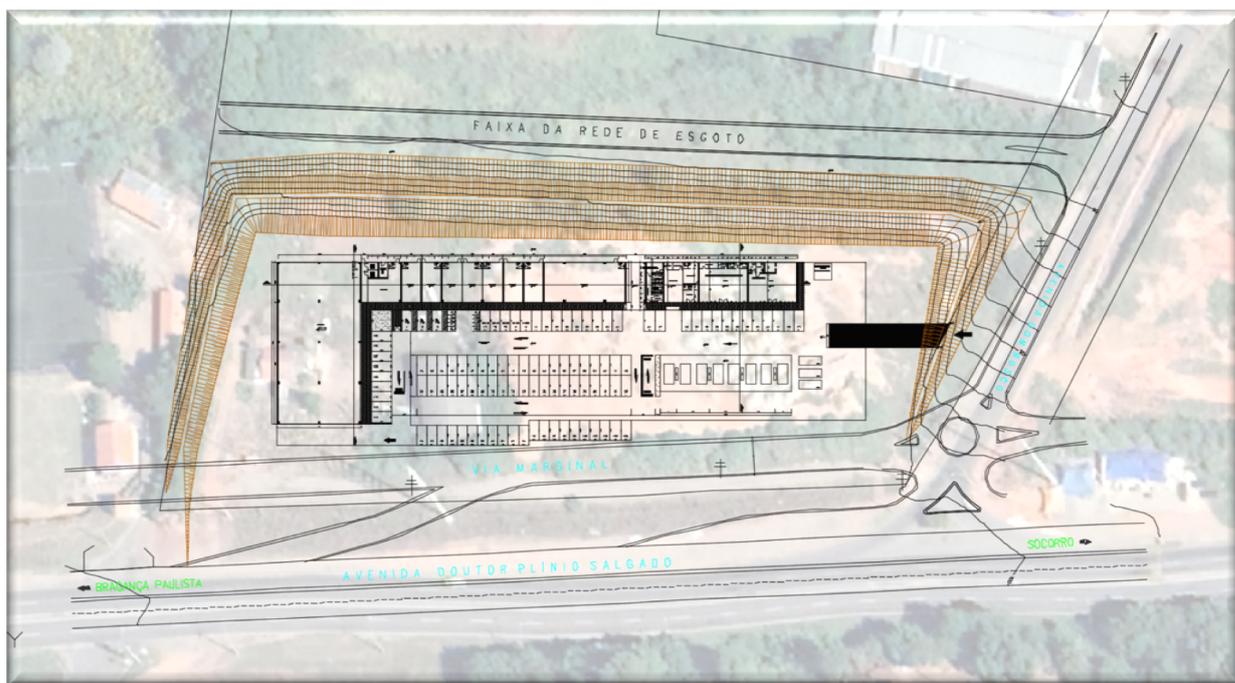


ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA E RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA EIV/RIV - SIMPLES

JOÃO R. VALLE & CIA LTDA.



Sumário

EIV – ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - SIMPLES	4
1. INTRODUÇÃO	4
2. INFORMAÇÕES GERAIS	5
2.1 Identificação do Empreendimento	5
2.2 Identificação do Empreendedor	5
2.3 Identificação da Empresa Responsável pelo EIV/RIV	5
2.3.1 Técnicos responsáveis pelo EIV/RIV	5
3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO E ENTORNO	6
3.1 Localização, acessos e uso e ocupação do solo	6
3.2 Caracterização ambiental da propriedade e seu entorno	10
3.2.1 Meio Físico	10
3.2.1.1 Geologia regional	11
3.2.1.2 Geomorfologia regional	12
3.2.1.3 Pedologia regional	13
3.2.1.4 Hidrografia regional	13
3.2.1.5 Hidrografia local	15
3.2.2 Meio Biótico	16
3.2.2.1 Vegetação	16
3.3 Caracterização do entorno	21
4. DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO	22
4.1 Justificativa da localização	23
4.2 Implantação e operação	23
5. IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS NA VIZINHANÇA	25
5.1 Impactos durante a fase de implantação	25
5.1.1 Movimentação de terra	25
5.1.2 Impermeabilização do solo e aumento da vazão no ribeirão mais próximo	26
5.1.3 Geração de resíduos sólidos	26
5.1.4 – Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural:	36
5.1.5 Vegetação Arborização Urbana Recursos Hídricos e Fauna	37
5.1.6 Nível de ruídos	37
5.2 Impactos durante a operação da atividade	38

5.2.1	Geração de resíduos sólidos.....	38
5.2.2	Adensamento populacional.....	38
5.2.3	Valorização imobiliária.....	39
5.2.4	Geração de tráfego e demanda por transporte público.....	39
5.2.5	Ventilação, iluminação e insolação	42
5.2.6	Nível de Ruídos.....	42
5.2.7	Qualidade do ar.....	43
5.2.8	Capacidade da infraestrutura urbana em geral.....	43
5.2.9	Integração com planos e programas existentes:	44
5.2.10	Impacto social na população residente ou atuante no entorno	44
6.	CONCLUSÃO E COMENTÁRIOS DE ORDEM GERAL.....	45
7.	ASSINATURAS.....	Error! Bookmark not defined.
8.	RIV - RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - SIMPLES.....	47
8.1.	Objetivos e justificativas do projeto	47
8.2.	Síntese dos resultados do diagnóstico de impactos e medidas mitigadoras	48
8.2.1.	No sistema viário.....	48
8.2.2.	Na infraestrutura urbana	49
8.2.3.	No meio Ambiente.....	50
8.2.4.	Matriz de impactos.....	52
8.3.	Conclusão e comentários de ordem geral	53
8.4.	Assinaturas.....	Error! Bookmark not defined.
9.	ANEXOS.....	55

EIV – ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - SIMPLES

1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o Estudo e o Relatório de Impacto de Vizinhança EIV/RIV do empreendimento de propriedade de “João R. Valle & Cia Ltda” e tem por objetivo subsidiar a análise técnica da Prefeitura Municipal de Bragança Paulista, acerca dos impactos benéficos ou adversos previstos durante e após a implantação do empreendimento, de forma introdutória na instrução do processo de aprovação do respectivo projeto para a atividade de Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores, conforme estabelecem as Leis Municipais nº 893/2020 e nº 561/2007.

O empreendimento em tela será destinado ao aproveitamento comercial de uma área localizada em Macrozona Urbana, Zona de Desenvolvimento Urbano 1 – ZDU 1, em conformidade com a classificação do Plano Diretor do Município de Bragança Paulista (Lei Complementar nº 893/2020).

Como principais referências para se estabelecer o conteúdo mínimo do presente documento, citamos tão somente a Lei Complementar no 561, de 26 de setembro de 2007, que dispõe sobre o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV).

Desta forma, o presente documento foi estruturado de forma a apresentar, inicialmente, as informações relativas ao projeto básico, suas principais premissas e características, bem como a caracterização da sua área de influência direta e indireta estabelecendo a correlação entre os impactos positivos e adversos que o empreendimento causará na vizinhança.

A seguir, estão apresentados os resultados do diagnóstico socioambiental realizado na gleba e em suas vizinhanças imediata e mediata, o qual abrangeu os meios físico, biótico e socioeconômico, incluindo informações regionais em alguns casos, além de informações urbanísticas, dentre outras. Tais informações permitiram a identificação e avaliação dos impactos decorrentes do empreendimento, bem como das possíveis alternativas e medidas mitigadoras ou compensatórias a fim de garantir o mais eficiente controle socioambiental da atividade.

Ao final do presente documento está apresentado o RIV, o qual procura refletir, de forma clara e objetiva, as conclusões do presente EIV, observando-se o conteúdo mínimo requerido, em cumprimento ao artigo 7º, inciso I ao V da Lei Complementar nº 561/2007.

2. INFORMAÇÕES GERAIS

2.1 Identificação do Empreendimento

Nome do Empreendimento: O empreendimento ainda não possui denominação definida.

Atividade: “Comércio Varejista de Combustíveis para Veículos Automotores com Troca de Óleo, Posto Revendedor de GLP, galpão comercial e salas comerciais para locação”.

2.2 Identificação do Empreendedor

Nome e Razão social: João R. Valle & Cia LTDA

CNPJ: 96.366.364/0001-69

Endereço: Av. Dom Pedro I, 2526, Taboão, Braganca Paulista/SP.

CEP: 12.914-481

Telefone: (11) 4034-0001 / (11) 4034-3240

Representante Legal: João Gustavo Lima Valle

E-mail: postocapivarao@uol.com.br

2.3 Identificação da Empresa Responsável pelo EIV/RIV

Razão Social: CS2 Engenharia e Consultoria Ambiental Ltda.

CNPJ: 19.749.025/0001-10

Endereço: Rua Adolfo André, 478, Sala 03, Centro Atibaia-SP, CEP: 12940-280

Telefone: (11) 2427-2638 / (11) 97369-7951 / (11) 94380-4300

E-mail: contato@cs2engenharia.com.br

2.3.1 Técnicos responsáveis pelo EIV/RIV

Elvis de Oliveira Santos – Engenheiro Civil (CREA 5069257138)

Edivaldo Giovani Capodeferro – Biólogo (CRBio nº 79438/01)

3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO E ENTORNO

3.1 Localização, acessos e uso e ocupação do solo

A gleba objeto do presente estudo possui 21.400 m² e está situada na Av. Dr. Plínio Salgado nº 1.999, esquina com a Av. Dom Bosco, no bairro Uberaba, zona Oeste da mancha urbana do Município de Bragança Paulista/SP, sob as coordenadas UTM 23 K 340333 m E / 7462288 m N, georreferenciadas ao Datum WGS84 (Figura 1).



Figura 1 - Croqui de Localização da gleba do empreendimento (delimitada em amarelo no centro da imagem). Adaptado de Google Earth.

Em conformidade com a Lei Complementar no 893/2020 (Plano Diretor), a área onde se pretende implantar o empreendimento está TOTALMENTE inserida em Macrozona Urbana, Zona de Desenvolvimento Urbano 1 - ZDU 1 (Figura 2), a qual, no art. 208, § 1º e 2º do referido Plano Diretor, é definida como:

§ 1º - As Zonas de Desenvolvimento Urbano - ZDU correspondem às porções do território inseridas no perímetro urbano, pertencente à Macrozona Urbana, propícias para abrigar os usos e atividades urbanos de diversos tipos, caracterizando-se como as áreas destinadas à expansão da área urbanizada.

§ 2º - A Zona de Desenvolvimento Urbano 1 - ZDU 1 corresponde parcialmente à área de abrangência da Lei Complementar no 556, de 2007 - Código de Urbanismo, no perímetro definido como ZDU 1. Os parâmetros de uso e ocupação do solo são definidos pela citada Lei Complementar e deverão ser considerados em processos de gestão de território, com exceção do parâmetro Coeficiente de Aproveitamento, conforme definido no Anexo II - Quadro 1.

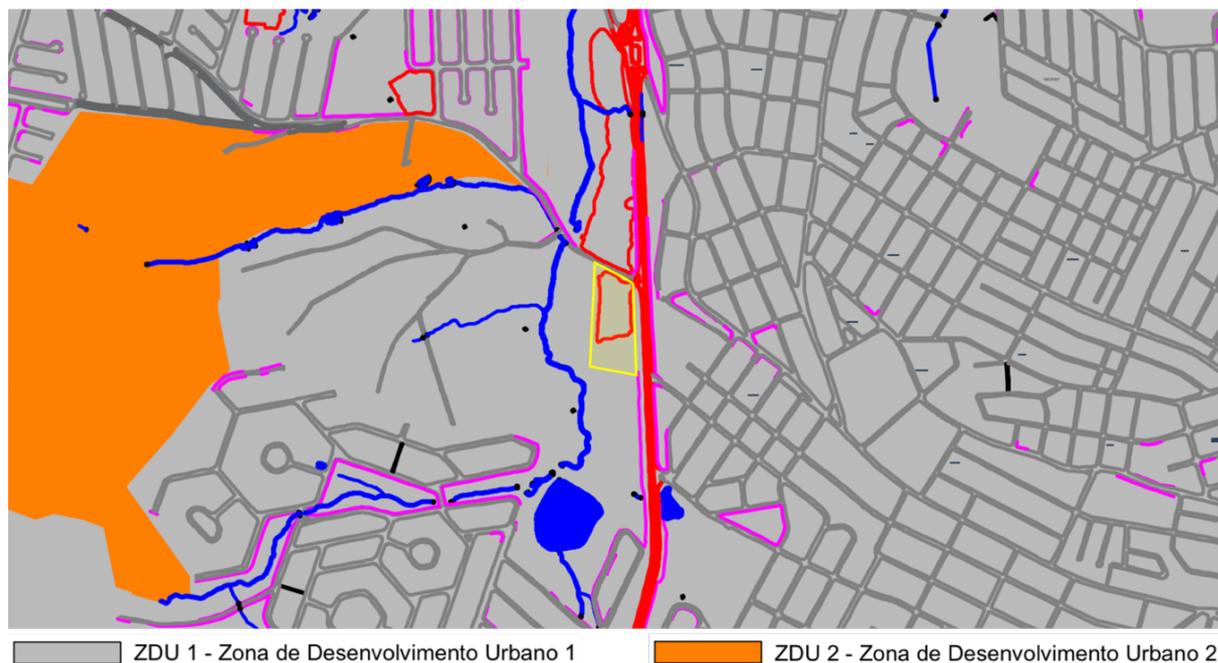


Figura 2 - Croqui de localização da gleba em relação ao Zoneamento do Plano Diretor Municipal.

É importante ressaltar que a implantação do empreendimento atenderá à nova legislação municipal de uso e ocupação do solo com o respectivo projeto submetido à aprovação pela municipalidade.

No que se refere aos usos do solo observados nas áreas adjacentes e vizinhanças imediata e mediata, foram constatados os usos que se caracterizam como comercial, complexo esportivo e glebas desocupadas no entorno adjacente à gleba, observando-se áreas mistas com predominância de usos residenciais e de pequenos comércios na vizinhança mediata do futuro empreendimento.

