

PRODUTO 4.6 – RELATÓRIO COMPILADO DE ESTUDO AMBIENTAL
PRÉVIO, ANTEPROJETOS, ORÇAMENTO E PROPOSIÇÃO DE MODELO DE
EXPLORAÇÃO (ARQUIPÉLAGO DE FERNANDO DE NORONHA/PE)

ESTUDOS E PROJETOS VOLTADOS À MELHORIA DA
INFRAESTRUTURA DO TURISMO NÁUTICO NO BRASIL

ESTUDOS E PROJETOS VOLTADOS À MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DO TURISMO NÁUTICO NO BRASIL

PRODUTO 4.6 – RELATÓRIO COMPILADO DE ESTUDO AMBIENTAL PRÉVIO,
ANTEPROJETOS, ORÇAMENTO E PROPOSIÇÃO DE MODELO DE
EXPLORAÇÃO (ARQUIPÉLAGO DE FERNANDO DE NORONHA/PE)

FICHA TÉCNICA

MINISTÉRIO DO TURISMO

Ministro

Celso Sabino de Oliveira

Secretário Executivo

Wallace Nunes da Silva

Secretário Nacional de Infraestrutura, Crédito e Investimentos no Turismo

Carlos Henrique Menezes Sobral

Diretor do Departamento de Infraestrutura Turística

Cláudio Corrêa Vasques

Coordenador-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística

Matheus Ribeiro Linhares

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

Reitor

Irineu Manoel de Souza, Dr.

Vice-Reitora

Joana Célia dos Passos, Dr.a

Diretor do Centro Tecnológico

Edson Roberto de Pieri, Dr.

Chefe do Departamento de Engenharia Civil

Luciana Rohde, Dr.a

LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA

Supervisor

Wellington Longuini Repette, Dr.

Coordenador do TED

Wellington Longuini Repette, Dr.

Coordenador da Equipe de Transporte e Logística

Fabiano Giacobbo, Dr.

Equipe Técnica

Ana Carolina Riqueti Orsi – Engenheira civil
Ana Luiza Shimomura Spinelli – Arquiteta e urbanista
André Ricardo Hadlich, M.Sc. – Engenheiro civil
Assis Arantes Junior, M.Sc. – Engenheiro civil
Fernando Seabra, Dr. – Economista
Gabriel Gutjahr Stolf – Engenheiro civil
Gisele Cristina Mantovani – Engenheira civil
José Pedro Francisoni Junior, M.Sc. – Especialista ambiental
Juliana Vieira dos Santos Albuquerque, M.Sc. – Engenheira civil
Lia Caetano Bastos, Dra. – Engenheira civil
Maria Eduarda Iesbich Arruda, M.Sc. – Arquiteta e urbanista
Patrícia de Oliveira Faria, Dra. – Engenheira civil

Apoio Técnico e Administrativo

Daniela Vogel
Marciel Santos

Equipe de Revisão e Design

Rubia Graziela Steiner Baldomar

SOBRE O DOCUMENTO

O *Termo de Execução Descentralizada (TED) n° 003/2021*, firmado entre o Ministério do Turismo (MTur) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por meio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), objetiva desenvolver estudos e projetos para estimular o setor de turismo mediante a qualificação de infraestruturas náuticas no Brasil. Para tanto, envolveu o diagnóstico da atual situação da infraestrutura de apoio náutico brasileira – evidenciando as potencialidades turísticas e as necessidades de investimentos – e a elaboração de projetos conceituais das principais tipologias identificadas. Posteriormente, prevê o desenvolvimento de anteprojetos em oito localidades. Assim, o trabalho é constituído pelas seguintes ações e respectivas metas:

1. Diagnóstico do turismo náutico no Brasil e indicação de potencialidades

- 1.1. Diagnóstico do setor de turismo náutico no País.
- 1.2. Identificação de potencialidades para atração de turistas e de investimentos no setor.
- 1.3. Hierarquização de localidades.

2. Identificação de tipologias de infraestrutura de apoio náutico

- 2.1. *Benchmarking* sobre as tipologias.
- 2.2. Projeto conceitual das principais tipologias.

3. Estudos em campo para levantamento de informações

- 3.1. Seleção das localidades contempladas pelos estudos pilotos.
- 3.2. Estudos prévios acerca dos locais para implantação.
- 3.3. Visitas técnicas aos municípios contemplados pelas infraestruturas de apoio náutico.
- 3.4. Definição da tipologia para cada local.
- 3.5. Levantamentos de campo para anteprojetos.

4. Desenvolvimento de anteprojetos para implantação de infraestruturas de apoio náutico

- 4.1. Elaboração de estudo ambiental prévio.
- 4.2. Desenvolvimento dos anteprojetos das estruturas náuticas.
- 4.3. Desenvolvimento dos anteprojetos das estruturas de apoio.
- 4.4. Elaboração de orçamento.
- 4.5. Proposição de modelo de exploração.

No que diz respeito à Ação 4, com a seleção das localidades abrangidas pelos estudos pilotos na Ação 3, caracterizados pelos anteprojetos de infraestrutura de apoio náutico, e conseqüente aprofundamento de análises, inicia-se a elaboração dos anteprojetos de engenharia, realizando-se também o Estudo Ambiental Prévio (EAP) e a orçamentação. Além disso, a Meta 5 desta última ação inclui o estudo do modelo de exploração para o empreendimento, apresentando cenários de gestão pública e privada e os resultados da análise de pré-viabilidade.

Diante do exposto, o presente documento contém o detalhamento de tais trabalhos realizados para o Arquipélago de Fernando de Noronha/PE, consistindo, assim, no ***Relatório compilado de estudo ambiental prévio, anteprojetos, orçamento e proposição de modelo de exploração (Arquipélago de Fernando de Noronha/PE)***.

SUMÁRIO

1	Introdução	7
2	Estudo ambiental prévio (EAP).....	10
3	Anteprojeto das estruturas náuticas.....	12
4	Anteprojeto das estruturas de apoio	16
5	Orçamentação.....	18
6	Modelo de exploração	22
7	Considerações finais.....	23
	Referências.....	24
	Lista de figuras	25
	Lista de quadros.....	25
	Lista de tabelas.....	25
	Lista de siglas	26

1 INTRODUÇÃO

A Ação 4 tem como objetivo desenvolver os anteprojetos de engenharia para a construção das infraestruturas de apoio náutico, tanto das estruturas náuticas propriamente ditas quanto das estruturas de apoio, como local de convivência para os usuários, banheiros etc. O anteprojeto é desenvolvido a partir de estudos técnicos preliminares com o intuito de determinar a melhor solução técnica, obter um orçamento estimativo, além de definir diretrizes e características a serem adotadas nos projetos subsequentes (projeto básico e projeto executivo). Logo, pensando nos modelos de exploração possíveis, os anteprojetos vêm a ser os elementos técnicos mais adequados para a materialização dos trâmites subsequentes a depender da forma de gestão do empreendimento.

