

ESTUDO DE IMPACTO A VIZINHANÇA - EIV

REFORMA E AMPLIAÇÃO DE GALPÃO SALÃO COMERCIAL SUPERMERCADO DELTA AMERICANA/SP

INTERESSADO

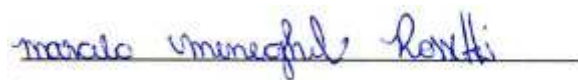
SUPERMERCADO DELTA MAX LTDA.

CNPJ: 00.286.528/0022-01

**ALANTEJO EMPREENDIMENTO E INCORPORAÇÃO LTDA. E DELTA SERVIÇOS
LTDA**

CNPJ: 04.289.121/0001-56

PROFISSIONAL



Marcela Meneghel Rossetti

Arquiteta e Urbanista

CAU-SP: A166400-0

RRT: 15736954

PMA: 2403

09/06/2025

SUMÁRIO

1. Informações Gerais do Empreendimento	02
2. Introdução	03
3. Caracterização do Empreendimento	06
4. Delimitação da Área de Influência do Empreendimento	11
4.1. Área Diretamente Afetada (ADA)	
4.2. Diretrizes de Água e Esgoto	
4.3. Diretrizes de Eletrificação	
4.4. Diretrizes Viárias e Acessos	
4.5. Diretrizes de Caracterização Ambiental	
5. Área de Influência	15
5.1. Área de Influência Direta (AID)	
5.2. Área de Influência Indireta (AII)	
5.3 Caracterização Urbanística	
6. Caracterização dos Impactos	19
6.1. Adensamento Populacional e Demográfico	
6.2. Valorização Imobiliária	
6.3. Geração de Tráfego e Demanda por Transporte Público	
6.4. Insolação, Iluminação e Ventilação	
6.5. Geração de Ruídos, Resíduos e Outros Efeitos sobre o Meio Ambiente, inclusive relativos à segurança	
6.6. Aspectos socioeconômicos, ambientais, históricos, culturais, urbanísticos e arquitetônicos	
7. Síntese e avaliação dos impactos positivos e negativos ambientais, sociais, econômicos e de mobilidade urbana.....	42
8. Síntese e Avaliação dos Impactos Medidas Mitigadoras e Compensatórias...	45
12.1. Tráfego	

12.2. Ar	
12.3. Água	
9. Conclusão	49
10. Assinaturas.....	50

1. INFORMAÇÕES GERAIS DO EMPREENDIMENTO

1.1. EMPREENDEDOR

PROPRIETÁRIO: SUPERMERCADO DELTA MAX LTDA.

CNPJ: 00.286.528/0022-01

PROPRIETÁRIO: ALANTEJO EMPREENDIMENTO E INCORPORAÇÃO LTDA. E
DELTA SERVIÇOS LTDA

CNPJ: 04.289.121/0001-56

1.2. EMPREENDIMENTO

EMPREENDIMENTO: REFORMA E AMPLIAÇÃO DE GALPÃO SALÃO COMERCIAL
SUPERMERCADO DELTA

ÁREA TOTAL: 13.015,90m²

ENDEREÇO: AVENIDA PADRE JOAO BALDAN S/N, Gleba: G12B1B Americana/SP -
CEP: 13468-891

CADASTRO: 27.0600.0121.0000

DISTÂNCIA DO CENTRO DO MUNICÍPIO: aproximadamente 4,2km.

ACESSO PRINCIPAL: AV. PADRE JOÃO BALDAN ESQ. C/ VIA DE ACESSO AO
RESERVATÓRIO R9 DO DAE - G12B1B

1.3. EQUIPE MULTIDISCIPLINAR:

AUTORES E RESPONSÁVEIS TÉCNICOS PELO DESENVOLVIMENTO DO EIV:

Nome	Formação	Registro no Conselho Profissional	Função
Claudio Fernando Rossetti	Técnico de Edificações	-	Coordenação da Equipe
Joeldson do Carmo Ferreira	Engenheiro Ambiental	CREA: 506.318.435-4	Responsável pelo desenvolvimento de coletas de dados
Marcela Meneghel Rossetti	Arquiteta e Urbanista	CAU A166400-0 RRT: 15736954	Responsável Técnica no desenvolvimento e coleta de dados do EIV.

2. INTRODUÇÃO

2.1. ESTUDO DE IMPACTO A VIZINHANÇA – EIV

O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) é um documento que analisa os efeitos de um determinado empreendimento sobre a área onde será implantado e seu entorno. Seu objetivo é avaliar tanto os impactos positivos quanto os negativos na qualidade de vida da população local. O estudo considera aspectos como a alteração da paisagem urbana, interferências nas atividades humanas existentes, mudanças na circulação de pessoas e mercadorias, além dos efeitos sobre os recursos naturais da vizinhança.

2.2. OBJETIVO

Este documento apresenta os resultados consolidados das pesquisas e análises realizadas para a elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) referente à reforma e ampliação de galpão/salão comercial destinado à operação de supermercado – CNAE 68.10-2-02 – localizado AVENIDA PADRE JOAO BALDAN S/N, Gleba: G12B1B Americana/SP - CEP: 13468-891.

O estudo foi desenvolvido com base na legislação urbanística vigente, no Plano Diretor e no Manual de Apresentação do EIV, todos disponibilizados pela Prefeitura de

Americana. Sua finalidade principal é identificar e avaliar os impactos que o empreendimento pode gerar na área onde será implantado e em seu entorno, considerando seus reflexos na qualidade de vida da população local.

Para isso, foram analisados o entorno imediato do empreendimento, o sistema viário, a infraestrutura urbana existente, as comunidades inseridas na área de influência e as características do projeto de implantação. Este trabalho busca compreender os principais impactos de vizinhança tanto no momento da implantação quanto após o início das operações do empreendimento.

2.3. INFORMAÇÕES GERAIS

No município de Americana, a Lei Municipal nº 6.491, de 18 de dezembro de 2020, que “Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Americana – PDDI, e dá outras providências”, determina no Parágrafo único do Art. 63 que “A aprovação de projetos de empreendimentos de alto impacto dependerá da análise do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, para que seja autorizada a sua instalação”.

Assim, o Art. 63, em seu Inciso I, determina que “as edificações não residenciais com área construída igual ou superior a 5.000 m²” são consideradas atividades de alto impacto.

Ainda, segundo artigo 223, da Lei nº 6.492, de 18 de dezembro de 2020, que “Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Urbanístico do Município de Americana – PDFU, e dá outras providências”, o EIV deverá contemplar os efeitos negativos e positivos do empreendimento, analisando, no mínimo, os seguintes fatores:

I – Adensamento populacional;

II – Uso do solo;

III – Valorização imobiliária;

IV – Áreas de interesse histórico, cultural, paisagístico e ambiental;

V – Equipamentos públicos urbanos, incluindo-se o consumo de água e de energia elétrica, bem como a geração de resíduos sólidos, líquidos, gasosos e, ainda, as capacidades de vazão das redes de escoamento de águas pluviais e de esgotos sanitários, bem como das estações de tratamento de esgotos;

VI – Equipamentos públicos comunitários;

VII – sistema viário e transportes, incluindo-se o tráfego gerado, a acessibilidade, as condições e vagas de carga, descarga, estacionamento, embarque e desembarque;

VIII – emissão de ruídos e sons;

IX – Qualidade do ar;

X – Qualidade da água;

XI – ventilação e iluminação;

XII – vibração;

XIII – periculosidade;

XIV – riscos ambientais;

XV – Impacto socioeconômica, dentro da área de planejamento do empreendimento, na população residente ou atuante no entorno, vizinhança ou localização.

As análises e diagnósticos apresentados a seguir têm como principal objetivo verificar a viabilidade do empreendimento. Isso será feito através de um balanço entre os impactos positivos e negativos causados por ele, além de avaliar se a infraestrutura necessária para atender as demandas do empreendimento está disponível. O resultado final determinará se o empreendimento é viável ou não.

A análise dos trabalhos técnicos desenvolvidos pelo interessado, o levantamento de dados em campo e ainda as fontes institucionais de pesquisa de dados e Prefeitura

Municipal de Americana formarão o corpo de informação para a propositura de uma análise objetiva dos dados.

O método aplicado se resumirá na apresentação de um diagnóstico com ramificações fortes para a questão humana e sua integração aos equipamentos públicos de saúde, educação e transporte e lazer disponíveis no entorno. O local e entorno foram objetos de pesquisas indiretas através de publicações e literatura específicas, e diretas por meio de vistorias sistemáticas ao local e entorno na busca principalmente de estabelecimento de relação “mais próxima” entre a equipe de trabalho e os fatores envolvidos. Desta forma, a dinâmica atual do local e do bairro passa a ser caracterizada de forma mais provável a alcançar os reais problemas e favorece a equipe de trabalho na tomada de decisão e elaboração do estudo.

Este trabalho, pela própria expectativa e para aquilo que se serve, abará a inter-relação do empreendimento nas fases de instalação e operação, sua inserção municipal e local e adequação ao meio físico, biótico e socioeconômico existente.

3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento comercial analisado neste Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) está localizado no município de Americana/SP e consiste em um estabelecimento varejista de mercadorias em geral, com predominância de produtos alimentícios – um supermercado. O horário de funcionamento previsto é das 7h às 22h, de segunda a sábado, e das 7h às 20h aos domingos. A área de estudo localiza-se na Rua Padre João Baldan, nº 555, bairro Jardim Terramérica II, no Município de Americana, SP. A área é urbanizada, com a presença de atividades comerciais, institucionais e residenciais.

A Figura 1 apresenta uma imagem aérea da área abrangida pelo estudo.



Abaixo, apresentamos um quadro de áreas para facilitar a compreensão das divisões do projeto:

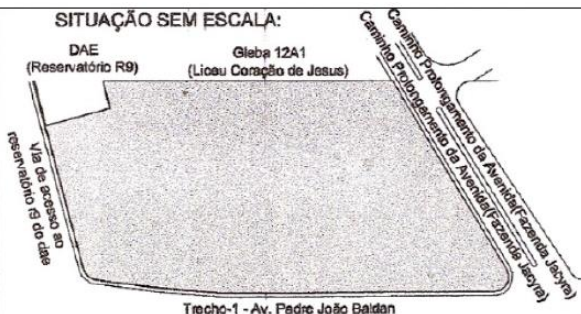
SITUAÇÃO SEM ESCALA:		
DAE (Reservatório R9)	Gleba 12A1 (Loteo Coração de Jesus)	
		
Trecho-1 - Av. Padre João Baldan		
QUADRO DE ÁREAS		
	M2	%
TERRENO	33.392,73	100
EXISTENTE	9.418,76	
À DEMOLIR	555,08	
À CONSTRUIR	4.152,22	
TOTAL DE CONSTRUÇÃO	13.015,90	
OCUPAÇÃO	11.590,62	34,71
LIVRE	21.802,11	65,70
À REFORMAR	4.844,40	

Figura 2. Quadro de áreas retirado do projeto de aprovação.