A Figura 3 apresenta o mosaico da caracterização dos usos observados no entorno da área do empreendimento, no raio de 300 m a partir do centro da gleba em tela.

Quanto aos acessos à gleba, por meio de vias públicas atualmente existentes, é possível utilizar, tanto a Av. Plínio Salgado (sentido Socorro - Bragança) a qual é classificada como via regional, quanto a Av. Dom Bosco, que é classificada como via arterial (Figura 1).

Cumprir informar que todas as vias públicas locais atualmente existentes, são pavimentadas, sendo que a Av. Dom Bosco possui aproximadamente 7 metros de leito carroçável em duplo sentido.

O passeio público do lado do empreendimento em tela está em condições razoáveis, é pavimentado e mede, em média, 3 metros na sua extensão que margeia a Av. Dom Bosco, já o passeio do lado oposto desta via mede aproximadamente 2 m e não possui pavimentação.

A Av. Plínio Salgado é duplicada, e possui aproximadamente 15 metros de largura, sendo que cada um dos leitos carroçáveis mede aproximadamente 7 m com duas faixas de 3,5 m cada, além de um canteiro central com aproximadamente 1 m.

O passeio só é existente no lado que margeia a gleba do empreendimento e não é pavimentado, medindo aproximadamente 15 metros de largura, juntamente com a faixa de domínio público da Av. Plínio Salgado.



Figura 3 - Mosaico dos usos do solo observados no entorno da área objeto do futuro empreendimento.

A Figura 4, apresenta o cruzamento das vias supramencionadas em relação à gleba do empreendimento.



Figura 4 - Cruzamento da Av. Plínio Salgado com a Av. Dom Bosco e a testada do Imóvel em tela.

As figuras 5 e 6 apresentam a situação atual dos passeios públicos na testada da gleba do empreendimento.



Figura 5 - Passeio em frente à gleba na Av. Plínio Salgado.



Figura 6 - Passeio em frente à Gleba na Av. Dom Bosco.

Cumprir informar que, de acordo com informações do interessado, já existe projeto de acessos e faixa de desaceleração aprovado no DER.

3.2 Caracterização ambiental da propriedade e seu entorno

O texto a seguir procura apresentar o diagnóstico ambiental da área onde se pretende implantar o empreendimento. Foi desenvolvido a partir de dados primários e secundários coletados in loco, bem como, em estudos realizados anteriormente no Município de Bragança Paulista. Tais dados contribuíram para que pudessem ser contemplados os principais aspectos inerentes aos meios físico e biótico relacionados ao Município de Bragança Paulista, a Área da Vizinhança Imediata – AVI, a Área da Vizinhança Mediata - AVM e ao próprio imóvel do empreendimento (Área Diretamente Afetada - ADA).

3.2.1 Meio Físico

No que se refere ao diagnóstico do meio físico, foram levantados os dados inerentes à geologia, geomorfologia, pedologia, clima e recursos hídricos, abrangendo a hidrografia regional e a observada na gleba da Área de Vizinhança Mediata (AVM), Área de Vizinhança Imediata (AVI) e Área Diretamente Afetada (ADA) do empreendimento em tela.

Esta etapa do estudo baseou-se principalmente na coleta de dados secundários, obtidos junto à Prefeitura Municipal, ao Comitê de Bacias Hidrográficas dos Rios Piracicaba/Capivari/Jundiá,

junto ao DAEE (Departamento de Águas e Energia Elétrica do Estado de São Paulo), junto ao IPT (Instituto de Pesquisas Tecnológicas), IGC (Instituto Geográfico Cartográfico), CEPAGRI – UNICAMP (Centro de Pesquisas Meteorológicas e Climáticas Aplicadas à Agricultura), IF (Instituto Florestal) dentre outros. Foram coletados, ainda, dados secundários de estudos ambientais realizados anteriormente na região, os quais contemplam a vasta literatura que versa sobre o assunto.

3.2.1.1 Geologia regional

O município de Bragança Paulista está inserido na borda centro-leste da Bacia Sedimentar do Paraná, sendo formada por grande variedade de litologias que podem ser agrupadas em quatro grandes domínios geológicos: as rochas metamórficas (essencialmente metassedimentares) e as rochas graníticas, ambas pertencentes ao embasamento cristalino; o pacote de rochas sedimentares mesozoicas e paleozoicas; as rochas efusivas e os corpos intrusivos básicos e, as coberturas sedimentares cenozóicas. As rochas do município de Bragança Paulista pertencem à Província Mantiqueira-Setor Central, que é constituída por várias unidades litológicas e litoestratigráficas, cujas idades vão desde o arqueano até o recente, com predomínio de rochas pré-cambrianas. A maior parte do município encontra-se inserida na unidade Complexo Granitoide Socorro, de idade neoproterozóica. O embasamento cristalino é constituído por rochas metamórficas do Grupo Itapira, do Paleoproterozóica. Cabe ressaltar que no interior da gleba objeto do empreendimento não existe nenhum afloramento rochoso ou qualquer fragmento solto de rocha.

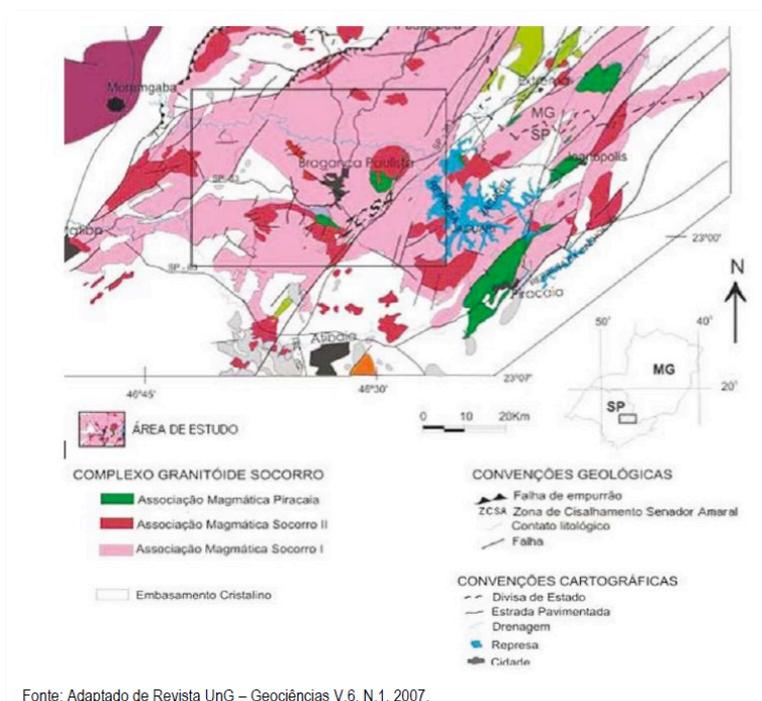
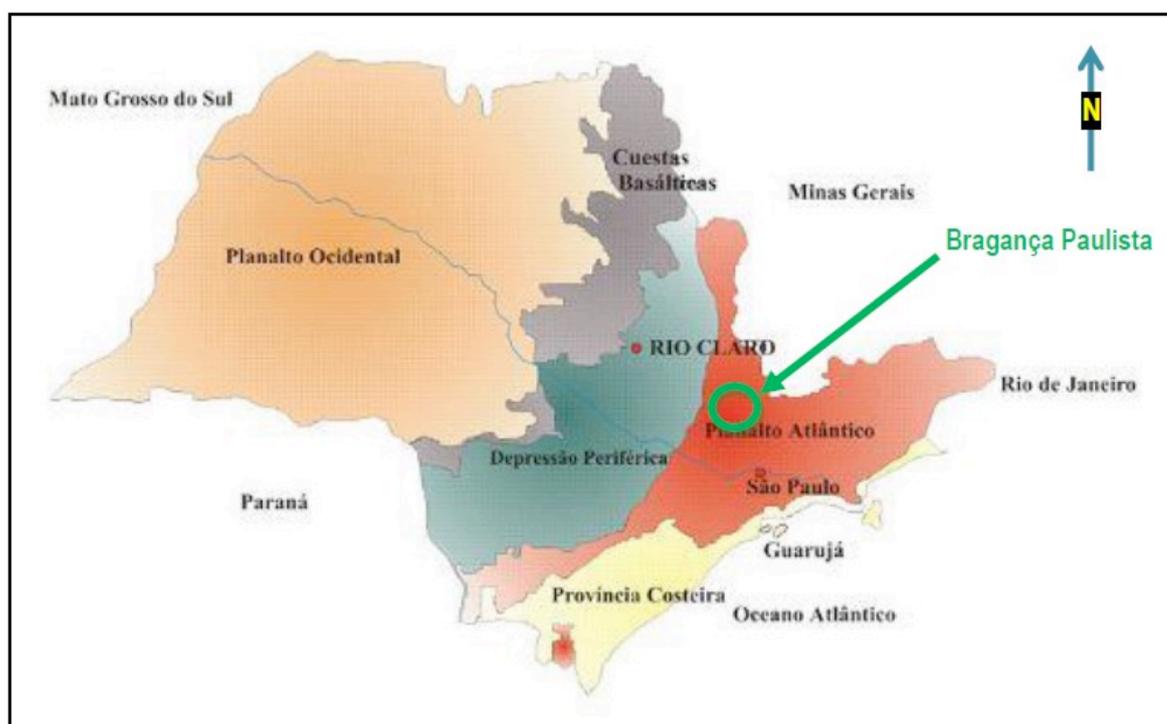


Figura 7 - Formações geológicas da região de Bragança Paulista.

3.2.1.2 Geomorfologia regional

Bragança Paulista situa-se no **Planalto Atlântico**, a aproximadamente 840 m acima do nível do mar, com relevo ondulado de escarpas e maciços modelados em rochas do complexo cristalino, onde primitivamente predominavam as coberturas vegetais de Floresta Atlântica. O Planalto Atlântico apresenta relevo bastante movimentado, desenvolvido, principalmente, em rochas metamórficas e ígneas, de idades arqueana e protezoróica. Observam-se também, relevos convexos e suavizados, na forma de morrotes e colinas, instalados sobre rochas pré-cambrianas e cenozoicas. A presença dessa variada gama de formas de relevo, desde montanhas até colinas, foi condicionada tanto pelo substrato rochoso e clima, quanto pela placa tectônica pós-paleógena.

Cumprir informar que o relevo da ADA já foi alterado por meio de aterro realizado em época desconhecida, apresentando platôs com boa conformação topográfica, compactação e estabilidade, o que reduzirá, significativamente, a necessidade de grandes obras de movimentação de solo para a implantação do empreendimento.



Fonte: Biblioteca Virtual do Estado de São Paulo.

Figura 8 - Mapa do relevo do Estado de São Paulo – Bragança Paulista no Planalto Atlântico.

3.2.1.3 Pedologia regional

Os solos presentes no município de Bragança Paulista são predominantemente lateríticos e tem sua origem em processos sob influência de clima tropical e/ou subtropical, relativamente quente e com precipitações abundantes, nos quais há a lixiviação de elementos solúveis e concentração de ferro e alumínio. Os mais comuns são os latossolos e os podzólicos, e em geral ocorrem associações. Os primeiros ocupam as porções mais planas e amplas de cimeira, enquanto os podzólicos são mais largamente distribuídos, com desenvolvimento muito variado, em topos convexos mais aguçados e nas vertentes. Solos pouco desenvolvidos também são assinalados, tais como cambissolos e litólitos, presentes em formas e feições peculiares do relevo, propícias ao seu desenvolvimento, tais como vertentes com acentuada declividade e rupturas de declive. Ocorrem, ainda, solos hidromórficos associados a relevos de baixa declividade e mal drenados.

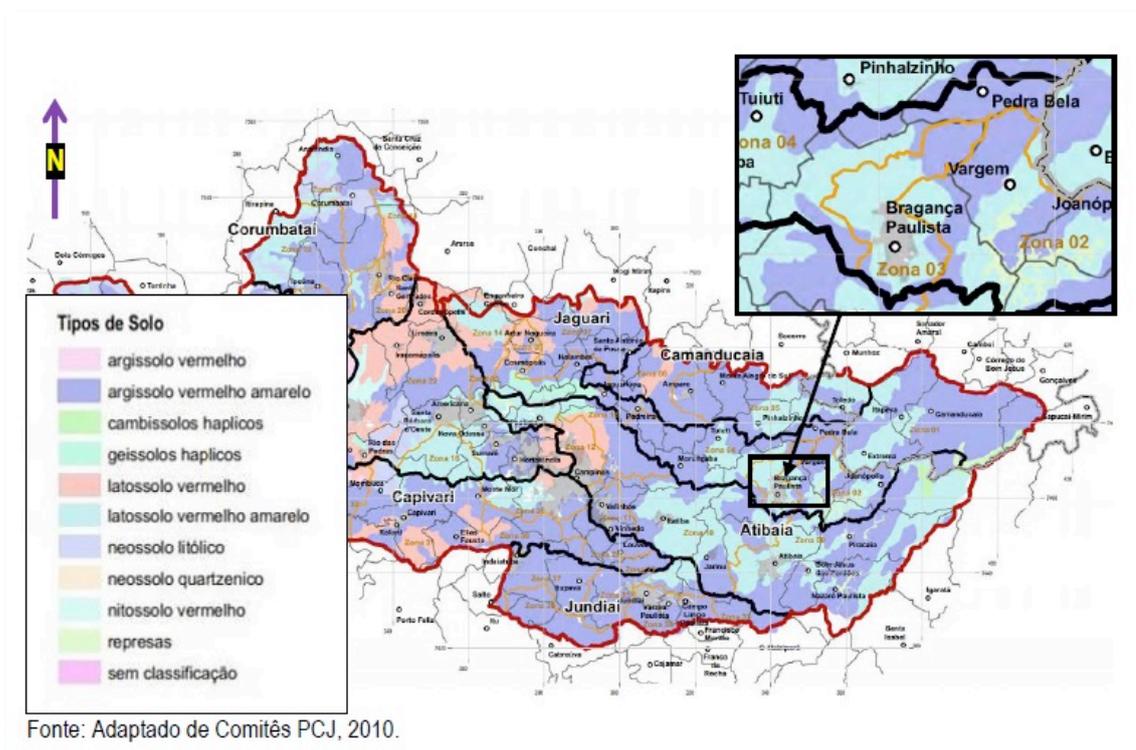


Figura 8 – Mosaico dos tipos de solo observados nas bacias PCJ. Destaque para o município de Bragança Paulista/SP.