Para alcançar o objetivo supracitado, conforme explanado anteriormente, a Ação 4 é dividida em cinco metas, sendo elas: i) elaboração de estudo ambiental prévio; ii) desenvolvimento dos anteprojetos das estruturas náuticas; iii) desenvolvimento dos anteprojetos das estruturas de apoio; iv) elaboração de orçamento; e v) proposição de modelo de exploração.

De acordo com o *Plano de Trabalho*, a partir dos resultados da Ação 3, é realizada, com base em dados secundários, a análise ambiental prévia para cada estudo piloto, com a definição de diretrizes gerais para o desenvolvimento do licenciamento ambiental, quando couber, além da proposição de medidas a serem consideradas na elaboração dos anteprojetos. Para tanto, abarca as seguintes atividades:

- » Elaboração de estudos ambientais prévios.
- » Definição de diretrizes gerais para o licenciamento ambiental.

Por sua vez, a Meta 2 contempla o desenvolvimento dos anteprojetos de arquitetura, realizando a adequação da estrutura náutica prevista para cada localidade a partir do projeto conceitual, apresentando detalhes e cortes e elaborando relatório técnico contendo as informações necessárias para o desenvolvimento de projetos subsequentes. Com o anteprojeto de arquitetura concebido, também prevê a elaboração dos anteprojetos das disciplinas complementares conforme listados a seguir:

- » Elaboração dos anteprojetos de arquitetura.
- » Elaboração dos anteprojetos de estruturas.
- » Elaboração dos anteprojetos de instalações hidrossanitárias, se necessário.
- » Elaboração dos anteprojetos de instalações elétricas, se necessário.
- » Elaboração de anteprojetos de drenagem, se necessário.
- » Elaboração de anteprojeto de pavimentação, se necessário.

De forma semelhante à Meta 2, com as diretrizes provenientes das ações anteriores, são realizados os anteprojetos das estruturas de apoio, como local de convivência para os usuários, banheiros etc. Assim, também são desenvolvidos anteprojetos de arquitetura e complementares necessários, os quais constituem relatórios técnicos para definir os requisitos mínimos e possibilitar a realização de um orçamento prévio. Portanto, essa meta envolve:

- » Elaboração dos anteprojetos de arquitetura.
- » Elaboração dos anteprojetos estruturais.
- » Elaboração dos anteprojetos complementares (elétrico e hidrossanitário).

Na sequência, a Meta 4 compreende a estimativa de custo de construção das infraestruturas de apoio náutico após a elaboração dos anteprojetos nas metas anteriores, fazendo uso dos sistemas de precificação vigentes e conforme a região de implantação do empreendimento. Quando necessário, são realizadas cotações. No entanto, destaca-se que, na etapa de anteprojeto, tais orçamentos são estimativos e aprimorados nas etapas seguintes de projetos básico e executivo. Dessa maneira, estão previstas as seguintes atividades:

- » Levantamento dos quantitativos de projeto.
- » Levantamento dos custos unitários nos sistemas de precificação vigentes.
- » Realização de cotações (se necessário).
- » Elaboração de planilha orçamentária.

Por fim, com o resultado das metas anteriores, são estudados modelos de exploração para a infraestrutura de apoio náutico, com base em diretrizes do MTur, nas características do empreendimento, nas informações levantadas no decorrer das entrevistas com as entidades, entre outros. Logo, a Meta 5 abarca:

- » Realização de reuniões com a equipe do MTur para a definição de diretrizes e a identificação de potenciais modelos de exploração.
- » Mapeamento dos modelos de exploração identificados no decorrer das reuniões realizadas com as prefeituras.
- » Elaboração de Matriz SWOT (do inglês – *Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats*), buscando constatar os principais pontos fortes e fracos (variáveis internas) e potenciais ameaças e oportunidades (variáveis externas) para cada modelo de exploração mapeado.
- » Elaboração de fluxograma de execução do modelo de exploração proposto para cada estudo de caso.
- » Desenvolvimento de um guia de uso dos projetos conceituais elaborados na Ação 2, contendo diretrizes para que municípios não contemplados no escopo do TED saibam como implantar infraestruturas de apoio náutico a partir dos projetos conceituais.

No que tange à última atividade listada, destaca-se que, conforme o desenvolvimento das quatro primeiras metas da Ação 4 para as oito localidades, são adquiridas diretrizes práticas para compor o referido guia de uso dos projetos conceituais. Dessa forma, a materialização da respectiva entrega se dará em produto separado, mais precisamente no *Produto 4.9 – Guia de uso dos projetos conceituais para implantação de infraestruturas de apoio náutico*.

Posto isso, no que concerne a este relatório específico para Fernando de Noronha, além deste capítulo de introdução, o documento é composto por outros seis capítulos:

- » **Capítulo 2** “Estudo ambiental prévio (EAP)”: retrata as atividades realizadas no âmbito da Meta 1 da Ação 4 no que diz respeito ao Arquipélago de Fernando de Noronha.
- » **Capítulo 3** “Anteprojetos das estruturas náuticas”: discorre sobre os anteprojetos arquitetônico e complementares desenvolvidos para a rampa náutica com retroárea de apoio concebida para Fernando de Noronha.
- » **Capítulo 4** “Anteprojetos das estruturas de apoio”: descreve as atividades desempenhadas na elaboração dos anteprojetos arquitetônico e complementares da retroárea de apoio (pátio, galpão e acesso) prevista para a infraestrutura náutica de Fernando de Noronha.
- » **Capítulo 5** “Orçamentação”: apresenta as premissas que nortearam o desenvolvimento do orçamento para execução da rampa náutica com retroárea de apoio em Fernando de Noronha, incluindo a estimativa de custo para elaboração dos projetos básico, executivo e *as built*.
- » **Capítulo 6** “Modelo de exploração”: evidencia o estudo realizado para os cenários possíveis de exploração do empreendimento a ser implantado em Fernando de Noronha, com vistas a identificar pré-viabilidade para sua operação.
- » **Capítulo 7** “Considerações finais”: sintetiza as principais conclusões derivadas das atividades desenvolvidas e cujos resultados são descritos nos capítulos anteriores.

Ademais, conforme explanado ao longo deste relatório, os materiais resultantes da Ação 4 para Fernando de Noronha foram organizados em dois entregáveis: i) Parte 1: relativa ao *Anteprojeto de rampa náutica com retroárea de apoio a ser implantada no Arquipélago de Fernando de Noronha/PE* (composto por quatro volumes); e ii) Parte 2: inerente ao estudo de modelo de exploração para o empreendimento.

2 ESTUDO AMBIENTAL PRÉVIO (EAP)

No que concerne a Fernando de Noronha, o EAP objetivou o estabelecimento de diretrizes para a obtenção das licenças ambientais e das demais autorizações específicas relacionadas à viabilização de implantação da rampa náutica com retroárea de apoio concebida para a localidade. Também envolveu a proposição de medidas socioambientais no anteprojeto de engenharia que auxiliam a mitigação dos impactos socioambientais.