Americana é uma cidade em grande desenvolvimento econômico, por esse motivo, é justificável a grande atração de novos moradores para o município, forçando a construção de novos empreendimentos.

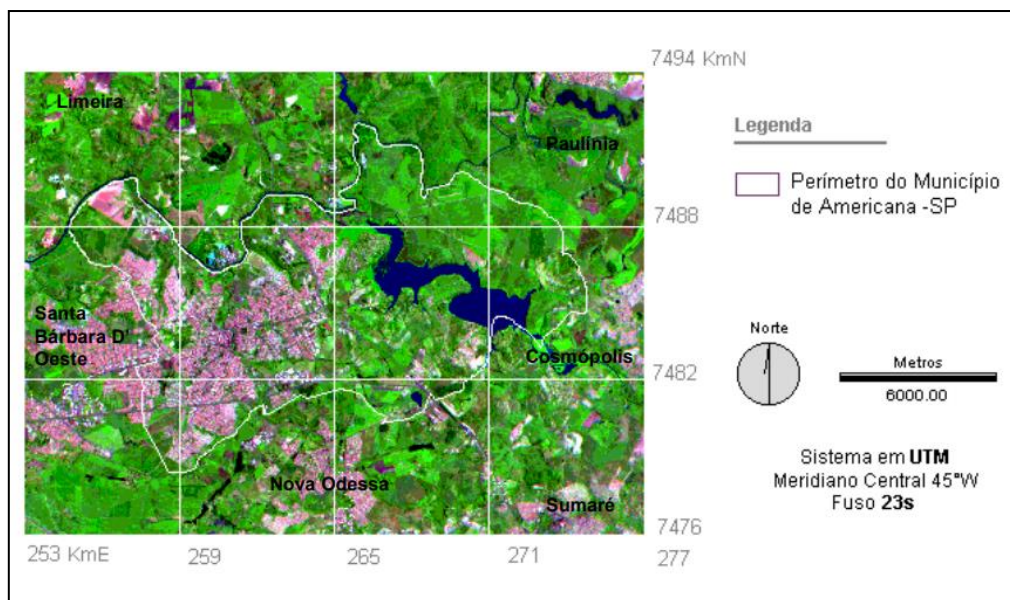
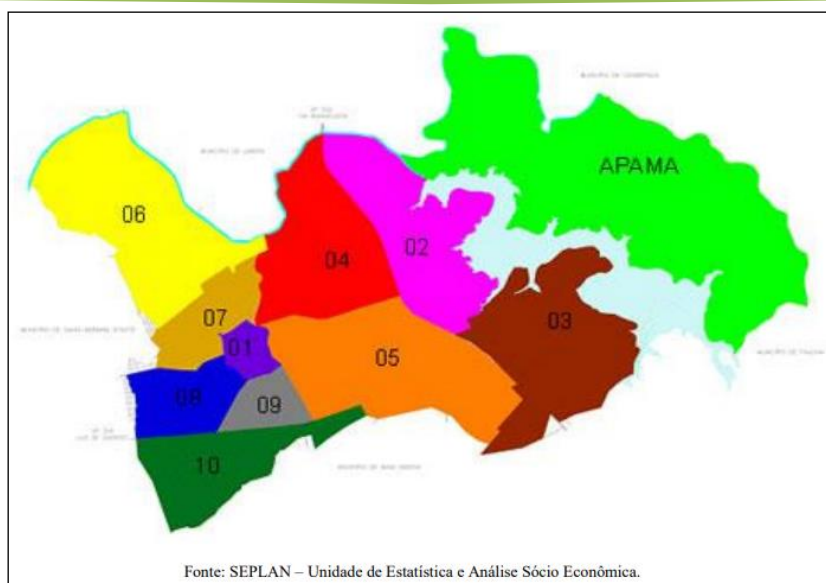


Figura 3. Perímetro do Município de Americana – SP



Figura 4. Localização do empreendimento (Google Earth)



Área de Planejamento 10 - Bairros

CACHOEIRA	FILIPADA
RECANTO (PARTE)	CIDADE JARDIM
FAZENDA CILLOS	FAZENDA JACYRA
JARDIM ALVORADA	JARDIM BRASÍLIA (PARTE)
JARDIM DAS FLORES	JARDIM DOS LÍRIOS
JARDIM JACYRA	JARDIM PRIMAVERA
JARDIM SÃO JOSÉ	JARDIM TERRAMÉRICA
JARDIM THELJA	PARQUE NOVO MUNDO
PARQUE UNIVERSITÁRIO	RESIDENCIAL NILSEN VILLE
VILA MATHIESEN	VILA VITÓRIA
RESIDENCIAL FD JACYRA	JARDIM TERRAMÉRICA

Figura 5. Delimitação das áreas de planejamento - Americana (Prefeitura de Americana)

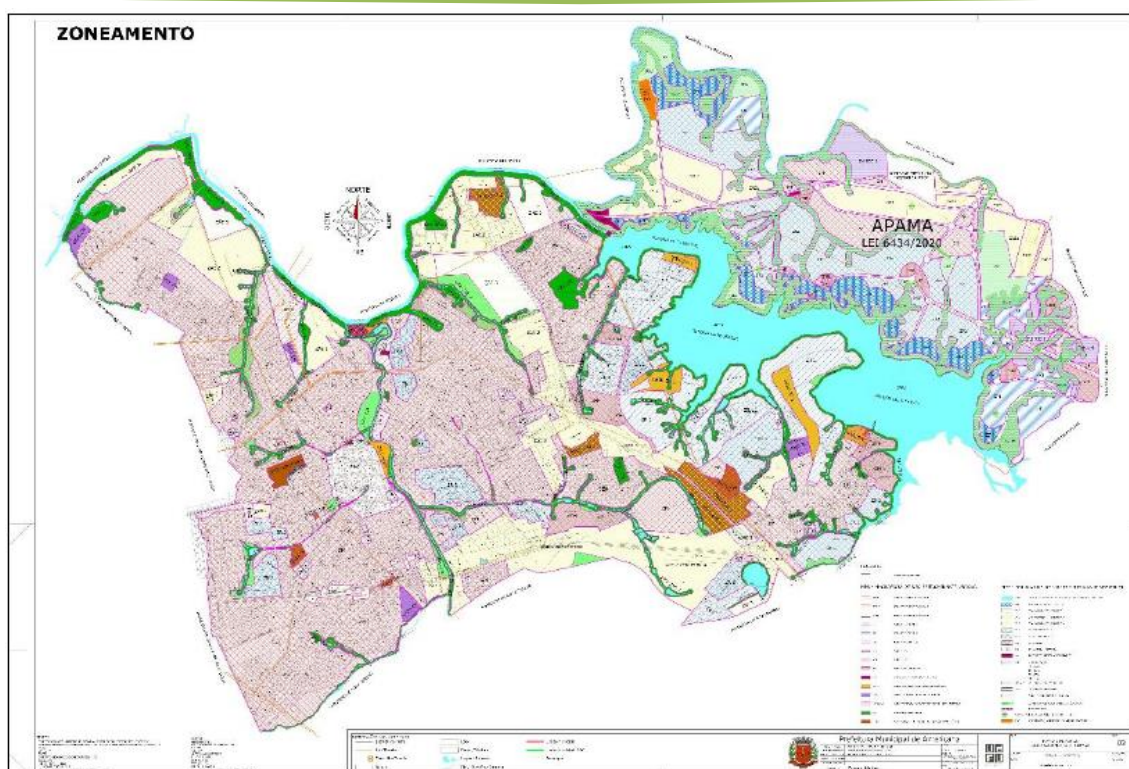


Figura 5. Mapa de zoneamento e legenda – Município de Americana (Prefeitura de Americana)

Segundo da Lei Municipal nº 6.491 de 18 de dezembro de 2020, o empreendimento será implantado dentro de uma área classificada como ZM – Zona Mista, que tem como principais objetivos:

“ Art. 45. A Zona de Uso Misto – ZM, da Macrozona de Uso Predominante Urbano-MPU, é zona compartilhada pelo uso residencial unifamiliar, multifamiliar, institucional, comércio e serviços, com lotes de área mínima de 220,00m² (duzentos e vinte metros quadrados), com exigências, admissibilidades e tolerâncias estabelecidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Urbanístico de Americana.

Parágrafo único. Fica criada a Zona de Uso Misto Horizontal – ZMH, da Macrozona de Uso Predominante Urbano – MPU, idêntica à ZM referente às exigências, admissibilidades e tolerâncias, com verticalização, sendo H máximo (altura da edificação) de 9,00 (nove metros), contados a partir do piso do pavimento térreo até a laje de forro do último pavimento, exceto equipamentos para uso pleno da edificação. ”

O empreendimento será implantado no local, onde esse tipo de é autorizado e dedicado a abrigar novas demandas de comerciais que vem aumentando cada vez mais no município de Americana, ou seja, pelo fato da cidade estar em constante evolução e desenvolvimento.

4. DELIMITAÇÃO DÁ ÁREA DE INFLUENCIA DO EMPREENDIMENTO

A área de influência de um empreendimento, no contexto de um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), é definida como o espaço suscetível a alterações em seus meios físico, biótico e/ou socioeconômico em função da implantação e/ou operação do projeto.

Nesse contexto, considera-se:

- **Vizinhança imediata:** aquela composta pelos lotes e/ou quadras diretamente contíguos ao empreendimento, onde os impactos são mais evidentes e intensos;
- **Vizinhança mediata:** a área adjacente à vizinhança imediata, inserida na área de influência do projeto, que poderá sofrer impactos de forma indireta ou secundária.

A vizinhança imediata é, portanto, o território mais diretamente impactado pelas fases de instalação e operação do empreendimento, enquanto a vizinhança mediata corresponde à zona que, embora não contígua, ainda está sujeita a alterações em função da presença do projeto.

Com base nos estudos realizados e considerando fatores como o porte do empreendimento e os deslocamentos a pé, a área de influência pode atingir um raio de até 3 km.

Para fins deste EIV, e conforme metodologia adotada e legislação vigente, as áreas de influência foram delimitadas, caracterizadas e diagnosticadas da seguinte forma:

- **Área Diretamente Afetada (ADA):** refere-se à área onde está localizado o empreendimento;
- **Área de Influência Direta (AID):** abrange o raio de 350 metros, medidos em linha reta a partir da Área Diretamente Afetada (ADA);
- **Área de Influência Indireta (AII):** compreende o raio de 1.000 metros, também medidos em linha reta a partir da Área Diretamente Afetada (ADA).

4.1 ÁREA DIRETAMENTE AFETADA (ADA):

Conforme especificado anteriormente, a Área Diretamente Afetada da construção corresponde à área do terreno na qual o empreendimento está localizado (Figura 6). Dessa forma, a ADA corresponde a área do terreno que conta com 33.392,73m², localizada no Município de Americana, SP.

