA

Em relação à Área de Influência, no EIV foi adotada a distância de 2km, regra mais restritiva, conforme procedimentos no âmbito ambiental. Assim, trata-se de área onde predominam ecossistemas

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA

naturais amplamente antropizados (Figuras 9 e 10).

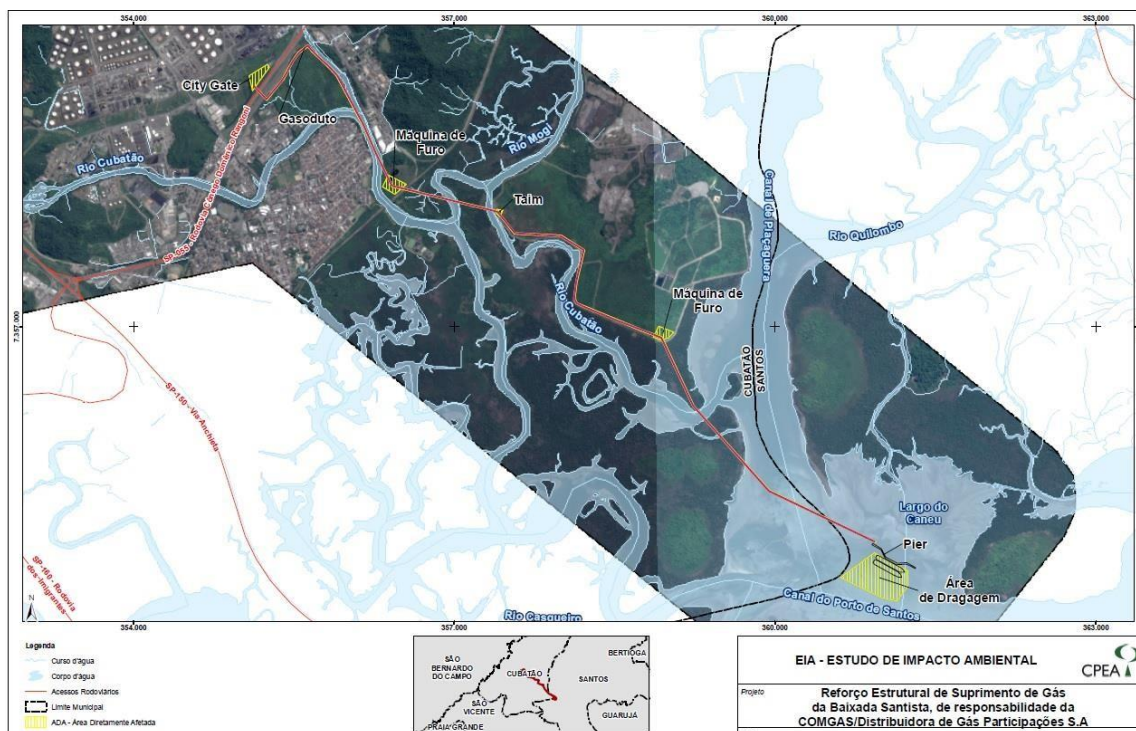


Figura 9 – Imagem extraída do EIA/RIMA com a área de influência considerada.

