



RIT – RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO

COLÉGIO RENOVATUS

Regularização de Construção Institucional - CSEI

CAMPINAS

2024

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	5
2. OBJETIVO DO RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO	5
3. METODOLOGIA UTILIZADA PARA ELABORAÇÃO DA ANÁLISE	5
4. CARACTERIZAÇÃO BÁSICA DO EMPREENDIMENTO	6
4.1. CLASSIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	7
4.2. LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO.....	9
4.3. ÁREA CONSTRUÍDA E OUTROS DADOS BÁSICOS.....	10
5. ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO	10
5.1. ÁREA DIRETAMENTE AFETADA (ADA).....	11
5.2. ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA (AID).....	11
5.3. ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA (AII).....	11
5.4. LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO DA SITUAÇÃO EXISTENTE NO LOCAL 12	
5.5. CARACTERÍSTICAS DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA	12
5.5.1. INFRAESTRUTURA URBANA.....	12
5.5.2. LOCALIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS E URBANOS RELEVANTES	13
5.6. ESTUDO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO	13
5.6.1. CARACTERIZAÇÃO DAS CONDIÇÕES FÍSICO-OPERACIONAIS DO SISTEMA VIÁRIO LOCAL.....	13
5.6.2. VOLUMES CLASSIFICADOS DE TRÁFEGO	14
5.6.3. ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE OFERTA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO E/OU TÁXI NA ÁREA DE INFLUÊNCIA	25
5.6.4. CONFIGURAÇÃO GEOMÉTRICA DAS VIAS DE ACESSO.....	27
6. CARACTERIZAÇÃO DOS IMPACTOS VIÁRIOS	27
6.1. ANÁLISE DO POLO GERADOR.....	27

6.2. CARACTERIZAÇÃO DOS PADRÕES E CATEGORIAS DAS VIAGENS GERADAS/ATRAÍDAS	27
6.3. DIVISÃO MODAL DAS VIAGENS GERADAS/ATRAÍDAS PELO EMPREENDIMENTO	28
6.4. DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS VIAGENS GERADAS/ATRAÍDAS NA ÁREA DE INFLUÊNCIAS DO EMPREENDIMENTO	28
6.5. INDICAÇÃO DE GERAÇÃO/ATRAÇÃO DE VIAGENS	29
Fonte: Criado por Enplar	29
6.6. IDENTIFICAÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS CAUSADOS PELO EMPREENDIMENTO	29
6.7. CARREGAMENTO DOS ACESSOS E PRINCIPAIS INTERSEÇÕES	30
6.8. ANÁLISE COMPARADA DA CAPACIDADE VIÁRIA E DO NÍVEL DE SERVIÇO NOS ACESSOS E PRINCIPAIS INTERSEÇÕES	30
6.9. IDENTIFICAÇÃO DOS SEGMENTOS VIÁRIOS.....	30
6.10. AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ACESSO E DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS E PEDESTRES NO ENTORNO	30
6.11. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS NOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO	31
7. CONCLUSÃO – MEDIDAS MITIGADORAS	31
8. RESPONSABILIDADE TÉCNICA	32

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Zoneamento do Entorno.....	8
Figura 2 Zoneamento do Entorno.....	8
Figura 3 Localização do Empreendimento	9
Figura 4 ADA, AID e All.....	11
Figura 5 Interseção 1.....	14
Figura 6 Interseção 2.....	15
Figura 7 Interseção 3.....	15

Figura 8 Pontos de Ônibus.....	26
Figura 9 ART	33

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Horário de Funcionamento	7
Tabela 2 Quadro de Áreas Pavimento Inferior	10
Tabela 5 Imagens do Empreendimento.....	12
Tabela 6 Informações Técnicas	16
Tabela 7 Contagem das Interseções.....	16
Tabela 8 Informações Técnicas	17
Tabela 9 Contagem das Interseções.....	17
Tabela 10 Informações Técnicas	18
Tabela 11 Contagem das Interseções.....	18
Tabela 6 Informações Técnicas	19
Tabela 7 Contagem das Interseções.....	19
Tabela 8 Informações Técnicas	20
Tabela 9 Contagem das Interseções.....	20
Tabela 10 Informações Técnicas	21
Tabela 11 Contagem das Interseções.....	21
Tabela 10 Informações Técnicas	22
Tabela 11 Contagem das Interseções.....	22
Tabela 10 Informações Técnicas	23
Tabela 11 Contagem das Interseções.....	23
Tabela 10 Informações Técnicas	24
Tabela 11 Contagem das Interseções.....	24
Tabela 12 GERAÇÃO DE VIAGENS POR DIA E HORA DE PICO.....	29

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho apresenta os estudos relacionados ao desempenho e verificação dos impactos no sistema viário da área de entorno do empreendimento denominado Colégio Renovatus, localizado na Rua 24 de Maio, número 731, na Vila Industrial em Campinas/SP.

A representação formal deste relatório é dada pela Mashiah – Participações em Outras Empresas e Empreendimentos LTDA, portadora do CNPJ 06.318.006/0001-98, com sede localizada na Rua 24 de Maio, 746, na Vila Industrial em Campinas/SP, que assina como responsável pela ampliação do empreendimento e seus derivativos.

Serão descritos neste relatório todas as singularidades do sistema viário existente, baseando-se nos indicadores do tráfego local. A análise adotada neste possui o propósito de garantir a transparência e padronização dos procedimentos adotados quanto ao volume de escoamento de tráfego e sua adaptação para possível minimização dos impactos em decorrência do empreendimento.

2. OBJETIVO DO RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO

O objetivo do presente relatório é atender ao solicitado pela Prefeitura Municipal de Campinas no decorrer do processo de regularização de áreas requerido pela empresa Mashiah.

3. METODOLOGIA UTILIZADA PARA ELABORAÇÃO DA ANÁLISE

Para os cálculos e dimensionamentos necessários foram utilizadas metodologias conforme as orientações da Companhia e Engenharia de Tráfego - CET/SP, da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas – EMDEC e do Método de Webster - além de dados do projeto de arquitetura, parâmetros e dados do empreendimento informados pela Mashiah.

Foram ainda executadas pesquisas de parâmetros de tráfego diretamente na Rodovia, Avenida e Ruas adjacentes ao empreendimento para obtenção de dados da movimentação de veículos, contagem volumétrica direcional, largura de pista, levantamento das condições do sistema viário, documentação fotográfica e outros dados.

4. CARACTERIZAÇÃO BÁSICA DO EMPREENDIMENTO

O Colégio Renovatus é uma escola em Campinas, São Paulo, que se caracteriza por utilizar metodologias ativas de trabalho, que envolvem os alunos em projetos interdisciplinares, com a colaboração entre colegas e o professor. Oferecer ensino de alta qualidade, associado ao desenvolvimento de habilidades essenciais nos dias de hoje, como Inglês e Tecnologia. Desenvolver com seus alunos temas e valores da UNESCO, como aprendizagem intercultural, desenvolvimento sustentável e cultura da paz. Investir constantemente em infraestrutura de ponta, formação continuada de seus professores e desenvolvimento de projetos inovadores. Promover diversos eventos e ações sociais que beneficiam diretamente a população local.

O empreendimento possui 76 compartimentos, incluindo salas de aula, sanitários, laboratório, biblioteca e áreas esportivas. Atualmente, atende 600 alunos, divididos entre Educação Infantil, Ensino Fundamental e Ensino Médio, com uma equipe de 80 colaboradores. O aumento da população traz desafios urbanísticos e sociais, mas o empreendimento já atende a essas questões, oferecendo infraestrutura adequada, como abastecimento de água, esgoto e energia elétrica. A gestão eficiente desses recursos é essencial para garantir a qualidade de vida e a integração do empreendimento à comunidade.

