

PARECER 013/2018 - CEIV

**PARECER 013/2018 - CEIV**  
**COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA**  
**(CEIV)**

( ) Primeira Análise – Parecer nº 008/2017-CEIV – 28/09/2017  
(X) Segunda Análise – Parecer nº 013/2018-CEIV – 05/04/2018

**Processo Administrativo nº:** Despacho EIV nº002/SPU-DETA/2017

**Projeto:** Yachthouse by Pininfarina

**Área do lote:** 7.536,00 m<sup>2</sup>

**Área a ser construída:** 138.139,04 m<sup>2</sup>

**Número de Pavimentos:** 81

**Número Unidades Habitacionais:** 264 em 2 Torres - Estimativa de 871 residentes

**Número salas comerciais:** 06 - população estimada de 46 pessoas

**Projeção de atração do empreendimento:** 917 pessoas

**Vagas de Garagem:** 1.116

**Endereço:** Avenida Normando Tedesco s/n, Centro

**Uso:** Misto – Residencial Multifamiliar e Comercial

**Zona:** ZEE-II - Zona de Ocupação Vocacionada de Restrita e de Baixa Densidade

**Dic:** 37530

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 8.845, de 14 de fevereiro de 2018, que dispõe sobre a reformulação da Comissão Especial que analisa os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV),

CONSIDERANDO o Despacho EIV nº 002/SPU-DETA/2017, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso misto – residencial multifamiliar e comercial, denominado Yachthouse by Pininfarina, de propriedade de Yachthouse Incorporadora Ltda, inscrita sob o CNPJ 17.550.776/0001-88, situado na Avenida Normando Tedesco, (DIC 37530), no Bairro Centro, enquadrado no Art. 53 inciso II da Lei nº 2794/2008.

CONSIDERANDO o projeto arquitetônico que está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária) sob o protocolo 156/05.

Após análise do Estudo de Impacto de Vizinhança apresentado em resposta ao Parecer nº 008/2017-CEIV considera que algumas informações apresentadas não elucidaram os questionamentos efetuados, neste sentido solicitamos complementações dos seguintes itens:

PARECER 013/2018 - CEIV

4) Não citou a legislação federal nº 12651/12 quanto a APP de 100 metros do Rio Camboriú. Esclarecer a ocupação desta área. Informar a situação de TAC junto ao MPE, MPF e/ou IMA.

17) Não apresentou as escolas públicas.

26) O memorial descritivo do projeto elétrico apresentado estipula uma "Demanda Calculada Real" de 2.170,31 kVA, enquanto que a documentação da CELESC informou que "há viabilidade técnica" para atendimento de "demanda total provável de 851,13kVA. Essa demanda quase três vezes maior deverá ser corrigida com a CELESC.

27) Falta detalhe da calçada do empreendimento bem como a "comunicação" entre o projeto arquitetônico apresentado pela LDD e o Estudo de Impacto de Trânsito apresentado. O EIT possui paraciclos e faixas de aceleração/desaceleração que não estão representados também no projeto arquitetônico. Atualmente, na fachada do empreendimento existe uma extensa faixa de estacionamento público ao lado da calçada. Como será a relação do empreendimento com estas vagas? Serão suprimidas em benefício apenas do empreendimento? Deverá ser prevista mitigação para esta situação.

Além disso, a faixa de aceleração/desaceleração não atende a todos os acessos do empreendimento. Sugere-se verificar a possibilidade de estender esta faixa à todos os acessos ou apresentar outra alternativa, não alterando as condições do passeio público.

43) Quanto a possível colisão de aves na fachada da edificação, a CEIV compreende que a fachada de vidros intercalados deve reduzir a possibilidade de ocorrências, sendo assim, se for detectado pelos estudos a possibilidade de ocorrência de colisão, deverá ser acatado as medidas mitigadoras sugeridas pelo profissional contratado para o estudo, sendo necessária a apresentação do Estudo no processo de EIV.