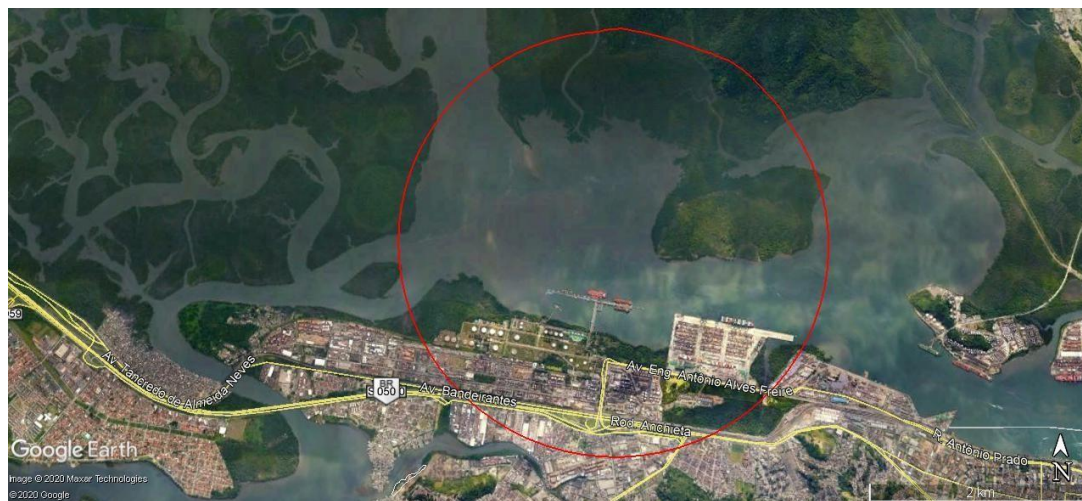


Figura 10 - Imagem de satélite (Google Earth) com a área de influência do empreendimento, considerando o raio aproximado de 2 km.

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

III - DA ANÁLISE DOS IMPACTOS

Conforme já mencionado, em função das características específicas e inovadoras do empreendimento, sobretudo quanto à localização na Macrozona do Estuário e sua respectiva área de influência, a análise de questões de vizinhança do ponto de vista urbanístico são mais restritas, tendo em vista que a vizinhança envolve predominantemente espelho d'água que, embora possua ecossistemas naturais, está inserida em área fortemente antropizada, dentro do maior e mais importante porto da América Latina.

Assim, fundamentalmente, o material submetido à análise da Comaiv é, em grande parte, eivado do EIA/RIMA, voltado principalmente aos impactos ambientais. No entanto, foi possível constatar que temas específicos do EIV como, ADENSAMENTO POPULACIONAL, MUDANÇA NO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO, POPULAÇÃO DO ENTORNO, EQUIPAMENTOS URBANOS E COMUNITÁRIOS, SISTEMA DE TRANSPORTES, CIRCULAÇÃO E TRÂNSITO, VALORIZAÇÃO E DESVALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA e SERVIÇOS PÚBLICOS não apresentam impactos de vizinhança significativos quanto a instalação e operação do empreendimento.

Contudo, na análise dos impactos de vizinhança foram destacados: o CONTROLE AMBIENTAL e de SEGURANÇA, por serem itens relevantes, associados eventualmente a interações com a vizinhança.

Diante do exposto, no EIV há uma compilação de informações do EIA/RIMA, complementada com documentos anexos que subsidiam a presente análise:

- EIA/RIMA;
- Estudo de Análise de Riscos;
- Operações de Dragagem;
- Plano Básico Ambiental.

a) Do Programa de Controle Ambiental

Todo programa de controle ambiental do empreendimento está pautado nas condicionantes do licenciamento ambiental (EIA-RIMA) que, ao serem cumpridas, mitigam os impactos no âmbito ambiental e, conseqüentemente, de vizinhança.

O Plano Básico Ambiental (PBA), documento de 328 páginas, descreve os Programas Ambientais das fases de Instalação e Operação. Em especial devem ser destacados os itens 16 e 17 associados ao meio socioeconômico, conforme listagem estabelecida a seguir.

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

1. Programa de Gestão Ambiental
2. Plano de Controle Ambiental das Obras – PCAO
3. Programa de Monitoramento de Ruído
4. Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar
5. Programa de Gerenciamento Ambiental das Operações de Dragagem
6. Programa de Monitoramento da Qualidade dos Sedimentos Expostos Pós-Dragagem
7. Programa de Monitoramento das Águas Superficiais da Atividade de Dragagem
8. Programa de Monitoramento da Qualidade das águas superficiais e Sedimentos da Área de Influência – Implantação e operação
9. Programa de Monitoramento de Efluentes
10. Programa de Controle da Supressão de Vegetação
11. Programa de Monitoramento da Fauna Terrestre
12. Programa de Monitoramento da Biota Aquática
13. Programa de Monitoramento das Comunidades Incrustantes
14. Programa de Monitoramento do *Litopenaeus schmitti* (Camarão-branco) e dos Recursos Pesqueiros
15. Programa de Comunicação Social
16. Programa de Apoio À Pesca
17. Programa de Qualificação da Mão de Obra local
18. Programa de Compensação pela Supressão de Vegetação Nativa e Intervenção em APP
19. Programa de Compensação Ambiental (SNUC)
20. Programa de Educação Ambiental
21. Programa de Monitoramento de Contaminantes em Organismos Aquáticos