3.2.1.4 Hidrografia regional

A região encontra-se na Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos dos Rios Piracicaba/Capivari/Jundiá, no Comitê de Bacias do PCJ, e na Bacia Hidrográfica do Rio Jaguari (Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos - UGRHI: 05).

A região em que Bragança Paulista se situa é parte integrante do Planalto Atlântico (Serra da Mantiqueira), fronteira com os Estados de Minas Gerais e São Paulo.

Localizado em região de cabeceira na bacia do Rio Jaguari, o Município é considerado de grande importância para a produção hídrica, por tanto, está contemplada nas APAs do Sistema Cantareira e APA Piracicaba Juqueri Mirim - Área II.

Bragança Paulista encontra-se localizada sobre a área do aquífero Cristalino cuja área de distribuição ocupa 53.400 km² da superfície estadual, abrangendo desde parte da Região Metropolitana de Campinas, a Região Metropolitana de São Paulo, e chegando até o litoral.

O aquífero é composto por rochas de origem ígnea e metamórfica que se estendem para o oeste do Estado, abaixo da Bacia Sedimentar do Paraná, a grandes profundidades. Este sistema aquífero, conforme o tipo de porosidade fissural que se desenvolve nas rochas, é dividido em duas unidades, o aquífero pré-cambriano que apresenta porosidade fissural representadas apenas por fraturas na rocha, sendo esta unidade a de maior ocorrência no estado de São Paulo (na qual está inserido o município de Bragança Paulista); e o aquífero pré-cambriano cárstico.

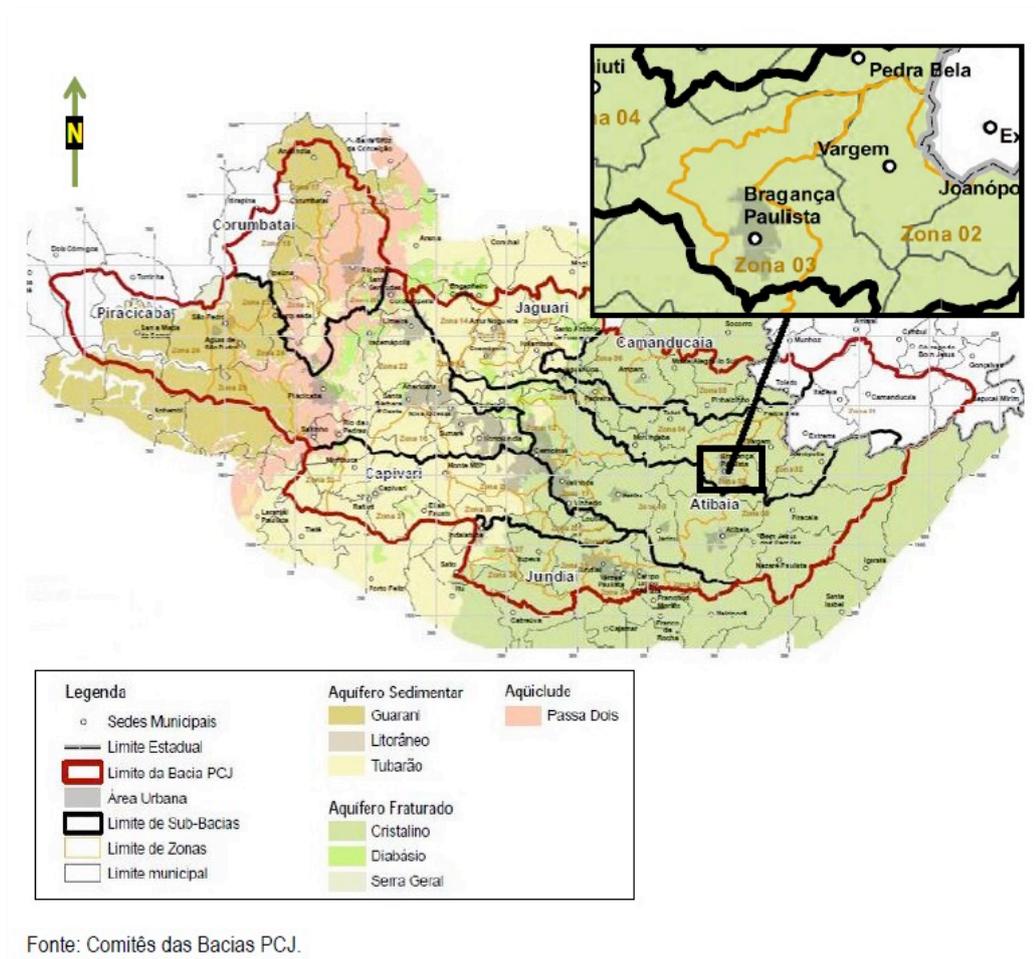


Figura 9 - Unidades Aquíferas da Bacia Hidrográfica PCJ.

3.2.1.5 Hidrografia local

A partir de vistorias realizadas em campo, verificou-se que a ADA não apresenta nascentes, sendo que a malha hídrica no local está representada única e exclusivamente por um ribeirão existente nas adjacências de cotas inferiores.

A figura 10, a seguir, apresenta o mapa da malha hídrica existente no local (linhas azuis), em conformidade com a Carta do Plano Topográfico do Instituto de Geografia e Cartografia do Estado de São Paulo – IGC, datado de (1979), sobre Ortofoto EMPLASA, datado de 2010, disponibilizado por DataGeo, pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente SMA/SP. As linhas verdes representam a projeção das APPs conforme Lei Federal nº 12.651/12. Cabe ressaltar que a sobreposição das imagens do croqui foi realizada pelo sistema DataGeo e não demonstra de forma fidedigna a localização da malha hídrica representada na carta topográfica em relação ao Ortofoto.



Figura 10 – mapa da malha hídrica existente na localidade.

3.2.2 Meio Biótico

3.2.2.1 Vegetação

Os aspectos do meio físico regional apresentados nos tópicos anteriores, permitem concluir que a fitofisionomia da cobertura vegetal mais adaptada para o clima e demais atributos naturais da região é a de Floresta Ombrófila Densa com zonas de ecótonos caracterizados pela transição com Floresta Estacional Semidecidual, o que corrobora com a vasta literatura existente sobre o assunto.

O município de Bragança Paulista encontra-se quase que totalmente inserido na área da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica - Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da cidade de São Paulo, com exceção da porção Oeste do município, (Figura 11). Essa região está contida no Bioma Mata Atlântica, em área com fragmentos remanescentes de Floresta Ombrófila Densa, conforme levantamento do Instituto Florestal, realizado no Estado de São Paulo, no período entre os anos de 2008 e 2009 (Figura 12).



Figura 11: Mapa de Zoneamento da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo.

Atualmente observa-se que grande parte da vegetação originária da região foi substituída por antigas formas antrópicas de ocupação do solo, através da agricultura, pecuária, além do emprego de silvicultura, principalmente dos Gêneros Pinus e Eucalyptus. A Figura a seguir, apresenta a situação, no período entre 2008 e 2009, da cobertura vegetal no Município de Bragança Paulista.

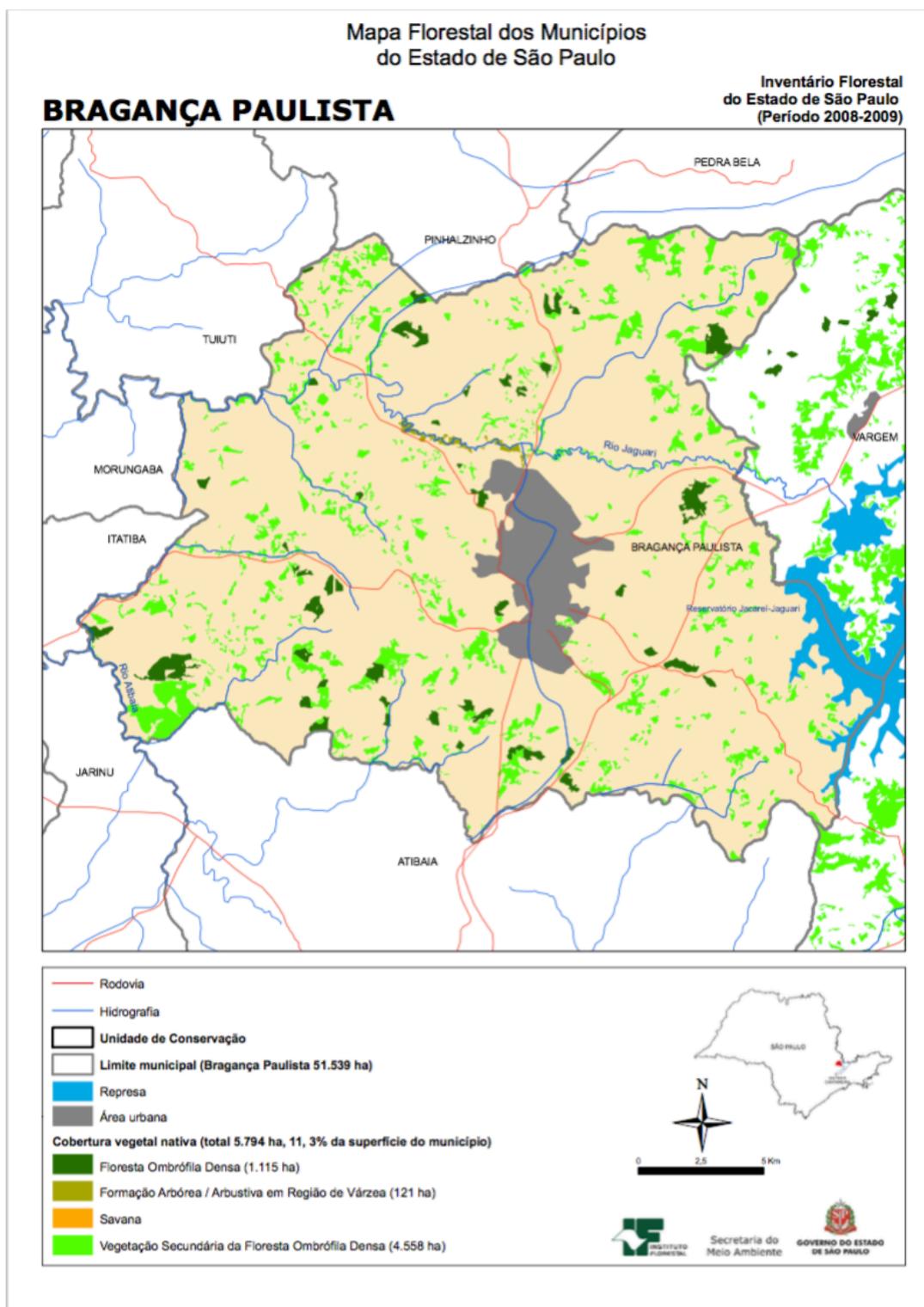


Figura 12: Mapa Florestal do Município de Bragança Paulista. Fonte: Instituto Florestal.

A Figura 13, a seguir, apresenta a localização dos fragmentos florestais de maior importância localizados no Município de Bragança Paulista em relação à área do empreendimento.



Figura 13: Mapa dos fragmentos de vegetação nativa do Município de Bragança Paulista.
Fonte: (Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SMMA, 2015).

No que se refere à caracterização da cobertura vegetal atualmente existente na Gleba do empreendimento (ADA) podemos informar o que se segue:

Em vistorias realizadas in loco, foi constatado que a gleba apresenta, em sua totalidade cobertura vegetal descontínua, composta predominantemente por gramíneas do gênero *Brachiaria* que se alterna com áreas de solo exposto oriundas de antigo aterro existente em todo o imóvel, que ainda não teve sua cobertura vegetal regenerada. Constatam-se também, em grande quantidade, exemplares de *Pannisetum purpureum* (Capim-napier). Observam-se, ainda, arbustos exóticos invasores, como é o caso das *Ricinus communis*, (Mamonas). A gleba não possui exemplares de porte arbóreo, com exceção de uma árvore existente próxima de uma casa, a qual foi caracterizada como pertencente à espécie exótica *Hovenia dulcis* (uva-japonesa), além de outros poucos exemplares arbóreos de pequeno porte, pertencentes à espécie exótica invasora *Leucaena leucocephala* (Leucena). Alguns poucos exemplares de *Vernonia polysphaera* (Assapeixe), ainda jovens, sem apresentar porte arbóreo até o presente momento são avistados com frequência na gleba do empreendimento.

Neste sentido, cumpre informar que não será necessária a obtenção de qualquer autorização ambiental para supressão de árvores para a implantação do empreendimento.

As fotografias a seguir procuram ilustrar as constatações mencionadas anteriormente sobre a cobertura vegetal observada na ADA.



Figura 14: Aspecto geral da cobertura vegetal alternada com áreas de solo exposto na gleba.



Figura 15: Exemplos de Ricinus communis e de Pennisetum purpureum sobre braquiária



Figura 16: Braquiária e alguns exemplares de Leucaena leucocéphala nas divisas do fundo da gleba.



Figura 17: Aspecto geral da cobertura vegetal alternada com áreas de solo exposto na gleba.