A ADA está em constante desenvolvimento, esta diretamente ligada ao bairro Jardim Terramérica II, onde seu uso é predominantemente residencial. O bairro é conhecido por suas áreas verdes e praças, oferecendo espaços para atividades ao ar livre e lazer em família. Sua localização estratégica proporciona fácil acesso a rodovias importantes, como a SP-304 (Rodovia Luiz de Queiroz), facilitando o deslocamento para cidades vizinhas e o centro de Americana. Desde sua fundação, o Jardim Terramérica II tem

experimentado crescimento contínuo. Novos empreendimentos imobiliários e melhorias na infraestrutura local têm atraído famílias e investidores.



Figura 6. Localização da Área Diretamente Afetada destacada em vermelho.

4.1.2 DIRETRIZES DE ÁGUA E ESGOTO:

O empreendimento conta com a dispensa de diretrizes, por já estar em um meio consolidado e desenvolvido. O abastecimento de água do empreendimento é realizado por meio da captação reservatório de água instalado no local. Conta também com o abastecimento do R9 de acordo com o DAE.

4.1.3 DIRETRIZES DE ELETRIFICAÇÃO:

O empreendimento está em operação e é atendido pelo fornecimento de energia da CPFL. Após a ampliação, continuará sendo atendido pela CPFL.

4.1.4 DIRETRIZES VIÁRIAS E ACESSOS:

Conforme mencionado anteriormente, o empreendimento possui uma avenida principal de acesso, localizada na Avenida Pedro João Baldan.

Dessa forma, na figura abaixo é possível observar a Rua do Vaticano, em frente a área de estudo. A via encontra-se pavimentada, com iluminação, sinalização vertical. As condições viárias descritas poderão ser visualizadas na imagem abaixo disposta.

Após a ampliação, os acessos existentes serão mantidos, sem qualquer alteração em sua configuração.



Figura 7. Localização principal via de acesso.

Espera-se um aumento de clientes com a ampliação, entretanto, não é esperado que esse aumento seja significativo no tráfego, já que o empreendimento contará com um aumento no número de vagas para automóveis e motocicletas.

4.1.5 DIRETRIZES DE CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL:

Na Área Diretamente Afetada não foram identificadas árvores a serem suprimidas, tampouco a presença de recursos hídricos ou Áreas de Preservação Permanente (APP). Também não foi constatada a existência de Unidades de Conservação ou restrições relacionadas a zonas de amortecimento, conforme previsto na Lei Federal nº 9.985, de

18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC).

5.0 ÁREA DE INFLUENCIA:

5.1 ÁREA DE INFLUENCIA DIRETA (AID):

Abaixo imagem retirada do Google Earth, destacada em um círculo vermelho sua área de influência direta.

A Área de Influência Direta (AID) é o espaço geográfico que sofre impactos diretos e imediatos decorrentes da implantação ou operação de um empreendimento ou atividade. A delimitação da AID é uma etapa essencial nos estudos, pois permite avaliar com precisão os efeitos diretos do empreendimento e orientar medidas de mitigação, compensação e monitoramento. Dessa forma, foi gerado um círculo com raio de 350 metros a partir da delimitação da área em estudo.



Figura 8. Área de influência direta e localização do empreendimento (Google Earth)

5.2 ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA (AII):

Abaixo imagem retirada do Google Earth, destacada em um círculo vermelho sua área de influência indireta.

A Área de Influência Indireta (AII) é a região que, embora não seja diretamente afetada pelas obras ou atividades do empreendimento, pode sofrer impactos de forma indireta, secundária ou cumulativa ao longo do tempo, em função de alterações ambientais, sociais ou econômicas causadas pelo projeto. A delimitação da AII leva em conta relações ecológicas, socioeconômicas, culturais e institucionais que extrapolam os limites físicos da obra. Sendo assim, foi delimitada a AII com raio de 1000 metros do empreendimento.



Figura 9. Área de influência indireta e localização do empreendimento (Google Earth)

5.3 CARACTERIZAÇÃO URBANÍSTICA:

De acordo com o levantamento de dados sobre uso e ocupação do solo e zoneamento da área, a área de influência direta e indireta do empreendimento é predominantemente mista, com uma maior concentração de zonas residenciais, além

de alguns pontos comerciais e institucionais. A altura média das construções na região é de cerca de 9 metros, embora existam alguns prédios residenciais que superam essa altura dentro da área de influência.

Não foram identificadas, no entorno imediato, atividades comerciais, industriais ou que possam sofrer impactos significativos devido à operação do empreendimento. Isso se deve ao fato de que ele será implantado em uma localidade que já apresenta demanda por construções, contribuindo para o aumento da densidade populacional na área, conforme estipulado no plano diretor da cidade.



Figura 10. Local da implantação do empreendimento (Google Earth).



Figura 11. Via principal de acesso do empreendimento (Google Earth)

O entorno direto do empreendimento é predominantemente urbano e residencial, as vias localizadas no entorno do empreendimento são classificadas segundo o CTB, como: vias de trânsito moderado, vias arteriais, vias coletoras e vias locais, que têm as seguintes definições:

- De trânsito moderado: Caracterizada por acessos especiais com trânsito moderado em horários comerciais, porém com fluxo bom de veículos, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e com travessia de pedestres em nível moderado;
- Arterial: Caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por sinalização com placas, faixas, semáforos, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;
- Coletora: Destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;
- Local: Caracterizada por interseções em nível semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

Não se verificou no entorno imediato atividades comerciais e industriais que pudessem sofrer impactos negativos na implantação do empreendimento, uma vez que sua implantação não irá gerar ruídos.

Ressalta-se que as características gerais, tanto do entorno imediato quanto do mediato, são as seguintes:

- Ocupação do solo: ocupação urbana em expansão, apresentando empreendimentos comerciais e residenciais.
- Densidade de ocupação: alta densidade de ocupação levando em consideração a população da cidade.
- O abastecimento de água potável, esgotamento sanitário e energia elétrica serão feitos pela rede pública.
- O entorno apresenta vias com bom estado de pavimentação, contando com iluminação pública adequada, sinalização de trânsito e sistema de drenagem urbana e transporte público.

6.0 CARACTERIZAÇÃO DOS IMPACTOS:

Conforme o disposto no art. 37 do Estatuto da Cidade, segue abaixo todos os impactos positivos e negativos que a implantação do empreendimento causará, com o objetivo de minimizar os possíveis conflitos no uso e ocupação do solo e preservar a qualidade de vida dos moradores.

6.1 ASPECTOS DE ADENSAMENTO POPULACIONAL E DEMOGRAFICOS

Inicialmente colonizada por luso-brasileiros, afro-brasileiros escravizados, e imigrantes estadunidenses, posteriormente também por italianos, cujos descendentes, os ítalo-brasileiros, tornaram-se o maior grupo étnico. A região ganhou destaque com a chegada da estrada de ferro, que nomeou a estação como "Villa dos Americanos", devido à influência significativa dos imigrantes norte-americanos. Estes trouxeram avanços significativos para a agricultura e impulsionaram a indústria têxtil, que até hoje é uma importante fonte de renda, junto com outros setores industriais e comerciais.

Americana, um município da Microrregião de Campinas, localiza-se na Mesorregião de Campinas, estado de São Paulo, Brasil, situado a noroeste da capital estadual, distante aproximadamente 126 quilômetros. Com uma área total de 133,630 quilômetros quadrados, dos quais 50,750 quilômetros quadrados são urbanos e os 82,88 quilômetros quadrados restantes são rurais.

Segundo o Censo de 2022 (IBGE), a população era de 237.240 habitantes. Integrando o "Complexo Metropolitano Expandido", que abriga mais de 29 milhões de pessoas e constitui cerca de 75% da população do estado, Americana faz parte do primeiro macro metrópole do hemisfério sul, junto com as regiões metropolitanas de Campinas, São Paulo, Vale do Paraíba, Litoral Norte e Baixada Santista.

1.1. Dados Publicados pelo IBGE - Período de 1940 ao Censo 2010

Ano	Urbana	Rural	Suburbana	Total
<i>Americana</i>	<i>2.679</i>	<i>4.762</i>	<i>2.115</i>	<i>10.556</i>
<i>Nova Odessa</i>	<i>554</i>	<i>1.847</i>	<i>546</i>	<i>2.947</i>
1940 *	3.233	6.609	3.661	13.502
<i>Americana</i>	<i>8.838</i>	<i>4.853</i>	<i>4.492</i>	<i>18.183</i>
<i>Nova Odessa</i>	<i>587</i>	<i>1.805</i>	<i>840</i>	<i>3.232</i>
1950 *	9.425	6.658	5.332	21.415
1960	32.000	5856	-	37.856
1970	62.387	4.384	-	66.771
1980	121.794	261	-	122.055
1991	153.591	187	-	153.778
1996	167.756	155	-	167.911
2000	182.159	434	-	182.593
2010	209.654	984	-	210.638
2022 **	234.283	2.957	-	237.240

* O Município de Americana envolvia o Distrito de Nova Odessa.

** IBGE Censo 2022: divulgação de população por setores censitários, na data de 21/03/2024, trabalhado pela Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica.

Figura 12: Crescimento Populacional - <https://www.americana.sp.gov.br/americana-index.php?a=perfil-demografia>

6.2 VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

A implantação do empreendimento trará benefícios significativos para a região, sendo justificada por diversos fatores:

- Condições físicas favoráveis, como topografia adequada, disponibilidade de recursos hídricos, clima propício, acesso à energia e infraestrutura urbana consolidada;
- Facilidade de acesso ao local;
- Presença de serviços básicos essenciais;
- Sistema de coleta de resíduos sólidos urbanos disponível;
- Necessidade de impulsionar o desenvolvimento da área;
- Conformidade com as exigências legais municipais e estaduais;
- Existência de via de circulação conectada à malha viária principal;
- Localização do terreno dentro da malha urbana do município.

A chegada do empreendimento tende a promover o adensamento da área de influência, contribuindo para a valorização dos imóveis do entorno — sejam eles terrenos baldios, imóveis comerciais ou residenciais já estabelecidos.

Esse efeito positivo ocorre porque o projeto estimula a ocupação de terrenos vazios ou subutilizados, o que resulta em melhorias para toda a vizinhança.

6.3 GERAÇÃO DE TRAFEGO E DEMANDA TRANSPORTE PÚBLICO

No âmbito municipal, o empreendimento está inserido em uma região que conta com vias em boas condições de tráfego.

Com a sua implantação, é esperado um aumento no volume de veículos circulando nas proximidades. No entanto, trata-se de uma via com capacidade adequada para absorver esse acréscimo, conforme apontado no Plano Diretor do município de Americana, que classifica a área como prioritária para esse tipo de desenvolvimento.

Para embasar essa avaliação, foi realizado um levantamento detalhado ao longo de um dia inteiro, durante os horários de pico, em três dos principais pontos viários da região — considerados os locais com maior fluxo de veículos.