A maior parte dos programas exigidos no Licenciamento Ambiental tem duração de cerca de 12 meses que é, em média, o tempo previsto para a implantação do empreendimento. Contudo, **entende-se que alguns dos programas poderiam permanecer até durante toda a fase de operação do empreendimento**, exigência esta afeita ao órgão ambiental licenciador.

Releva destacar um dos anexos do PBA que contempla eventual impacto no ecossistema de manguezal (Mapeamento da Atividade Extrativista de Manguezal), apresenta ampla coleta de dados de extrativismo de crustáceos, moluscos sobretudo, espécies como, caranguejos, mariscos e siris para consumo local.

Esse mapeamento demonstra a resiliência do ecossistema quanto aos impactos e que tem relação direta com o ponto de homeostase do manguezal, característica esta que deveria ser o principal parâmetro de intensidade (tamanho dos danos) do impacto, usualmente confundida com a magnitude (tamanho do evento) dos impactos.

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA

b) Da Dragagem

Embora não tenha sido constatado um Plano de Dragagem específico, há informações suficientes sobre o tema no Programa de Gerenciamento Ambiental de Operações de Dragagem para uma avaliação dos impactos de vizinhança. Destaca-se que EIA/RIMA, a solicitação do montante de volume a ser dragado foi alterado (acrescido) para atendimento das exigências dos Práticos, garantindo uma melhor manobrabilidade das embarcações e, conseqüentemente, a segurança das mesmas. Mesmo com o aumento do volume a ser dragado, não houve alteração dos quadrantes de disposição final dos sedimentos que já se encontram devidamente licenciados.

Tabela extraída do EIA/RIMA - Comparativo da área e do volume de dragagem.

| Descrição | EIA/RIMA | Solicitação de LI |
|------------------------------------|------------|-------------------|
| Área de dragagem (m ²) | 164.330,48 | 268.162,53 |
| Volume (m ³) | 1.985.000 | 2.356.591,32 |

Entre o EIA/RIMA apresentado e a solicitação de LI, com a ampliação do volume e da área de dragagem, houve aumento das áreas a serem impactadas do ponto de vista ambiental. Diante do exposto, haverá maior quantidade de material em suspensão afetando a qualidade das águas e, por conseguinte, maior biodiversidade aquática impactada, em especial a fauna bentônica. Assim, os impactos decorrentes da dragagem são o foco de monitoramento específico associado à instalação e operação do empreendimento no PBA. **Sobre este tipo de impacto, a Comaiv indicou a adoção das medidas mitigatórias e compensatórias para impactos não mitigáveis.**

A seguir, são apresentadas as premissas básicas constantes do EIA/RIMA

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

A Tabela 5.2.4.2-1 apresenta as premissas básicas que nortearam o estabelecimento da operação estimada de dragagem indicada no documento (EIA/RIMA) de solicitação da licença Prévia (LP), e a Tabela 5.2.4.2-2 o Resumo das atividades previstas.

Tabela 5.2.4.2-1: Operação estimada de dragagem.

| | |
|---|----------------------------|
| Volume de material por ciclo de dragagem | 9.000 m ³ |
| Intervalo entre os ciclos de dragagem | 16 h |
| Tempo de carregamento da cisterna | 120 min. |
| Número de ciclos por dia | 2 |
| Total do número de ciclos de dragagem | 297 |
| Taxa de <i>overflow</i> | Sem <i>overflow</i> |
| Volume total a ser dragado (sedimento) | 2.356.591,32m ³ |
| Volume de água na cisterna | 35% |
| Volume total a ser dragado (sedimento + água) | 2.673.000 m ³ |

Tabela 5.2.4.2-2: Resumo da operação estimada de dragagem da área.

| Volume total | Dias úteis | Horas produtivas | Tempo previsto | Downtime 20% |
|-----------------------------|--------------|------------------|----------------|--------------|
| 2.356.591,32 m ³ | 6 por semana | 16 horas/dia | 168 dias | 202 dias |

Figura 11 – Imagem extraída do EIA/RIMA da estimativa de dragagem.