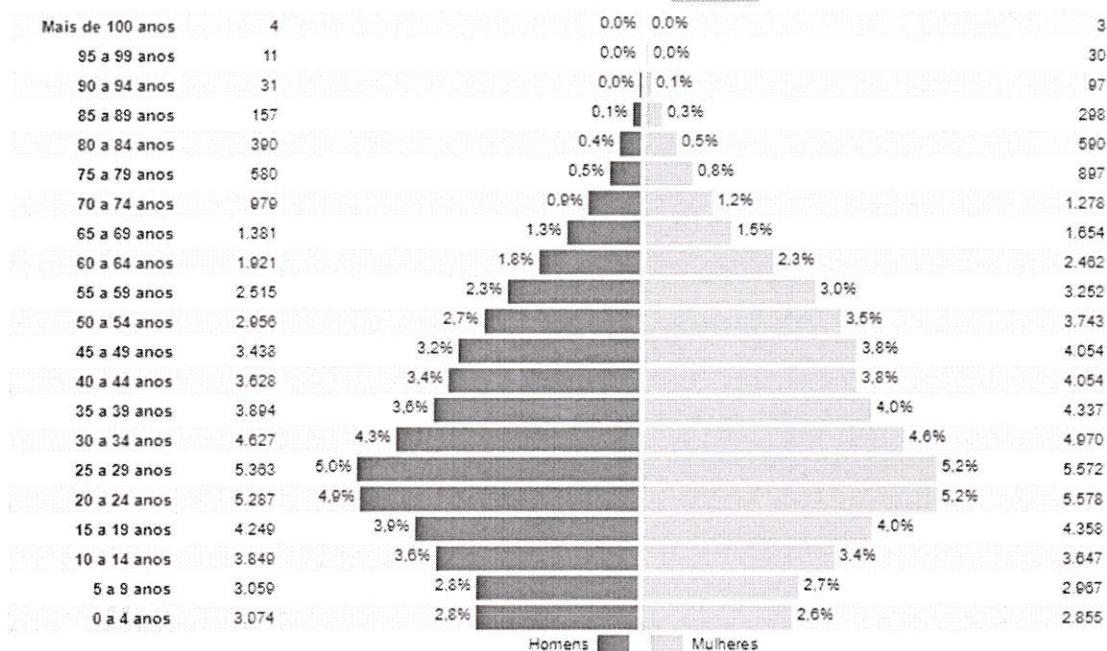
Ainda, O estudo dos ventos cita o empreendimento "Serendipity" na página 29.

45) A CEIV reconsidera as informações apresentadas por considerar que neste caso não afetará o resultado da análise. No entanto, para os próximos Estudos sugere-se que os dados utilizados sejam os de fontes oficiais (IBGE) divididos por faixa etária. Conforme figura abaixo:



PARECER 013/2018 - CEIV

**Distribuição da população por sexo, segundo os grupos de idade**  
**Balneário Camboriú (SC) - 2010 ▼**



53) A CEIV aceita o argumento de ícone na paisagem urbana.

Sugere adotar usos e atrações para potencializar este impacto positivo.

54) Na matriz, na fase de operação, de que maneira o empreendimento está mitigando 50% do impacto na "Pressão no sistema de circulação e transporte" e "Pressão no sistema viário"?

Na matriz, na fase de operação, o empreendimento demonstra que no item de "Aumento na demanda por transportes públicos" a valoração é "0" (zero). Considerando que táxis, Bondindinho, Expressul, Uber e outros são alternativas de transportes públicos, como pode a valoração para este item ser nula?

Na Matriz, na fase de implantação, no item Adensamento populacional, aumento da circulação de pessoas, foi considerada a mitigação do impacto através da contratação de mão-de-obra local, deverá especificar de que forma ocorrerá tendo em vista o perfil da população do entorno.

Na Matriz, na fase de implantação, no item Geração de Tráfego e Transporte Público, Pressão no sistema viário, foi considerada a mitigação do impacto através do incentivo ao uso de outros modais/ uso de bicicletas compartilhadas. Deverá especificar de que forma ocorrerá.