De acordo com o mapa abaixo, listamos 04 pontos para o RIT, nos dias atuais, ainda sem a implantação do empreendimento, sendo eles:

PONTO A – Avenida Castelhanos, PONTO B – Rua Padre Oswaldo Vieira de Andrade, PONTO C – Avenida Padre João Baldan e PONTO D – Rua Ilha Comprida.



Figura 13: Pontos apresentados no RIT – Google Maps

RIT - RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRAFEGO								
Ponto A – Avenida Castelhanos								
DATA	HORARIO	PEDESTRE	MOTOS	CARROS	ONIBUS	BICICLETA	CAMINHOS	SEGURANÇA PÚBLICA
11/07/25	08:30am as 10:30am	20	35	80	2	10	2	0
11/07/25	12:00am as 13:00pm	15	27	88	2	8	3	1
11/07/25	18:00pm as 20:00pm	30	40	90	2	15	3	1
AVALIAÇÕES		Asfalto	Sinalização	Calçada	Guia	Buracos	Iluminação	Obs.:
Ausente								
Presente		x	x	x	x		x	
Ótimo						x		
Bom		x					x	
Regular			x	x	x	x		
Péssimo								
Equipamentos, locais e outras observações				Presente	Ausente	Observações		

Sinalização Vertical	x		
Sinalização Horizontal	x		
Semáforos	x		
Ponto de Ônibus	x		
Telefonia Publica		x	
Telefonia Fixa	x		
Internet	x		
Lombadas Eletrônicas		x	

QUADRO 1 – Dados do levantamento de tráfego nos horários de pico

RIT - RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRAFEGO								
Ponto B – Rua Padre Oswaldo Vieira de Andrade								
DATA	HORARIO	PEDESTRE	MOTOS	CARROS	ONIBUS	BICICLETA	CAMINHOES	SEGURANÇA PUBLICA
11/07/25	08:30am as 10:30am	30	30	85	2	12	1	1
11/07/25	12:00am as 13:00pm	25	45	35	1	15	3	2
11/07/25	18:00pm as 20:00pm	35	40	80	2	20	4	1
AVALIAÇÕES		Asfalto	Sinalização	Calçada	Guia	Buracos	Iluminação	Obs.:
Ausente								
Presente		x	x	x	x		x	
Ótimo						x		
Bom		x					x	
Regular			x	x	x	x		
Péssimo								
Equipamentos, locais e outras observações				Presente	Ausente	Observações		
Sinalização Vertical				x				
Sinalização Horizontal				x				
Semáforos				x				
Ponto de Ônibus				x				
Telefonia Publica					x			
Telefonia Fixa				x				
Internet				x				
Lombadas Eletrônicas					x			

QUADRO 2 – Dados do levantamento de tráfego nos horários de pico

RIT - RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRAFEGO								
Ponto C – Avenida Padre João Baldan								
DATA	HORARIO	PEDESTRE	MOTOS	CARROS	ONIBUS	BICICLETA	CAMINHOES	SEGURANÇA PUBLICA
11/07/25	08:30am as 10:30am	15	10	40	0	15	2	1
11/07/25	12:00am as 13:00pm	5	5	25	0	8	1	0
11/07/25	18:00pm as 20:00pm	20	15	20	0	5	0	1
AVALIAÇÕES		Asfalto	Sinalização	Calçada	Guia	Buracos	Iluminação	Obs.:
Ausente								
Presente		x	x	x	x		x	
Ótimo						x		
Bom		x					x	
Regular			x	x	x	x		

Péssimo							
Equipamentos, locais e outras observações			Presente	Ausente	Observações		
Sinalização Vertical			x				
Sinalização Horizontal			x				
Semáforos			x				
Ponto de Ônibus			x				
Telefonia Publica				x			
Telefonia Fixa			x				
Internet			x				
Lombadas Eletrônicas				x			

QUADRO 3 – Dados do levantamento de tráfego nos horários de pico

RIT - RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRAFEGO								
Ponto C – Rua Ilha Comprida								
DATA	HORARIO	PEDESTRE	MOTOS	CARROS	ONIBUS	BICICLETA	CAMINHOES	SEGURANÇA PÚBLICA
11/07/25	08:30am as 10:30am	15	10	40	0	15	2	1
11/07/25	12:00am as 13:00pm	5	5	25	0	8	1	0
11/07/25	18:00pm as 20:00pm	20	15	20	0	5	0	1
AVALIAÇÕES		Asfalto	Sinalização	Calçada	Guia	Buracos	Iluminação	Obs.:
Ausente								
Presente		x	x	x	x		x	
Ótimo						x		
Bom		x					x	
Regular			x	x	x	x		
Péssimo								
Equipamentos, locais e outras observações			Presente	Ausente	Observações			
Sinalização Vertical			x					
Sinalização Horizontal			x					
Semáforos			x					
Ponto de Ônibus			x					
Telefonia Publica				x				
Telefonia Fixa			x					
Internet			x					
Lombadas Eletrônicas				x				

QUADRO 4 – Dados do levantamento de tráfego nos horários de pico

Pode-se concluir que, devido à infraestrutura existente na área de entorno, incluindo o transporte coletivo e a facilidade de rodovias e acessos para o escoamento do tráfego, a implantação do empreendimento terá um impacto negativo e permanente sobre a infraestrutura já existente.

O estudo de capacidade e níveis de serviços tem como objetivo compreender o comportamento do sistema viário, de forma que as modificações nas características da demanda e ofertas do sistema possam ser previstas e antecipadas.

A Principal Referência para estudos de capacidade viária é conhecida como HCM (Highway Capacity Manual de 2010). O Manual apresenta métodos e cálculos que quantifica os indicadores de desempenho e classifica os níveis de serviço para o sistema viário.

Essa classificação é a parte qualitativa do HCM, onde se avalia, através da perspectiva do motorista e/ou condições do tráfego, como velocidade, espaço para manobras, segurança, tempo e atrasos, fluidez, conforto, entre outros.

O Highway Capacity Manual apresenta vários níveis de serviço, que variam de A até E, em que o nível D é considerado o mínimo aceitável pelos motoristas.

- NÍVEL A – Fluxo livre. Concentração bastante reduzida. Total liberdade na escolha da velocidade e total facilidade de ultrapassagens. Conforto e conveniência: Ótimo

- NÍVEL B – Fluxo estável. Concentração reduzida. A liberdade na escolha da velocidade e a facilidade de ultrapassagens não é total, embora ainda em nível muito bom. Conforto e conveniência: Bom

- NÍVEL C – Fluxo estável. Concentração média. A liberdade na escolha da velocidade e a facilidade de ultrapassagens é relativamente prejudicada pela presença dos outros veículos. Conforto e conveniência: Regular.

- NÍVEL D – Próximo do fluxo instável. Concentração alta. Reduzida liberdade na escolha da velocidade e grande dificuldade de ultrapassagens. Conforto e conveniência: Ruim

- NÍVEL E – Fluxo instável. Concentração extremamente alta. Nenhuma liberdade a escolha da velocidade e as manobras para mudanças de faixas somente são possíveis se forçadas. Conforto e conveniência: Péssimo.

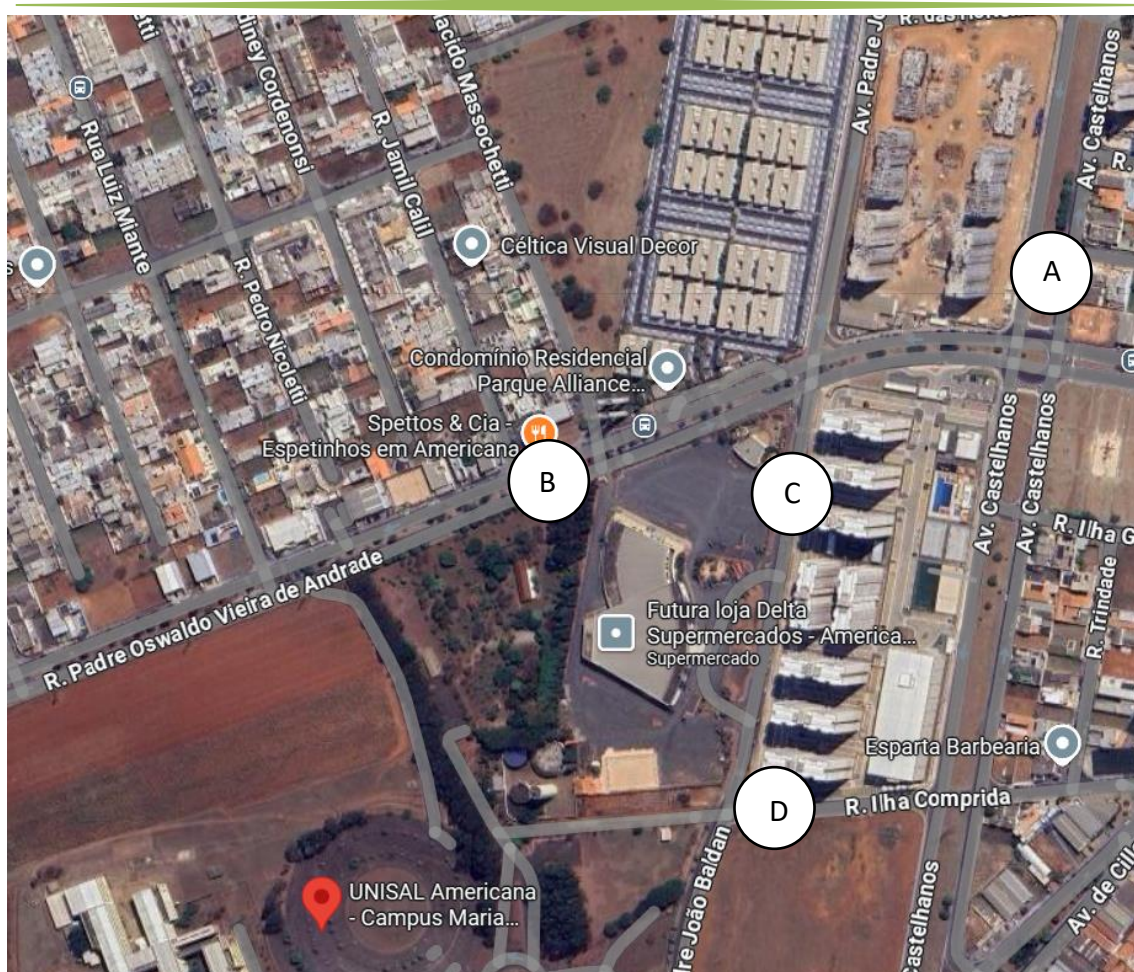


Figura 14: Pontos apresentados no RIT – Google Maps

PONTO - ACESSO	NÍVEIS DE SERVIÇO
1 – AV. CASTELHANOS	NIVEL D
2- RUA PADRE OSWALDO VIEIRA DE ANDRADE	NIVEL D
3 - AVENIDA JOÃO BALDAN	NIVEL B
4 – RUA ILHA COMPRIDA	NIVEL C

QUADRO 5 – Dados do levantamento de tráfego nos níveis de serviços

Podemos notar através de um estudo previamente feito a partir de dados, estatísticas e informações coletadas, que após a implantação do empreendimento

teremos um acréscimo considerável de carros entrando e saindo em horários de pico segundo os quadros acima.