Tabela 1 Horário de Funcionamento

EDUCAÇÃO BÁSICA	HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO	QUANTIDADE DE ALUNOS	PORTARIA DE ACESSO
EDUCAÇÃO INFANTIL	Entrada a partir das 07h30 com saídas às 12h00min, 15h00min e 17h30min	70	PORTARIA INFANTIL
ENSINO FUNDAMENTAL – ANOS INICIAIS	Entrada a partir das 07h30 com saídas às 12h00min, 15h00min e 17h30min	251	PORTARIA 1, 2 E 3
ENSINO FUNDAMENTAL – ANOS FINAIS	Entrada a partir das 07h00 com saídas às 12h50min	221	PORTARIA 1, 2 E 3
ENSINO MÉDIO	Entrada a partir das 07h00 com saídas às 12h50min e às 17h20min	58	PORTARIA 1, 2 E 3

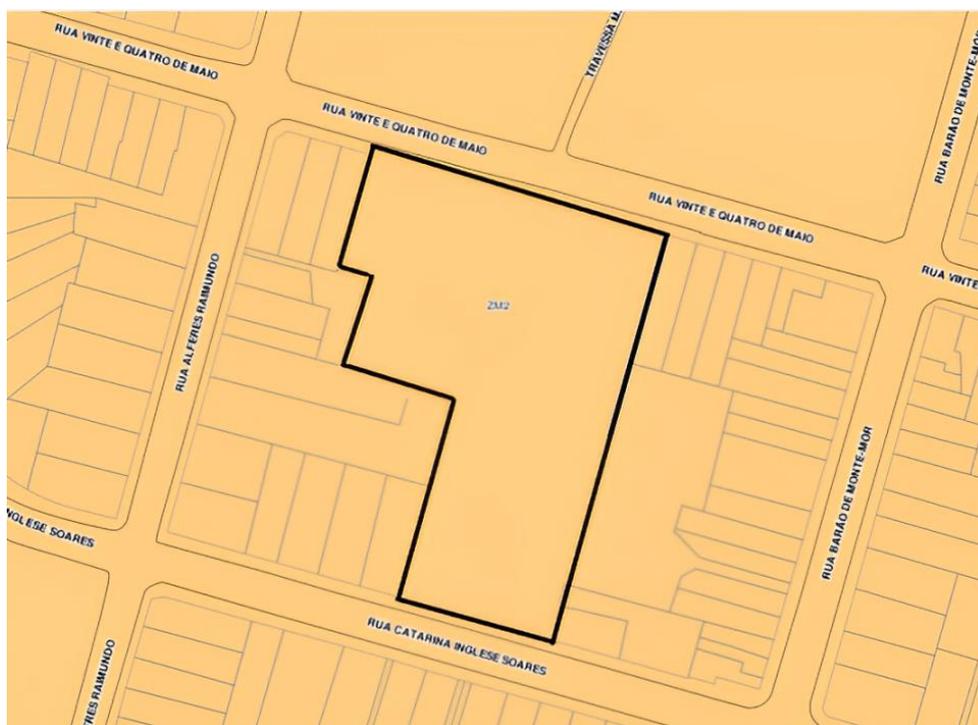
Fonte: Enviado e elaborado pelo cliente.

4.1. CLASSIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento se enquadra como Zona Mista 2, de acordo com a Artigo 65 da Lei Complementar 208 2018 “mescla de usos residencial, misto e não residencial de baixa e média incomodidade compatíveis com o uso residencial e adequados à hierarquização viária”.

Observa-se que a atividade desenvolvida no empreendimento está em conformidade com os parâmetros urbanísticos estabelecidos pela legislação municipal de uso, parcelamento e ocupação do solo vigente, e sua ocupação não acarreta prejuízos ao entorno.

Figura 1 Zoneamento do Entorno



Fonte: Modificado por Enplar.

Figura 2 Zoneamento do Entorno

Zoneamento
<p>Zoneamento: ZM2 (Zona Mista 2) LC n°208/2018</p> <p>Ocupações: CSEI, HCSEI, HMH, HMV, HU</p> <p>Usos: Tabela CNAE (14/09/2022) Verifica CNAE CABI, CAMI, CVBI, CVMI, SBI, SMI, EBI, EMI, UP, UR, SRF*</p> <p>PD2018 Macrozona: de Estruturação Urbana PD2018 Área de Planej. e Gestão(APG): São Bernardo PD2018 Unidade Territorial Básica(UTB): EU-27</p> <p>Hierarquia do sistema viário conforme decreto n° 21.384 de 15 de março de 2021</p>

Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas.

4.2. LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento localiza-se na Rua 24 de Maio, nº 731, na Vila Industrial em Campinas/SP.

Figura 3 Localização do Empreendimento



Fonte: Google Earth – Modificado por Enplar.

4.3. ÁREA CONSTRUÍDA E OUTROS DADOS BÁSICOS

Para tanto segue abaixo quadro de áreas resumido do futuro empreendimento.

Tabela 2 Quadro de Áreas Pavimento Inferior

QUADRO DE ÁREAS M²	
TERRENO.....	5.308,47
EXISTENTE	
TÉRREO	2.582,43
1º PAVIMENTO	1.099,40
2º PAVIMENTO	610,34
3º PAVIMENTO	417,18
4º PAVIMENTO	442,39
PORÃO	90,85
TOTAL EXISTENTE	5.242,54
A REGULARIZAR	
TÉRREO	1.057,54
PORÃO	62,27
TOTAL Á REGULARIZAR.....	1.119,77
TOTAL GERAL	6.362,31
OCUPADA.....	3.747,02
LIVRE.....	1.561,45

Fonte: Criado por Enplar.

5. ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

A delimitação das áreas de influência deverá considerar as áreas alcançadas pelos impactos negativos e/ou positivos associados a um determinado empreendimento. Para isso, deverão ser levantados os diagnósticos do meio físico, biótico e socioeconômico, analisando os possíveis impactos que poderão incidir sobre o sistema viário na região do empreendimento.

5.1. ÁREA DIRETAMENTE AFETADA (ADA)

Considerou-se para a ADA aquela utilizada na implantação do empreendimento, onde ele está localizado, ou seja, os limites do terreno, que equivale a uma área de 5.308,47 m².

5.2. ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA (AID)

A AID é a área ao entorno imediato do empreendimento, sendo um raio de 500 metros, onde ainda é passível de sofrer impactos.

5.3. ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA (AII)

A Área de Influência Indireta (AII) circunda o empreendimento, embora seja afetada de maneira secundária pelos impactos, sendo um raio de 1 quilometro.

Figura 4 ADA, AID e AII



- Área de Influência Direta
- Área de Influência Indireta
- Área Diretamente Afetada

Fonte: Google Earth Earth – Modificado por Enplar.

5.4. LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO DA SITUAÇÃO EXISTENTE NO LOCAL

Tabela 3 Imagens do Empreendimento



Fonte: Google Maps, data 08/10/2024

5.5. CARACTERÍSTICAS DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA

5.5.1. INFRAESTRUTURA URBANA

Por se tratar de uma área urbana consolidada, a região do empreendimento apresenta boas condições de infraestrutura, abastecimento de água, afastamento e tratamento de esgoto, drenagem de águas pluviais, iluminação pública, fornecimento de energia elétrica, sistema viário, equipamentos públicos e transporte público.