Figura 12 – Imagem extraída do EIA/RIMA com exemplo de embarcação a ser utilizada para a dragagem.

c) Estudo de Análise de Riscos - EAR

Quanto ao EAR, tem-se como principal ferramenta a Análise Prévia de Risco onde são

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE
IMPACTO DE VIZINHANÇA

consideradas as hipóteses acidentais, considerando dois cenários, um associado ao modal aquaviário e outro associado ao gasoduto.

Em relação ao modal aquaviário, existem hipóteses considerando as substâncias perigosas, inflamáveis, de toxicidade alta, dentre outros elementos. Estas estão voltadas ao próprio produto a ser comercializado, no caso o Gás Natural e aos combustíveis para propulsão dos navios e manutenção de máquinas, em sua maioria óleos como o diesel e lubrificantes. No cenário associado ao gasoduto, somente o produto Gás Natural é considerado nas hipóteses acidentais como relevante.

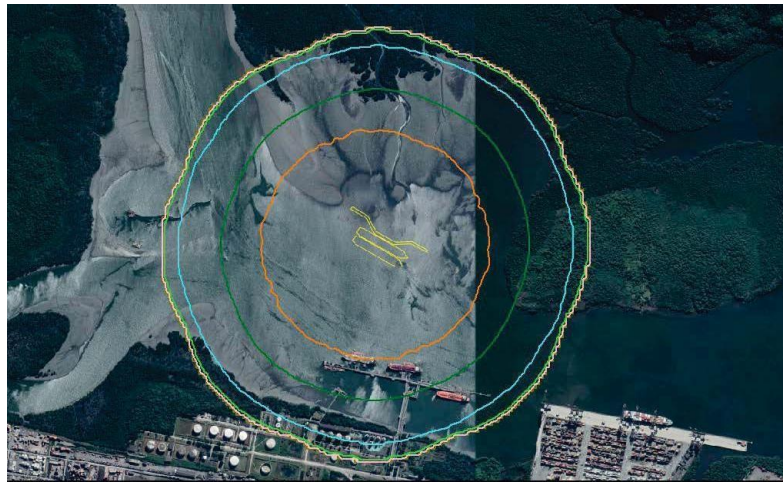


Figura 13 – Imagem extraída do EAR demonstrando duas hipóteses acidentais considerando o cenário do Risco Individual das Embarcações que varia entre $1,00 \times 10^{-7}$ ano⁻¹ e $1,00 \times 10^{-12}$ ano⁻¹, dentro do risco tolerável segundo critério da Norma P4.261 da CETESB, considerado as populações do entorno.

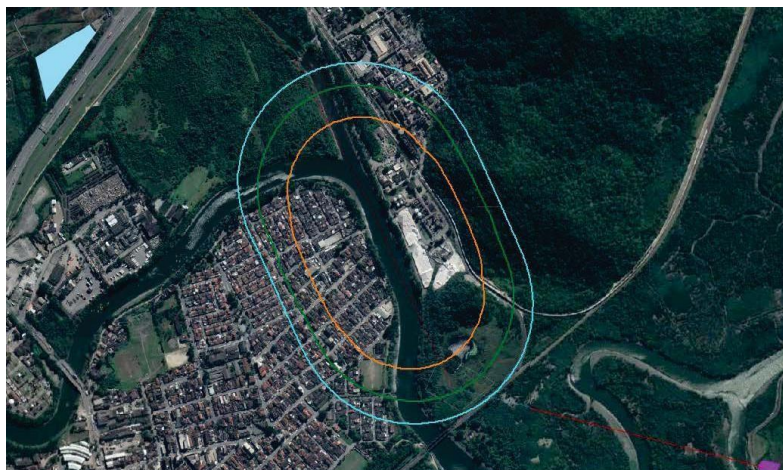


Figura 14 – Imagem extraída do EAR, demonstrando 3 hipóteses acidentais em cenário de Risco Individual envolvendo o gasoduto, já no município de Cubatão, também dentro do Risco Tolerável, segundo o estudo em relação a Norma P4.261 da CETESB

Embora o estudo apresente hipóteses acidentais que se situam dentro da faixa de risco tolerável, a Comaiv entendeu ser necessária a aplicação de medida compensatória para essa questão.

