

# Estudo de Impacto de Vizinhança

**Adilson Luiz Gonçalves**  
Universidade Santa Cecília – Brasil  
[adilson@unisanta.br](mailto:adilson@unisanta.br)

## ABSTRACT

*The Federal Law known as the "City Statute" defined the Neighborhood Impact Study (EIV), with the objective of evaluating the impact of new developments or expansions of existing ones in the territory of the municipalities. This is a very useful legal device, since it potentiates the reduction of possible negative impacts of these enterprises in relation to urban infrastructure (mobility, health, education, etc.), to the economy (taxation, generation of jobs, etc.) and the quality of life of the inhabitants. Due to the need to present other mandatory studies, such as environmental licensing and sectoral regulatory agencies, among others, and as a basic condition for the issuance of operating permits, EIV is an instrument that integrates in the context of sustainability, since it considers, intrinsically, in its analysis economic, social and environmental aspects. However, the definition of compensation values is not always based on well-defined parameters, sometimes being restricted to subjective measurement criteria, based on the personal beliefs of the evaluators and / or meeting the objective demands of the municipalities. Such lack of objective criteria leads to disputes between the Public Authorities and the entrepreneur, including judicialisations and, even, withdrawal of the investor. The purpose of this article is to propose a model for the definition of values of compensatory measures, based on a matrix, assigning weights to positive and negative impacts of ventures. It is an open spreadsheet model, with the use of macros, that can be flexibilized, according to the particularities of each user.*

**Keywords:** Statute of the City; Neighborhood Impact; Sustainability

## 1. 1. INTRODUÇÃO

O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança ou, simplesmente, Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV foi definido pela Lei Federal nº 10.257/2001, conhecida como “Estatuto da Cidade” (BRASIL, 2001), que regulamentou o Artigo 182 (CAPÍTULO II - DA POLÍTICA URBANA) da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

Cabe a cada cidade elaborar a legislação pertinente, de acordo com suas especificidades, prerrogativas e interesses. Porém, somente os municípios que criarem leis específicas sobre EIV poderão exigí-lo. Desta forma, um empreendimento, seja ele novo ou uma ampliação de existente, será analisado sob múltiplos aspectos, avaliando seus efeitos positivos e negativos. Tal análise definirá medidas mitigadoras e/ou compensatórias e, até, a conclusão pela inviabilidade ou desinteresse de sua implantação, devidamente justificada. Quanto às medidas mitigadoras e compensatórias, a definição dos valores envolvidos nem sempre é clara sendo, por vezes, subjetiva.