5.5.2. LOCALIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS E URBANOS RELEVANTES

O empreendimento se integrará harmoniosamente com todo o ambiente circundante, sem alterar a paisagem atual do local, pois trata-se de uma região de usos mistos, contando com construções residenciais unifamiliar, pontos comerciais de diferentes intuitos, centros institucionais com e sem fins lucrativos, ponto nodal como a Ferroviária e diferentes tipos de serviços, conforme análise prévia da região. Dentro das áreas de influência, existem alguns bens tombados, sendo eles a Oficina da Cia Paulista (Rua Francisco Teodoro), o Túnel de Pedestres Sob a Linha Férrea (Rua Manoel c/ Rua Francisco Teodoro), as Antigas Oficinas da Cia Mogiana (Rua Antônio Manoel c/ Rua Francisco Teodoro), o Imóvel Rua Sales de Oliveira 429/433 e a Vila Manoel Dias e Vila Manoel Freire (Rua Sales de Oliveira e Rua Alferes Raimundo), porém o empreendimento se integra harmoniosamente ao ambiente circundante, sem alterar a paisagem atual do local, conforme análise prévia da região, além disso, não existe alterações nos recursos naturais.

5.6. ESTUDO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

5.6.1. CARACTERIZAÇÃO DAS CONDIÇÕES FÍSICO-OPERACIONAIS DO SISTEMA VIÁRIO LOCAL

Síntese das características físicas e operacionais do sistema viário no entorno do empreendimento que se destina ao uso de uma clínica médica. Tratando-se de um uso comercial.

O empreendimento foi projetado com os seguintes acessos:

✓ Entrada principal e saída de todos os funcionários e estudantes serão feitos pela Rua 24 de Maio e pela Rua Catarina Inglese Soares.

✓ Ao longo das ruas que dão acesso ao local há alguns espaços para estacionar veículos.

Portanto, o empreendimento é considerado de pequeno porte e está localizado em uma área de uso misto, todo o processo físico operacional realizado pelo empreendimento gera baixo impacto no sistema viário do entorno.

5.6.2. VOLUMES CLASSIFICADOS DE TRÁFEGO

Foram realizadas contagens volumétricas classificadas de veículos na área do entorno imediato do empreendimento indicadas nas figuras.

Estas contagens foram realizadas em uma quarta, quinta e sexta-feira, dias consecutivos, com tipo de coleta manual e nos horários de pico do empreendimento, ou seja, nos dias e horários de maior movimentação absoluta.

Para coletar os dados foram escolhidos três horários distintos, o primeiro das 07h às 09h, o segundo das 11h às 13h e por último das 17h às 19h, pois são horários em que as pessoas estão saindo e entrando no local gerando maior fluxo.

INTERSEÇÕES:

Figura 5 Interseção 1



Fonte: Google Earth– Modificado por Enplar.

Figura 6 Interseção 2



Fonte: Google Earth– Modificado por Enplar.

Figura 7 Interseção 3



Fonte: Google Earth– Modificado por Enplar.

Interseção 1

Tabela 4 Informações Técnicas

INFORMAÇÕES TÉCNICAS	DADOS
HORÁRIO	07:00 às 09:00
CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	Céu Nublado, 26°C

Tabela 5 Contagem das Interseções

QUADRO 1 - <

HORÁRIO		DIA 1					DIA 2					DIA 3					Total Equiv
Início	Fim	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	
07:00	07:15	105	2	5			107		6			102	2	6			119
07:15	07:30	102		5			110		5			105		4	1		120
07:30	07:45	71	1	1			75	3	1			68	1	1			77,99
07:45	08:00	32	3				41	2				37					41,66
08:00	08:15	10					17	5	2			12			2		22,65
08:15	08:30	11	4				13			1		9	2	1			2
08:30	08:45	5		2			13	3		2		10					17,99
08:45	09:00	4					8					6					8
EQUIVALÊNCIA												1	0,3	2	2	3	358,65

Fonte: Criado por Enplar

$$\text{FHP} = \frac{\text{Volume Hora Pico}}{4 \times \text{Vol. Maior 15 min.}} \Rightarrow \text{FHP} = \frac{358,65}{4 \times 120} \Rightarrow \text{FHP} = 0,75$$

Para valores do FHP > 0,75 não é necessário à aprovação da EMDEC.

Tabela 6 Informações Técnicas

INFORMAÇÕES TÉCNICAS	DADOS
HORÁRIO	11:00 às 13:00
CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	Céu Nublado, 26°C

Tabela 7 Contagem das Interseções

QUADRO 2 - <

HORÁRIO		DIA 1					DIA 2					DIA 3					Total Equiv
Início	Fim	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	
11:00	11:15	5	1				7	2		1		6	2				9,66
11:15	11:30	10		1			14	2				12		1			14,66
11:30	11:45	16	3				22	5	1			18	4				25,65
11:45	12:00	34	4		1		46	4				35	1		1		47,32
12:00	12:15	58	1				68	2				61	2				68,66
12:15	12:30	24	2				38	3		2		29	2	1			42,99
12:30	12:45	27			1		34	2				32	1				34,66
12:45	13:00	69	1				72	1				64					72,33
EQUIVALÊNCIA												1	0,3	2	2	3	218,64

Fonte: Criado por Enplar

$$\text{FHP} = \frac{\text{Volume Hora Pico}}{4 \times \text{Vol. Maior 15 min.}} \Rightarrow \text{FHP} = \frac{218,64}{4 \times 72,33} \Rightarrow \text{FHP} = 0,76$$

Para valores do FHP > 0,75 não é necessário à aprovação da EMDEC.

Tabela 8 Informações Técnicas

INFORMAÇÕES TÉCNICAS	DADOS
HORÁRIO	17:00 às 19:00
CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	Céu Nublado, 26°C

Tabela 9 Contagem das Interseções

QUADRO 3 - >

HORÁRIO		DIA 1					DIA 2					DIA 3					Total Equiv
Início	Fim	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	
17:00	17:15	21		1			28	1	1	1		24	1	1			32,33
17:15	17:30	75	2	2	1		82	2	4			71	1	2			90,66
17:30	17:45	96	2	5			103	1	5	1		100		4			115,33
17:45	18:00	102	1	3	1		110	4	4			105	2	4			119,32
18:00	18:15	61		1			67	1				56	1				67,33
18:15	18:30	20	1				26					25	1		1		26
18:30	18:45	15					17	2				10					17,66
18:45	19:00	16					23	1				21					23,33
Equivalência												1	0,3	2	2	3	357,64

Fonte: Criado por Enplar

$$\text{FHP} = \frac{\text{Volume Hora Pico}}{4 \times \text{Vol. Maior 15 min.}} \Rightarrow \text{FHP} = \frac{357,64}{4 \times 119,32} \Rightarrow \text{FHP} = 0,75$$

Para valores do FHP > 0,75 não é necessário à aprovação da EMDEC.

Interseção 2

Tabela 10 Informações Técnicas

INFORMAÇÕES TÉCNICAS	DADOS
HORÁRIO	07:00 às 09:00
CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	Céu Nublado, 26°C

Tabela 11 Contagem das Interseções

QUADRO 1 - >

HORÁRIO		DIA 1					DIA 2					DIA 3					Total Equiv
Início	Fim	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	
07:00	07:15	94	1	4			61	1	4			73		3			102,33
07:15	07:30	115	2	2			102		1			106	1	2			119,66
07:30	07:45	85	1		1		72					41					87,33
07:45	08:00	44		1	1		34	1	1			38	1				48
08:00	08:15	8		1			5	2		1		5			1		10
08:15	08:30	8					7					6	1				8
08:30	08:45	15	1				12					11					15,33
08:45	09:00	7					5					4					7
EQUIVALÊNCIA												1	0,3	2	2	3	357,32

Fonte: Criado por Enplar

$$\text{FHP} = \frac{\text{Volume Hora Pico}}{4 \times \text{Vol. Maior 15 min.}} \Rightarrow \text{FHP} = \frac{357,32}{4 \times 119,66} \Rightarrow \text{FHP} = 0,75$$

Para valores do FHP > 0,75 não é necessário à aprovação da EMDEC.