PREFEITURA DE SANTOS

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

d) Da metodologia

No EIA-RIMA a análise dos impactos foi pautada em metodologia tradicional, onde os impactos foram avaliados em conformidade com os critérios a seguir elencados: Abrangência, Fase de ocorrência, Natureza, Origem, Duração, Temporalidade, Espacialização, Reversibilidade, Magnitude, Relevância e Significância.

Assim, foi estabelecida uma matriz de Impactos Ambientais, que cruzou dados analíticos desses critérios de classificação com aspectos do Meio, Fase e Abrangência, com a respectiva mensuração e correlação com os Programas Ambientais a serem aplicados. Esta matriz sintetiza como se dará o processo de mitigação a ser executado, suas diretrizes utilizando-se de programas específicos conforme a relevância do impacto.

III – MEDIDAS MITIGADORAS PROPOSTAS PELO EMPREENDEDOR

No EIV há programas de mitigação de impactos ambientais, alguns sociais (itens 16 e 17 do conjunto de Programas Ambientais já apresentados), a serem executados por meio do PBA e monitorados pelo órgão ambiental licenciador (Cetesb).

Tais programas descrevem ações sem detalhamento executivo por estarem em nível de programa, mas permitem identificar diretrizes condizentes com a mitigação. Contudo será necessário **avaliar e acompanhar** os resultados desses programas visando a dimensão da mitigação conforme a evolução da implantação e operação do empreendimento.

A Comaiv concordou com as medidas mitigadoras ambientais apresentadas **mas solicita medida de acompanhamento da aplicação dos programas, requerendo os relatórios de monitoramento na mesma frequência com que são apresentados ao órgão licenciador ambiental.**

IV – AUDIÊNCIA PÚBLICA

Considerando o disposto como diretriz geral, item XIII do artigo 2º da Lei Federal nº. 10.257/2001 e o parágrafo 1º do artigo 27 da Lei Complementar Municipal nº 793/2013, especialmente seu parágrafo 2º do artigo 9º, o presente empreendimento enquadrou-se na obrigatoriedade de realização de Audiência Pública.

Porém, entendeu-se que em razão da situação específica de saúde pública enfrentada por todo o país e, conseqüentemente, pela municipalidade (Decreto nº 8898/2020 – Pandemia – que estabelece que o isolamento social é ação de suma importância para o enfrentamento do vírus da COVID-19), a Audiência Pública Presencial não era recomendada face a concentração de pessoas em num mesmo ambiente e o eventual potencial de contágio.

Diante do exposto, a Audiência Pública foi então promovida na modalidade virtual no dia

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

15/12/2020 com a efetiva participação dos diversos segmentos da sociedade civil. Importante destacar que a modalidade da audiência remota não comprometeu a participação popular uma vez que o evento reuniu cerca de 183 pessoas, número expressivo comparado a outras reuniões similares.

As contribuições oriundas da Audiência Pública foram recepcionadas e analisadas pela Comaiv e incorporadas ao processo de aprovação do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança.

IV – CONCLUSÃO

Tendo em vista ser um empreendimento em área do alto estuário santista, incluído no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ), fruto de ampla discussão com a sociedade e com diversas aprovações e autorizações nos diferentes órgãos competentes, concluiu-se no âmbito da Comissão de Análise de Impacto de Vizinhança – COMAIV, pela viabilidade do mesmo, aprovando o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, com imposição de medidas mitigatórias e compensatórias, uma vez que integra o porto santista que impôs uma série de mudanças na relação porto - cidade.

Importante ressaltar que a história da cidade se confunde com a própria história do porto, sendo fundamental que no processo de desenvolvimento e modernização das atividades portuárias, o município tenha capacidade de acompanhar essa dinâmica com responsabilidade técnica e operacional.