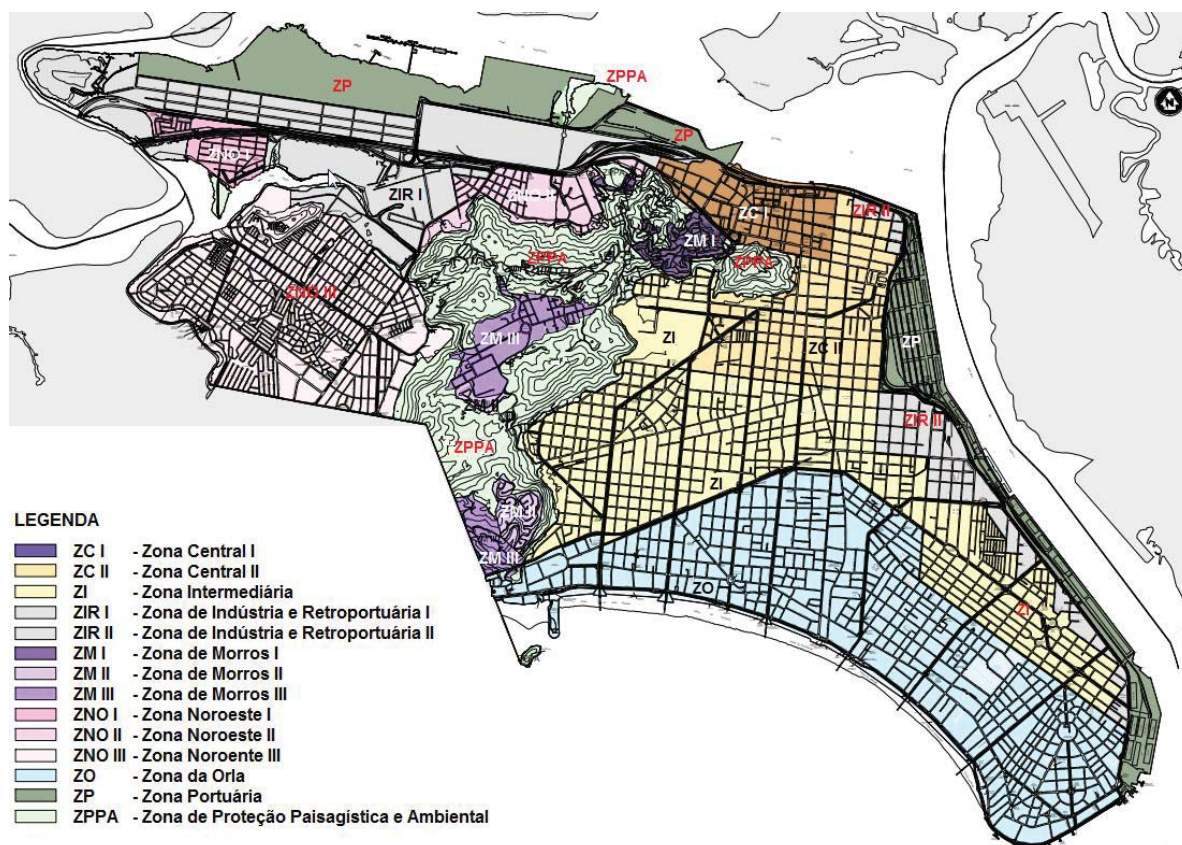
Embora as leis municipais que instituem o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança guardem semelhanças, o presente artigo utilizará como referência a Lei Complementar nº 793/2013 (SANTOS, 2013), do município de Santos-SP.

A Prefeitura de Santos já havia promulgado a Lei nº 528/2005 (SANTOS, 2005), específica sobre polos geradores de tráfego, um dos mais significativos impactos de atividades e empreendimentos em áreas urbanas.

Essa lei classifica os polos geradores de tráfego e estabelece critérios mínimos de projeto, tais como: áreas de acomodação, quantidade e tipo de vagas de estacionamento; raios de curvatura, áreas para carga e descarga, e embarque e desembarque, etc. Assim, as medidas mitigadoras são tipificadas e seu não cumprimento implica em não aprovação do projeto e, no caso de descumprimento, multa pecuniária. Ela não estipula, no entanto, valor pecuniário para medidas mitigadoras em vias públicas ou medidas compensatórias, como é o caso da legislação específica da cidade de São Paulo, Lei nº 15.150/2010, segundo a qual o responsável pelo empreendimento considerado como polo gerador de tráfego arcará tanto com despesas relativas a alterações no sistema viário municipal, dentro do limite de 5% do valor total da obra, como, também, proverá recursos para outros projetos viários da Prefeitura de São Paulo. Assim, tanto medidas mitigadoras como compensatórias são consideradas.

A Lei Complementar nº 1.006/2018 (SANTOS, 2018) define o zoneamento da área insular de Santos, apresentado na Figura 1.

**Figura 1 – Zoneamento da Área Insular de Santos.**



**Fonte:** Prefeitura de Santos, 2018 (adaptado pelo autor).

Em Santos, como em outras cidades, os impactos existem tanto em empreendimentos na área sob jurisdição municipal como, no caso específico de cidades portuárias, na interface desta com áreas federais. A legislação de uso e ocupação de solo santista disciplina as atividades e já existia lei

específica referente a polos geradores de tráfego. No entanto, esse arcabouço legal restringia-se a impactos no sistema viário. Ocorre que esses impactos são, via de regra, de maior amplitude, afetando a infraestrutura urbana (pavimentos de vias públicas, redes de drenagem urbana, redes de abastecimento de água e coleta de esgoto, redes de abastecimento de água, redes de telefonia, educação, saúde, segurança, etc.) e o meio ambiente (geração de ruídos, poluição atmosférica, etc.) entre outros. Também merece destaque o risco potencial de incidentes ou acidentes em atividades portuárias, retroportuárias, logísticas e industriais, sendo que existe um histórico importante de sinistros na área do Porto de Santos e seu entorno, com significativos impactos econômicos, sociais e ambientais. Talvez o caso mais emblemático seja o do incêndio ocorrido em terminal retroportuário de granéis líquidos inflamáveis, no Bairro Alemoa, em Santos (Figura 2), de repercussão mundial, que gerou mortandade de peixes, impacto na economia nacional, pela interrupção parcial do acesso ao Porto de Santos; e risco de morte aos que participaram da operação de combate e moradores das circunvizinhanças.