Ainda, considerando as informações apresentadas, a CEIV solicita alguns esclarecimentos:



PARECER 013/2018 - CEIV

- a) Na planilha de "Gestão", na fase de operação, sobre o "Aumento na demanda por transportes públicos" o empreendimento cita que "não cabe mitigação". Considerando que o estudo cita como população residente do empreendimento (num cenário máximo) de 871 moradores e que estes certamente usufruirão do serviço de transportes públicos tais como táxis, Ubers, bondindinhos e outros, como será a interação da necessidade destas quase 1000 pessoas com o entorno local? Poderia o empreendimento elaborar uma área de embarque e desembarque desse estabelecimento?
- b) Na planilha de "Gestão", na fase de operação, sobre a "Pressão no sistema de circulação e transporte", não foi inserida a instalação do bicicletário proposto no EIT. Deverão ser vinculadas as informações dos estudos paralelos no EIV.
- c) Considerando os recentes casos de acidentes da obra que ganharam repercussão na mídia local e nacional (falha na sustentação das formas de pilares que ocorreu a queda de concreto de altura superior à 150 metros e falha no escoramento de laje que resultou na queda da mesma, ambas durante a etapa de concretagem). Quais foram as medidas de segurança executadas pela empresa com a intenção de corrigir vícios executivos que forneçam mais segurança para os funcionários e colaboradores da obra e para os residentes próximos, comerciantes, ciclistas, pedestres, banhistas e motoristas?
- d) Pg 77 - Na ERAB são 4 bombas de 250CV (mais duas reservas). Poderia citar o Rio das Ostras, que abrange aproximadamente 5Km<sup>2</sup>
- e) Pg 78 - ETA: é composta atualmente por 5 fluculadores, 5 decantadores e 10 filtros.
- f) ETE: é composta por Sistema Preliminar e Primário (gradeamento, desarenador, caixa de gordura), Sistema Secundário (lagoa de aeração e decantadores). Os resíduos líquidos são tratados com cloro e lançados ao Rio Camboriú, os sólidos são desidratados e dispostos em aterros sanitários.
- g) Pg 120 - Reservação: R1 ok, R2 6,5mil m<sup>3</sup>, R3 (Bairro das Nações) 2,5 mil m<sup>3</sup>.
- h) Detalhar a caixa de retardo e sua metodologia de cálculo. Ela serve como mitigação do impacto negativo que de impermeabilização do solo, não citado na matriz de impacto.
- i) Incluir impactos negativos ou indicar o porquê de não listar os mesmos na matriz com as devidas mitigações: Impermeabilização do solo, sobrecarga do Sistema de Abastecimento de Água e Sistema de Esgotamento Sanitário. Como mitigação a execução da elevatória de esgoto da Barra Sul (completa ou parcial), reforço de rede de água, Rede de Coleta de Esgoto no entorno (Av. Normando Tedesco), etc.

Tendo em vista os diversos questionamentos referente ao Estudo e com o objetivo de facilitar o entendimento do consultor às informações que devem ser prestadas, a CEIV se coloca à disposição para um encontro presencial com os consultores podendo este ser agendado através de contato telefônico com a Secretária da comissão na Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária.

O Estudo com as correções acima devem ser apresentados em uma via impressa e uma

PARECER 013/2018 - CEIV

digital acompanhado dos projetos arquitetônicos e complementares ao EIV, nestes deve-se incluir: a(s) forma(s) de acesso de veículos e pedestres, faixa de aceleração/desaceleração, estacionamento para carros, motos, bicicletas, caminhões, acessibilidade no passeio e empreendimento.

A análise do Estudo de Impacto de Vizinhança não dispensa as demais licenças e autorizações cabíveis.

Balneário Camboriú, 05 de abril de 2018.

  
Suellen Cristina Fávaro  
Secretária

  
FÁBIO MIRANDA BECKER (Presidente)

  
GIOVANNI PASQUALE BENINCA (membro)

  
MARIA HELOÍSA LENZI (Vice-presidente)

  
CLELIA WITT SALDANHA (membro)

  
VINÍCIUS DE CASTRO OLIVEIRA (membro)