Para memorial do cálculo da previsão de viagens para a demanda de viagens com a implantação do empreendimento, quanto a sua ocupação, foi realizada uma estimativa. A quantidade das viagens é número transformada em modal, onde:

- Modal individual: Sendo uma viagem por veículo, tanto para carro e moto, e utilizado a aplicação de fatores de distribuição por horário de acordo com a criticidade do sistema.
- Modal coletivo: Sendo a capacidade de um transporte coletivo (neste caso sendo ônibus), sendo utilizada a informação de 40 pessoas sentadas, uma vez que temos a ciência de que no caso de veículos circulares a capacidade pode ser muito maior.

Para o cálculo da estimativa foi considerada o número médio 05 de clientes na região do empreendimento, foram utilizadas também informações do índice de mobilidade urbana de acordo com a Pesquisa Origem Destino (ODRM) da Emplasa (2003), sendo o coeficiente 1,93.

Com embasamento nos dados acima, pode-se calcular o número de viagens diárias de acordo com as expressões abaixo.

Número de moradores: $N = (u * h)$

Onde:

N = número de habitantes

u = lotes (262)

h = clientes em u (5,0 clientes).

$N = (262 * 5,00) = 1310$ habitantes

Número de viagens – O número de viagens será estimado conforme número de viagens/dia por habitante e o fator 1,93 (fator de correção de mobilidade) para que a estimativa se aproxime do valor real.

Onde:

$$V = N * i$$

V = número de viagens

N = número de habitantes

i = índice de mobilidade total (1,93)

Viagens da população fixa ($1310 * 1,93 = 2.528,30$ viagens/dia)

Para avaliação do impacto no sistema viário, foram estimadas as viagens motorizadas geradas pelos empregadores do empreendimento, realizadas em automóveis, motos e ônibus conforme a seguinte distribuição:

- Coletivo = 11,8 %

- Individual = 73,6 %

- À pé = 14,6 % - Coletivo (ônibus):

Logo:

$$Vc = 2.528,30 * 0,118 = 298,33 \text{ viagens}$$

A avaliação do impacto viária foi elaborada para o horário de maior fluxo das viagens, considerando neste estudo o horário das 18:00 h às 19:00 h.

A movimentação de pessoas gerada por todos os motivos no destino, conforme estimativa equivale a 10,54 % do total das viagens diárias, obtendo-se:

$$Vc' = 298,33 * 0,1054 = 31,44 \text{ viagens}$$

Individual (carro e moto):

$$Vi = 31,44 * 0,736 = 23,14 \text{ viagens/dia}$$

Logo para o cálculo de geração de viagens para o transporte coletivo, analisando o horário de maior fluxo em estudo, das 18:00 h às 19:00 h, o percentual encontrado é de 10,18 %.

Onde, tem-se:

$$Vi' = 23,14 * 0,1018 = 2,35 \text{ viagens}$$

O resultado poderá ser ajustado para baixo, pois moradores da mesma família, principalmente pais e filhos menores, compartilhem do mesmo veículo.

Os problemas associados ao trânsito e a sua fluidez deverão ocorrer com maior intensidade na fase de obras, quando haverá aumento de circulação de caminhões e máquinas no local do empreendimento, ou seja, veículos pesados.

Este impacto é considerado negativo, direto, disperso, permanente e irreversível. A significância do impacto é considerada pequena em função das condições gerais do sistema viário da região.

Pode-se concluir que devido a infraestrutura existente na área de entorno o transporte coletivo e a facilidade de rodovias e acessos para escoamento do transporte, a implantação do empreendimento vai impactar de forma negativa e permanente.

<i>Linha: 200 – Jardim Brasília / Praia Recanto</i> <i>HORARIOS DE SEGUNDA A SEXTA: 04:25 ATÉ 22:20, COM INTERVALO DE 45min ENTRE UMA PARTIDA E OUTRA</i> <i>AOS SABADOS E DOMINGOS: 05:00 ATÉ AS 20:00, COM INTERVALO DE 2:00hrs ENTRE UMA PARTIDA E OUTRA</i>
<i>Linha: 205 – Jardim Brasília / Antônio Zanaga</i> <i>HORARIOS DE SEGUNDA A SEXTA: 04:25 ATÉ 22:20, COM INTERVALO DE 45min ENTRE UMA PARTIDA E OUTRA</i> <i>AOS SABADOS E DOMINGOS: 05:00 ATÉ AS 20:00, COM INTERVALO DE 2:00hrs ENTRE UMA PARTIDA E OUTRA</i>

QUADRO 4 – Linhas de ônibus localizadas dentro da área de influência (EMTU)

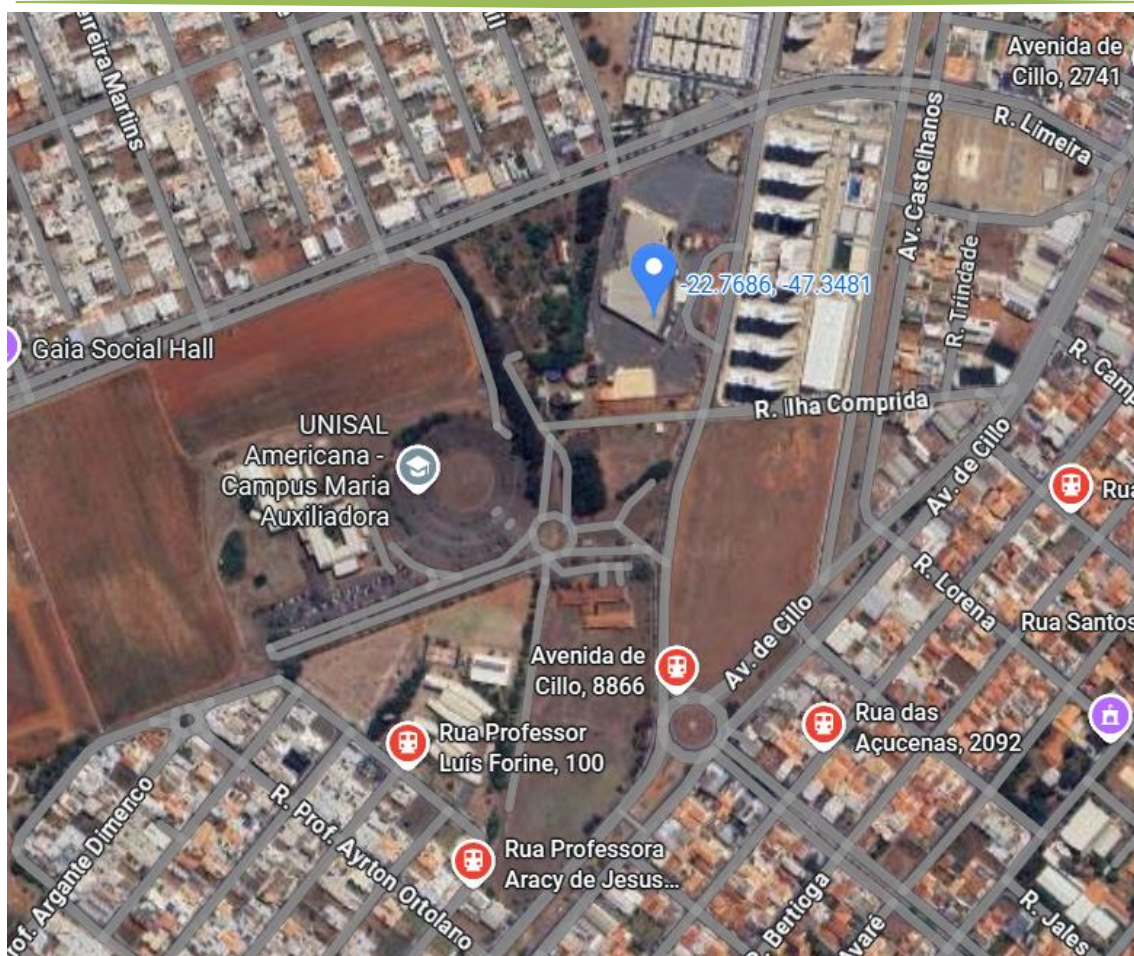


Figura 15: Pontos de ônibus próximo ao empreendimento – Google Maps

A estimativa é de que cerca de mais 50% dos funcionários do supermercado utilizarão o transporte público, não afetando de forma significativa o transporte público da região.

6.4 INSOLAÇÃO, ILUMINAÇÃO E VENTILAÇÃO

A implantação de edificações em ambientes urbanos pode gerar impactos significativos no entorno, especialmente no que se refere à insolação, iluminação natural e ventilação.

Um dos primeiros aspectos a considerar é a ventilação. A presença de novas construções, especialmente de grande porte, pode alterar os padrões naturais de circulação do ar. Prédios altos, por exemplo, tendem a provocar a formação de corredores de vento ou zonas de turbulência, o que pode ser indesejável em áreas densamente ocupadas. No entanto, quando o posicionamento e o projeto arquitetônico são bem planejados, é possível

potencializar a ventilação natural, contribuindo para o conforto térmico e ambiental das áreas vizinhas.

A insolação é outro fator relevante. A construção de um novo edifício pode afetar de forma direta a incidência de luz solar nas edificações e espaços adjacentes. A depender da altura, volumetria e orientação da edificação, podem ser geradas sombras prolongadas que reduzem a exposição solar em imóveis vizinhos, impactando tanto o aquecimento natural quanto a iluminação de ambientes internos.

Para mitigar tais impactos, é fundamental que o planejamento urbano contemple, na fase de projeto, estudos técnicos específicos. Entre eles, destacam-se as análises de sombreamento, simulações computacionais de iluminação natural e modelagens de ventilação urbana. Essas ferramentas auxiliam na previsão dos efeitos da nova construção sobre o entorno e permitem propor soluções arquitetônicas que minimizem interferências negativas.

Em síntese, embora novos empreendimentos tragam oportunidades de crescimento e valorização urbana, é imprescindível que seus efeitos sobre o microclima local sejam criteriosamente avaliados. A adoção de práticas sustentáveis e de um planejamento urbano responsável é essencial para garantir cidades mais equilibradas, saudáveis e agradáveis para todos os seus habitantes.

O empreendimento está localizado em um terreno que possui ampla área livre em seu entorno imediato, o que favorece a ventilação natural e a entrada de luz ao longo do dia. O projeto de reforma e ampliação do galpão/salão comercial para o Supermercado Delta contempla estratégias voltadas à promoção do conforto ambiental, por meio da circulação natural do ar e do aproveitamento da iluminação natural.