**Figura 2** – Incêndio em terminal de granéis líquidos inflamáveis no Bairro Alemoa, em Santos - SP.



**Fonte:** G1 – Santos e Região (Foto: Sérgio Furtado/G1), 2015.

Considerando esse contexto genérico e específico, era imprescindível, em conformidade com a legislação federal, promulgar uma legislação relativa ao Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança para o município de Santos.

## 2. CIDADE DE SANTOS – ESTUDO PRÉVIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - EIV

A Lei Complementar nº 793/2013, define:

**Art. 1.º** O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV é o conjunto dos estudos e informações técnicas relativas à identificação, avaliação, prevenção, mitigação e compensação dos impactos na vizinhança de um empreendimento ou atividade, de forma a permitir a análise das diferenças entre as condições que existiriam com a implantação do mesmo e as que permaneceriam sem essa ação (SANTOS, 2013).

Seu Art. 8º descreve os objetivos gerais da lei, a saber:



**Art. 8.º** Os empreendimentos ou atividades serão classificados em decorrência de seu impacto no sistema viário, na infraestrutura ou ambiental e social, por seu uso ou porte, nas fases de planejamento, construção e operação, que provoque a deterioração da qualidade de vida da população vizinha, requerendo estudos adicionais para análise especial de sua localização, que poderão ser proibidos, independentemente do cumprimento das normas de uso e ocupação do solo, nos casos em que não forem atendidos os requisitos desta lei complementar (SANTOS, 2013).

Seu Anexo I, expresso na Tabela 1, define as atividades ou empreendimentos em que há exigência do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV:

**Tabela 1** – Atividades ou empreendimentos em que há exigência de EIV.

Empreendimentos/Atividades	Limites
Loteamentos em geral, exceto as áreas de regularização fundiária	todos
Edifícios ou conjuntos plurihabitacionais, inclusive “flat-service” ou “apart-hotel”	N > 200
Edifícios destinados à prestação de serviços	ATC > 20.000 m <sup>2</sup> ou ATT > 10.000 m <sup>2</sup>
Edifícios de uso comercial	ATC > 30.000 m <sup>2</sup>
Oficinas mecânicas, comércio e depósito de resíduos e sucatas metálicas e não metálicas (ferro-velhos), de materiais recicláveis (ecopontos) e atividades poluentes ou não relacionadas com a triagem, transbordo e reciclagem de materiais	ATT > 5.000 m <sup>2</sup>
Atividades portuárias e retroportuárias permitidas nas zonas portuárias e retroportuárias	ATT > 20.000 m <sup>2</sup>
Edifícios de uso industrial	ATC > 10.000 m <sup>2</sup>
Presídios, Cemitérios, Necrotérios	todos
Atividades portuárias e retroportuárias desconformes	todas
Extração e/ou beneficiamento de minerais	todos

Em edifícios de uso misto, será computada a soma de cada item previsto para cada uso.

ATC = área total construída

ATT = área total de terreno

N= número de unidades

**Fonte:** Prefeitura de Santos, 2013.

Um aspecto interessante da legislação é a consideração de área de influência do empreendimento, que foi assim definida:

**Art. 12.** Para a elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV deverá ser considerada a área de influência de no mínimo 300 m (trezentos metros) na área insular e de no mínimo 2.000 m (dois mil metros) na área continental, em relação às divisas do terreno onde será implantado o empreendimento ou a atividade (SANTOS, 2013).