O estabelecimento de diretrizes realizado se refere à definição dos tipos de licenças, das autorizações, dos estudos e de seus respectivos Termos de Referências (TRs). Por sua vez, as medidas socioambientais são recomendações e orientações de serviços e de obras voltadas à minimização de possíveis impactos socioambientais indesejáveis, bem como à potencialização dos aspectos positivos.

O processo realizado na execução desta atividade é evidenciado, de forma resumida, no fluxograma indicado na Figura 1.

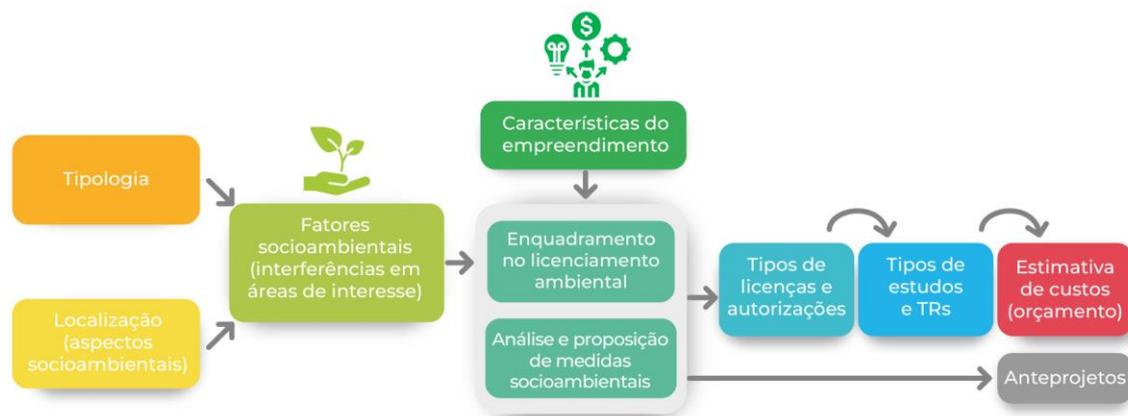


Figura 1 – Fluxograma do desenvolvimento do EAP

Elaboração: LabTrans/UFSC (2023)

De acordo com as etapas apresentadas, para o desenvolvimento do EAP, foram consideradas a tipologia de infraestrutura de apoio náutico definida para a localidade e a sua localização (aspectos socioambientais do território), de forma a caracterizar, do ponto de vista socioambiental, o empreendimento para a verificação das potenciais interferências no processo de licenciamento ambiental.

A partir dessa análise, com base na legislação vigente nas esferas federal, estadual e municipal, foi realizado o enquadramento no licenciamento ambiental e buscou-se o alinhamento no órgão licenciador, a Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH). Contudo, até o fechamento deste produto, não houve retorno da agência no que tange às diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento e aos Termos de Referência (TRs) dos estudos e dos planos necessários às próximas etapas de projeto. Assim, indicaram-se os tipos de licenças e de autorizações necessários para viabilização do empreendimento objeto do estudo com base no corpo normativo analisado.

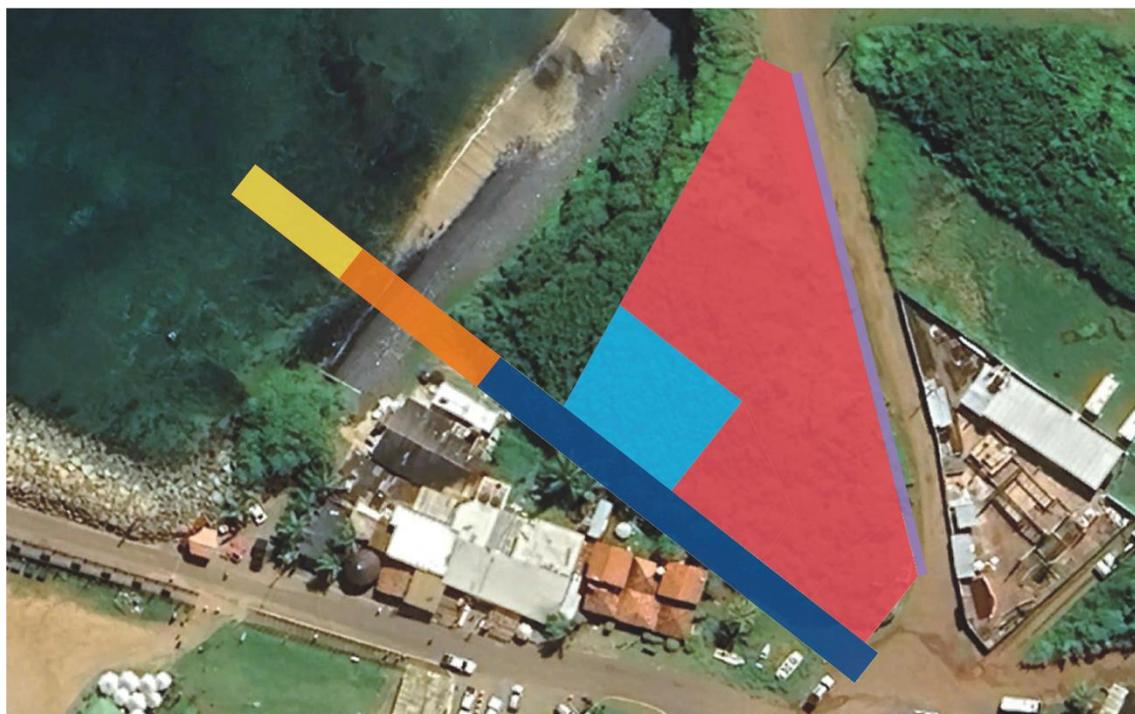
A proposição das medidas socioambientais associadas à implantação e à operação do empreendimento foi fundamentada nos aspectos construtivos da infraestrutura e das características socioambientais do local de implantação. Essas medidas são aplicáveis para as diferentes fases do projeto de engenharia (anteprojeto, projeto básico e projeto executivo), bem como para a fase de obras e/ou de operação. Nesse sentido, o EAP desenvolvido para Fernando de Noronha foi estruturado em seis seções:

- » “Localização do empreendimento”
- » “Caracterização do empreendimento”
- » “Caracterização socioambiental”
- » “Fatores socioambientais de interesse”
- » “Diretrizes gerais para o licenciamento ambiental”
- » “Análise e proposição de medidas socioambientais”.

O conteúdo das seções supracitadas pode ser consultado no **Volume I – Relatórios de projeto** do *Anteprojeto de rampa náutica com retroárea de apoio a ser implantada no Arquipélago de Fernando de Noronha/PE*, integrante da Parte 1 deste Produto 4.6, mais precisamente em seu item 3. Ademais, os resultados do EAP também ofereceram subsídios à orçamentação dos serviços socioambientais associados à implantação do empreendimento. Essa análise é evidenciada, juntamente com a orçamentação das demais disciplinas vinculadas ao anteprojeto, no **Volume III – Orçamento**.