3.3 Caracterização do entorno.

Analisando-se os mapas da área urbana do Município de Bragança Paulista, disponibilizados pela Secretaria Municipal de Planejamento no website da municipalidade, é possível concluir o que segue:

a) Não existem equipamentos culturais, turísticos ou bens tombados na vizinhança imediata e mediata do empreendimento, sendo que o equipamento cultural mais próximo trata-se da Biblioteca Municipal, localizada na praça Hafiz Abi Chedid, juntamente com a câmara Municipal à aproximadamente 1.800,00 metros de distância da gleba do empreendimento;

b) No que se referem aos equipamentos municipais de educação existentes nas proximidades do empreendimento, observa-se que o mais próximo trata-se da Escola Municipal Prof^ª. Sara Moritz Aronovich, localizada à Rua Máximo Bertolini S/N, Jardim São Miguel, à aproximadamente 600,00 metros de distância dos limites da gleba do empreendimento. Um pouco mais distante, à aproximadamente 850,00 metros de distância, existe a Escola Municipal Prof. Carlos Frederico S. Silva, à Av. Paschoalino Cataldo, S/N, Jd. São Miguel. No Bairro Jd. Iguatemi, a Escola Municipal Antônio Dorival Monteiro de Oliveira é a mais próxima, localizando-se à aproximadamente 1.000,00 metros de distância dos limites do empreendimento, à Rua Antônio Luppe, nº 200. Existe, ainda, à aproximadamente 450,00 metros de distância, à Rua Senados Roberto Simonsem, nº 106, no Jd. Aracati, a Escola Estadual Dom José Maurício da Rocha. À Aproximadamente 900,00 metros de distância, existe o campus do Instituto Federal, localizado à Av. Major Fernando Valle, 2013, Jardim São Miguel.

c) No que se referem aos equipamentos municipais de esportes, o mais próximo localiza-se à aproximadamente 500,00 metros, trata-se do Ginásio Municipal de Esportes GME – Francisco Vergili, sito à Av. St^ª. Cruz, S/N, Vila Garcia. Existe, ainda, o Mini Ciles Nicolino Russo, localizado à Praça Nicolino Russo, Parque Jd. Novo Mundo, à aproximadamente 400,00 metros de distância do empreendimento em tela. O imóvel adjacente à face sul da gleba do empreendimento trata-se da A. D. Vila Garcia, onde existe um pequeno complexo de esportes.

d) No que se referem aos equipamentos de saúde existentes nas proximidades, observam-se o ESF Jd. São Miguel “ Dr. Ernesto Porto de Almeida”, que localiza-se à aproximadamente 550,00 metros do empreendimento, à Rua Máximo Bertolini, nº 75, além do EACS “Dr. Pedro Megale”, localizado à aproximadamente 400,00 metros do empreendimento, à Rua Senador Roberto Simonsen, nº 71, Jd. Aracati.

e) Acerca do equipamentos de segurança existentes, não foi observado nenhum na localidade do empreendimento, sendo que o mais próximo trata-se da delegacia de Defesa da Mulher situada à Rua St^ª. Clara, nº 101, centro, à aproximadamente 1.900,00 metros da gleba do

empreendimento, além do 34º Batalhão da PM, localizado à Rua José Gomes da Rocha Leal, à aproximadamente 1.800,00 metros da gleba do empreendimento.

f) Sobre os equipamentos de Serviço indicados no mapa disponibilizado no website oficial da municipalidade, observa-se que os mais próximos tratam-se do Centro de Referência de Assistência Social - CRAS St^a. Libânia, localizado na Rua St^a. Cruz, nº 1197, à aproximadamente 400,00 metros do empreendimento e a Fundação Comunidade da Graça, localizada à Av. Eng^o. Marcos Antonio de Assis Fleming, à aproximadamente 800,00 metros de distância da gleba do empreendimento.

4. DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Conforme já informado anteriormente, trata-se de atividade de “Comércio Varejista de Combustíveis para Veículos Automotores, com Troca de Óleo, Posto Revendedor de GLP, galpão comercial e salas comerciais para locação”.

Ao todo, além do posto de combustíveis, serão implantados um galpão com área de 821,2 m², uma sala com aproximadamente 60 m², incluindo um sanitário, uma sala maior com 208 m² com um sanitário, sete salas com 50 m², com um sanitário cada, duas salas (lojas) com 120 m² e dois sanitários cada, espaço para troca de óleo com 47,3 m², área de administração, escritório, copa e vestiário para funcionários e dois sanitários adaptados para pessoas com necessidades especiais - PNE.

Haverá o espaço reservado para o mínimo de 103 vagas de estacionamento, sendo 5 vagas reservadas para idosos e 3 vagas adaptadas para pessoas com necessidades especiais, além de 10 vagas para motocicletas.

O Horário de funcionamento da atividade de comércio varejista de combustíveis será das 06h às 22h.

Estima-se que a atividade de comércio varejista de combustíveis, com troca de óleo e posto revendedor de GLP gerará aproximadamente 18 empregos diretos, sendo que os empregos a serem gerados nas demais dependências do empreendimento (galpão comercial, salas e lojas) dependerá da natureza das atividades que se instalarão nestes espaços, as quais, caso haja a exigência prevista na legislação municipal vigente, poderão ter o EIV/RIV específico elaborado e aprovado em momento oportuno.

4.1 Justificativa da localização

No que se refere à síntese dos objetivos e justificativa de localização do empreendimento, em termos de importância no contexto social da região e do Município, pode-se destacar, dentre outros, o que segue:

a) O imóvel objeto de estudo situa-se em esquina, na confluência de duas importantes vias tanto para a localidade que envolve diretamente o bairro Jd. Iguatemi e suas adjacências, como a região. Tais vias que, por suas características próprias, denotam boa movimentação de veículos automotores, favorecem vias de entrada e saída de veículos, através de ampla fachada/alinhamento com os logradouros existentes, apresentando, portanto, conformidade com as exigências da legislação municipal vigente;

b) Situa-se em local de entrada e saída de região com grande adensamento populacional, com perspectiva, à médio prazo, de significativo incremento da ocupação urbana, ao qual virá a oferecer vantagens e facilidades ao abastecimento de veículos dos moradores e comerciantes locais;

c) Há poucas empresas do mesmo segmento, instaladas na região;

d) O imóvel permite a instalação total da infraestrutura de serviços de Água e Esgoto; Energia Elétrica, Telefonia e acessos;

e) As edificações sobre o Imóvel, não dependerão de cortes de árvores isoladas, supressão de vegetação ou Intervenções em cursos corpos d'água ou Áreas de Preservação Permanente;

f) A atividade é permitida no local, em conformidade com a Certidão de Uso e Ocupação do Solo, com Manifestação da Secretaria do Meio Ambiente, expedida pela Prefeitura de Bragança Paulista.

4.2 Implantação e operação

No que se refere à implantação do empreendimento, a sua edificação será instalada em conformidade com projeto a ser devidamente aprovado junto à municipalidade, conforme normas urbanísticas em vigor.

Para a implantação do empreendimento, serão necessárias, previamente, tanto a movimentação de terra quanto a implantação de sistema de drenagem de águas pluviais.

Cabe destacar que a atividade será objeto de licenciamento ambiental CETESB que contemplará as licenças prévia (LP), de instalação (LI) e de operação (LO), oportunidade em que

serão analisados todos os impactos ambientais do empreendimento, em conformidade com a legislação ambiental vigente.

Para a operação da atividade serão instalados os seguintes equipamentos:

a) 3 tanques para armazenamento de combustíveis, sendo 1 (um) de 30.000 L, pleno, para gasolina comum, 1 (um) de 30.000 L, bipartido, com capacidade para 15.000 L de etanol comum e mais 15.000 L de etanol aditivado, além de um terceiro tanque, também de 30.000 L, bipartido, com capacidade para armazenamento de 15.000 L de gasolina aditivada e mais 15.000 L de diesel S10.

b) 4 bombas para abastecimento de veículos;

c) 1 sistema de medição automático de volume de tanques e monitoramento de vazamentos para tanques, reservatório de bombas e filtro de diesel.

d) 1 Filtro de diesel.

e) 1 elevador de troca de óleo.

f) Sistema SAO (Sistema de Separação de Água e Óleo) com canaletas e caixa separadora para efluentes de pista.

g) Válvulas antivazamento nas descargas dos tanques e nos respiros.

h) Linhas entre tanques, bombas e respiros em material PAD, anticorrosivo e sem emendas.

i) Caixa de contenção em alvenaria para tambores de óleo.

Todos os equipamentos serão adquiridos a partir de empresas especializadas e com certificação INMETRO e ANP, atendendo às normas CETESB que realizará rigorosa inspeção na oportunidade da emissão da licença de operação.

5. IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS NA VIZINHANÇA

5.1 Impactos durante a fase de implantação

Inevitavelmente, alguns impactos serão gerados tanto na implantação quanto na operação do empreendimento. No que se refere à estimativa dos impactos a serem gerados na fase de implantação podemos citar os que seguem:

5.1.1 Movimentação de terra

Obras de movimentação de terra mal planejadas e mal administradas geram impactos ambientais negativos, que são extremamente danosos tanto para a fauna e flora, quanto para as populações humanas, notadamente no que se refere aos processos erosivos, carreamento de sedimentos e conseqüentemente o assoreamento de corpos hídricos.

No caso em tela, para que a movimentação de terra seja executada em conformidade com boas práticas ambientais da engenharia, toda a conformação topográfica do terreno seguirá rigorosamente o projeto a ser devidamente aprovado junto à CETESB na oportunidade do licenciamento ambiental da atividade.

O projeto de terraplenagem será elaborado em atenção às diretrizes constantes do Código de Urbanismo de Bragança Paulista, de forma a se controlar possíveis erosões e evitar assoreamento do curso d'água existente nas imediações.

Os taludes terão inclinação de 1H:1V para áreas de corte e 1,5H:1V para áreas de aterro. As áreas que ficarem expostas após a terraplenagem serão cobertas por vegetação forrageira a fim de se evitar erosões.

Em locais onde não for possível a execução de taludes, poderão ser utilizados muros de arrimo, que serão objetos de projetos técnicos específicos.

Todas as áreas onde houver movimentação de terra, terão a camada vegetal raspada numa espessura média de 20cm. Esse material será armazenado internamente a área do empreendimento para uso posterior em cobertura de áreas expostas após a execução da terraplenagem a fim de se evitar erosão.

Após a limpeza, será feita a demarcação para a implantação, com estaqueamento para se determinar as cotas e limites de corte e aterro definidas em projeto *in loco*.

As camadas do aterro deverão ter espessura de 20 a 30cm e serão compactadas com rolo compactador pé de carneiro ou rolo liso, garantindo a obtenção de GC = 100%, e controlando o grau de compactação através de ensaio de densidade in situ.

Adjacentes aos limites da saia de taludes, serão executadas barreiras com o próprio solo proveniente da terraplenagem, a fim de se evitar erosões e assoreamento do curso d'água existente nas imediações.

Na movimentação de terra a ser executada, não haverá material excedente, portanto, não haverá necessidade de encaminhamento de terra à outro local (bota-fora).

5.1.2 Impermeabilização do solo e aumento da vazão no ribeirão mais próximo

O projeto do sistema de drenagem será elaborado em conformidade com as normas vigentes, notadamente no que se refere à Lei nº 4265/2011, que institui a Política Municipal de Recursos Hídricos, de forma a se minimizar o impacto da implantação do empreendimento, no que diz respeito ao aumento de vazão fluvial, devida à impermeabilização do solo.

O sistema de drenagem de águas pluviais será constituído de bocas de lobo, tubulações de concreto, poços de visita, dispositivos para retenção temporária das águas pluviais e de dissipação de energia nos pontos de lançamento. Serão utilizadas, também, para lançamento as galerias de águas pluviais das vias públicas. O tempo de retorno para o cálculo das galerias de águas pluviais será de 10 anos.

A drenagem das águas provenientes das ilhas de abastecimento no pátio passará por sistema de separação de água e óleo e constará no projeto a ser submetido para aprovação da CETESB no âmbito do processo de licenciamento ambiental da atividade.

5.1.3 Geração de resíduos sólidos

Os resíduos sólidos a serem gerados na fase de implantação do empreendimento são identificados na sua grande maioria, como Resíduos de Construção Civil – RCC.

Para a mitigação dos impactos negativos relacionados com a geração de RCC, a implantação do empreendimento será executada com a devida atenção à todas as normas vigentes, federais, estaduais e municipais, notadamente, à Lei Municipal nº 4008/08.

Dentre as metodologias de gestão ambiental descritas na vasta literatura que versa sobre o gerenciamento de RCC em canteiros de obras civis, podem-se citar como mais recorrente as

metodologias que envolvem processos de “Produção mais limpa”. Tais processos, tiveram origem no setor industrial, no entanto, podem ser aplicados no setor da construção civil de maneira eficiente.

A produção mais limpa objetiva a minimização na geração dos resíduos e sua reutilização na fonte geradora, permitindo evitar retrabalhos a partir da interpretação pelo responsável do serviço, da realização de compras de materiais de forma otimizada, da redução de desperdícios e custos de produção.

Conforme a Resolução CONAMA nº 307 de 2002, o gerenciamento de resíduos da construção civil deve abranger o conjunto de ações exercidas, direta ou indiretamente, nas etapas de coleta, transporte, transbordo, tratamento e destinação final ambientalmente adequada dos resíduos.

Para se propor um apropriado gerenciamento dos RCC, após a conclusão de procedimentos prévios relacionados às primeiras etapas de cada atividade de uma obra civil, os quais devem ter considerado a aplicação de conceitos de “Produção mais limpa”, é necessária a prévia caracterização dos resíduos a serem gerados. Esse conhecimento norteia a definição das demais etapas de planejamento da gestão de RCC, como segregação, acondicionamento, transporte, incluindo o tratamento dos resíduos e a disposição final dos rejeitos, sendo a necessária apresentação de um Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC) para adequação à legislação vigente.

Para tanto, a fase de caracterização dos RCC é particularmente importante no sentido de identificar e quantificar os resíduos e, desta forma, realizar o planejamento adequado, visando a redução, a reutilização, a reciclagem e a destinação final.

A Classificação dos resíduos gerados na obra será realizado em atendimento ao Art. 4º da Lei Municipal nº 4008/2008, em conformidade com o que estabelece a Resolução CONAMA nº 307/2002.