Segundo essa lei, o EIV relativo ao empreendimento ou atividade deverá apresentar: diagnóstico de sua área de influência; descrição dos impactos decorrentes de sua implantação; e apresentação das medidas mitigadoras e compensatórias, estas últimas previstas no Art. 38:

**Art. 38.** Poderão ser determinadas pela **Comissão Municipal de Análise de Impacto de Vizinhança – COMAIV** (grifo nosso) as seguintes medidas mitigadoras e

compensatórias, tendo como finalidade a eliminação ou minimização dos impactos negativos a serem gerados pelo empreendimento ou pela atividade, no que couber:

**I** – doação de terreno ou imóvel com área edificada para instalação de equipamentos nos serviços de educação, saúde, segurança, e equipamentos de cultura e de lazer, em proporção compatível com as demandas geradas pelo empreendimento ou pela atividade a ser implantada;

**II** – ampliação e adequação da estrutura viária, sinalização vertical, horizontal, semafórica e de orientação adequadas, tráfego gerado, acessibilidade, estacionamento de veículos, carga e descarga, embarque e desembarque de pessoas;

**III** – recuperação e/ou compensação ambiental da área e preservação dos elementos naturais considerados de interesse paisagístico, manutenção de imóveis, fachadas ou outros elementos arquitetônicos considerados de interesse histórico, artístico ou cultural, além de garantia que o empreendimento ou a atividade não oblitere o patrimônio natural;

**IV** – execução de melhorias e ampliação dos serviços e/ou das redes de abastecimento, tais como: água, gás, telefonia, energia elétrica, iluminação pública, limpeza pública, drenagem das águas pluviais, esgoto sanitário;

**V** – uso de técnicas adequadas e outros procedimentos que isolem o ambiente urbano, inclusive as áreas internas das unidades habitacionais, comerciais ou de prestação de serviços, dos incômodos gerados pelas atividades a serem desenvolvidas;

**VI** – garantia de destinação adequada dos materiais produzidos durante a implantação do empreendimento ou da atividade, bem como em decorrência de suas operações após implantado;

**VII** – criação de cotas de emprego e cursos de capacitação profissional;

**VIII** – destinação de recursos para apoiar e dar suporte financeiro a projetos e programas de desenvolvimento e renovação urbana;

**IX** – oferecimento de equipamentos e serviços visando acessibilidade e mobilidade de pessoas com deficiência.

§ 1.º As medidas mitigadoras e compensatórias deverão ser executadas preferencialmente na área de influência do empreendimento ou da atividade.

§ 2.º Os valores arrecadados por meio dos recursos relacionados no inciso VIII serão destinados ao Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município – FUNDURB.

**Art. 39.** As instalações destinadas a mitigar e compensar o impacto de vizinhança deverão ser utilizadas para o uso previsto no projeto arquitetônico aprovado, vedados o desvio de finalidade ou a mudança do usuário/beneficiário (SANTOS, 2013).

Esse artigo menciona a COMAIV, comissão constituída por representantes de secretarias, órgãos e empresas municipais, criada pelo Art. 19, que é responsável pela análise e aprovação, ou não, do EIV. Cabe a ela, nesse escopo, definir as medidas mitigadoras e compensatórias, e/ou aprovar as propostas do empreendedor.

Ora, a maioria dessas medidas envolve custos a serem arcados pelo empreendedor. O mesmo vale quanto a todas as despesas que envolvem a elaboração do EIV e obtenção da documentação necessária à formação de seu processo.

**Art. 36.** As despesas referentes à elaboração de projetos, planos e do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV exigidos nesta lei complementar correrão exclusivamente por conta do proprietário do empreendimento ou do responsável legal pela atividade a ser exercida (SANTOS, 2013).

Também estabelece multas: “**Art. 55.** A aplicação de qualquer penalidade prevista nesta lei complementar não isentará o infrator das demais sanções cabíveis, previstas na legislação municipal, estadual ou federal, nem da obrigação de reparar eventuais danos resultantes da infração” (SANTOS, 2013). Porém, a Lei nº 793/2013 não define critério para estabelecimento do valor total das medidas mitigadoras e compensatórias. Assim, não há limite objetivo para esse valor, o que pode gerar questionamentos por parte do empreendedor, até inviabilizando o empreendimento ou atividade, com potenciais impactos econômicos e sociais por sua não realização.

Tal imprecisão pode ocorrer em outras cidades onde eventualmente também não haja definição de critério objetivo de valoração, gerando impasses e tensões.