Tabela 12 Informações Técnicas

INFORMAÇÕES TÉCNICAS	DADOS
HORÁRIO	11:00 às 13:00
CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	Céu Nublado, 26°C

Tabela 13 Contagem das Interseções

QUADRO 2 - >

HORÁRIO		DIA 1					DIA 2					DIA 3					Total Equiv
Início	Fim	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	
11:00	11:15	10					9	1				14	2				14,66
11:15	11:30	12	2				14	1				17	1				17,33
11:30	11:45	11					10	2		1		15	3				15,99
11:45	12:00	21	1		1		20					29			1		31
12:00	12:15	33	2				26	1				35	2				35,66
12:15	12:30	12		1	1		9		1			17	1	1	1		21,33
12:30	12:45	15	2				18	2				24	2				24,66
12:45	13:00	22	1				23					28	3				28,99
EQUIVALÊNCIA												1	0,3	2	2	3	110,64

Fonte: Criado por Enplar

$$\text{FHP} = \frac{\text{Volume Hora Pico}}{4 \times \text{Vol. Maior 15 min.}} \Rightarrow \text{FHP} = \frac{110,64}{4 \times 35,66} \Rightarrow \text{FHP} = 0,78$$

Para valores do FHP > 0,75 não é necessário à aprovação da EMDEC.

Tabela 14 Informações Técnicas

INFORMAÇÕES TÉCNICAS	DADOS
HORÁRIO	17:00 às 19:00
CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	Céu Nublado, 26°C

Tabela 15 Contagem das Interseções

QUADRO 3 - >

HORÁRIO		DIA 1					DIA 2					DIA 3					Total Equiv
Início	Fim	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	
17:00	17:15	20					24	1				21					24,33
17:15	17:30	26	1				30					22	1				30
17:30	17:45	19			1		21	2				16		1			21,66
17:45	18:00	12					15					10	1				15
18:00	18:15	10	1				18	1				5					18,33
18:15	18:30	9	2				14		1			7	1				16
18:30	18:45	11					12	2				6					12,66
18:45	19:00	8					11					3					11
Equivalência												1	0,3	2	2	3	90,99

Fonte: Criado por Enplar

$$\text{FHP} = \frac{\text{Volume Hora Pico}}{4 \times \text{Vol. Maior 15 min.}} \Rightarrow \text{FHP} = \frac{90,99}{4 \times 30} \Rightarrow \text{FHP} = 0,76$$

Para valores do FHP > 0,75 não é necessário à aprovação da EMDEC.

Interseção 3

Tabela 16 Informações Técnicas

INFORMAÇÕES TÉCNICAS	DADOS
HORÁRIO	07:00 às 09:00
CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	Céu Nublado, 26°C

Tabela 17 Contagem das Interseções

QUADRO 1 - >

HORÁRIO		DIA 1					DIA 2					DIA 3					Total Equiv
Início	Fim	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	
07:00	07:15	29		1			30					25	1				31
07:15	07:30	32					28	1				30					32
07:30	07:45	26					23					20	1				26
07:45	08:00	9					2					1					9
08:00	08:15	6	1				5					4					6,33
08:15	08:30	2					2	1				1					2
08:30	08:45	4	1				1					3					4,33
08:45	09:00	2					1					2					2
EQUIVALÊNCIA												1	0,3	2	2	3	98

Fonte: Criado por Enplar

$$\text{FHP} = \frac{\text{Volume Hora Pico}}{4 \times \text{Vol. Maior 15 min.}} \Rightarrow \text{FHP} = \frac{98}{4 \times 32} \Rightarrow \text{FHP} = 0,77$$

Para valores do FHP > 0,75 não é necessário à aprovação da EMDEC.

Tabela 18 Informações Técnicas

INFORMAÇÕES TÉCNICAS	DADOS
HORÁRIO	11:00 às 13:00
CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	Céu Nublado, 26°C

Tabela 19 Contagem das Interseções

QUADRO 2 - <

HORÁRIO		DIA 1					DIA 2					DIA 3					Total Equiv
Início	Fim	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	
11:00	11:15	2					4	1	1			3					6,33
11:15	11:30	3					4					2	1				4
11:30	11:45	2					3	2				3					3,66
11:45	12:00	5	2				6					2	2				6
12:00	12:15	5		1			9		1			4		1			11
12:15	12:30	2	2				4	4	1			4	2	1			7,32
12:30	12:45	3	1	1			6	1	1			5					8,33
12:45	13:00	7	1				9	2				6					9,66
EQUIVALÊNCIA												1	0,3	2	2	3	36,31

Fonte: Criado por Enplar

$$\text{FHP} = \frac{\text{Volume Hora Pico}}{4 \times \text{Vol. Maior 15 min.}} \Rightarrow \text{FHP} = \frac{36,31}{4 \times 9,66} \Rightarrow \text{FHP} = 0,94$$

Para valores do FHP > 0,75 não é necessário à aprovação da EMDEC.

Tabela 20 Informações Técnicas

INFORMAÇÕES TÉCNICAS	DADOS
HORÁRIO	17:00 às 19:00
CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS	Céu Nublado, 26°C

Tabela 21 Contagem das Interseções

QUADRO 3 - <

HORÁRIO		DIA 1					DIA 2					DIA 3					Total Equiv
Início	Fim	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	Ca	Mo	O2	C2	C3	
17:00	17:15	3					5	1				6		1			8
17:15	17:30	2					3					7	1				7,33
17:30	17:45	5	1				2					5					5
17:45	18:00	1					4	1				8					8
18:00	18:15	6	1				6					6	2				6,66
18:15	18:30	2	1				3	2				6					6
18:30	18:45	4					2					5	1				5,33
18:45	19:00	3					2					7					7
Equivalência												1	0,3	2	2	3	24,99

Fonte: Criado por Enplar

$$\text{FHP} = \frac{\text{Volume Hora Pico}}{4 \times \text{Vol. Maior 15 min.}} \Rightarrow \text{FHP} = \frac{24,99}{4 \times 8} \Rightarrow \text{FHP} = 0,78$$

Para valores do FHP > 0,75 não é necessário à aprovação da EMDEC.