De acordo com a Resolução CONAMA nº 307 de 2002, os RCC são agrupados em quatro diferentes classes conforme se segue:

Classe A

São os resíduos reutilizáveis ou recicláveis como agregados, tais como: a) de construção, demolição, reformas e reparos de pavimentação e de outras obras de infraestrutura inclusive solos provenientes de terraplanagem; b) de construção, demolição, reformas e reparos de edificações: componentes cerâmicos (tijolos, blocos, telhas, placas de revestimento, entre outros.), argamassa

e concreto; c) de processo de fabricação e/ou demolição de peças pré-moldadas em concreto (blocos, tubos, meio-fios etc.) produzidas nos canteiros de obras;

Classe B

São os resíduos recicláveis para outras destinações, tais como: plásticos, papel, papelão, metais, vidros, madeiras e gesso;

Classe C

São os resíduos para os quais não foram desenvolvidas tecnologias ou aplicações economicamente viáveis que permitam a sua reciclagem ou recuperação;

Classe D

São resíduos perigosos oriundos do processo de construção, tais como tintas, solventes, óleos e outros ou aqueles contaminados ou prejudiciais à saúde oriundos de demolições, reformas e reparos de clínicas radiológicas, instalações industriais e outros, bem como telhas e demais objetos e materiais que contenham amianto ou outros produtos nocivos à saúde.

Após a Classificação dos RCC, será iniciada a fase de segregação. Nesta fase o objetivo será a triagem dos resíduos entre as diferentes classes, definindo-se quais resíduos demandam uma separação exclusiva. A segregação será indispensável, pois, facilitará as etapas subsequentes, considerando que este trabalho será realizado diretamente na fonte de geração, retirando a necessidade de uma segregação posterior, possivelmente mais onerosa e garantindo ganho de tempo no envio dos resíduos aos locais de tratamento e/ou destinação final.

A separação e identificação dos resíduos será realizada no local de origem, obedecendo à classificação preconizada pela legislação vigente sobre a matéria e originária dos órgãos federais, estaduais e municipais, em obediência ao Art. 11 da Lei Municipal nº 4008/2008.

Resíduos Classe A deverão ser segregados dos demais.

Para os resíduos pertencentes à Classe B, sugere-se que sejam separados pelo tipo de resíduo, haja vista a possível necessidade de empresas diferentes responsáveis pelo tratamento e destinação final, principalmente o gesso, que trata-se de resíduo inicialmente categorizado na Classe C, no entanto, dada a publicação da Resolução nº 431 de 2011 do CONAMA, passou a integrar a Classe B.

Infelizmente, a Resolução nº 307 de 2002 do CONAMA não dá exemplos de resíduos Classe C, mas subentende-se que sejam pincéis, lixas sem condições de uso e resíduo de lã de vidro enquadrados na descrição. Portanto, sugere-se que tais resíduos sejam segregados dos demais.

Os resíduos perigosos da Classe D, em razão das suas características de inflamabilidade, corrosividade, reatividade, toxicidade, patogenicidade, carcinogenicidade, teratogenicidade e mutagenicidade, apresentam significativo risco à saúde pública ou à qualidade ambiental, conforme Lei nº 12.305 de 2 agosto de 2010 e ABNT NBR 10004:2004 (ABNT,2004), portanto, deverão ser separados dos resíduos não perigosos de modo a evitar a contaminação, bem como para que não haja o comprometimento de processos como a reciclagem e eventuais reutilizações.

As tarefas de limpeza da obra serão realizadas, preferencialmente, pelo próprio colaborador que gerar o resíduo, a fim de que a disposição dos resíduos nos locais indicados para acondicionamento seja feita de forma ágil, contribuindo para a organização e para o correto e eficiente gerenciamento dos resíduos da obra.

Os resíduos inertes gerados na oportunidade da implantação do canteiro de obras e terraplanagem poderão ser reutilizados na obra e incorporados ao terreno. Os demais resíduos que não permitirem a reutilização, deverão ser destinados para empresas habilitadas, portadoras de licença ambiental emitida pelo órgão ambiental competente.

Após a segregação, será iniciada a fase de acondicionamento, a qual deverá garantir, conforme planejado na oportunidade da segregação dos resíduos, a sua separação, bem como facilitar o transporte do canteiro de obras para encaminhamento ao tratamento e destinação final.

Os dispositivos para o acondicionamento serão compatíveis com o tipo e quantidade de resíduos, com o objetivo de evitar acidentes, a proliferação de vetores, minimizar odores e o impacto visual negativo.

Os recipientes a serem utilizados para o acondicionamento de resíduos serão constituídos de material compatível ao tipo de resíduo à que se destinarem, garantir a estanqueidade para evitar vazamentos, apresentar resistência física contra choques, durabilidade e compatibilidade com o equipamento de transporte no que se refere à sua forma, volume e peso. Portanto, a escolha do tipo de recipiente mais adequado ocorrerá na oportunidade adequada e dependerá das características de cada resíduo, das quantidades geradas, do tipo de transporte a ser utilizado, da necessidade ou não de tratamento e da forma de disposição final a ser adotada.

Serão estabelecidos procedimentos para a correta vedação e manuseio dos recipientes, a fim de evitar rupturas e vazamentos. No caso de embalagens de produtos químicos perigosos, será expressamente proibida a sua reutilização ou uso para acondicionamento de outros resíduos para estocagem e/ou manuseio.

Visando à organização do local, serão utilizadas etiquetas com a indentificação dos tipos de resíduos acondicionados em cada recipiente, em tamanho que possibilite fácil identificação. Nesta etapa poderão ser utilizados big bags, baias, caçambas estacionárias, contenedores/lixeiros

comuns, entre outros, a se definir na oportunidade adequada, dependendo da demanda de resíduos a ser gerada pelo empreendimento.

Os big bags são sacarias confeccionadas em material plástico, com tamanho variando de acordo com a necessidade de armazenamento. Tais dispositivos poderão ser utilizados no acondicionamento de resíduos Classe B como papéis, plásticos e materiais leves como fardamentos, luvas, botas, etc. O local dos bags deverá ser coberto, sendo necessária a construção de suportes de metal ou madeira para posicioná-los abertos para facilitar o descarte dos resíduos pelos colaboradores.



Figura 18 - Exemplos de Big Bags. Fonte: www.conterol.es.

As Baias são instalações com divisórias para o acondicionamento temporário dos resíduos. Estas instalações poderão ser móveis ou fixas, sendo que sua escolha dependerá de fatores como a quantidade gerada de resíduos, disponibilidade de espaço e tipo de resíduo a ser acondicionado o que será definido na oportunidade adequada.



Figura 19 - Exemplos de baias. Fonte: www.researchgate.net.

As baias serão utilizadas para o acondicionamento de resíduos Classes B, C e D, haja vista que resíduos Classe A, cujo volume gerado é significativo, demandarão espaços com acesso mais facilitado para o transporte e estruturas mais robustas, como caçambas estacionárias. Caso sejam depositados resíduos pertencentes à Classe D, haverá a necessidade de cobertura das baias, bem como a garantia de que o piso seja impermeabilizado, de modo a evitar contaminação do solo.

O armazenamento de resíduos a granel será realizado de forma que os materiais estejam protegidos de chuvas, a fim de evitar escoamentos superficiais de seus constituintes.

Para que possam ser armazenados em montes, os materiais não poderão apresentar líquido livre, neste caso, serão adotadas medidas de controle para a dispersão pelo vento, bem como, serão previstos, no momento oportuno a depender de demandas específicas, a implantação de sistemas de drenagem e contenção de líquidos percolados, para a coleta e tratamento dos mesmos, em caso de necessidade e em atendimento à legislação ambiental vigente.

As caçambas estacionárias são estruturas metálicas com capacidade para cerca de 5 m³, indicadas para o acondicionamento de resíduos cuja massa e volume de geração sejam consideráveis, como os pertencentes à Classe A, além das madeiras, classificadas como Classe B. Sua retirada do local será realizada por caminhões-caçamba, projetados especialmente para este fim, que levarão a caçamba até o local de segregação/tratamento dos resíduos ou destinação final.



Figura 20 - Exemplo de caçamba estacionária.



Figura 21 - Exemplo de caminhão caçamba.

Na oportunidade do encerramento das atividades de implantação do empreendimento serão removidos todos os resíduos do canteiro de obras, incluindo os locais de armazenamento temporário. Os recipientes remanescentes, caso contenham resíduos perigosos, serão limpos e/ou tratados para reuso em outras obras civis ou serão encaminhados para destino final ambientalmente adequado.

Nas áreas onde serão gerados resíduos com características domésticas e outros de “classe B”, poderão ser utilizados contentores/lixeiros comuns. Neste último caso, considerando a existência de cooperativas de reciclagem de resíduos que prestam serviço no município de Bragança Paulista, não obstante o fato de que o programa municipal de coleta seletiva ainda não atende o

bairro onde se pretende implantar o empreendimento, poderão ser utilizados contenedores seletivos que obedecerão o padrão de cores conforme ilustrados a seguir:



Figura 22 - Padrão de cores para contenedores de resíduos a serem utilizados na obra.

Após será realizada a etapa do transporte, que constitui a remoção dos resíduos dos locais de origem para estações de transferências, centros de tratamento ou, em casos específicos conforme demanda, diretamente para o destino final, por diferentes meios de transporte.

Nesta oportunidade, será observado o que estabelece o Art. 7º da Lei Municipal no 4008/2008, no que se refere à contratação de empresas habilitadas, que deverão possuir cadastro junto ao órgão municipal competente, desde que tal órgão já tenha providenciado a devida implantação do referido cadastro.

No momento oportuno será desenvolvida e implantada a logística para o transporte, provendo acessos adequados, horários e controle de entrada e saída dos veículos que irão retirar os resíduos devidamente acondicionados, de modo a combater o acúmulo excessivo de resíduos, melhorando a organização do canteiro da obra.

Para os casos de resíduos de interesse ambiental, somente serão contratadas as empresas portadoras licença ambiental para esta atividade específica de transporte, a ser emitida pelo órgão competente.

Também, haverá a indicação de colaboradores para a realização da atividade de transporte interno e externo de resíduos para os quais não é exigido o certificado de movimentação de resíduos de interesse ambiental (CADRI), principalmente quanto aos resíduos com características domésticas, que após a sua adequada segregação e acondicionamento, poderão ser enviados às cooperativas de reciclagem existentes no município, nos casos de encaminhamento de resíduos recicláveis e, nos casos de rejeitos, para o serviço público de coleta.

O sistema de transporte interno dos resíduos será constituído de equipamentos compatíveis com o volume, peso e características do material a ser transportado. Deverá ser realizado por pessoal familiarizado com os equipamentos e determinação das áreas de riscos para equipamentos especiais.

Para o transporte interno, serão utilizados carrinhos de mão, caminhões de carroceria aberta basculante madeira ou caminhões tipo guindaste, conforme as especificidades de cada resíduo.

Os resíduos constituídos por terra misturada com material inerte e vegetação serão armazenados junto ao solo e transportados dentro do canteiro da obra em caminhão caçamba. Caso haja necessidade de trajeto em via pública, a carga será coberta com lona.

Os coletores das frentes de trabalho, a serem definidos conforme necessidades específicas de cada atividade e de cada resíduo a ser gerado, obedecerão aos padrões de cores adotados pela Resolução CONAMA 275/01, para que, em seguida, sejam encaminhados para os locais de armazenamento temporário.

No que se refere à destinação final dos resíduos a serem gerados na obra, será observado o que estabelece o Art. 15 da Lei Municipal no 4008/2008 e deverão ser adotadas, minimamente, as seguintes medidas:

a) Resíduos de Classe A

Resíduos de cimento, argamassas e de componentes cerâmicos, etc., quando não forem ou não puderem ser incorporados ao solo local por quaisquer motivos, serão encaminhados, com o uso de caçambas estacionárias, preferencialmente para usinas de reciclagem de entulhos, devidamente habilitadas e licenciadas pelo órgão ambiental competente, para que possam ser reciclados e reaproveitados.

b) Resíduos de Classe B

Resíduos como metal, plástico, papel, papelão e vidro, após sua adequada segregação em conformidade com as orientações do presente documento, serão encaminhados, preferencialmente, para as cooperativas de reciclagem existentes no município.

Quanto às madeiras, será verificada a possibilidade da reutilização das peças mesmo que tenham sido danificadas, recortando-as adequadamente de modo a utilizá-las na obra ou em outros locais. Caso não seja possível a reutilização na própria obra, as madeiras, sem contaminantes como tintas e vernizes, serão destinadas, preferencialmente, para cogeração de energia ou matéria-prima para empresas e entidades, a fim de evitar a destinação para o aterro sanitário operado pela Embralixo.

c) Resíduos de Classe C

Os resíduos da Classe C, por não terem a possibilidade de reciclagem ou recuperação viáveis até o momento, serão encaminhados a aterros industriais para resíduos não perigosos e não inertes.

d) Resíduos de Classe D

Em conformidade com o Art. 9º da Lei Municipal nº 4008/2008, os resíduos Classe D serão destinados aos locais de coleta especial de resíduos tóxicos do Município.

Os resíduos perigosos serão encaminhados para aterros industriais, que tenham tecnologia para minimizar os danos ambientais do passivo, desde que devidamente licenciados pelo órgão ambiental competente.

Restos de tintas e vernizes poderão ser reutilizados em outras obras ou enviados para empresas de reciclagem desses materiais.

Serão criadas condições para que o maior volume possível de resíduos seja reutilizado ou reciclado, no intuito de não destiná-los à aterros ou incineradores.

O manuseio dos resíduos a serem gerados na obra será realizado, obrigatoriamente com o uso de EPIs em conformidade com os riscos observados para cada tipo de material, de forma que se garanta a preservação da saúde e a integridade física de todo o pessoal envolvido.

Todas as áreas de gerenciamento dos resíduos da obra serão devidamente identificadas, sinalizadas e protegidas, a fim de impedir a entrada de pessoas não autorizadas, sinalizando as áreas de risco e os materiais perigosos.

Para que a gestão de resíduos da construção civil seja eficiente, o entendimento dos colaboradores quanto aos motivos que levam à execução de determinadas práticas na obra será fundamental. A conscientização ambiental terá como seu principal objetivo o fomento à participação e mobilização de forma comunitária no canteiro de obras, através da difusão e incorporação de conceitos e práticas, de forma de induzir dinâmicas sociais, promovendo abordagem colaborativa e crítica das realidades que envolvem o gerenciamento de resíduos e a

compreensão autônoma e criativa dos problemas que se apresentam e das soluções possíveis para cada colaborador envolvido nos processos de implantação do empreendimento.