3 ANTEPROJETO DAS ESTRUTURAS NÁUTICAS

O anteprojeto de rampa náutica com retroárea de apoio a ser implantada no Arquipélago de Fernando de Noronha/PE é composto pela estrutura náutica (rampa náutica e canal de acesso) e pelas estruturas de apoio que integram a sua retroárea, composta por pátio e galpão para manutenção de embarcações, além de passeio e de um acesso que conecta a via existente à rampa náutica, conforme ilustra a Figura 2.



LEGENDA

Canal de acesso
A = 129,00 m²

Rampa náutica
A = 165,00 m²

Acesso terrestre
A = 453,00 m²

Galpão
A = 386,43 m²

Pátio
A = 2140,52 m²

Passeio
A = 122,77 m²

Figura 2 – Rampa náutica com retroárea de apoio

Elaboração: LabTrans/UFSC (2023)

No que tange à estrutura náutica, foi elaborado o anteprojeto da rampa náutica, executada em concreto moldado *in loco*, e do seu canal de acesso. Para tanto, foram desenvolvidos estudos e anteprojetos, contemplando, além do EAP, as seguintes disciplinas:

- » Estudos topográficos e batimétricos.
- » Estudos geotécnicos.
- » Estudos hidrológicos.
- » Anteprojeto de arquitetura.
- » Anteprojeto de terraplenagem.
- » Anteprojeto estrutural.
- » Anteprojeto de drenagem.
- » Anteprojeto de sinalização.
- » Anteprojeto de iluminação e instalações elétricas.

Cabe ressaltar que os estudos topográficos, batimétricos e hidrológicos que perfazem a etapa de anteprojeto são interligados (metas 2 e 3 da Ação 4), de modo que foram desenvolvidos em conjunto com os estudos relativos às estruturas de apoio, cujas atividades realizadas são descritas no capítulo 4.

Nesse processo, a análise dos resultados dos levantamentos de campo (topografia, batimetria e sondagens geométricas) evidenciou a necessidade de revisão da concepção do layout preliminar do empreendimento apresentado no Produto 3.6 (Figura 3) que havia sido desenvolvido com as informações obtidas até aquele momento (etapa de projeto conceitual).

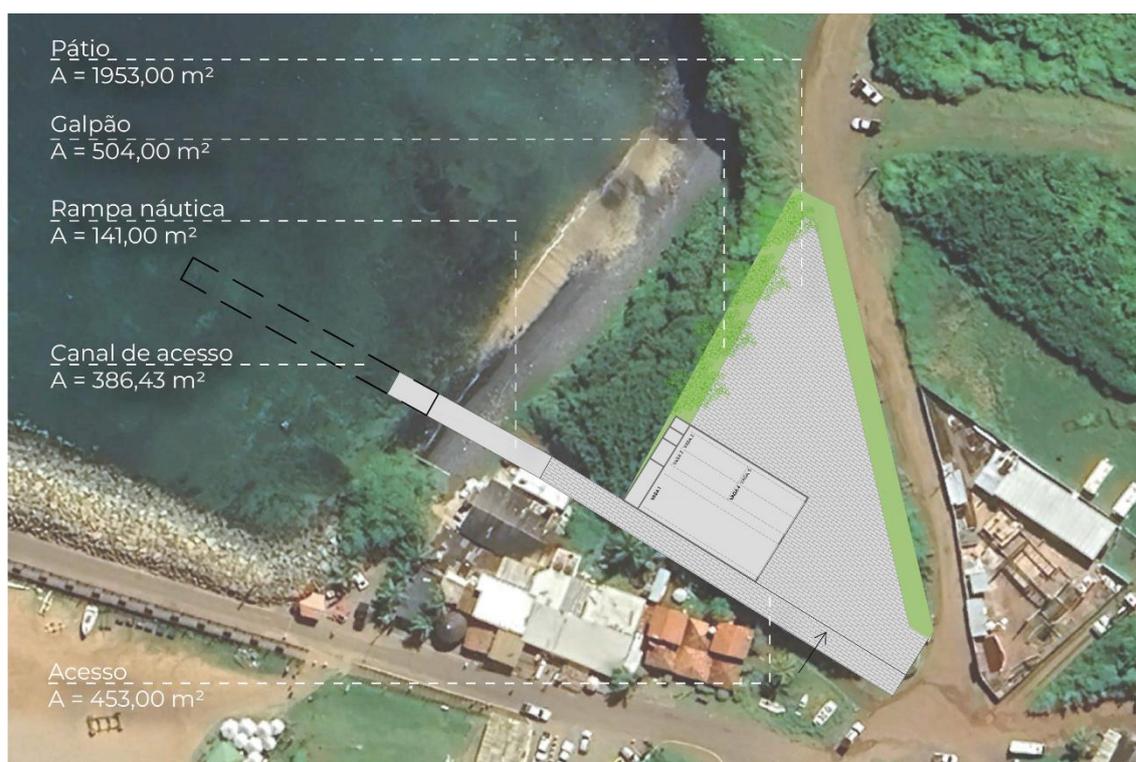


Figura 3 – Layout preliminar de rampa náutica com retroárea de apoio em Fernando de Noronha

Elaboração: LabTrans/UFSC (2023)

Em relação à estrutura náutica, o Quadro 1 sintetiza as características consideradas na etapa de projeto conceitual (*layout* preliminar).

CARACTERÍSTICAS DA ESTRUTURA NÁUTICA		
ESTRUTURA	ÁREA	OBSERVAÇÕES
Rampa náutica	141 m ²	Estrutura em concreto moldado <i>in loco</i> .
Canal de acesso	227 m ²	Canal escavado em rocha para diminuição da extensão da rampa náutica.

Quadro 1 – Características da estrutura náutica na etapa de projeto conceitual (*layout* preliminar)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2023)

Os levantamentos topográfico e batimétrico foram determinantes para que fossem indicadas alterações no *layout* da rampa náutica e de seu canal de acesso, uma vez que seus resultados permitiram compreender o relevo do terreno no qual essas estruturas serão implantadas. Assim, foram reposicionadas e tiveram suas extensões revisadas, a fim de garantir a usabilidade da estrutura, em consonância com as alterações realizadas no acesso, conforme descrito no capítulo 4.

Diante do exposto, a Figura 4 apresenta o *layout* atualizado na etapa de anteprojeto para o empreendimento, enquanto que o Quadro 2 sintetiza as características da estrutura náutica proposta para Fernando de Noronha. As informações inerentes às estruturas de apoio serão retratadas no capítulo 4.