No que se refere à ventilação e à insolação, os estudos de sombreamento e análise das alterações no fluxo de ar indicam que, em virtude da localização da edificação e dos recuos laterais previstos, os principais impactos ocorrerão dentro dos limites do próprio empreendimento. Como a construção não é verticalizada, não se observam repercussões significativas no entorno imediato.

6.5 GERAÇÃO DE RUÍDOS, RESÍDUOS E OUTROS EFEITOS SOBRE O MEIO AMBIENTE, INCLUSIVE RELATIVOS À SEGURANÇA

Por se tratar de um empreendimento comercial, não serão gerados ruídos ou sons que afetem o entorno durante o seu funcionamento.

A atividade não gera poluentes provenientes de processos de produção.

Não haverá nenhum tipo de impacto ambiental causado pelo funcionamento do empreendimento. A reforma do empreendimento comercial em questão não possui fontes de produção de partículas ou gases que gerem poluição atmosférica.

6.6 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS, AMBIENTAIS, HISTÓRICOS, CULTURAIS, URBANÍSTICOS E ARQUITETÔNICOS

Neste item serão abordados os aspectos socioeconômicos, históricos, culturais, urbanísticos e arquitetônicos que estão inseridos dentro da área de influência do empreendimento.

6.6.1 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Americana é um município do interior do estado de São Paulo que se destaca tanto pela sua história quanto pelo seu desenvolvimento econômico. Fundada em 1875, a cidade surgiu como um importante polo agrícola e industrial ao longo dos anos.

A indústria têxtil foi fundamental para o desenvolvimento inicial da cidade e ainda desempenha um papel significativo na economia, com diversas empresas de grande porte operando na região. Nos últimos anos, Americana tem buscado diversificar sua base econômica, investindo em tecnologia, serviços e comércio. A cidade possui um comércio ativo, com diversas lojas, shopping centers e áreas comerciais que atraem consumidores não apenas locais, mas também de cidades vizinhas. Em termos de infraestrutura, Americana conta com uma localização estratégica próxima a importantes rodovias e ferrovias, facilitando o escoamento da produção industrial e agrícola. Isso também contribui para a atração de novos investimentos e empresas para a região.

Além dos aspectos econômicos, Americana é conhecida por sua qualidade de vida e infraestrutura urbana bem desenvolvida, com áreas verdes, espaços culturais e esportivos que beneficiam seus habitantes.

O bairro do empreendimento, Vila Amorim, situado na cidade de Americana – SP, apresenta características urbanas consolidadas, com predominância de uso residencial misto e presença crescente de estabelecimentos comerciais e de serviços. A região é composta majoritariamente por famílias de classe média, com boa inserção no mercado de trabalho local, refletindo níveis intermediários de renda e escolaridade.

De acordo com dados do IBGE e do Plano Diretor Municipal, o município de Americana apresenta indicadores positivos de desenvolvimento urbano, com taxa de urbanização elevada e infraestrutura relativamente bem distribuída. O bairro Vila Amorim, em especial, vem passando por um processo de adensamento e valorização, com a instalação de novos empreendimentos voltados ao comércio e à prestação de serviços, o que contribui para a dinamização da economia local.

A economia do entorno é sustentada por pequenos comércios, incluindo mercados, oficinas, salões de beleza, farmácias e outros serviços de bairro, atendendo principalmente à demanda da população residente. A implantação de um supermercado no local tende a suprir uma carência por estabelecimentos de maior porte voltados à oferta de produtos alimentícios e de conveniência, ampliando o acesso da população local a bens essenciais.

Sob o ponto de vista social, a região dispõe de equipamentos públicos como escolas, unidades básicas de saúde, praças e áreas verdes, ainda que existam demandas pontuais por melhorias em mobilidade urbana e segurança viária. A presença do supermercado tem potencial para contribuir com a geração de empregos diretos e indiretos, fomentar a atividade econômica no bairro e fortalecer o comércio de apoio no entorno.

Dessa forma, o empreendimento proposto se apresenta como um vetor de desenvolvimento compatível com o perfil socioeconômico, integrando-se ao tecido urbano e atendendo às necessidades da comunidade local.

6.6.2 ASPECTOS AMBIENTAIS

O desenvolvimento econômico de Americana tem sido marcado por um crescimento significativo de empreendimentos industriais, comerciais e residenciais, os quais, embora impulsionem a economia local, também acarretam impactos ambientais importantes. Um aspecto relevante a ser considerado é a ausência de áreas de proteção permanente (APPs) dentro do raio de influência direta do empreendimento em questão.

As áreas de proteção permanente desempenham um papel crucial na preservação dos recursos hídricos, na conservação da biodiversidade e na proteção do solo contra erosões.

Na Área Diretamente Afetada não foram identificadas árvores a serem suprimidas, tampouco a presença de recursos hídricos ou Áreas de Preservação Permanente (APP). Também não foi constatada a existência de Unidades de Conservação ou restrições relacionadas a zonas de amortecimento, conforme previsto na Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC).

6.6.3 HISTORICOS E CULTURAIS

Não existe nenhum patrimônio histórico ou cultural inserido dentro da área de influência do empreendimento.

6.6.4 URBANISTICO E ARQUITETONICO

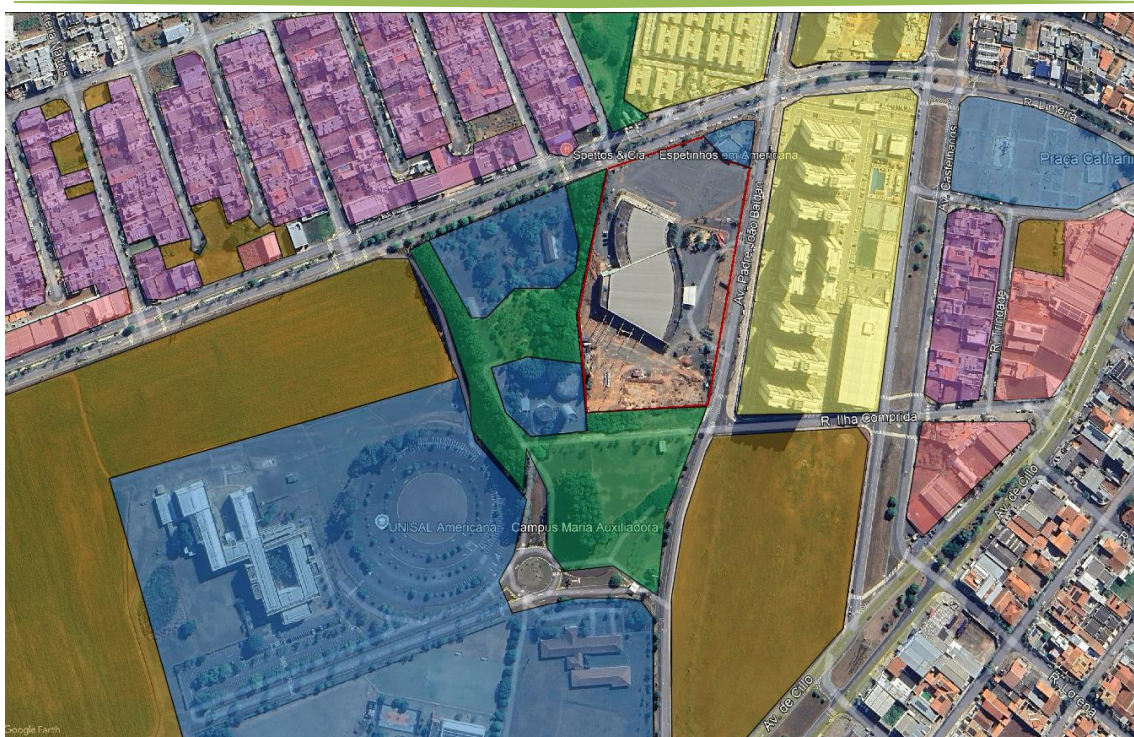


Figura 16 – Mapa de Uso e Ocupação do solo da área de influência direta do empreendimento (Google Earth adaptado pelo autor)

Na imagem acima foram destacados os uso e ocupação de solo. Na cor amarela temos o uso extremamente residencial, em roxo claro temos o uso misto, onde há comércios e residências, em azul temos apenas usos institucionais. Na cor marrom temos vazios urbanos, que em breve serão consolidados com um novo uso e ocupação. E em delimitação vermelho o local do empreendimento.

A área de influência do empreendimento no quesito urbanístico e arquitetônico, pode ser considerado predominante misto (comercial e residencial), com alguns pontos comerciais, institucionais de porte pequeno e médio, seu padrão construtivo é de construções residenciais, e seu gabarito de altura médio é superior a 9,00 metros de altura. Não foram identificados bolsões ou núcleos de moradias de baixa renda.

No mapa a seguir poderemos observar o sentido de circulação das vias de acesso e adjacentes ao empreendimento.



Figura 17 – Mapa de direção nas vias de acesso do empreendimento (Google Earth e autor)

6.7 SINALIZAÇÕES VIÁRIA EXISTENTES

O principal acesso ao empreendimento é pela Avenida Padre João Baldan ela começa na Rua Padre Oswaldo Vieira de Andrade, termina na Rua Ilha Comprida e tem uma extensão de aproximadamente 400km. A sinalização da via foi verificada, possui sinalização adequada para as necessidades do empreendimento.

6.7.1 INFRAESTRUTURA URBANA E SOCIAL INSTALADA E AS NECESSIDADES DE SUA AMPLIAÇÃO, CONSIDERANDO OS PROJETOS GOVERNAMENTAIS PREVISTOS NA ÁREA DE INFLUÊNCIA

Conforme disposto na Lei 6.799 de 19 de dezembro de 1979 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano, define no Artigo 5º [...], Parágrafo único – Consideram-se urbanos os equipamentos públicos de abastecimento de água, serviços de esgotos, energia elétrica, coletas de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado (BRASIL, 1979). Ainda no mesmo dispositivo legal acima citado, no Artigo 4º [...], Inciso § 2o –

Consideram-se comunitários os equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares (BRASIL, 1979).