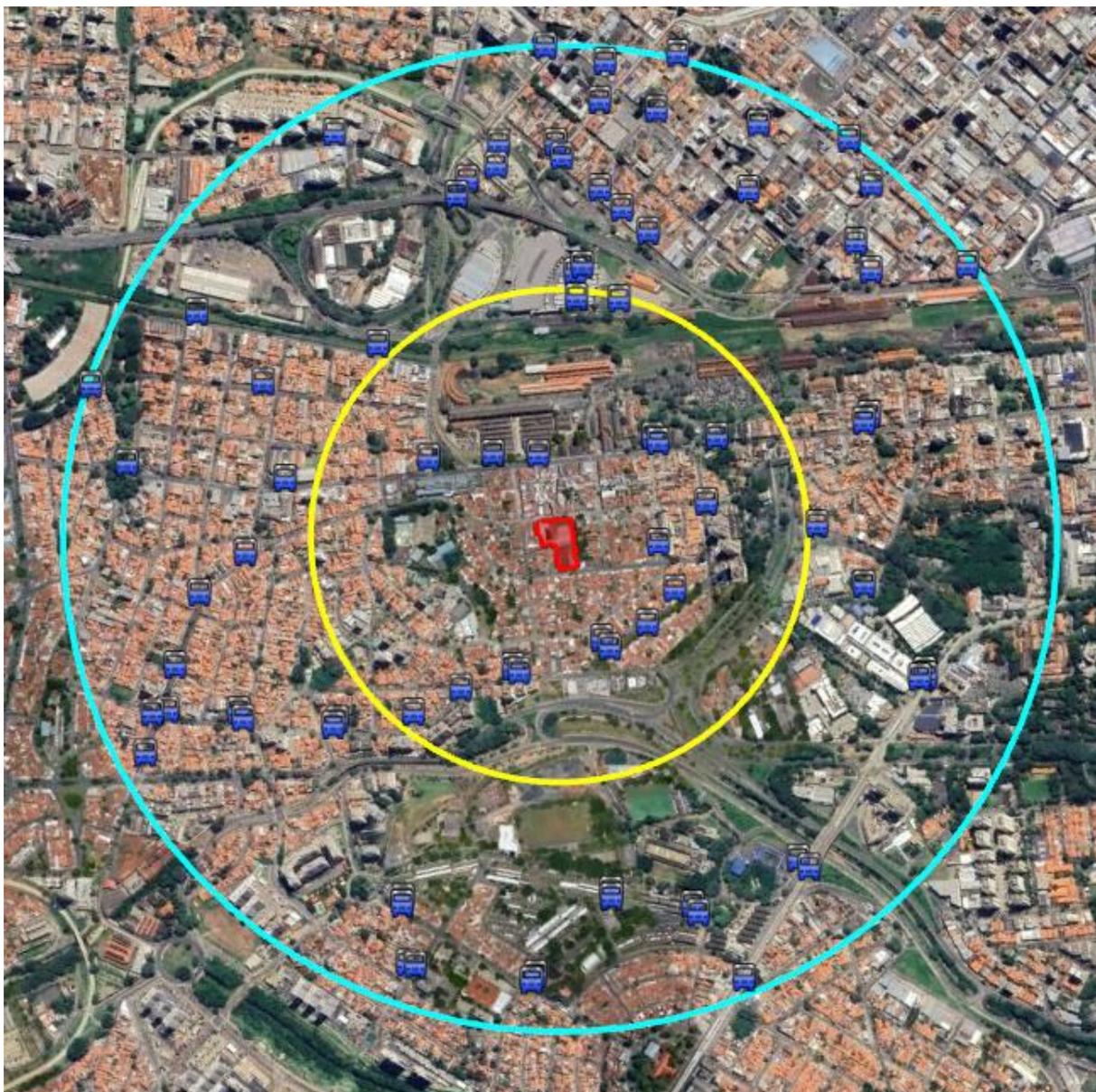
5.6.3. ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE OFERTA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO E/OU TÁXI NA ÁREA DE INFLUÊNCIA

Referente os serviços de transportes, atualmente as linhas urbanas coletivas que circulam pelas imediações do empreendimento são suficientes para atender as necessidades do mesmo. A região conta com 78 pontos de ônibus distribuídos pelas áreas de influência, sendo 18 na Área de Influência Direta (AID) próximos a área do empreendimento e 60 na Área de Influência Indireta (AI), dentro do raio de 1000 metros. As linhas de ônibus que atendem a região AID possuem os seguintes letreiros:

- 171 – Campinas Shopping / Via Pq. Industrial
- 171 – Shopping Dom Pedro
- 249 – Shopping Iguatemi Via Terminal Central
- 231 – Terminal Central
- 212 – Corredor Central
- 211 – Terminal Campo Grande Via Senador Saraiva
- 231 – Satélite íris I
- 220 – Terminal Campo Grande
- 132 – Terminal Vida Nova Via Terminal Ouro Verde
- 256 – Pq. Fazendinha / Terminal Mercado I
- 257 – Pq. São Jorge / Terminal Mercado I
- 261 – Terminal Mercado I
- 416 – Jardim do Lago Via Campinas Shopping
- 390 – Joaquim Egídio
- 396 – Jardim Botânico
- 398 – Joaquim Egídio
- 244 – Shopping Dom Pedro
- 289 – Itajaí Iv. / Terminal Mercado
- 249 – Pq. dos Eucaliptos / Jardim Flamboyant

A figura 6 apresenta os pontos de ônibus existentes no entorno.

Figura 8 Pontos de Ônibus



- Área de Influência Direta
- Área de Influência Indireta
- Área Diretamente Afetada

Fonte: Google Earth (Modificado por Enplar).

5.6.4. CONFIGURAÇÃO GEOMÉTRICA DAS VIAS DE ACESSO

As ruas de entorno do empreendimento possuem de forma geral um alinhamento retilíneo com poucas curvas. As vias possuem, em sua maioria, faixas de rolamento de 7 a 8,5 metros e passeios de 2 a 3. As declividades encontram-se por volta de 4 por cento, portanto essas características combinadas facilitam as manobras e recursos necessários aos processos de aceleração e/ou desaceleração.

6. CARACTERIZAÇÃO DOS IMPACTOS VIÁRIOS

6.1. ANÁLISE DO POLO GERADOR

O método utilizado para contagem está de acordo com o indicado na Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas – EMDEC e os cálculos estão descritos a partir da página 16 deste relatório.

6.2. CARACTERIZAÇÃO DOS PADRÕES E CATEGORIAS DAS VIAGENS GERADAS/ATRAÍDAS

Os padrões de viagens correspondem às principais características qualitativas das viagens geradas/atraídas, dentre as quais se destacam o dia da semana e o período com a maior frequência de viagens. Para este estamos considerando as variáveis relativas ao empreendimento incluindo sua localização, facilidade de acesso ao sistema de transporte oferecido, quantidade de vagas ofertadas e os horários de pico.

No que diz respeito ao futuro empreendimento classificam as viagens por modo de transporte e em duas categorias:

- ✓ Viagens funcionários e estudantes: Aquelas geradas para entrada e saída dos funcionários e estudantes através de transporte público, vans, automóveis, motocicletas;
- ✓ Viagens flutuantes: São aquelas geradas por visitantes temporários, responsáveis legais dos alunos, vistorias entre outros.

As viagens de entrada/saída de veículos e funcionários não necessariamente coincidem com os horários e períodos de maior frequência.

6.3. DIVISÃO MODAL DAS VIAGENS GERADAS/ATRAÍDAS PELO EMPREENDIMENTO

Trata-se do modo de transporte utilizado para acessar o empreendimento para as diferentes finalidades.

Os modos utilizados pelos frequentadores do empreendimento serão: transporte público, automóveis, vans, motocicletas e carros de aplicativo.

Não foram utilizados os modelos de cálculo determinístico e probabilístico, pois não se aplica a esse estudo.

6.4. DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS VIAGENS GERADAS/ATRAÍDAS NA ÁREA DE INFLUÊNCIAS DO EMPREENDIMENTO

Após a estimativa de viagens geradas, elas foram distribuídas espacialmente e alocadas no sistema viário da área de influência do empreendimento de forma a estabelecer seus destinos e ou origens.

Adotamos os seguintes procedimentos para a realização da distribuição das viagens:

- ✓ Através de verificação das condições locais;
- ✓ Através do uso do solo na região de entorno;

Portanto, a distribuição das viagens geradas no sistema viário da área de influência acontece da seguinte forma:

- ✓ Entrada e saída de funcionários, alunos e flutuantes ao empreendimento pela Rua 24 de Maio e a Rua Catarina Inglese Soares.

6.5. INDICAÇÃO DE GERAÇÃO/ATRAÇÃO DE VIAGENS

Conforme analisado nos itens acima, descreve-se a seguir quadro indicando o dia da semana e o período com a maior frequência de viagens.

Tabela 22 GERAÇÃO DE VIAGENS POR DIA E HORA DE PICO

DIA 24, quinta-feira, das 17 às 19h horas.