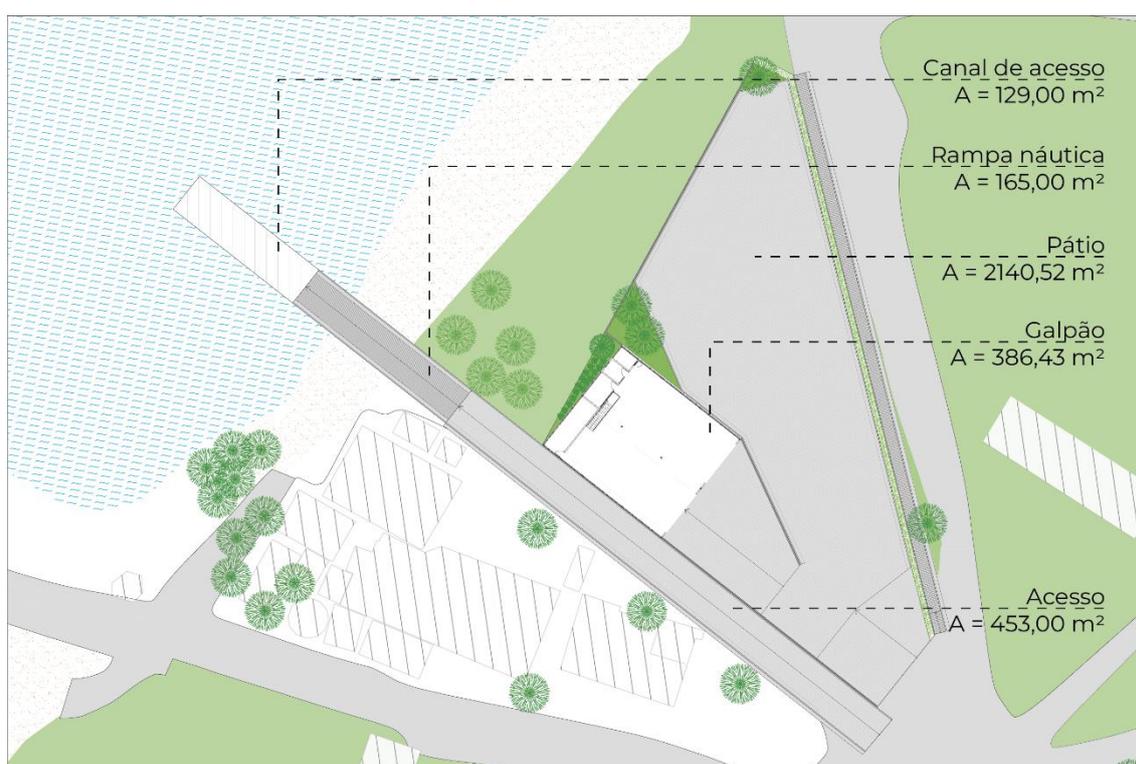


Figura 4 – *Layout* da rampa náutica com retroárea de apoio em Fernando de Noronha

Elaboração: LabTrans/UFSC (2023)

CARACTERÍSTICAS DA ESTRUTURA NÁUTICA		
ESTRUTURA	ÁREA	OBSERVAÇÕES
Rampa náutica	165 m ²	Estrutura de concreto moldado <i>in loco</i> de 27,5 m de comprimento e 6 m de largura
Canal de acesso	129 m ²	Canal escavado em rocha com 21,5 m de comprimento e 6 m de largura.

Quadro 2 – Características da estrutura náutica na etapa de anteprojeto

Elaboração: LabTrans/UFSC (2023)

Vale ressaltar que os estudos topográficos e batimétricos auxiliaram a concepção estrutural da rampa náutica, assim como os estudos geotécnicos –

elaborados com base nas sondagens realizadas *in loco* –, os quais possibilitaram o reconhecimento do solo na área de implantação, fornecendo subsídios para a elaboração dos anteprojetos.

Ainda se tratando de estudos, os hidrológicos foram desenvolvidos com dados secundários, principalmente os provenientes da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), por meio dos quais foi possível caracterizar a área de implantação em termos de clima, pluviometria e chuvas intensas, embasando metodologicamente a concepção do sistema de drenagem nessa etapa de anteprojeto.

A obtenção de informações técnicas, provenientes dos estudos preliminares, aliadas ao aprimoramento das análises possibilitou a elaboração dos anteprojetos das disciplinas elencadas anteriormente, para as quais foram desenvolvidos relatórios explicando os critérios e as normativas considerados, bem como as diretrizes no que concerne aos próximos passos (aprimoramentos a serem realizados nas etapas de projetos básico e executivo). Os referidos relatórios constituem o **Volume I – Relatórios de projeto** do *Anteprojeto de rampa náutica com retroárea de apoio a ser implantada no Arquipélago de Fernando de Noronha/PE*, que integra a Parte 1 deste Produto 4.6.

Além dos relatórios técnicos, foram elaboradas pranchas com os desenhos representativos das soluções propostas, que podem ser verificadas no **Volume II – Pranchas de projeto**. Nesse volume também consta a planta topográfica do local de implantação do empreendimento, assim como os mapas elaborados no âmbito do EAP. Por fim, destaca-se que os Registros de Responsabilidade Técnica (RRTs) e as Anotações de Responsabilidade Técnica (ARTs) dos estudos e dos anteprojetos desenvolvidos – que abarcam o empreendimento como um todo – podem ser consultados no **Volume IV – Documentação** do supracitado material.

4 ANTEPROJETO DAS ESTRUTURAS DE APOIO

No que diz respeito às estruturas de apoio, foram desenvolvidos, além do EAP e dos estudos topográficos e batimétricos, geotécnicos e hidrológicos, integrados à estrutura náutica (*vide* capítulo 3), os anteprojetos relativos ao:

- » Pátio (arquitetônico, terraplenagem, estrutural, drenagem, geométrico, pavimentação, sinalização e iluminação e instalações elétricas).
- » Galpão (arquitetônico, estrutural, iluminação e instalações elétricas e instalações hidrossanitárias).
- » Acesso (terraplenagem, geométrico, drenagem, pavimentação, sinalização, iluminação e instalações elétricas e obras complementares).

Novamente, destaca-se que a análise dos resultados dos levantamentos de campo (topografia, batimetria e sondagens geotécnicas) foi fundamental para a indicação de alterações no *layout* concebido na etapa de projeto conceitual (*layout* preliminar) (Figura 3), cujas características para as estruturas de apoio são apresentadas no Quadro 3.

CARACTERÍSTICAS DAS ESTRUTURAS DE APOIO NÁUTICO		
ESTRUTURA	ÁREA	OBSERVAÇÕES
Pátio	1.953 m ²	Pátio com pavimentação em <i>paver</i> e canteiro com vegetação contornando o perímetro do terreno.
Galpão	504 m ²	Estrutura pré-fabricada de concreto com fechamento em placas metálicas e bloco de concreto, e com cobertura metálica, composta por cinco ambientes (oficina = 434,64 m ² ; depósito = 24,60 m ² ; área administrativa = 11,80 m ² ; copa = 6,20 m ² ; e banheiro = 5,65 m ²).
Acesso	336 m ²	Acesso com pavimentação em <i>paver</i> .

Quadro 3 – Características das estruturas de apoio náutico na etapa de projeto conceitual (*layout* preliminar)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2023)

O levantamento topográfico identificou um terreno com acentuada inclinação, de forma que para atender às inclinações máximas que permitem a utilização do espaço, na etapa de anteprojeto, o acesso à rampa náutica teve acréscimo da sua extensão, a fim de proporcionar uma declividade de 15%, adequada para a circulação dos veículos com seus reboques. Além disso, as seguintes atualizações foram realizadas:

- » Aumento da área útil do pátio, a fim de otimizar a disponibilidade de vagas para a guarda de embarcações.
- » Adição de duas rampas, que possibilitam o acesso ao pátio e ao galpão mediante inclinação adequada.
- » Inclusão de um mezanino no interior do galpão, para melhor aproveitamento do espaço interno da estrutura.
- » Conformação de um passeio para pedestres em frente ao empreendimento, proporcionando mais conforto e segurança para a circulação no entorno.