O município deve estar em sintonia plena com as atividades que tragam desenvolvimento à região mas, destaca que a expansão portuária como um todo, segregou a zona urbana santista do contato com a linha d'água, além de trazer uma série de incômodos à população (ruídos de veículos pesados, trens, problemas de mobilidade, etc) que contribuíram para o esvaziamento da área central da cidade, trazendo degradação social e dos equipamentos outrora vivos e pujantes.

Acrescenta-se, ainda, que a região central concentra a maior parte do patrimônio cultural e edificado da cidade, sendo esses os mais sensíveis aos impactos das atividades portuárias. A arquitetura centenária não resiste estruturalmente à circulação de caminhões e trens de carga, afetando diretamente elementos construtivos, arquitetônicos e de decoração dos imóveis, devido a trepidação do solo. A emissão de gases provenientes dos escapamentos dos caminhões de carga, com proliferação de partículas aéreas geram patologias e sujidades nas fachadas, prejudicando o estado de conservação dos imóveis. Por fim, a pressão por usos/atividades irregulares, inerentes ao funcionamento do Porto, como por exemplo, borracharias, oficinas, desmanches e ferros-velhos agravam a descaracterização, deterioração e degradação do patrimônio arquitetônico na região.

Associado à degradação ambiental e urbana deflagra-se uma situação social precária e de alta vulnerabilidade que carece de soluções integradas.

Neste contexto destaca-se o Mercado Municipal, área afetada e segregada com o aterro do bairro do outeirinhos (comprometimento parcial da navegabilidade por barcos), e posteriormente agravada pelo estabelecimento da perimetral do porto, merece um olhar mais atento para um processo de

COMISSÃO MUNICIPAL DE ANÁLISE DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

requalificação, levando em conta os esforços que já estão sendo realizados com o estabelecimento de polo criativo, ecofábrica, escola e outras ações de relevante viés social.

Deve-se destacar ainda que a área do Mercado Municipal está na trajetória da segunda linha de implantação do VLT (já em fase de implantação), um modal de transporte metropolitano que irá beneficiar não só a população local do ponto de vista social e econômico, como de outros municípios do entorno.

Nesse contexto, seja para monitorar, acompanhar, fiscalizar as questões relativas aos pontos abordados no presente documento e seus anexos, ou para modernizar ou promover o desenvolvimento urbano sustentável da cidade, especialmente em sua área central, a Comaiv estabeleceu a necessidade das medidas estabelecidas a seguir:

Medidas Mitigatórias e Compensatórias

- Obrigatoriedade de apresentação ao município dos relatórios ambientais de acompanhamento com a mesma frequência com que são fornecidos à CETESB, até a Licença de Operação emitida pelo órgão responsável.
- Implantação do PROJETO ILHA LIMPA – Reciclagem e compostagem na Ilha Diana – Conforme Anexo I.

Prazo: até 14 meses após assinatura do TRIMMC.

- Destinação de recursos para projetos e programas de desenvolvimento e renovação urbana com o depósito de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) no Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos – FUNDURB a ser utilizado na região do Mercado Municipal.

Prazo: Em 3 (três) parcelas, a saber:

- 2,5 milhões de reais até 28 de Fevereiro/2021;
- 2,5 milhões de reais até 31 de Outubro/2021;
- 5,0 milhões de reais até 31 de Março/2022.

Santos 27 de janeiro de 2021.

Representante da SEDURB
Ricardo Martins da Silva

Representante da SEGOV
Ernesto Kazuwo Tabuchi

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

Representante da SIEDI

Fernanda Rodrigues Alarcon/ Ronald Santos
Lima

Representante da SESERP

Carlos Tadeu Eizo / Roberto Moyano Souza

Representante da SEMAM

Luiz Otávio de Almeida Castro

Representante da SMS

Carolina Ozawa

Representante da SEDUC

Cristiane Simões Gameiro Guedes

Representante da SEPORT RC

Ronald Couto

Representante da SESEG

Daniel Onias Nossa

Representante da CET-SANTOS

Fabiana de Cassia Israel Alves Porto Alegre

Representante da SECULT

Vanderlei Hassan