Por meio da conscientização ambiental será possível sensibilizar os envolvidos, conforme sejam fornecidas informações de como sua atuação terá influência sobre o correto gerenciamento dos resíduos e sobre o meio ambiente propriamente dito. A sensibilização será realizada por meio de palestras, treinamentos, dinâmicas e outras abordagens educativas que facilitem o ajuste do comportamento das pessoas envolvidas na obra aos objetivos propostos. Essas práticas educacionais serão aplicadas durante todo o processo de construção do empreendimento.

Com a sensibilização, mobilização e educação ambiental dos trabalhadores no canteiro de obras, haverá maior prevenção de falhas no planejamento das etapas de segregação, acondicionamento e transporte dos resíduos. De fato, haverá também o ganho social, tendo em vista que o emprego do conhecimento adquirido não se restringirá apenas ao ambiente de trabalho, mas, poderá ser aplicado no dia-a-dia de cada um dos colaboradores e todos os envolvidos na execução da obra.

5.1.4 – Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural:

A tipologia urbana da região, notadamente nas áreas mais próximas da gleba do empreendimento, é caracterizada por construções de diversos tipos, com o predomínio de “galpões”, utilizados por indústrias e comércios além da predominância de construções residenciais nas áreas mais internas dos bairros, considerando que o imóvel em tela se localiza em área adjacente à uma via regional.

Não existem áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico natural, tão pouco bens tombados pelo CONDEPHAC, na distância de 300m do perímetro do empreendimento.

Quanto ao porte, volumetria e gabarito do empreendimento, em relação às edificações da região para o raio de 300m dos seus limites, o projeto da construção do empreendimento não apresentará conflitos ou qualquer discrepância com o tipo de ocupação do entorno, ressaltando que o projeto arquitetônico seguirá a legislação vigente da Prefeitura de Bragança Paulista.

5.1.5 Vegetação Arborização Urbana Recursos Hídricos e Fauna

Não haverá impacto negativo na vegetação, recursos hídricos ou fauna, tendo em vista que a implantação não necessitará de supressão de vegetação nativa ou corte de árvores nativas isoladas, uma vez que não existem na área do empreendimento.

A implantação do empreendimento também não demandará intervenção em APP ou em recursos hídricos.

No que se refere à arborização urbana, a implantação do empreendimento contará com a execução de projeto paisagístico que poderá contemplar, além de espécies ornamentais para compor o jardim, o plantio de espécies nativas de porte arbóreo em locais estratégicos para sombreamento em locais de maior incidência de sol.

Acerca da impermeabilização do solo e consequente impacto no volume do fluxo natural das águas fluviais, haverá a mitigação através da implantação de sistema de drenagem com dispositivos de contenção de sedimentos e de águas pluviais, em atendimento às exigências da Política Municipal de Recursos Hídricos.

5.1.6 Nível de ruídos

A poluição sonora ocorre quando, em um determinado local, o som altera a condição normal de audição. O ruído provocado pelo som excessivo das indústrias, canteiros de obras, meios de transporte, entre outros, é o que mais colabora para a existência de tal poluição. Embora ela não se acumule no meio ambiente, pode causar danos à qualidade de vida das pessoas e dos animais.

Abaixo segue tabela dos limites de ruído conforme NBR 10.151, em dB(A).

Tabela 1 - Nível de critério de avaliação NCA para ambientes externos, em dB(A)

Tipos de áreas	Diurno	Noturno
Áreas de sítios e fazendas	40	35
Área estritamente residencial urbana ou de hospitais ou de escolas	50	45
Área mista, predominantemente residencial	55	50
Área mista, com vocação comercial e administrativa	60	55
Área mista, com vocação recreacional	65	55
Área predominantemente industrial	70	60

Figura 23 – Limites de ruídos em dB(A). Fonte: NBR 10.151.

Como medidas para minimizar os impactos causados pela poluição sonora, na implantação do empreendimento, os colaboradores utilizarão equipamentos de proteção individual apropriados e sempre que possível serão utilizados abafadores de ruídos nos motores dos equipamentos, devendo sempre seguir as normas de segurança, saúde e higiene do trabalho. Além disso, a execução da obra restringir-se-á ao período diurno (7:00hs a 18:00hs), afim de se evitar o incômodo na vizinhança. Cabendo a ressalva de que o ruído produzido pelo tráfego neste trecho da Av. Plínio Salgado, superará o nível de ruído produzido na oportunidade da implantação do empreendimento.

5.2 Impactos durante a operação da atividade

5.2.1 Geração de resíduos sólidos.

A geração de resíduos pela atividade será, em sua maior parte, composta de resíduos comuns que serão acondicionados adequadamente e encaminhados ao aterro sanitário pela empresa que opera a coleta, através do sistema “porta-à-porta” no município, bem como, resíduos recicláveis, que serão encaminhadas diretamente para as cooperativas de reciclagem existentes no município, além de resíduos contaminados, com presença de óleo lubrificante, combustíveis fósseis, metais pesados ou outros contaminantes, bem como o lodo retido no sistema de separação de água e óleo – SSAO, que serão encaminhados à empresas especializadas e devidamente licenciadas para a coleta, transporte, tratamento e destinação final com o devido CADRI a ser obtido junto à CETESB.

O gerenciamento de todos os tipos de resíduos a serem gerados durante a operação da atividade, seguirá o mesmo planejamento já informado para a fase de implantação, no item 5.1.3 e será objeto de análise, aprovação e acompanhamento/fiscalização pela CETESB, desde a oportunidade do licenciamento ambiental de competência daquele órgão, bem como durante o funcionamento da atividade, até o momento de cada renovação da licença de operação – LO, durante todo o período em que o empreendimento estiver operando.

5.2.2 Adensamento populacional

A atividade em tela não é caracterizada como polo gerador ou polo Atrativo de viagens ou adensamento populacional. O empreendimento visa atender à população já existente na região, bem como aos que por ali transitam, contribuindo com a diminuição da circulação desnecessária por parte da população da região que, atualmente, necessita sair da sua localidade usual, para

abastecer seus veículos nas áreas mais centrais da cidade. Desta forma, o empreendimento contribuirá, gerando efeito positivo para o trânsito da cidade em geral.

5.2.3 Valorização imobiliária

Para o caso em tela, a atividade e porte do empreendimento, não permite, necessariamente, uma valorização imobiliária muito significativa para a região ou entorno. Entretanto, é fato que, a partir da implantação e operação do empreendimento que prestará serviços aos transeuntes e moradores locais, haverá o aumento do fluxo de pessoas no local, consequentemente dinamizando o comércio existente no entorno, além do que, o novo empreendimento que atenderá necessidades indispensáveis da população por meio do fornecimento de combustíveis para veículos, caracterizar-se-á como incremento da estrutura comercial local, proporcionando, inevitavelmente, certo acréscimo do valor agregado aos imóveis existentes na localidade.

5.2.4 Geração de tráfego e demanda por transporte público

A atividade em tela não é caracterizada como polo gerador ou polo atrativo de viagens ou de adensamento populacional, portanto, não se estima aumento da geração de tráfego local que, atualmente tem boa fluidez, sem congestionamentos em qualquer hora do dia e qualquer dia da semana.

Não obstante este fato, foi realizado um levantamento/contagem *in loco* dos veículos que trafegam na Av. Plínio Salgado, a qual possui o maior fluxo em relação à Av. Dom Bosco. A contagem foi realizada nos dias 20, 23 e 25 de março de 2020, em três períodos distintos em cada dia, sendo o 1º Período das 06h30 às 08h30; o 2º Período das 11h às 13h; e o 3º Período das 17h30 às 19h30.

As tabelas à seguir apresentam os resultados obtidos em cada dia de contagem.

Dia 20/03/2020	06h30 às 08h30	11h às 13h	17h30 às 19h30	Média/hora
Veículos leves	223	191	204	206
Veículos pesados	48	45	32	42

Dia 20/03/2020	06h30 às 08h30	11h às 13h	17h30 às 19h30	Média/hora
Veículos leves	205	186	193	194
Veículos pesados	42	41	34	39

Dia 20/03/2020	06h30 às 08h30	11h às 13h	17h30 às 19h30	Média/hora
Veículos leves	235	198	210	214
Veículos pesados	53	50	47	50

A contagem efetuada nos três dias de pesquisa *in loco*, permitiu constatar que a média do fluxo local por hora no local é de aproximadamente 248 veículos por hora.

Cabe ressaltar que a pesquisa foi realizada em época de prática, por muitas pessoas, de quarentena por conta da pandemia do vírus COVID 19, portanto, não foi avaliada aqui, a possibilidade e o volume de aumento do fluxo de veículos desconsiderando tal quarentena.

Acerca da demanda por transporte público, assim como pelos demais serviços prestados pela municipalidade, considerando-se o pequeno número de colaboradores a serem admitidos inicialmente pelo empreendimento, aproximadamente 18 pessoas, não haverá impacto no transporte público, o qual possui estrutura suficiente para absorver o incremento oriundo do novo empreendimento.

A partir de pesquisa realizada junto ao aplicativo de consulta de linhas e horários de ônibus da empresa que opera o sistema de transporte coletivo no município, constatou-se que existem vários pontos de parada na localidade, sendo que um deles é na esquina da Av. Dom Bosco com a Rod. Capitão Bardoíno / Av. Plínio Salgado. (Figura 24) e 5 (cinco) linhas de ônibus que passam pelo ponto de parada na esquina do futuro empreendimento. As linhas são a nº 112 – “USF – via Pista”, nº 115 – “Taboão via Planejada – São Miguel”, nº 118 – “Jd. Iguatemi via UPA”, nº 123 – “Jardim São Miguel” e nº 125 e nº 125 – “volta” (Figuras 25, 26, 27, 28 e 29 respectivamente)

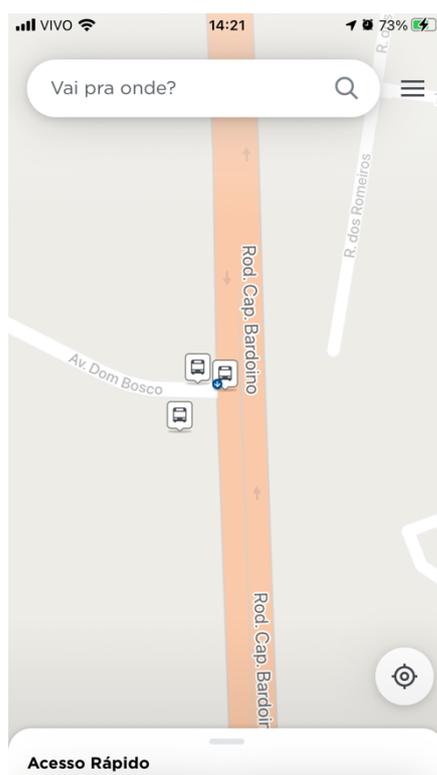
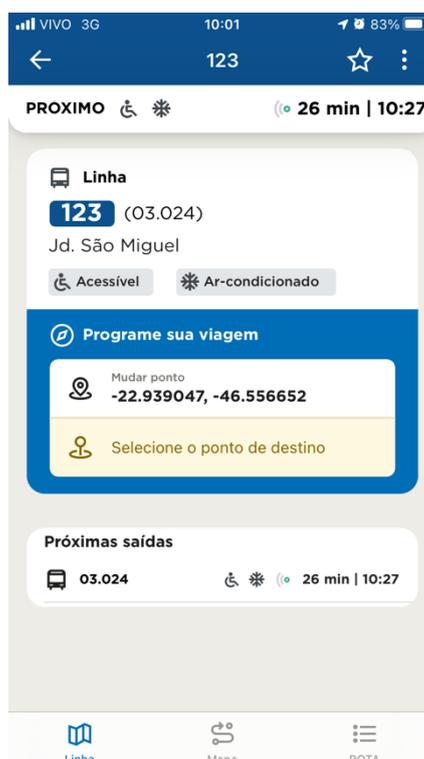
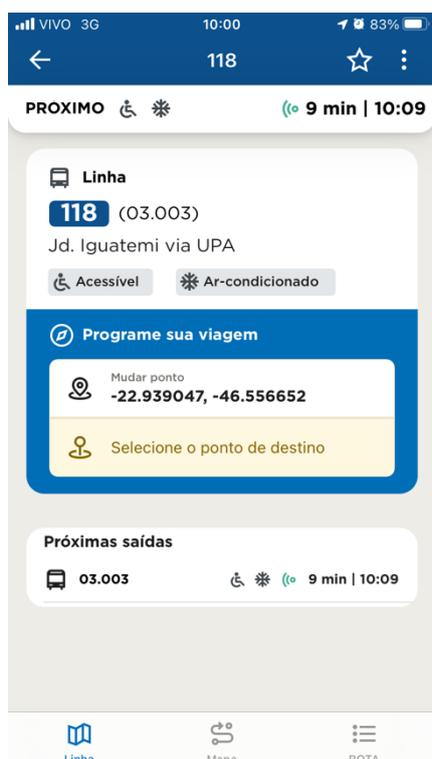
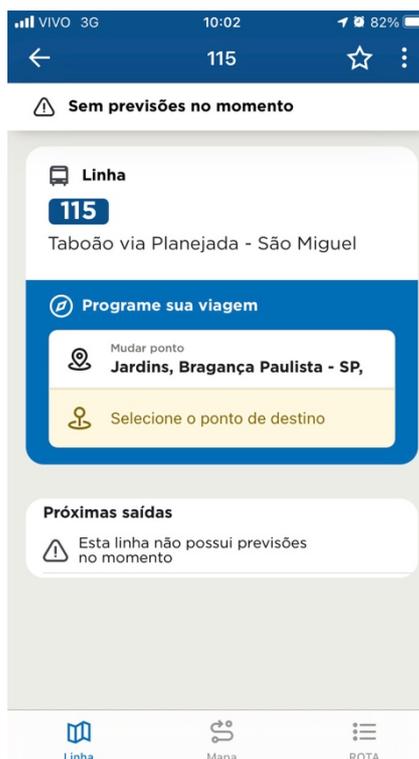
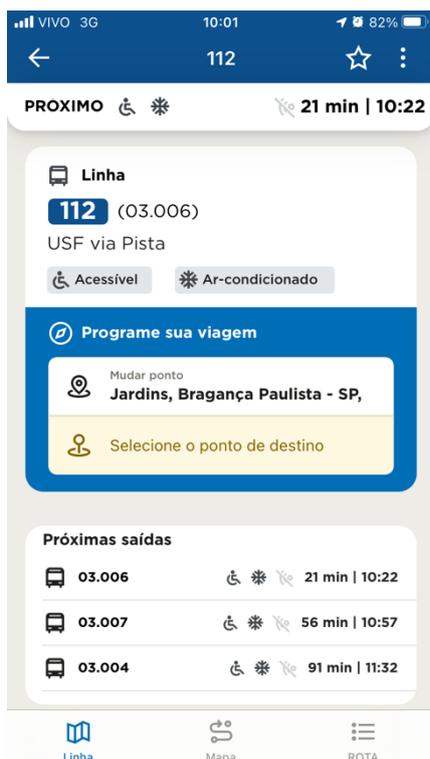


Figura 24 – Pontos de parada de ônibus. Fonte: Aplicativo da empresa NSF Auto ônibus.