O Quadro 4 sintetiza as características da estrutura de apoio náutico proposta para Fernando de Noronha na etapa de anteprojeto.

CARACTERÍSTICAS DA ESTRUTURA DE APOIO NÁUTICO		
ESTRUTURA	ÁREA	OBSERVAÇÕES
Pátio	2.140,52 m ²	Pátio com pavimentação em <i>paver</i> e canteiros com vegetação. Por estar situado em um nível mais baixo que a via existente, possui muros de contenção do tipo <i>crib wall</i> e seu acesso se dá por rampa com inclinação de 15%.
Galpão	386,43 m ²	Estrutura de concreto armado pré-fabricado (pilares e vigas) com fechamento em bloco de concreto e chapa metálica e com esquadrias de alumínio e vidro. É composto por 5 ambientes no térreo (oficina = 320,81 m ² ; depósito = 25,06 m ² ; administrativo 1 = 12,14 m ² ; copa = 6,52 m ² ; e banheiro = 5,81 m ²); e 2 ambientes no mezanino (administrativo 2 = 28,82 m ² ; e reservatório = 12,59 m ²).
Acesso	453 m ²	Acesso com pavimentação em <i>paver</i> .
Passeio	122,77 m ²	Passeio com pavimentação em <i>paver</i> .

Quadro 4 – Características da estrutura de apoio náutico na etapa de anteprojeto

Elaboração: LabTrans/UFSC (2023)

Similar ao mencionado anteriormente, as informações técnicas obtidas nos estudos preliminares possibilitaram a elaboração dos anteprojetos das disciplinas envolvidas na concepção de cada uma das estruturas citadas, cujos relatórios explicando os critérios e as normativas considerados, bem como as diretrizes no que concerne aos próximos passos, constam no **Volume I – Relatórios de projeto** e no **Volume II – Pranchas de projeto** do *Anteprojeto de rampa náutica com retroárea de apoio a ser implantada no Arquipélago de Fernando de Noronha/PE*, os quais integram a Parte 1 deste Produto 4.6.

Ademais, reitera-se que os RRTs e as ARTs dos estudos e dos anteprojetos desenvolvidos – que abarcam o empreendimento como um todo – podem ser consultados no **Volume IV – Documentação** do supracitado material.

5 ORÇAMENTAÇÃO

A elaboração do orçamento inerente à fase de anteprojeto da rampa náutica com retroárea de apoio a ser implantada no Arquipélago de Fernando de Noronha priorizou a utilização de bases de dados nacionais reconhecidas atreladas ao detalhamento dos serviços de execução do empreendimento, uma vez que outros parâmetros comumente utilizados em orçamentos de anteprojetos não se adequariam ao empreendimento, dada a particularidade do tipo de obra prevista. As principais bases de dados utilizadas foram:

- » Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI) (CAIXA, [202-]).
- » Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO) (DNIT, 2023b).

A consulta das bases adotou como parâmetros o estado de Pernambuco e o mês de referência de abril de 2023, este devido à última publicação do SICRO disponível na data de fechamento deste documento. No que concerne a alguns serviços, não foram encontradas referências de precificação nas duas bases supracitadas, de modo que foi realizada uma busca em outros sistemas de custos, que resultou na utilização do Sistema de Orçamento de Obras de Sergipe (ORSE) para alguns itens, também fazendo uso dos valores para o mês de abril de 2023, contudo para o estado de Sergipe ([2023]).

Para serviços e materiais não constantes nos sistemas oficiais de custos, foram efetuadas pesquisas de mercado, a partir de cotações, relativas aos itens descritos no Quadro 5.

ITENS COTADOS
Custos de transporte marítimo dos insumos e dos equipamentos utilizados na execução da obra
Sistema de ventilação natural – lanternim
Refletor projetor LED externo 3.000 K – 46 W

Quadro 5 – Descrição dos itens cotados para o anteprojeto de rampa náutica com retroárea de apoio em Fernando de Noronha

Elaboração: LabTrans/UFSC (2023)

Para a administração local na obra, foram dimensionados um engenheiro ambiental e um biólogo para acompanhar as demandas socioambientais, além de um engenheiro pleno para supervisionar e atuar durante todo o período de execução da obra.

Outro parâmetro adotado para o orçamento nesta fase de anteprojeto foi o percentual de Benefícios e Despesas Indiretas (BDI), considerado 27,48%, em consonância com o percentual estipulado pelo Acórdão nº 2.622/2013 do Tribunal de Contas da União (TCU) (BRASIL, 2013), que preconiza um valor médio para o caso de obras portuárias, marítimas e fluviais. Ressalta-se que o *Manual de Metodologias e Conceitos do SINAPI* (CAIXA, 2023), referência mais utilizada para custos no orçamento, indica o uso do BDI conforme o referido acórdão.

Também cabe mencionar que alguns componentes relativos aos anteprojeto estrutural, de iluminação e instalações elétricas bem como hidrossanitário foram estimados para fins de orçamento, contudo devem ser reavaliados nas próximas etapas de projeto.

Com base nas premissas citadas, foi elaborada a planilha orçamentária, conhecida como orçamento sintético, apresentada no **Volume III – Orçamento** do *Anteprojeto de rampa náutica com retroárea de apoio a ser implantada no Arquipélago de Fernando de Noronha/PE*, integrante da Parte 1 deste Produto 4.6. A título de informação, a Tabela 1 expõe o orçamento-resumo, que demonstra os valores totais para as etapas consideradas na execução do empreendimento.

PLANILHA ORÇAMENTÁRIA RESUMIDA			
ITEM	DESCRIÇÃO	TOTAL (R\$)	PESO (%)
1	SERVIÇOS PRELIMINARES	740.033,70	4,23 %
2	MOVIMENTAÇÃO DE TERRA	444.907,25	2,54 %
3	ESTRUTURA NÁUTICA	813.731,48	4,65 %
4	PÁTIO	6.051.496,80	34,58 %
5	GALPÃO	1.954.970,35	11,17 %
6	ACESSO E PASSEIO	1.397.530,97	7,98 %
7	VEGETAÇÃO	370,96	0,00 %
8	ESTRUTURA DE PROTEÇÃO DA RAMPA NÁUTICA	6.099.422,56	34,85 %
		Total sem BDI	13.770.692,51
		Total do BDI	3.731.771,56
		Total geral	17.502.464,07

Tabela 1 – Planilha orçamentária resumida para execução do empreendimento

Elaboração: LabTrans/UFSC (2023)

Outro produto elaborado foi a planilha de orçamento analítico, na qual são detalhadas as composições de custo unitário para cada um dos serviços apresentados na planilha orçamentária (*vide* mencionado **Volume III – Orçamento**). As composições de custo unitário definem o valor necessário para executar uma unidade do serviço e baseiam-se em coeficientes de consumo e aproveitamento de materiais, assim como coeficientes de produtividade de mão de obra e equipamentos.