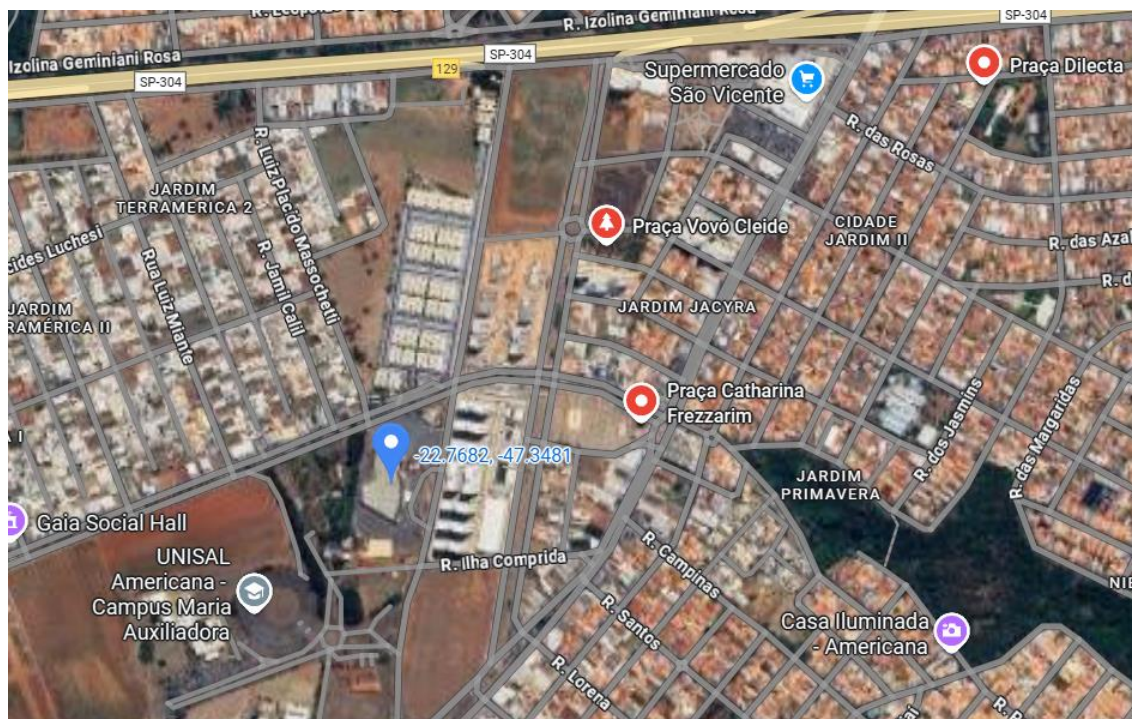


Figura 13 – Equipamentos de lazer no município de Americana próxima ao empreendimento (G. Maps)

- Praça Catharina Frezzarim – Aproximadamente 500m
- Praça Vovó Cleide - Aproximadamente 700m
- Praça Dilecta - Aproximadamente 1,7km

Diante do exposto acima, segue a relação de equipamentos urbanos e comunitários nas áreas de estudo.

6.7.2 ABASTECIMENTO DE ÁGUA / SERVIÇOS DE ESGOTOS

O DAE é o responsável pela prestação de serviço à população quanto ao abastecimento de água potável e serviços de coleta de esgotos no município de Americana. A rede de água de água e esgoto passará na frente de cada lote, na calçada, toda a rede está interligada ao reservatório do supermercado que abastecerá.

CERTIDÃO DE DISPENSA N° 031/2025 EM 19/02/2025 - PROT.: AP 454/2025, apresentada em anexo.

6.7.3 ENERGIA ELÉTRICA

A CPFL é a empresa responsável pela distribuição de energia no município de Americana, uma empresa de direito privado, responsável pela concessão no município.

A rede de energia elétrica e iluminação será instalada no empreendimento e seguirão as diretrizes da Companhia Paulista de Força e Luz conforme diretrizes estipuladas pela companhia para tal fornecimento.

CERTIDÃO DE DISPENSA N° 031/2025 EM 19/02/2025 - PROT.: AP 454/2025, apresentada em anexo.

6.7.4 COLETA DE ÁGUAS PLUVIAIS

Nas áreas de estudo em sua maioria, foi encontrado sistemas de coletas de águas pluviais, sendo: guias, sarjetas, sargentões, bocas de lobo e caixas com grelha. No entanto, não é possível afirmar quanto a existência de redes de canalização para estas águas, em virtude da ausência de informações deste mapeamento.

O empreendimento seguirá as diretrizes do município para a construção de sistemas de escoamento de águas pluviais.

De acordo com a abertura do protocolo para análise se vai haver ou não parecer técnico está em desenvolvimento e até o final da aprovação do relatório será apresentado.

6.7.5 EDUCAÇÃO, CULTURA, SAÚDE, LAZER E SIMILARES

- **EQUIPAMENTO DE SAÚDE:**

Segundo uma pesquisa feita pelo IBGE, foi constatado que, em São Paulo, 38,4% das pessoas possuem plano de saúde e não dependem do sistema único de saúde.

Lembrando que, o empreendimento em questão será para atendimento da demanda já existente, pois o município está em constante crescimento.

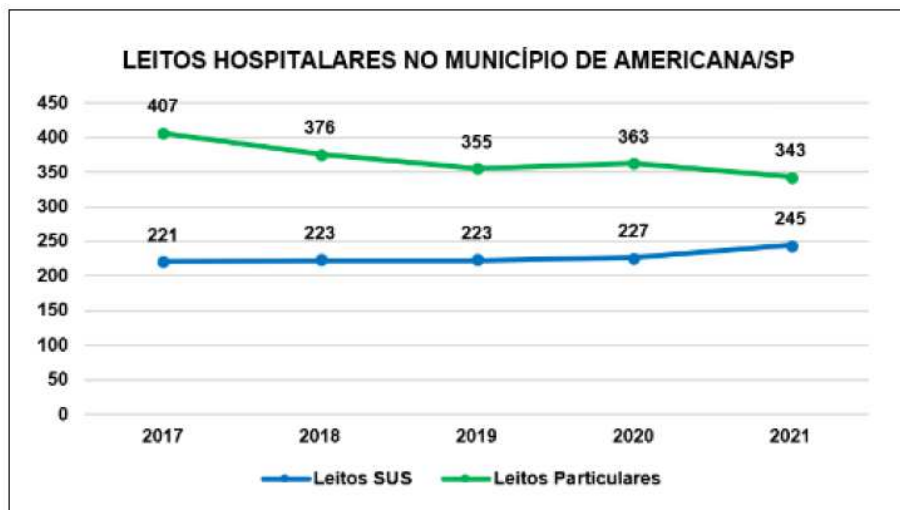


Figura 14 – Leitos hospitalares no município de Americana (Prefeitura de Americana)

Segue lista dos equipamentos de saúde municipais próximos ao empreendimento:

- UBS São José – aproximadamente 1,4km do empreendimento
- UBS Vila Mathiensen - aproximadamente 2,1km do empreendimento

• EQUIPAMENTO DE EDUCAÇÃO:

Em 2009, o Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) médio nas escolas públicas de Americana era de 5,5, superando a média nacional de 4,0% para escolas municipais e estaduais no Brasil. O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da educação no município alcançou 0,928, classificado como muito elevado, enquanto o IDH nacional correspondia a 0,849.

Naquele ano, Americana registrava aproximadamente 42.671 matrículas distribuídas em 157 escolas, entre redes públicas e particulares. Segundo dados do IBGE, 38 escolas pertenciam à rede estadual. Do total, as escolas municipais incluíam duas Escolas de Ensino Fundamental (EMEF), 31 Escolas de Ensino Infantil (EMEIs), quatro Centros Integrados de Educação Pública, um Centro de Atendimento Integrado

à Comunidade (CAIC), doze creches e quatro Casas da Criança (ensino infantil integrado).

Além das escolas, Americana abrigava diversos campus de instituições de ensino superior, como a Faculdade de Americana (FAM), o Centro Universitário Salesiano de São Paulo (UNISAL), a Faculdade de Tecnologia de Americana (FATEC Americana) e o Instituto de Ensino Superior de Americana (IESA).

Segue abaixo uma lista com os equipamentos de educação inseridos dentro do raio de influência do empreendimento:

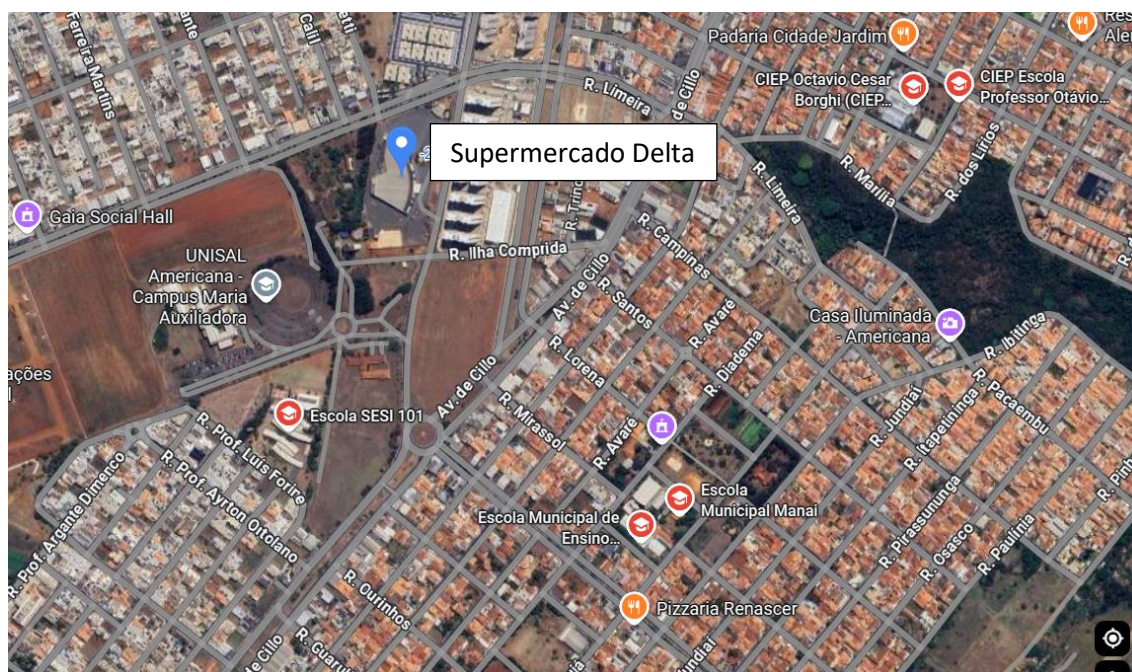


Figura 15 – Escolas no município de Americana próxima ao empreendimento (Google Maps)

- UNISAL Campus Maria Auxiliadora – Aproximadamente 600m
- Escola Sesi 101 – Aproximadamente 1,4km
- Escola Municipal de Ensino Paulo Freire - Aproximadamente 1,5km
- Escola Municipal Manai - Aproximadamente 1,3km
- CIEP Octavio Cesar Borghi – Aproximadamente 1,6km

- **EQUIPAMENTOS DE CULTURA E LAZER:**

No cenário cultural de Americana, destacam-se diversos órgãos municipais que oferecem serviços culturais variados. O Teatro de Arena Elis Regina, inicialmente construído em 1981 e revitalizado a partir de 2000, simboliza um espaço de espetáculos inspirado em um ambiente circense. O Teatro Municipal Lulu Benencase, inaugurado em 1988 no antigo "Cine Brasil", é palco de grandes apresentações culturais e atividades sociais, abrangendo teatro, dança e música.

A Casa de Cultura, localizada na histórica casa da Família Müller, promove a produção cultural e oferece lazer à comunidade, enquanto a Estação Cultural, instalada na antiga Estação Ferroviária desde 2004, é central para projetos da Secretaria de Cultura e Turismo. O Arquivo Histórico Municipal, inaugurado em 2001, preserva documentos desde a fundação da Fábrica de Tecidos Carioba. A Biblioteca Municipal "Professora Jandira Basseto Pântano", estabelecida em 1955, é um importante centro de leitura com vasto acervo.

O Museu Histórico e Pedagógico "Conselheiro João Carrão", localizado na antiga Fazenda Salto Grande, oferece um rico acervo histórico e está passando por restauração. O Museu de Arte Contemporânea de Americana (MAC), fundado em 1978 e situado junto à Biblioteca Municipal, destaca-se por seu acervo de obras modernas e contemporâneas, além de realizar exposições, workshops e um concurso nacional de artes plásticas.

Esses espaços culturais são fundamentais para a preservação da história e o desenvolvimento artístico da cidade, proporcionando acesso à cultura e educação para a população local e visitantes.

Segue abaixo uma lista com os equipamentos de lazer inseridos dentro do raio de influência do empreendimento:

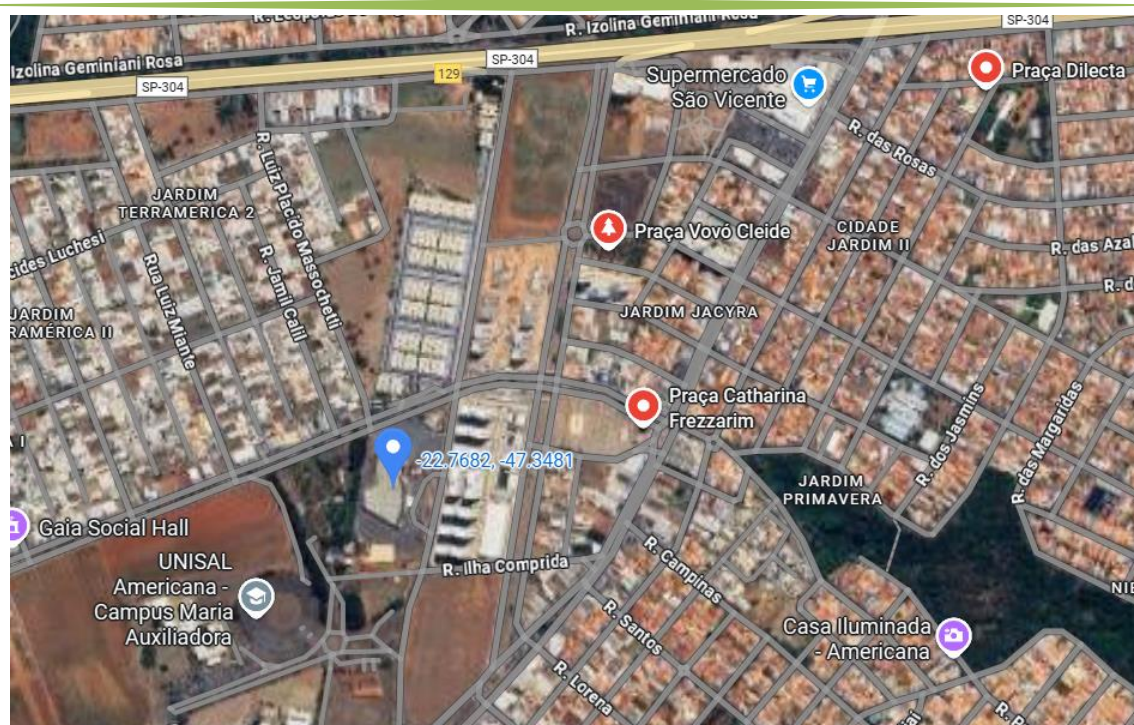


Figura 15 – Equipamentos de lazer no município de Americana próxima ao empreendimento (G. Maps)

- Praça Catharina Frezzarim – Aproximadamente 500m
- Praça Vovó Cleide - Aproximadamente 700m
- Praça Dilecta - Aproximadamente 1,7km

7.0 SÍNTESE E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS POSITIVOS E NEGATIVOS AMBIENTAIS, SOCIAIS, ECONÔMICOS E DE MOBILIDADE URBANA

De acordo com a Resolução nº 01/86 do CONAMA, impacto ambiental é “qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam: a saúde, a segurança e o bem-estar da população; as atividades sociais e econômicas; a biota (conjunto de seres vivos de um ecossistema); as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente, e a qualidade dos recursos ambientais”, e são identificados nas fases de planejamento, construção e ocupação/ operação dos empreendimentos.

Na avaliação dos impactos ambientais sobre o meio ambiente e a população local, foram analisadas as diferentes atividades envolvidas para operação da empresa, bem como os efeitos causados pela sua atividade econômica.

Classificados como Impactos Positivos e Negativos e Magnitude, ou seja:

Baixo; Moderado; Significativo.

COMPARTIMENTO AMBIENTAL	IMPACTO	MAGNITUDE	NATUREZA
MEIO SOCIOECONÔMICO	Aumento das atividades econômicas decorrentes da implantação do empreendimento	MODERADA	POSITIVA
	Adensamento populacional	MODERADA	POSITIVA
	Geração de oportunidades de emprego para população do entorno.	MODERADA	POSITIVA
	Aumento do risco de acidentes nas vias de entorno	BAIXA	NEGATIVA
	Aumento do fluxo de veículos transitando no entorno.	MODERADA	NEGATIVA
	Aumento de veículos estacionados nas vias do entorno.	MODERADA	NEGATIVA
	Geração de resíduos sólidos.	MODERADA	NEGATIVA
	Emissão de Ruídos	BAIXA	NEGATIVA
	Aumento do consumo de água e energia, demanda por esgotamento sanitário e coleta de lixo.	MODERADA	NEGATIVA

TABELA 1 – Matriz de impactos a vizinhança do empreendimento

Nº	IMPACTO	MITIGAÇÃO/ COMPENSAÇÃO
1	Aumento do risco de acidentes nas vias de entorno.	Instalação de sinalização adequada.
2	Aumento do fluxo de veículos transitando no entorno.	Manutenção da calçada do empreendimento, além da sinalização adequada e iluminação.
3	Aumento de veículos estacionados nas vias do entorno.	Disponibilização de vagas dentro do empreendimento.
4	Geração de resíduos sólidos.	O lixo orgânico será separado do lixo reciclável para que o descarte seja realizado de forma consciente.

5	Emissão de Ruídos.	Respeito dos horários de ruídos determinados para o local e evitar cargas e descargas nos finais de semana.
6	Aumento do consumo de água e energia, demanda por esgotamento sanitário e coleta de lixo.	Captação de água pluvial por meio de calhas nos lotes e realizar o reuso da água nas áreas comuns do empreendimento

TABELA 2 – Matriz de impactos a vizinhança do empreendimento

7.1 Avaliação dos impactos positivos

- Geração de empregos (uma vez que o empreendimento implantado, novos empregos serão gerados para o monitoramento e funcionamento do empreendimento, além de novos comércios nos arredores para atendimento da demanda).
- Melhora na oferta comercial no entorno;
- Adensamento Populacional.

7.2 Avaliação dos impactos negativos

- A determinação de medidas mitigadoras é a principal finalidade do estudo em questão visando e minimizando todos os impactos que supermercado possa causar no meio ambiente e entorno.
- As medidas mitigadoras propostas visam minimizar os impactos gerados pela intervenção. Considerando que o empreendimento será implantado em um complexo comercial já existente, com adequações internas e ampliação pontual, não se prevê impactos significativos sobre a infraestrutura urbana local. Dessa forma, não há necessidade de ampliação de serviços públicos ou de intervenções relevantes no sistema viário, tampouco se espera incremento expressivo no volume de tráfego da região.

8.0 MEDIDAS METIGADORAS E COMPENSATÓRIAS SOCIAIS, ECONOMICAS, AMBIENTAIS E MOBILIDADE URBANA

8.1 Trafego

- Maior circulação de veículo;

MEDIDA MITIGADORA

- Não serão gerados impactos significativos, porém deverão ser adotadas estratégias para o fluxo de caminhões de abastecimento fora dos horários de maior movimento no entorno.
- Melhoria da Infraestrutura de Transporte Público: Expandir e aprimorar a infraestrutura de transporte público para atender à nova demanda, incluindo a inserção de novas linhas de ônibus e ciclovias.
- Planejamento Viário Adequado, se necessário: O município poderá utilizar os dados deste estudo para realizar análises e monitoramento do tráfego, estabelecendo diretrizes para a implantação de futuras vias e a ampliação do sistema viário existente.

8.2 Ar

- Aumento no nível de ruídos;
- Maior circulação de veículos (poluição atmosférica).

MEDIDA MITIGADORA

- Respeito os horários de ruídos determinados para o local;
- Evitar cargas e descargas nos finais de semana;
- Os gases poluentes emitidos pelos veículos serão de baixa intensidade.

8.3 Água

- Aumento de abastecimento;
- Aumento de efluentes sanitários

MEDIDA MITIGADORA

- Acesso à água potável: A reforma e ampliação do empreendimento comercial não deverá ter impacto no acesso à água potável da população do entorno;
- Saneamento básico: A reforma e ampliação do empreendimento comercial não irá gerar um aumento na carga de esgoto e águas pluviais gerada pela empresa. No entanto, recomenda-se que a empresa implemente medidas para reduzir a geração de resíduos, como a adoção de boas práticas operacionais e a utilização de tecnologias mais eficientes.
- Redução do consumo de água, recomenda-se que a empresa adote práticas de reuso e reciclagem da água e instalação de equipamentos economizadores de água;

9.0 CONCLUSÃO

A análise dos itens presentes no EIV indica que a implantação do empreendimento não causará impactos negativos significativos na vizinhança, seja em termos ambientais, sociais, econômicos ou na paisagem urbana. Todas as variáveis passíveis de influência foram cuidadosamente avaliadas, e as conclusões mostram que não há grandes impactos, visto que todas as exigências legais para a operação serão cumpridas. Portanto, levando em conta os impactos e as medidas mitigadoras apresentadas no EIV, o empreendimento pode ser implementado sem comprometer de forma relevante a qualidade de vida dos moradores da região.

10. ASSINATURAS:

A handwritten signature in blue ink, reading "marcela meneghel Rossetti", is written over a horizontal line.

RESPONSÁVEL TÉCNICA

MARCELA MENEGHEL ROSSETTI

CAU: A166400-0

P.M.A: 2403

RRT: 15736954

A handwritten signature in black ink, reading "Claudio Fernando Rossetti", is written over a horizontal line.

CLAUDIO FERNANDO ROSSETTI

TÉCNICO DE EDIFICAÇÕES

A handwritten signature in black ink, reading "Joeldson do Carmo Ferreira", is written over a horizontal line.

JOELDSON DE CARMO FERREIRA

ENGENHEIRO AMBIENTAL