VEÍCULOS	QUANTIDADE	FATOR EQUIVALENTE	QUANTIDADE FATOR EQUIVALENTE
Automóveis	456	1	456
Motocicletas	12	0,3	3,6
Van	14	2	28
Caminhões	2	2	4

Fonte: Criado por Enplar

6.6. IDENTIFICAÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS CAUSADOS PELO EMPREENDIMENTO

Os impactos sob a ótica do sistema viário objeto do estudo pode ser negativos ou positivos.

Os impactos sobre o sistema viário da área de influência do empreendimento ocorrem quando se eleva de modo significativo, no entanto não é o caso, pois o acréscimo de viagens geradas pelo empreendimento é de baixo impacto em consideração ao que já ocorre atualmente no entorno da região.

Além disso, as viagens atraídas pelo empreendimento não são superiores à capacidade das vias na área de influência.

Quanto ao transporte público não há impacto ocasionado pelo empreendimento que prejudique o sistema atual, devido ao número de pontos já existentes no entorno.

6.7. CARREGAMENTO DOS ACESSOS E PRINCIPAIS INTERSEÇÕES

O empreendimento gera um baixo índice de carregamento nos acessos e interseções, em vista de que a área possui maior movimentação nos horários de entrada e saída dos estudantes, com isso verifica-se que o volume da hora de pico considerando a demanda do empreendimento é de baixo impacto.

6.8. ANÁLISE COMPARADA DA CAPACIDADE VIÁRIA E DO NÍVEL DE SERVIÇO NOS ACESSOS E PRINCIPAIS INTERSEÇÕES

A análise da capacidade viária foi centralizada nas interseções da área de influência, identificando claramente aquelas que recebem os maiores fluxos de chegada e/ou saída na rua do empreendimento.

O colégio apresenta seu maior fluxo durante os horários de entrada e saída dos alunos. No entanto, por se tratar de um empreendimento consolidado e em funcionamento há anos, não gera impactos significativos no sistema viário, estando em conformidade com o zoneamento da região.

6.9. IDENTIFICAÇÃO DOS SEGMENTOS VIÁRIOS

Os segmentos viários sofrem um baixo impacto por conta da movimentação gerada por este empreendimento, uma vez que a capacidade do fluxo de veículos e das vias é movimentada apenas nos determinados horários de entrada e saída.

6.10. AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ACESSO E DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS E PEDESTRES NO ENTORNO

Considerando que a área do empreendimento já é consolidada e possui boa infraestrutura, não é necessária nenhuma readequação no sistema viário. As ruas não são esburacadas, as calçadas possuem bom estado de conservação e as vias são bem sinalizadas.

6.11. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS NOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

O serviço de transporte coletivo por ônibus urbano não é afetado, uma vez que há opções de linhas que já circulam pela região onde está implantado o empreendimento, portanto não há necessidade de ampliação das linhas ou da frequência operacional das mesmas.

7. CONCLUSÃO – MEDIDAS MITIGADORAS

Os estudos resultaram na conclusão de que o empreendimento em estudo causa poucos impactos negativos ao sistema viário na região. As ocupações ao redor do local são de uso institucional, comercial e residencial unifamiliar, a maioria com vagas próprias para veículos, portanto não influenciam no congestionamento do trânsito.

Considerando às características apresentadas neste estudo, a empresa entende que não há necessidade de medidas mitigadoras, porém se o órgão responsável entender que será necessária alguma medida para melhoria, a Mashiah está à disposição para realizar.

8. RESPONSABILIDADE TÉCNICA

Declaramos para os devidos fins que as informações constantes neste, reproduzem fielmente as condições locais e legais a elas atribuídas, sob pena de aplicações de responsabilidades do código penal brasileiro.

Campinas, 28 de outubro de 2024.

MASHIAH PARTICIPACOES EM
OUTRAS EMPRESAS E
EMPREE:06318006000198

Assinado de forma digital por MASHIAH
PARTICIPACOES EM OUTRAS EMPRESAS E
EMPREE:06318006000198
Dados: 2024.10.29 09:13:51 -03'00'

Requerente: **MASHIAH – PARTICIPAÇÕES EM OUTRAS EMPRESAS E
EMPREENDEMENTOS LTDA**

CNPJ: 06.318.006/0001-98

NOME: Rodrigo José Cardelli

CPF: 155.822.918-30



Responsável Técnico: **Enplar Engenharia e Projetos**

Engenheiro: Luciano Botelho De Moraes

Crea: 5063191371

ART:2620241751821

OBSERVAÇÃO: Atribuições, ART e outras informações específicas, por favor, observar a ficha técnica. Este documento pode ser reproduzido e copiado por qualquer pessoa, desde que a finalidade seja a consulta científica ou trabalhos escolares. Sendo propriedade intelectual dos seus autores e co-autores, sendo que para serviços profissionais é exigível a autorização, sob pena de atribuições legais pertinentes.

O contato profissional para esclarecimentos deste trabalho e outros, poderão ser feitos através do telefone (19)3368-0032, em horário comercial, ou através do E-MAIL contato@enplar.com.br.

Figura 9 ART

Resolução nº 1.025/2009 - Anexo I - Modelo A

Página 1/2



Anotação de Responsabilidade Técnica - ART
Lei nº 6.496, de 7 de dezembro de 1977

CREA-SP

Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo

ART de Obra ou Serviço
2620241751821

1. Responsável Técnico

LUCIANO BOTELHO DE MORAIS

Título Profissional: Engenheiro Civil, Tecnólogo em Construção Civil - Edificações

RNP: 2610035900

Registro: 5063191371-SP

Empresa Contratada:

Registro:

2. Dados do Contrato

Contratante: Mashiah - Participações em Outras Empresas e Empreendimentos LTDA CPF/CNPJ: 06.318.006/0001-98

Endereço: Rua VINTE E QUATRO DE MAIO Nº: 746

Complemento:

Bairro: VILA INDUSTRIAL

Cidade: Campinas

UF: SP

CEP: 13035-370

Contrato:

Celebrado em: 08/10/2024

Vinculada à Art nº:

Valor: R\$ 2.000,00

Tipo de Contratante: Pessoa Jurídica de Direito Privado

Ação Institucional:

3. Dados da Obra Serviço

Endereço: Rua VINTE E QUATRO DE MAIO Nº: 731

Complemento: Colégio Renovatus

Bairro: VILA INDUSTRIAL

Cidade: Campinas

UF: SP

CEP: 13035-370

Data de Início: 08/10/2024

Previsão de Término: 08/10/2025

Coordenadas Geográficas:

Finalidade: Escolar

Código:

CPF/CNPJ:

4. Atividade Técnica

Elaboração	Quantidade	Unidade
1 Laudo de edificação de alvenaria	1,00000	unidade

Após a conclusão das atividades técnicas o profissional deverá proceder a baixa desta ART

5. Observações

Responsabilidade técnica ao RIT (Relatório de Impacto de Trânsito) para o Imóvel localizado no endereço supracitado no item 3 desta.

6. Declarações

Acessibilidade: Declaro que as regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas da ABNT, na legislação específica e no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, não se aplicam às atividades profissionais acima relacionadas.

Resolução nº 1.025/2009 - Anexo I - Modelo A

Página 2/2

7. Entidade de Classe

Nenhuma

8. Assinaturas

Declaro serem verdadeiras as informações acima

Local de data de

LUCIANO BOTELHO DE MORAIS - CPF: 213.186.478-78

Mashiah - Participações em Outras Empresas e Empreendimentos LTDA - CPF/CNPJ: 06.318.006/0001-98

9. Informações

- A presente ART encontra-se devidamente quitada conforme dados constantes no rodapé-versão do sistema, certificada pelo Nosso Número.

- A autenticidade deste documento pode ser verificada no site www.creasp.org.br ou www.confes.org.br

- A guarda da via assinada da ART será de responsabilidade do profissional e do contratante com o objetivo de documentar o vínculo contratual.

www.creasp.org.br
Tel: 0800 017 18 11
E-mail: acesar@link Fale Conosco do site acima



Valor ART R\$ 99,64

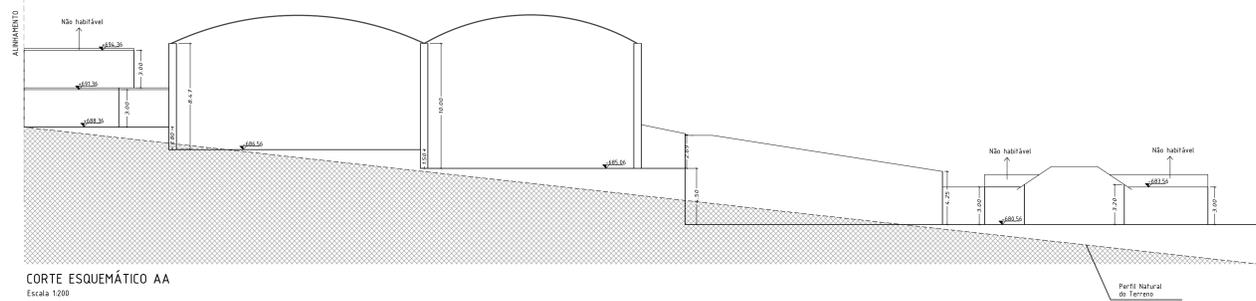
Registrada em: 09/10/2024

Valor Pago R\$ 99,64

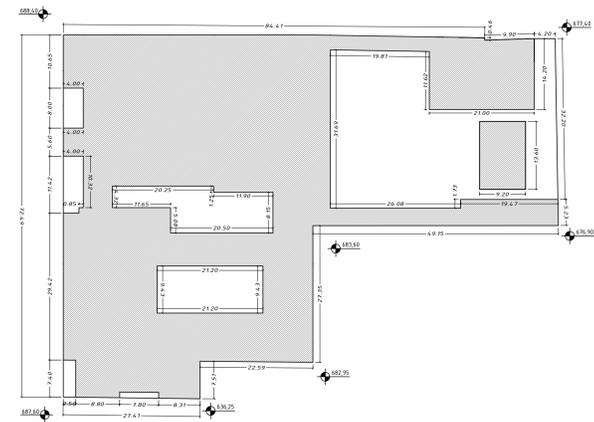
Nosso Número: 2620241751821

Versão do sistema

Impresso em: 09/10/2024 14:14:21

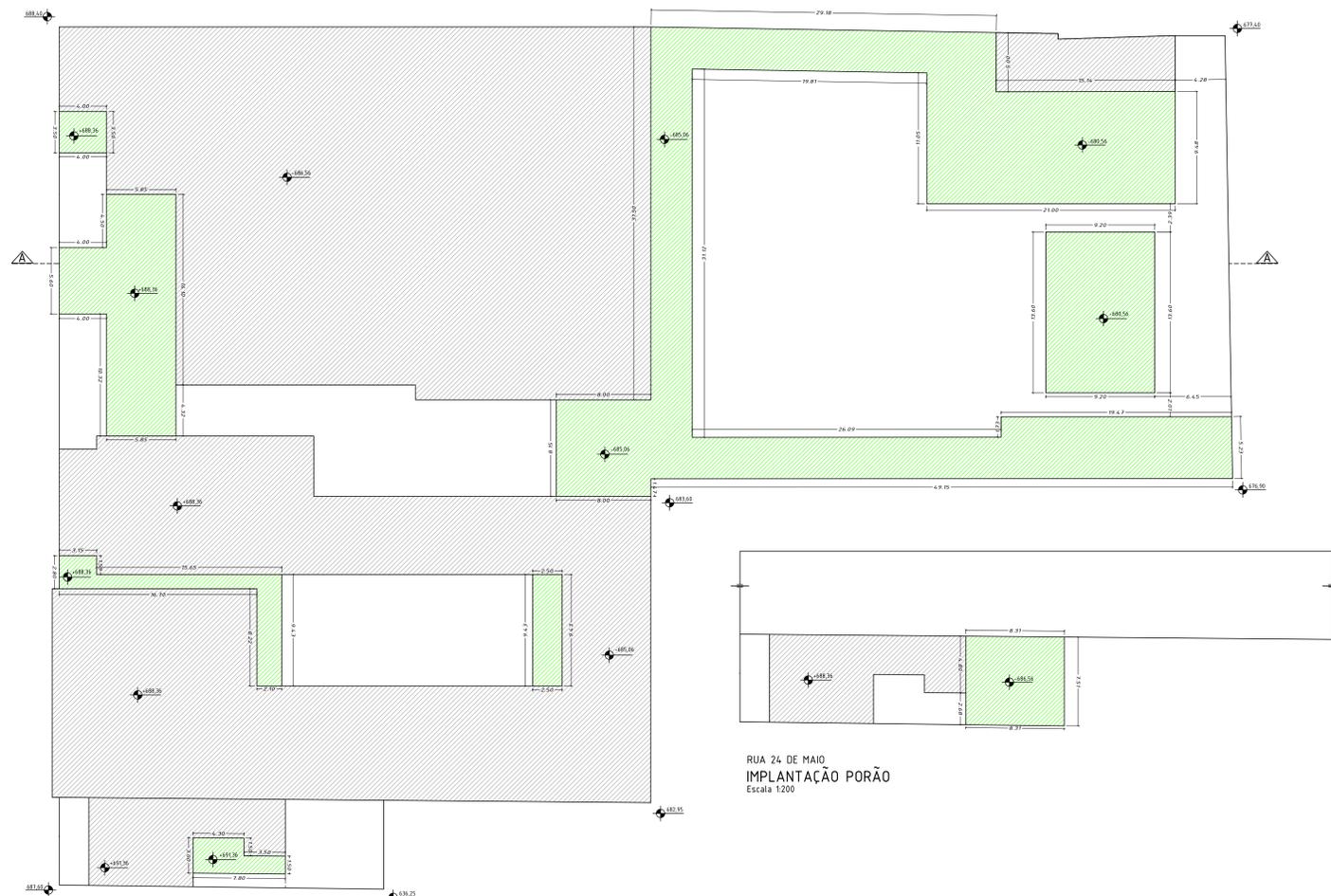


CORTE ESQUEMÁTICO AA
Escala 1:200



RUA 24 DE MAIO
IMPLANTAÇÃO GERAL
Escala 1:500

QUADRO DE ÁREAS M ²	
TERRENO	5.308,47
EXISTENTE	
TÉRREO	2.582,43
1º PAVIMENTO	1.099,40
2º PAVIMENTO	606,36
3º PAVIMENTO	437,38
4º PAVIMENTO	442,39
PORÃO	90,85
TOTAL EXISTENTE	5.242,59
A REGULARIZAR	
TÉRREO	1.057,54
PORÃO	62,27
TOTAL A REGULARIZAR	1.119,81
Ocupada	3.747,02
LIVRE	1.561,45



RUA 24 DE MAIO
IMPLANTAÇÃO PAV. TÉRREO
Escala 1:200

RUA 24 DE MAIO
IMPLANTAÇÃO PORÃO
Escala 1:200

LEGENDA:
EXISTENTE
A REGULARIZAR

confato@enplar.com.br
www.enplar.com.br

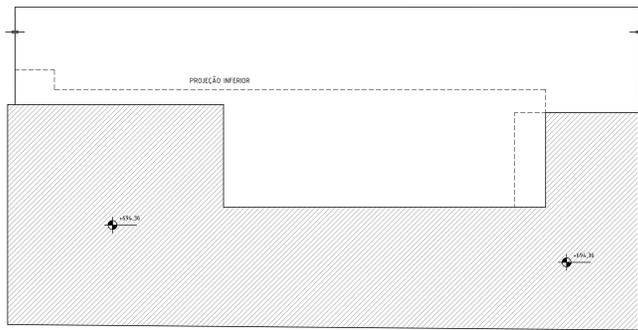
1) ESTE PROJETO FOI ANALISADO CONFORME ESTABELECIDO NO DECRETO MUNICIPAL Nº 18727/2015.
2) OS ESTABELECIMENTOS A INSTALAR-SE NESTA EDIFICAÇÃO FICARÃO SUJEITOS AS RESTRIÇÕES DE USO E DE POLO GERADOR DE TRÁFEGO DA LEGISLAÇÃO EM VIGÊNCIA DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS.

PROJETO SIMPLIFICADO		FOLHA	
		1/2	
REGULARIZAÇÃO DE CONSTRUÇÃO INSTITUCIONAL - CSEI			
LOCAL	RUA 24 DE MAIO	NÚMERO	731
LOTE	06-A-LINI	QUADRA	-
QUARTERÃO	01291	ZONA	ZP12
BARRO	VILA INDUSTRIAL		
Nº DORMITÓRIOS/ANUADES	TOTAL DORMITÓRIOS	Nº BANHEIROS/UNIDADE	TOTAL BANHEIROS
00/00	00	10/01	10
		TOTAL UNIDADES	01
ÁREAS (M ²)	VIDE QUADRO AO LADO	DECLARAÇÕES	
		DECLARO QUE A APROVAÇÃO DO PROJETO NÃO IMPLICA NO RECONHECIMENTO POR PARTE DA PREFEITURA DO DIREITO DE PROPRIEDADE DO TERRENO.	
		NOME: MARSHAH - PARTICIPAÇÕES EM OUTRAS EMPRESAS E EMPREENDIMENTOS LTDA CNPJ - 06.318.006/0001-98	
SITUAÇÃO SEM ESCALA	RUA BRANCA DE MAIO RUA CATARINA RUISE SOARES	DECLARO PARA OS DEBIDOS FINS DE DIREITO, INCLUSIVE NA ESFERA PENAL, QUE ESTE PROJETO APRESENTADO REFLETE FIDELMENTE A CONSTRUÇÃO DE EXISTENTES NO LOCAL, SEM COMO TER PLENO CONHECIMENTO DAS PENALIDADES CONTIDAS NA LEGISLAÇÃO VIGENTE.	
		RESPONSÁVEL PELO LEVANTAMENTO: LUCIANO BOTELHO DE MORAIS ENGENHEIRO CIVIL CREA: 5063191371 ART: 2802730231401938	
ESPAÇO RESERVADO A P.M.C			

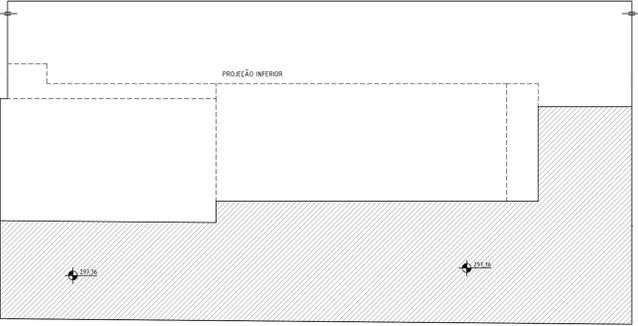
contato@enplar.com.br
www.enplar.com.br



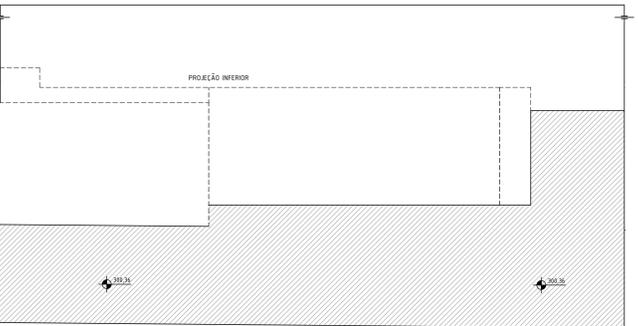
RUA 24 DE MAIO
IMPLANTAÇÃO 1º PAVIMENTO
Escala 1:200



RUA 24 DE MAIO
IMPLANTAÇÃO 2º PAVIMENTO
Escala 1:200



RUA 24 DE MAIO
IMPLANTAÇÃO 3º PAVIMENTO
Escala 1:200



RUA 24 DE MAIO
IMPLANTAÇÃO 4º PAVIMENTO
Escala 1:200

LEGENDA:
EXISTENTE
A REGULARIZAR

1) ESTE PROJETO FOI ANALISADO CONFORME ESTABELECIDO NO DECRETO MUNICIPAL Nº 1879/2015.
2) OS ESTABELECIDOS A NOTALHAR-SE NESTA EDIFICAÇÃO FICAM SUJEITOS AS RESTRIÇÕES DE USO E DE PÓLO GERADOR DE TRÁFEGO DA LEGISLAÇÃO ECLIDA VIGENTE DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS.

QUADRO DE ÁREAS M ²	
TERRENO	5.308,47
EXISTENTE	
TÉRREO	2.582,43
1º PAVIMENTO	1.099,40
2º PAVIMENTO	610,34
3º PAVIMENTO	417,18
4º PAVIMENTO	442,39
FORÃO	90,85
TOTAL EXISTENTE	5.242,59
A REGULARIZAR	
TÉRREO	1.051,54
FORÃO	62,21
TOTAL À REGULARIZAR	1.119,81
Ocupada	3.741,02
LIVRE	1.541,45

PROJETO SIMPLIFICADO		FOLHA	
		2/2	
REGULARIZAÇÃO DE CONSTRUÇÃO INSTITUCIONAL - CSEI			
LOCAL	RUA 24 DE MAIO	NÚMERO	731
LOTE	06-A - UNI	QUADRA	-
QUARTERÃO		QUARTERÃO	01291
BARRIO	VILA INDUSTRIAL	ZONA	ZH2
Nº DOMÍNIOS/UNIDADES	TOTAL DOMÍNIOS	Nº BANHEIROS/UNIDADE	TOTAL BANHEIROS
00/00	00	19/01	01
DECLARAÇÕES			
ÁREAS (M ²)	PROPRIETÁRIO	DECLARO QUE A APROVAÇÃO DO PROJETO NÃO IMPLICA NO RECONHECIMENTO POR PARTE DA PREFEITURA DO DIREITO DE PROPRIEDADE DO TERRENO.	
VIDE QUADRO AO LADO	NOME	MARCOSYAN - PARTICIPAÇÕES EM OUTRAS EMPRESAS E EMPREENHIMENTOS LTDA	
	CNPJ	06.318.006/0001-98	
SITUAÇÃO SEM ESCALA	RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO	DECLARO PARA OS DEVIDOS FINS DE DIREITO, INCLUSIVE NA ESFERA FISCAL, QUE ESTE PROJETO APRESENTADO REFLETE FIDELMENTE A CONDIÇÃO JÁ EXECUTADA NO LOCAL, SEM COM O TER FALSO CONHECIMENTO DAS REALIDADES CORTADAS NA LEGISLAÇÃO VIGENTE.	
	NOME	LUCIANO BOTELHO DE MORAIS	
	PROFISSÃO	ENGENHEIRO CIVIL	
	CREA	506319/371	
	ART.	280272002/401936	
ESPACO RESERVADO A P.M.C.			