Ademais, dependendo da natureza das composições, é possível que existam custos operativos e improdutivos para equipamentos, bem como composições auxiliares dentro das composições de custo.

No que tange aos insumos e aos equipamentos utilizados na execução da obra no Arquipélago de Fernando de Noronha considerados neste anteprojeto, identificaram-se despesas relacionadas ao transporte marítimo, as quais foram incluídas no orçamento, uma vez que a aquisição dos produtos e o aluguel do maquinário ocorrem em municípios continentais, localizados nos estados do Rio Grande do Norte ou de Pernambuco. Nas próximas etapas de projeto, recomenda-se reavaliar os custos de transporte de alguns insumos ou sua disponibilidade no arquipélago.

A partir do orçamento elaborado na etapa de anteprojeto, foi gerada a curva ABC dos serviços relativos à execução da rampa náutica com retroárea de apoio, com a representatividade do custo de cada um deles em relação ao custo total. Os itens abarcados pela seção “A” da curva também foram apresentados no Volume III deste Produto 4.6.

Além das planilhas com os valores para a execução da obra, obtidos a partir das bases e das cotações mencionadas anteriormente, o orçamento do anteprojeto considerou os custos relacionados à elaboração dos projetos básico e executivo, incluindo os estudos e levantamentos de campo complementares, bem como o *as built*, etapa final de atualização dos projetos conforme a execução do empreendimento. Para tanto, foram dimensionados os prazos para desenvolvimento dos projetos nas próximas etapas e utilizados os preços de mão de obra constantes no *Relatório de Consolidação dos Custos de Mão de Obra*, disponibilizado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2023a) – também referente ao mês de abril de 2023. A Tabela 2 exhibe a planilha orçamentária sintética com os custos relacionados à elaboração dos projetos básico e executivo, além do projeto *as built*.

ITEM	DESCRIÇÃO	TOTAL	TOTAL COM BDI	PESO (%)
1	PROJETO BÁSICO, EXECUTIVO E AS BUILT		297.800,21	100
1.1	PROJETO BÁSICO		179.188,21	60,17
1.1.1	ESTUDOS E LEVANTAMENTOS DE CAMPO	22.732,63	28.979,56	15,51
1.1.2	ELABORAÇÃO DO PROJETO BÁSICO	117.829,19	150.208,65	45,98
1.2	PROJETO EXECUTIVO		106.742,45	35,84
1.2.1	ELABORAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO	83.732,70	106.742,45	35,84
1.3	PROJETO AS BUILT		11.869,55	3,99
1.3.1	ELABORAÇÃO DO PROJETO AS BUILT	9.310,91	11.869,55	3,99
Total geral			R\$ 297.800,21	

Tabela 2 – Planilha orçamentária sintética para a elaboração dos projetos básico, executivo e *as built*
Elaboração: LabTrans/UFSC (2023)

Cabe mencionar que os custos referentes aos levantamentos topográficos e batimétricos não foram considerados nos estudos e levantamentos de campo computados na etapa de projeto básico, pois eles já foram realizados neste anteprojeto. Sendo assim, a necessidade de atualização da topografia e da batimetria realizadas deve ser reavaliada, levando em conta o período entre a data de execução dos referidos levantamentos no âmbito deste anteprojeto e a data de elaboração do projeto básico.

Também foi elaborado o cronograma físico-financeiro relativo à implantação do empreendimento, com as despesas mensais previstas a serem incorridas durante o período de execução da obra. O cronograma apresentado no **Volume III – Orçamento** do *Anteprojeto de rampa náutica com retroárea de apoio a ser implantada no Arquipélago de Fernando de Noronha/PE* visa auxiliar a estimativa dos recursos orçamentários necessários ao longo de cada exercício financeiro e deverá ser aprimorado, juntamente com o próprio orçamento, no decorrer das próximas etapas de projeto, perante os detalhamentos a serem realizados. Nesse sentido, salienta-se que, ao final do referido documento, também foram apresentadas diretrizes para aprimoramento do orçamento nas fases de projetos básico e executivo, a partir da obtenção de informações mais precisas com os detalhamentos a que lhes competem.

Por fim, destaca-se que a ART do orçamento desenvolvido consta no **Volume IV – Documentação** do supracitado material.

6 MODELO DE EXPLORAÇÃO

Os estudos do modelo de exploração, cujos resultados constam no *Relatório do modelo de exploração para rampa náutica com retroárea de apoio a ser implantada no Arquipélago de Fernando de Noronha/PE*, que constitui a Parte 2 deste Produto 4.6, foram desenvolvidos a partir das características do empreendimento proposto para a localidade. Além disso, foram consideradas diretrizes do MTur e de entidades de interesse, como a Autarquia Territorial Distrito Estadual de Fernando de Noronha (ATDEFN), o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), a Marinha do Brasil em Pernambuco (MB-PE), o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), a CPRH e a Associação de Pescadores de Fernando de Noronha (Anpesca).

Inicialmente, foram identificados dois possíveis arranjos legais que poderiam ser aplicados ao empreendimento em questão, são eles: o investimento público e a parceria de investimentos, representada pela concessão comum. Paralelamente, com base em decretos e conversas com entidades locais, tais arranjos foram analisados dentro do contexto atual de Fernando de Noronha e foram feitas considerações acerca da demanda de embarcações existente no arquipélago e do investimento inicial necessário à construção da área (CAPEX¹) – baseado no orçamento apresentado no **Volume III – Orçamento** do *Anteprojeto de rampa náutica com retroárea de apoio a ser implantada no Arquipélago de Fernando de Noronha/PE* –, bem como dos custos para operação e manutenção do espaço (OPEX²) e das alternativas para obtenção de receitas.

Diante das considerações apresentadas, foi delineado um cenário de exploração no qual a ATDEFN é responsável pela construção da infraestrutura (rampa náutica com retroárea de apoio), enquanto que caberá ao setor privado a sua operação e manutenção. Com isso, foram identificados os responsáveis pelas principais funções a serem desempenhadas no empreendimento e elaborado um fluxograma que ilustra o arranjo contratual entre autarquia, concessionária e terceiros.

Por fim, com o objetivo de auxiliar a ATDEFN a definir qual a melhor estratégia econômica, financeira e social para a exploração do empreendimento, foram analisados os pontos fortes e fracos e as oportunidades e ameaças relacionadas ao cenário proposto, culminando em uma Matriz SWOT.

¹ Do inglês – *Capital Expenditure*.