De acordo com os critérios a serem estipulados na legislação pertinente, o EIV pode ser exigido para novos empreendimentos, ampliações e renovações de alvarás de funcionamento, para empreendimentos que ainda não foram objeto de avaliação de impacto de vizinhança. Assim, a legislação também contribui para a mitigação/compensação de impactos existentes antes da entrada em vigor da legislação.

O presente artigo propõe um procedimento para definição desse valor, baseado na ponderação do grau de relevância dos impactos potenciais do empreendimento ou atividade. A proposta será apresentada sob forma de uma planilha, cuja confecção será explicada a seguir.

### 3. PLANILHA DE PONDERAÇÃO DE IMPACTOS E DEFINIÇÃO DE VALOR DE COMPENSAÇÃO

Qualquer empreendimento pode apresentar aspectos positivos e/ou negativos, o que é inerente à atividade humana. Daí a mitigação ou a compensação são medidas que devem ser consideradas desde a fase de estudo de viabilidade do empreendimento ou atividade, não apenas para cumprir formalidades legais, mas como princípio da sustentabilidade, equilibrando seus três “pilares”: econômico, ambiental e social.

Uma primeira variável indispensável ao cálculo do valor total relativo a medidas mitigadoras e/ou compensatórias é a definição do valor do empreendimento ou atividade. Uma sugestão seria adotar os valores indicados no parágrafo 5º da paulistana Lei nº 15.150/2010:

§ 5º Para a apuração do custo total do empreendimento em:

I - **implantação de edificações** (grifo nosso): o interessado deverá se valer dos **parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB para toda a obra** (grifo nosso) (SÃO PAULO, 2010).

Nem todas as prefeituras dispõem de cadernos de encargo próprios. Porém, como os dados da Prefeitura de São Paulo são consagrados, ou seja, utilizados com referência, também poderiam sê-lo para os municípios. Mas também existem outros cadernos de encargo ou composições de custos oficiais que podem ser utilizados com essa finalidade, como, entre outros, as Tabelas de Composições de Preços para Orçamentos – TCPO, da Editora PINI, e o Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI), indicado pelo Decreto nº 7.983/2013 (BRASIL, 2013), que estabelece regras e critérios para elaboração do orçamento de referência de obras e serviços de engenharia, contratados e executados com recursos dos orçamentos da União, para obtenção de referência de custo.

O Art. 5º prossegue

II - **reforma de edificações** (grifo nosso): o interessado deverá se valer dos **parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB para toda a obra somado ao Valor Venal da Construção - VVC preexistente** (grifo nosso); e

III - **instalação de atividades** (grifo nosso): o interessado deverá se valer do **Valor Venal da Construção - VVC preexistente** (grifo nosso) (SÃO PAULO, 2010).

O Valor Venal da Construção - VVC é base para o cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU das cidades. Portanto, é um dado em tese disponível.

Feitas essas considerações, doravante será adotada a denominação: **VALOR DO EMPREENDIMENTO OU ATIVIDADE**, a serem obtidos a partir dos critérios acima descritos.

A planilha foi elaborada em Microsoft Excel®, com duas “abas” denominadas: **AVALIAÇÃO MEMBROS** e **CÁLCULO DO VALOR DE COMPENSAÇÃO**, utilizando as fórmulas nele disponíveis para cálculos, critérios de entrada de dados e classificações. O leiaute básico da planilha e apresentado nas Figuras 3 e 4.

Figura 3 – Leiaute da aba AVALIAÇÃO MEMBROS.

ATRIBUIÇÃO DE PESOS										
AVALIADOR	IMPACTOS									
	Negativos (Demandas)							Positivos		
	Sistema viário	Drenagem urbana	Saúde	Educação	Segurança	Coleta de lixo	Ambiental	Geração de empregos	Receita tributária	Redução de déficit habitacional
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
Média	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

PESO (Impacto)	
0	Nenhum
1	Pouco
2	Sensível
3	Razoável
4	Significativo
5	Elevado

Fonte: Autor, 2018.

Figura 4 – Leiaute da aba CÁLCULO DO VALOR DE COMPENSAÇÃO.

### CÁLCULO DE VALOR DE MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

IMPACTOS		PESO	CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	
Negativos (Demandas)			T ≤ -25 pontos:	Empreendimento não interessa à cidade *
1	Sistema viário	x	-25 pontos < T ≤ -15 pontos:	2,5% do valor do empreendimento ou de venda
2	Drenagem urbana	x	-15 pontos < T ≤ -10 pontos:	2,0% do valor do empreendimento ou de venda
3	Saúde	x	T > -10 pontos:	1,0% do valor do empreendimento ou de venda
4	Educação	x		
5	Segurança	x		
6	Coleta de lixo	x		
7	Ambiental	x		
Positivos				
8	Geração de empregos	x		
9	Receita tributária	x		
10	Redução de déficit habitacional	x		
Total (T) =		x	* O projeto poderá ser reformulado e reavaliado, segundo o mesmo critério.	

Valor do empreendimento	
R\$	-
	Médias importadas
	Dados a preencher
	Resultados automáticos

Pontuação máxima positiva:	15
Pontuação máxima negativa:	-35

Percentual adotado:	x
Valor da compensação:	x

Fonte: Autor, 2018.

Na aba **AVALIAÇÃO MEMBROS** os componentes da Comissão atribuirão pesos a cada item. O cálculo da média é feito automaticamente, mediante fórmula de arredondamento disponível no Microsoft Excel®. As médias assim calculadas estão vinculadas a células correspondentes aos itens avaliados, na aba **CÁLCULO DO VALOR DE COMPENSAÇÃO**.

Para a definição do valor total a ser destinado à implantação de medidas compensatórias, a sugestão é adotar um percentuais entre 2,5% e 1% sobre o **VALOR DO EMPREENDIMENTO OU ATIVIDADE**.

Valores intermediários serão definidos com base em ponderação dos itens identificados como impactantes.

No caso do modelo sugerido, os itens impactantes e pesos considerados estão na Figura 5.

Figura 5 – Itens impactantes e pesos considerados na planilha.

IMPACTOS		PESO (Impacto)	
Negativos (Demandas)			
Sistema viário			
Drenagem urbana			
Saúde			
Educação			
Segurança			
Coleta de lixo		0	Nenhum
Ambiental		1	Pouco
Positivos		2	Sensível
Geração de empregos		3	Razoável
Receita tributária		4	Significativo
Redução de déficit habitacional		5	Elevado

Fonte: Autor, 2018.



Outros itens impactantes, positivos ou negativos, podem ser acrescidos de acordo com as especificidades de cada município. Também é importante considerar que alguns empreendimentos podem prejudicar ou, até, inviabilizar os existentes no entorno ou região. Nesse caso, as fórmulas e limites da planilha precisam ser revisados.

Cada membro da Comissão responsável de análise do EIV atribuirá pesos entre 0 (zero) e 5 (cinco). A somatória dos pesos de todos os itens será doravante designada por “T”.

A definição dos percentuais a serem aplicados sobre o **VALOR DO EMPREENDIMENTO OU ATIVIDADE**, correspondentes ao valor destinado à compensação seguirá o critério indicado na Figura 6.

Figura 6 – Critério de avaliação.

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	
<b>T ≤ -25 pontos:</b>	<b>Empreendimento não interessa à cidade*</b>
<b>-25 pontos &lt; T ≤ -15 pontos:</b>	<b>2,5% do valor do empreendimento ou de venda</b>
<b>-15 pontos &lt; T ≤ -10 pontos:</b>	<b>2,0% do valor do empreendimento ou de venda</b>
<b>T &gt; -10 pontos:</b>	<b>1,0% do valor do empreendimento ou de venda</b>

\* O projeto poderá ser reformulado e reavaliado, segundo o mesmo critério.

Fonte: Autor, 2018.

O percentual máximo sobre o **VALOR DO EMPREENDIMENTO OU ATIVIDADE** adotado para efeito de definição do valor de compensação foi de 2,5%, e o mínimo, de 1%. Caso o critério de avaliação indique que o “Empreendimento não interessa à cidade”, isso não significa descarte absoluto do mesmo, o qual poderá ser reformulado e reapresentado, sob os mesmos critérios.

#### 4. CONCLUSÃO

O “Estatuto da Cidade” é, sem dúvida, um importante meio de valorização do papel do município no âmbito da definição do uso e ocupação do solo em seu território. O EIV é seu principal instrumento de aplicação prática, devendo ser concebido e utilizado com critério, de forma a assegurar que somente empreendimentos sustentáveis sejam implantados.

Para tanto, a forma de avaliar precisa ser justificável, de maneira a evitar, tanto quanto possível, questionamentos sobre tecnicidade e legitimidade do processo, por parte dos empreendedores.

É importante lembrar que a atração de novos empreendimentos, além de assegurar incremento da arrecadação tributária, também potencializa diversificação das atividades econômicas do município, tornando-o menos dependente do desempenho de um determinado setor. O crescimento da arrecadação permite garantir e aprimorar a oferta de serviços públicos que, somado à geração de novos e mais qualificados empregos o resultado é melhoria da qualidade de vida. No entanto, essa evolução econômica e social deve ser acompanhada de cuidados com o meio ambiente. Assim, o EIV não deve ser considerado como mero instrumento de aumento da receita do município.

É certo que, dependendo dos impactos potencializados por um empreendimento, ele seja considerado desinteressante ao município, ou que as medidas mitigadoras ou compensatórias exigidas pela municipalidade surtam o mesmo efeito ao empreendedor, desestimulando-o a investir no local.

O estabelecimento de critérios de avaliação claros, tecnicamente sustentáveis, menos susceptíveis à subjetividade de crenças pessoais e/ou interesses políticos momentâneos, também contribui para uma mudança de cultura, tanto no setor público como no privado, favorecendo a concepção e elaboração de melhores projetos. O cenário ideal é que poder público e empreendedores comportem-se como parceiros conscientes de seu papel na sociedade, e não como antagonistas ou oportunistas.

Daí, a ideia de atribuir pesos aos impactos previsíveis é uma solução aplicável, que também levará em conta a diversidade de opiniões e conceitos dos representantes da Comissão constituída para a avaliação do EIV.

É importante esclarecer que a planilha apresentada não é uma proposta hermética. Em verdade trata-se da utilização de uma ferramenta de uso difuso e consagrado para um objetivo específico. Assim, pode ser adaptada e aprimorada. Caso haja interesse do leitor em obtê-la, basta solicitar seu envio pelo e-mail: [adilson@unisanta.br](mailto:adilson@unisanta.br), notificando o autor sobre eventuais críticas e sugestões.

### 5. REFERÊNCIAS:

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm#art183](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm#art183)>. Acesso em: 4 de maio de 2018.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências – “Estatuto da Cidade”**. 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)>. Acesso em: 4 de maio de 2018.

BRASIL. **Decreto nº 7.983, de 8 de abril de 2013 - Estabelece regras e critérios para elaboração do orçamento de referência de obras e serviços de engenharia, contratados e executados com recursos dos orçamentos da União, e dá outras providências**. 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Decreto/D7983.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D7983.htm)>. Acesso em: 8 de maio de 2018.

SANTOS. **Lei Complementar nº 528, de 18 de abril de 2005 – Estabelece a obrigatoriedade de vagas para estacionamento para edificações em geral e a adoção de medidas mitigadoras às atividades ou empreendimentos polos atrativos de trânsito e transportes**. 2005. Disponível em: <<http://legislacao.camarasantos.sp.gov.br/Normas/Exibir/7842>>. Acesso em: 7 de maio de 2018.

SANTOS. **Lei Complementar nº 1.006, de 16 de julho de 2018 – Disciplina o ordenamento do uso e ocupação do solo na área insular do município de Santos, e dá outras providências**. 2018. Disponível em: <[http://www.santos.sp.gov.br/static/files\\_www/files/portal\\_files/lc1006.pdf](http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/lc1006.pdf)>. Acesso em: 8 de outubro de 2018.

SANTOS. **Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013 – Disciplina a exigência de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, cria o Atestado de Conformidade Urbana e Ambiental, no âmbito do Município de Santos, e dá outras providências**. 2013. Disponível em: <<https://egov.santos.sp.gov.br/legis/document/?code=4270>>. Acesso em: 4 de maio de 2018.

SÃO PAULO. **Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010 – Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades – Polo Gerador de Tráfego**. 2010. Disponível em: <[http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios\\_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=07052010L%20151500000](http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=07052010L%20151500000)>. Acesso em: 7 de maio de 2018.