Figuras 25, 26, 27 e 28 – Linhas 112, 115, 118 e 123 respectivamente.

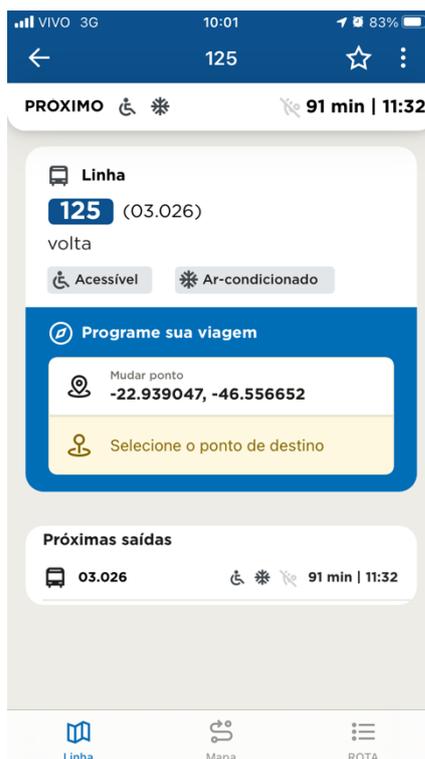


Figura 29– Linha 125.

5.2.5 Ventilação, iluminação e insolação

No que se refere ao sombreamento e alterações da ventilação causadas pelo empreendimento, após a sua edificação, os efeitos serão restritos ao próprio empreendimento, não sendo estimados impactos no entorno.

Acerca da iluminação e ventilação das áreas internas do estabelecimento, cumpre informar que o projeto arquitetônico a ser devidamente aprovado pela municipalidade, foi elaborado de forma que as mesmas estejam em conformidade com o mínimo estabelecido pelo Código Sanitário Estadual em vigor.

5.2.6 Nível de Ruídos

A atividade em tela não acarretará aumento dos níveis de ruído no local e respeitará os níveis estabelecidos pelas norma vigentes, já mencionadas no item de nº 5.1.6, tendo em vista que, assim como para a fase de implantação, a operação do empreendimento não produzirá ruídos em níveis superiores aos já incidentes atualmente no local, tendo em vista que o ruído produzido pelo tráfego neste trecho da Av. Plínio Salgado, superará o nível de ruído produzido pela operação do empreendimento.

5.2.7 Qualidade do ar

As principais fontes de emissões de poluentes atmosféricos identificadas na atividade em tela serão os próprios automóveis que trafegarão pelo local e os tanques de armazenamento de combustível. Neste caso, os principais poluentes emitidos são caracterizados como CO₂ e compostos orgânicos voláteis, com a exalação de odores.

Com o objetivo de mitigar tais emissões estimadas nas dependências do empreendimento, nos tanques de armazenamento serão instaladas tubulações de respiro, com válvulas de pressão à vácuo, que atuarão na equalização das diferentes pressões entre a câmara interna do tanque e a atmosfera, visando impedir a evaporação de combustíveis em excesso. Tais equipamentos garantirão a segurança do posto de abastecimento durante as operações de descarga, sem afetar a qualidade do ar, de forma que os gases sejam condensados para que voltem ao sistema, evitando sua exalação na atmosfera.

As emissões provenientes do estabelecimento, através dos tanques (que passem das barreiras/controles) e dos automóveis, ocorrerão em pequena escala e sem alteração da qualidade do ar, sendo dispersadas rápida e facilmente com a contribuição da boa ventilação do pátio.

5.2.8 Capacidade da infraestrutura urbana em geral

O empreendimento poderá ser conectado à rede pública de água, esgotamento sanitário e à rede pública de energia elétrica, sendo que as concessionárias tem ampla capacidade de atendimento a este tipo de atividade.

No que se refere à coleta dos resíduos sólidos orgânicos e/ou recicláveis que serão produzidos no empreendimento, considerando que a geração será em quantidades comerciais comuns à maioria das atividades de pequeno porte existentes em todo o município, a empresa que opera o sistema poderá atender o empreendimento sem impacto na sua capacidade atual.

As águas pluviais, serão devidamente captadas, retidas e lançadas ao meio-fio do logradouro, assim como as águas das áreas de pisos pavimentados ao ar livre, que através de condutores sob o pavimento as lançarão no meio-fio e deste seguirão para as galerias de águas pluviais das vias públicas até o ribeirão que passa além do imóvel adjacente ao fundo da gleba e que atravessa a Av. Dom Bosco.

5.2.9 Integração com planos e programas existentes:

Durante as fases de implantação e operação do empreendimento a gestão de resíduos sólidos será realizada com base em Planos de Gestão de Resíduos da Construção Civil – PGRCC (Na fase de Implantação e possíveis reformas durante a operação) e Plano de Gestão de Resíduos Sólidos (Na fase de operação).

Neste sentido, tais ações serão realizadas com ênfase para o “Programa de Coleta Seletiva” e o “Programa Rede de Coleta Solidária”, desenvolvidos e geridos pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente, de forma que se alcance a integração com as políticas municipais, bem como, com o Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos - PMGIRS.

O sistema de drenagem do empreendimento será realizado de forma que atenda às exigências da Política Municipal de Recursos Hídricos, estando em consonância com o Plano Municipal de Saneamento Básico – PMSB.

O projeto arquitetônico, em sua totalidade, envolvendo os aspectos urbanísticos e de engenharia, estará de forma integrada com o Plano Diretor Municipal.

5.2.10 Impacto social na população residente ou atuante no entorno

O projeto do empreendimento contemplará vagas para PNE e IDOSOS, na proporção ideal sobre o total de vagas que estarão disponibilizadas dentro do empreendimento aos clientes, além de projeto específico para acessibilidade, a ser devidamente aprovado pela Municipalidade, antes do início da operação.

A população da localidade será beneficiada, portanto, a partir da implantação do empreendimento que estará em conformidade com as normas vigentes, com visual moderno da edificação, com a geração de novos empregos e arrecadação de mais impostos para o Município, além de proporcionar mais segurança ao entorno, tornar-se um local de trabalho que funcionará por até 16 horas/dia, todos os dias da semana, incluindo domingos e feriados.

Diferentemente do que se observa frequentemente em estudos desta natureza apresentados à municipalidade, a matriz de impactos foi elaborada considerando-se apenas os impactos estimados para o empreendimento, não sendo incluídos impactos na vegetação, ou intervenções em APP, dentre outros que não ocorrerão tanto na fase de implantação como na fase de operação.

6. CONCLUSÃO E COMENTÁRIOS DE ORDEM GERAL

Em conformidade com o Decreto Estadual nº 8468/76, a atividade em tela é sujeita ao Licenciamento Ambiental CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, além da aprovação e fiscalização pela ANP- Agência Nacional de Petróleo, dentre outros órgãos.

Acerca dos impactos e demais aspectos, como sistema viário, transporte, infra- estrutura urbana, ruídos, entre outros, pode-se notar pela Matriz de Impactos apresentada que, além de não impactarem a circunvizinhança e terem seus possíveis efeitos negativos mitigados através de ações informadas no presente estudo, colaboram para a valorização imobiliária, segurança do entorno, prestação de serviços à região, criação de novas vagas de emprego, diminuição do tráfego na região central da cidade, entre outros efeitos positivos.

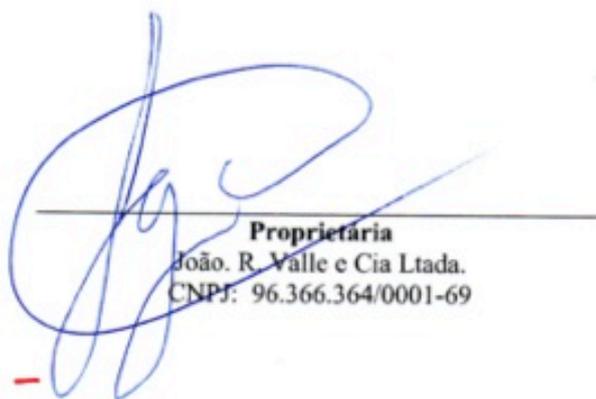
Assim, concluímos que o empreendimento com a operação da atividade pleiteada, é perfeitamente viável na região em que se pretende implantar, além de não causar impactos significativos e possibilitar a mitigação dos poucos efeitos negativos.

Independentemente dos levantamentos realizados neste EIV sobre os impactos positivos e adversos da atividade, todas as fases do empreendimento dependerão de licenças e autorizações urbanísticas e ambientais específicas que deverão ser providenciadas na devida oportunidade, no decorrer dos trâmites dos processos de licenciamento do empreendimento, após as análises de caráter vinculado ou discricionário, de toda a documentação pertinente a ser apresentada em cada fase de cada um dos processos autorizativos (projetos, laudos, estudos, relatórios, etc.) pela Prefeitura Municipal, CETESB, ANP e outros.

Em virtude das informações apresentadas, a equipe responsável pela elaboração do presente EIV/RIV considera viável, do ponto de vista socioambiental e urbanístico, a implantação do empreendimento, ressaltando-se os benefícios que a implantação desse tipo de empreendimento traz à população local e ao Município. Portanto, solicita parecer técnico favorável junto à Prefeitura Municipal de Bragança Paulista, pra que o empreendedor possa dar continuidade ao processo de licenciamento com vistas à implantação e operação empreendimento.

7. ASSINATURAS

Bragança Paulista, 09 de novembro de 2020



Proprietária
João. R. Valle e Cia Ltada.
CNPJ: 96.366.364/0001-69



Responsável Técnico - Coordenador do EIV-RIV
Elvis de Oliveira Santos
Engenheiro Civil
CREA 5069257138
ART nº 28027230200402828

7. RIV - RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - SIMPLES

8.1. Objetivos e justificativas do projeto

O presente documento constitui o Relatório de Impacto de Vizinhança RIV do empreendimento de propriedade de “João R. Valle & Cia Ltda” e tem por objetivo subsidiar a análise técnica da Prefeitura Municipal de Bragança Paulista, acerca dos impactos benéficos ou adversos previstos durante e após a implantação do empreendimento, de forma introdutória na instrução do processo de aprovação do respectivo projeto para a atividade de Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores, conforme estabelecem as Leis Municipais nº 893/2020 e nº 561/2007.

O empreendimento em tela será destinado ao aproveitamento comercial de uma área localizada em Macrozona Urbana, Zona de Desenvolvimento Urbano 1 – ZDU 1, em conformidade com a classificação do Plano Diretor do Município de Bragança Paulista (Lei Complementar nº 893/2020).

Como principais referências para se estabelecer o conteúdo mínimo do presente documento, citamos tão somente a Lei Complementar no 561, de 26 de setembro de 2007, que dispõe sobre o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV).

Desta forma, o presente documento foi estruturado de forma a apresentar, inicialmente, as informações relativas ao projeto básico, suas principais premissas e características, bem como a caracterização da sua área de influência direta e indireta estabelecendo a correlação entre os impactos positivos e adversos que o empreendimento causará na vizinhança.

A seguir, estão apresentados os resultados do diagnóstico socioambiental realizado na gleba e em suas vizinhanças imediata e mediata, o qual abrangeu os meios físico, biótico e socioeconômico, incluindo informações regionais em alguns casos, além de informações urbanísticas, dentre outras. Tais informações permitiram a identificação e avaliação dos impactos decorrentes do empreendimento, bem como das possíveis alternativas e medidas mitigadoras ou compensatórias a fim de garantir o mais eficiente controle socioambiental da atividade.

O presente RIV, procura refletir, de forma clara e objetiva, as conclusões do EIV, observando-se o conteúdo mínimo requerido, em cumprimento ao artigo 7º, inciso I ao V da Lei Complementar nº 561/2007.

8.2. Síntese dos resultados do diagnóstico de impactos e medidas mitigadoras

8.2.1. No sistema viário

A gleba do futuro empreendimento atende à legislação ambiental municipal para a implantação da atividade pleiteada, tanto no que se refere à sua dimensão, quanto sua localização em esquina, com extensas fachadas, tanto para a Av. Plínio Salgado, quanto para a Av. Dom Bosco, sendo que os acessos serão pelas duas vias e no caso da Av. Plínio Salgado, onde haverá maior fluxo, o acesso será objeto de apreciação e aprovação pelo DER.

A atividade de comércio varejista de combustíveis para veículos automotores não é caracterizada como polo gerador ou polo atrativo de número significativo de viagens ou de adensamento populacional, portanto, não se estima aumento da geração de tráfego local que, atualmente tem boa fluidez, sem congestionamentos em qualquer hora do dia e qualquer dia da semana.

Não obstante este fato, realizou-se o levantamento/contagem *in loco* dos veículos que trafegam na Av. Plínio Salgado, a qual possui o maior fluxo em relação à Av. Dom Bosco. A contagem foi realizada nos dias 20, 23 e 25 de março de 2020, em três períodos distintos em cada dia, sendo o 1º Período das 06h30 às 08h30; o 2º Período das 11h às 13h; e o 3º Período das 17h30 às 19h30.

Foi constatada a média de aproximadamente 248 veículos por hora.

Cabe ressaltar que a pesquisa foi realizada em época de quarentena por conta da pandemia do vírus COVID 19, portanto, não foi avaliada aqui, a possibilidade e o volume de aumento do fluxo de veículos desconsiderando tal quarentena.

Acerca da demanda por transporte público, considerando-se a contratação de apenas 18 colaboradores, aproximadamente, não haverá impacto no transporte público, o qual possui estrutura suficiente para absorver o incremento oriundo do novo empreendimento, com vários pontos de parada e duas linhas de ônibus que passam pela Av. Dom Bosco, que são a Linha nº 118 – Taboão/Jd. Iguatemi e nº 125 Jd. Águas Claras/Jd. Iguatemi.

8.2.2. Na infraestrutura urbana

Não foi constatado impacto significativo na infraestrutura urbana em geral, tendo em vista que o empreendimento poderá ser conectado à rede pública de água, esgotamento sanitário e rede pública de energia elétrica, sendo que as concessionárias tem ampla capacidade de atendimento a este tipo de atividade.

No que se refere à coleta dos resíduos sólidos orgânicos e/ou recicláveis que serão produzidos no empreendimento, considerando que a geração será em quantidades comerciais comuns à maioria das atividades de pequeno porte existentes em todo o município, a empresa que opera o sistema poderá atender o empreendimento sem impacto na sua capacidade atual.

Durante as fases de implantação e operação do empreendimento a gestão de resíduos sólidos será realizada com base em Planos de Gestão de Resíduos da Construção Civil – PGRCC (Na fase de Implantação e possíveis reformas durante a operação) e Plano de Gestão de Resíduos Sólidos (Na fase de operação).

Neste sentido, tais ações serão realizadas com ênfase para o “Programa de Coleta Seletiva” e o “Programa Rede de Coleta Solidária”, desenvolvidos e geridos pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente, de forma que se alcance a integração com as políticas municipais, bem como, com o Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos - PMGIRS.

O sistema de drenagem do empreendimento será realizado de forma que atenda as exigência da Política Municipal de Recursos Hídricos, estando em consonância com o Plano Municipal de Saneamento Básico – PMSB.

As águas pluviais, serão devidamente captadas, retidas e lançadas ao meio-fio do logradouro, assim como as águas das áreas de pisos pavimentados ao ar livre, que através de condutores sob o pavimento as lançarão no meio-fio e deste seguirão para as galerias de águas pluviais das vias públicas até o ribeirão que passa além do imóvel adjacente ao fundo da gleba e que atravessa a Av. Dom Bosco.

O projeto arquitetônico, em sua totalidade, envolvendo os aspectos urbanísticos e de engenharia, estará de forma integrada com o Plano Diretor Municipal.

8.2.3. No meio Ambiente

As principais fontes de emissões de poluentes atmosféricos identificadas na atividade em tela serão os próprios automóveis que trafegarão pelo local e os tanques de armazenamento de combustível. Neste caso, os principais poluentes emitidos são caracterizados como CO₂ e compostos orgânicos voláteis, com a exalação de odores.

Com o objetivo de mitigar tais emissões estimadas nas dependências do empreendimento, nos tanques de armazenamento serão instaladas tubulações de respiro, com válvulas de pressão à vácuo, que atuarão na equalização das diferentes pressões entre a câmara interna do tanque e a atmosfera, visando impedir a evaporação de combustíveis em excesso. Tais equipamentos garantirão a segurança do posto de abastecimento durante as operações de descarga, sem afetar a qualidade do ar, de forma que os gases sejam condensados para que voltem ao sistema, evitando sua exalação na atmosfera.

As emissões provenientes do estabelecimento, através dos tanques (que passem das barreiras/controles) e dos automóveis, ocorrerão em pequena escala e sem alteração da qualidade do ar, sendo dispersadas rápida e facilmente com a contribuição da boa ventilação do pátio.

Não haverá aumento dos níveis de ruído no local e respeitará os níveis estabelecidos pelas normas vigentes, tendo em vista que, assim como para a fase de implantação, a operação do empreendimento não produzirá ruídos em níveis superiores aos já incidentes atualmente no local, tendo em vista que o ruído produzido pelo tráfego neste trecho da Av. Plínio Salgado, superará o nível de ruído produzido pela operação do empreendimento.

No que se refere ao sombreamento e alterações da ventilação causadas pelo empreendimento, após a sua edificação, os efeitos serão restritos ao próprio empreendimento, não sendo estimados impactos no entorno.

Acerca da iluminação e ventilação das áreas internas do estabelecimento, cumpre informar que o projeto arquitetônico a ser devidamente aprovado pela municipalidade, foi elaborado de forma que as mesmas estejam em conformidade com o mínimo estabelecido pelo Código Sanitário Estadual em vigor.

Conforme já esclarecido no tópico anterior, o gerenciamento de todos os tipos de resíduos a serem gerados durante a operação da atividade, seguirá o devido planejamento (Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil – PGRCC – Fase de implantação e Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS – Fase de Operação) e será objeto de análise,

aprovação e acompanhamento/fiscalização pela CETESB, desde a oportunidade do licenciamento ambiental de competência daquele órgão, bem como durante o funcionamento da atividade, até o momento de cada renovação da licença de operação – LO, durante todo o período em que o empreendimento estiver operando.

Não haverá impacto negativo na vegetação, recursos hídricos ou fauna, tendo em vista que a implantação não necessitará de supressão de vegetação nativa ou corte de árvores nativas isoladas, uma vez que não existem na área do empreendimento.

A implantação do empreendimento também não demandará intervenção em APP ou em recursos hídricos.

No que se refere à arborização urbana, a implantação do empreendimento contará com a execução de projeto paisagístico que poderá contemplar, além de espécies ornamentais para compor o jardim, o plantio de espécies nativas de porte arbóreo em locais estratégicos para sombreamento em locais de maior incidência de sol.

Acerca da impermeabilização do solo e conseqüente impacto no volume do fluxo natural das águas fluviais, haverá a mitigação através da implantação de sistema de drenagem com dispositivos de contenção de sedimentos e de águas pluviais, em atendimento às exigências da Política Municipal de Recursos Hídricos.

Não haverá impacto na paisagem urbana, tendo em vista que a tipologia urbana da região, notadamente nas áreas mais próximas da gleba do empreendimento, é caracterizada por construções de diversos tipos, com o predomínio de “galpões”, utilizados por indústrias e comércio além da predominância de construções residenciais nas áreas mais internas dos bairros, considerando que o imóvel em tela se localiza em área adjacente à uma via regional. Quanto ao porte, volumetria e gabarito do empreendimento, em relação às edificações da região para o raio de 300m dos seus limites, o projeto da construção do empreendimento não apresentará conflitos ou qualquer discrepância com o tipo de ocupação do entorno, ressaltando que o projeto arquitetônico seguirá a legislação vigente da Prefeitura de Bragança Paulista.

Não existem áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico natural, tão pouco bens tombados pelo CONDEPHAC, na distância de 300m do perímetro do empreendimento.

Toda a conformação topográfica do terreno seguirá rigorosamente o projeto a ser devidamente aprovado junto à CETESB na oportunidade do licenciamento ambiental da atividade, de forma a se controlar possíveis erosões e evitar assoreamento do curso d'água existente nas imediações. Não haverá necessidade de encaminhamento de material à botafora.

8.2.4. Matriz de impactos

MATRIZ DE IMPACTOS															
IMPACTO	ETAPA	QUALIFICAÇÃO		DURAÇÃO				REVERSIBILIDADE		ABRANGÊNCIA		POSSIBILIDADE		MEDIDAS MITIGADORAS	
		POSITIVO	NEGATIVO	TEMPORÁRIO	PERMANENTE	CURTO PRAZO	MÉDIO PRAZO	LONGO PRAZO	REVERSÍVEL	IRREVERSÍVEL	LOCAL	MUNICIPAL	CERTA		INCERTA
EMISSÃO DE GASES POLUENTES NO AR DA GLEBA E SEU ENTORNO	IMP E OP		X	X				X		X	X		X		Instalação de equipamentos para contenção de gases nos tanques de combustíveis.
ELEVAÇÃO DO NÍVEL DE RUÍDO	IMP E OP							X			X			X	Não se aplica
TRANSPORTE DE SEDIMENTOS POR ÁGUAS PLUVIAIS	IMP		X	X		X			X		X		X		Serão utilizados sistemas de contenção de sedimentos e infiltração de águas pluviais durante a fase em que o solo permanecer exposto, até conclusão das edificações/pavimentações
GERAÇÃO E DESTINAÇÃO DE RESÍDUOS DE CONSTRUÇÃO CIVIL	IMP		X	X		X			X		X	X		X	Plano de gerenciamento - PGRCC considerando a destinação à empresa especializada no transporte e reciclagem
GERAÇÃO E DESTINAÇÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS	IMP E OP		X					X	X		X	X	X		Plano de gerenciamento - PGRS considerando a destinação à empresa especializada no transporte, tratamento e destinação final.
ALTERAÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE DRENAGEM DO TERRENO	IMP E OP		X		X			X		X	X		X		Sistema de drenagem em conformidade com a Política Municipal de Recursos Hídricos - Lei nº 4.265/11.
ALTERAÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DA PAISAGEM DO TERRENO	IMP E OP		X		X					X	X		X		Projeto arquitetônico moderno em conformidade com a legislação vigente
GERAÇÃO DE EMPREGO	IMP E OP	X						X		X	X	X	X		Não se aplica
ALTERAÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DA GLEBA	OP	X			X					X	X	X	X		Não se aplica
IMPACTO SOBRE A INFRAESTRUTURA URBANA	OP		X					X		X	X	X	X		Não se aplica
INTERFERÊNCIA NO TRÁFEGO LOCAL	IMP E OP		X					X		X	X			X	Não se aplica
DINAMIZAÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA	OP	X						X		X	X	X		X	Não se aplica
ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS	OP	X						X		X		X	X		Não se aplica
VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA	OP	X						X		X	X		X		Não se aplica
VENTILAÇÃO, ILUMINAÇÃO E INSOLAÇÃO	OP		X		X				X		X		X		Projeto arquitetônico em conformidade com o Código Sanitário Estadual.
AUMENTO DA DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO	OP		X					X		X	X	X		X	Não se aplica

LEGENDA :
 IMP: FASE DE IMPLANTAÇÃO
 OP: FASE DE OPERAÇÃO

8.3. Conclusão e comentários de ordem geral

Em conformidade com o Decreto Estadual nº 8468/76, a atividade em tela é sujeita ao Licenciamento Ambiental CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, além da aprovação e fiscalização pela ANP- Agência Nacional de Petróleo, dentre outros órgãos.

Acerca dos impactos e demais aspectos, como sistema viário, transporte, infra- estrutura urbana, ruídos, entre outros, pode-se notar pela Matriz de Impactos apresentada que, além de não impactarem a circunvizinhança e terem seus possíveis efeitos negativos mitigados através de ações informadas no presente estudo, colaboram para a valorização imobiliária, segurança do entorno, prestação de serviços à região, criação de novas vagas de emprego, diminuição do tráfego na região central da cidade, entre outros efeitos positivos.

Assim, concluímos que o empreendimento com a operação da atividade pleiteada, é perfeitamente viável na região em que se pretende implantar, além de não causar impactos significativos e possibilitar a mitigação dos poucos efeitos negativos.

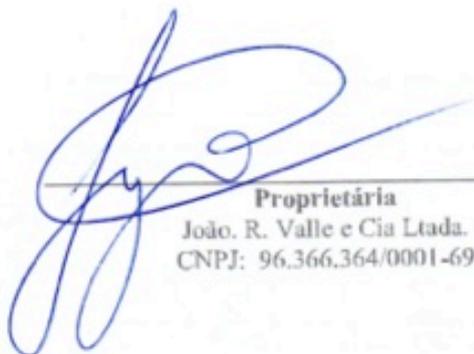
Independentemente dos levantamentos realizados neste RIV sobre os impactos positivos e adversos da atividade, todas as fases do empreendimento dependerão de licenças e autorizações urbanísticas e ambientais específicas que deverão ser providenciadas na devida oportunidade, no decorrer dos trâmites dos processos de licenciamento do empreendimento, após as análises de caráter vinculado ou discricionário, de toda a documentação pertinente a ser apresentada em cada fase de cada um dos processos autorizativos (projetos, laudos, estudos, relatórios, etc.) pela Prefeitura Municipal, CETESB, ANP e outros.

Em virtude das informações apresentadas, a equipe responsável pela elaboração do presente EIV/RIV considera viável, do ponto de vista socioambiental e urbanístico, a implantação do empreendimento, ressaltando-se os benefícios que a implantação desse tipo de empreendimento traz à população local e ao Município. Portanto, solicita parecer técnico favorável junto à Prefeitura Municipal de Bragança Paulista, para que o empreendedor possa dar continuidade ao processo de licenciamento com vistas à implantação e operação do empreendimento.



8.4. Assinaturas

Bragança Paulista, 09 de novembro de 2020.



Proprietária

João. R. Valle e Cia Ltda.
CNPJ: 96.366.364/0001-69



Responsável Técnico - Coordenador do EIV-RIV

Elvis de Oliveira Santos
Engenheiro Civil
CREA 5069257138
ART nº 28027230200402828

8. ANEXOS

- I) IPTU;
- II) CNPJ (COMPROVANTE DE INSCRIÇÃO E DE SITUAÇÃO CADASTRAL);
- III) CONTRATO SOCIAL;
- IV) LICENÇAS, AUTORIZAÇÕES OU ALVARÁS DE OUTROS ÓRGÃOS (VISA, BOMBEIRO, CETESB, D.E.R., ETC.);
- V) ARTs DOS PROFISSIONAIS COM COMPROVANTE DE PAGAMENTO;
- VI) ISS EVENTUAL;