² Do inglês – *Operational Expenditure*.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Ação 4 para o Arquipélago de Fernando de Noronha teve como finalidade o desenvolvimento do anteprojeto da infraestrutura de apoio náutico idealizada ainda na Ação 3, relativa à rampa náutica com retroárea de apoio. No entanto, de acordo com os resultados dos levantamentos de campo e com o aprofundamento dos estudos, na etapa de anteprojeto, algumas adaptações foram efetuadas no projeto conceitual, como a realocação da estrutura náutica, a inclusão de um mezanino no galpão e o aumento da área útil do pátio, além da conformação de um passeio. As atualizações decorreram, principalmente, pelo relevo no local de implantação, evidenciado pela topografia e pela batimetria realizadas.

Após a adaptação do *layout* do empreendimento à realidade local, foram desenvolvidos os estudos e os projetos concernentes às disciplinas que perfazem o anteprojeto, tanto da estrutura náutica em si quanto das estruturas de apoio, a saber: EAP, estudos topográficos e batimétricos, estudos geotécnicos, estudos hidrológicos, anteprojeto arquitetônico, anteprojeto estrutural, anteprojeto de terraplenagem, anteprojeto geométrico, anteprojeto de pavimentação, anteprojeto de sinalização, anteprojeto de iluminação e instalações elétricas, anteprojeto de instalações hidrossanitárias e anteprojeto de obras complementares. Os resultados foram materializados no **Volume I – Relatórios de projeto** e no **Volume II – Pranchas de projeto** do *Anteprojeto de rampa náutica com retroárea de apoio*, integrante da Parte 1 deste Produto 4.6.

Com o levantamento dos quantitativos provenientes das soluções concebidas, foi elaborado o orçamento (compatível com a etapa de anteprojeto), em que são evidenciadas as bases de dados utilizadas para o custo dos serviços de execução do empreendimento, além dos itens para os quais foram realizadas cotações. Também foram estimados os custos para a elaboração dos projetos básico, executivo e *as built*, e, ao final, desenvolvido o cronograma físico-financeiro da obra, conforme evidenciado no **Volume III – Orçamento**. A ART do orçamento, juntamente com os RRTs e as ARTs dos estudos e dos anteprojeto desenvolvidos, consta no **Volume IV – Documentação** do supracitado material.

Por fim, atendendo à última meta da Ação 4 para o Arquipélago de Fernando de Noronha, foi realizado um estudo do modelo de exploração, que perfaz a Parte 2 deste Produto 4.6, no qual foi delineado um possível cenário para a exploração do empreendimento, com o objetivo de auxiliar a ATDEFN na definição da melhor alternativa para a gestão da rampa náutica com retroárea de apoio proposta para a localidade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Tribunal de Contas da União (TCU). (Plenário). Acórdão 2622/2013. [...] adoção de valores referenciais de taxas de benefício e despesas indiretas – BDI para diferentes tipos de obras e serviços de engenharia e para itens específicos para a aquisição de produtos. Revisão dos parâmetros que vêm sendo utilizados pelo Tribunal de Contas da União por meio dos acórdãos ns. 325/2007 e 2.369/2011, ambos do plenário [...]. Relator Marcos Bemquerer Costa, 25 de setembro de 2013. **Pesquisa Integrada do TCU**, [Brasília, DF], 25 set. 2013. Disponível em: <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/redireciona/acordao-completo/%22ACORDAO-COMPLETO-1286063%22>. Acesso em: 12 set. 2023.

(CAIXA). **SINAPI: Metodologias e Conceitos: Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil / Caixa Econômica Federal**. 9. ed. Brasília, DF: CAIXA, 2023. 155 p. *E-book*. Disponível em: https://www.caixa.gov.br/Downloads/sinapi-manual-de-metodologias-e-conceitos/Livro1_SINAPI_Metodologias_e_Conceitos_9_Edicao.pdf. Acesso em: 18 set. 2023.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL (CAIXA). SINAPI. Insumos e Composições.

Documentação técnica. Brasília, DF, [202-]. Disponível em:

<https://www.caixa.gov.br/poder-publico/modernizacao-gestao/sinapi/Paginas/default.aspx>. Acesso em: 12 set. 2023.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT).

Relatório de Consolidação dos Custos de Mão de Obra: Tabela 1 - Consolidação dos custos de mão de obra - Tabela de Preços de Consultoria - mês de referência: abril de 2023a. [Brasília, DF]: DNIT, jul. 2023a. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/custos-e-pagamentos/custos-e-pagamentos-dnit/engenharia-consultiva/tabela-de-precos-de-consultoria-resolucao-no-11-2020/tabela-de-consultoria/2023/abril/abril-2023>. Acesso em: 12 set. 2023.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT).

Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO). Nordeste. Pernambuco.

Abril/2023. [Brasília, DF], 2023b. Disponível em: https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/custos-e-pagamentos/custos-e-pagamentos-dnit/sistemas-de-custos/sicro_antiga/nordeste/pernambuco/2023/abril/abril-2023. Acesso em: 13 set. 2023.

SERGIPE. Orçamento de Obras de Sergipe (ORSE). **Página inicial**. [Aracaju], 2023.

Disponível em: <http://orse.cehop.se.gov.br/>. Acesso em: 12 set. 2023.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Fluxograma do desenvolvimento do EAP.....	10
Figura 2 – Rampa náutica com retroárea de apoio	12
Figura 3 – <i>Layout</i> preliminar de rampa náutica com retroárea de apoio em Fernando de Noronha	13
Figura 4 – <i>Layout</i> da rampa náutica com retroárea de apoio em Fernando de Noronha	14

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Características da estrutura náutica na etapa de projeto conceitual (<i>layout</i> preliminar)	13
Quadro 2 – Características da estrutura náutica na etapa de anteprojeto	14
Quadro 3 – Características das estruturas de apoio náutico na etapa de projeto conceitual (<i>layout</i> preliminar)	16
Quadro 4 – Características da estrutura de apoio náutico na etapa de anteprojeto....	17
Quadro 5 – Descrição dos itens cotados para o anteprojeto de rampa náutica com retroárea de apoio em Fernando de Noronha	18

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Planilha orçamentária resumida para execução do empreendimento	19
Tabela 2 – Planilha orçamentária sintética para a elaboração dos projetos básico, executivo e <i>as built</i>	20

LISTA DE SIGLAS

ANA	Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico
Anpesca	Associação de Pescadores de Fernando de Noronha
ATDEFN	Autarquia Territorial Distrito Estadual de Fernando de Noronha
ART	Anotação de Responsabilidade Técnica
BDI	Benefícios e Despesas Indiretas
CAPEX	<i>Capital Expenditure</i>
CPRH	Agência Estadual de Meio Ambiente
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EAP	Estudo Ambiental Prévio
ICMBio	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
Iphan	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
MB-PE	Marinha do Brasil em Pernambuco
MTur	Ministério do Turismo
OPEX	<i>Operational Expenditure</i>
ORSE	Sistema de Orçamento de Obras de Sergipe
RRT	Registro de Responsabilidade Técnica
SICRO	Sistema de Custos Referenciais de Obras
SINAPI	Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil
SWOT	<i>Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats</i>
TCU	Tribunal de Contas da União
TED	Termo de Execução Descentralizada
TR	Termo de Referência
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina



LabTrans®



UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA

MINISTÉRIO DO
TURISMO

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO