

PARECER 042/2018 - CEIV

PARECER 042/2018 - CEIV
COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (CEIV)

- () Primeira Análise – Parecer nº 025/2018-CEIV – 12/06/2018
(X) Segunda Análise – Parecer nº 042/2018-CEIV – 13/09/2018

Processo Administrativo nº: 2018020376

Encaminhamento: Despacho EIV nº 014/SPU-DETA/2018

Projeto: Balneário Shopping - Ampliação

Área do lote: 58.139,84 m²

Área a ser construída: Acréscimo 60.762,95 m²

Área total: 189.192,30 m²

Número de Pavimentos: 04 pavimentos + subsolo

Projeção de atração do empreendimento: Shopping: 185 (atual) + 40 (acréscimo) no horário de pico + Hotel: 72 viagens/hora – pico + Torre empresarial: 108 viagens/hora – pico

Vagas de Garagem: 2.577 vagas

Endereço: Avenida Santa Catarina, nº 01, Bairro dos Estados

Uso: Comercial e serviços

Zona: ZACC II A – Zona de Ambiente Construído Consolidado de Média Densidade e ZACC II B – Zona de Ambiente Construído Consolidado de Alta Densidade para Fins de Serviço e Comércio Especializado (Av. Das Flores)

Dic: 26777

Valor do investimento: R\$107.161.264,44

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 9.055, de 20 de agosto de 2018, que dispõe sobre a reformulação da Comissão Especial que analisa os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV),

CONSIDERANDO o Despacho EIV nº 014/SPU-DETA/2018, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso comercial e de serviços, denominado Balneário Shopping, de propriedade de Balneário Camboriú Shopping Participações Ltda, inscrita sob o CNPJ 08.149.691/0002-82, situado na Avenida Santa Catarina, nº 1, (DIC 26794), no Bairro dos Estados, enquadrado no Art. 53, inciso I e Art. 54, inciso I, da Lei Municipal nº 2794/2008,

CONSIDERANDO o projeto arquitetônico de expansão do empreendimento que está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária) sob o protocolo 2017034390, e

CONSIDERANDO o Ofício nº 086/SPU-DETA/2018, emitido em 24 de julho de 2018, do Departamento de Análise de Projetos, que não considera a ampliação do empreendimento como Projeto Especial.

Após análise do Estudo de Impacto de Vizinhança apresentado a CEIV faz as seguintes considerações:

PARECER 042/2018 - CEIV

1. Algumas correções pontuais devem ser feitas no EIV:
 - 1.1. Página 44 - "lazer" no lugar de "lzer";
 - 1.2. Página 47 - "ininterruptamente" no lugar de "interruptamente";
 - 1.3. Página 65 - Rever formatação, erro de referência cruzada;
 - 1.4. Os Itens 3.14.3 e 3.14.4 são idênticos, rever;
 - 1.5. Página 105 - Última frase do primeiro parágrafo está incoerente, rever;
 - 1.6. Página 110 - "Mão do Trabalhador que Sustenta o Mundo" no lugar de "Mão do Trabalhador de Sustenta o Mundo";
 - 1.7. Página 134 - O Ponto 01 (PC1) é o quarto com maior volume e não o terceiro;
 - 1.8. Página 136 - Mapa de volume de tráfego ilegível;
 - 1.9. Páginas 153 e 154 - Não foi localizado o Anexo VII;
 - 1.10. Página 155 - o EIV cita documento oficial do Município de Balneário Camboriú, porém não menciona que documento é este, nem apresenta como anexo;
 - 1.11. Item 3.17 - "realização" no lugar de "realiz~ao" e "faz-se" no lugar de "faz-s";
 - 1.12. Item 4.2.1 - "ao longo da fase" no lugar de "na longo da fase";
 - 1.13. Item 4.2.8 - Quarto parágrafo - há uma repetição da palavra "que";
 - 1.14. Item 4.2.8 - Medidas Mitigadoras - "Shopping" no lugar de "Shooping";
 - 1.15. Item 4.2.18 - Balneário Shopping" no lugar de "Balneário Camboriú Shopping" e "Avenida Santa Catarina" no lugar de "Avenida Catarina";
 - 1.16. Item 4.5 - "possuindo" no lugar de "possuiindo";
 - 1.17. A partir da página 173 o documento ficou sem numeração de páginas, rever;
2. Conforme Anexo I a licença ambiental de instalação nº 446/2013 emitida pelo IMA (antiga FATMA) está desatualizada. Caso o processo de licenciamento ambiental já estiver finalizado, apresentar a Licença atualizada contemplando a área total do empreendimento em análise;
3. Apresentar o EIV aprovado anteriormente, contemplando a parte da ampliação proposta a época.
4. O EIV indica que haverá uma "contribuição positiva sobre a qualidade do efluente pluvial, devido a substituição do estacionamento com pavimento asfáltico pelas áreas de comércio e lazer da ampliação do shopping" - página 44. Porém não leva em consideração que haverá estacionamento descoberto na cobertura. Esclarecer qual tipo de pavimento e sistema de coleta dos efluentes que possam estar contaminados. Poderão ser adotados telhados verdes onde não há estacionamento descoberto (restante do Shopping)?
5. Conforme página 28 do EIV está previsto a ampliação de 14.386,20m² da área do subsolo, o que acarretará em movimentação de terra. Desta forma, atender o item 2.8 (terraplanagem) do Termo de Referência da Lei Municipal nº 24/2018;
6. Rever tabela 1 da página 41. Deve-se considerar a nova redação dada pela Resolução CONAMA 431/2011 na qual o resíduo gesso passa a ser considerado Classe B;
7. O EIV cita que deverão ser instalados isolantes acústicos no local onde o maquinário deverá ser instalado. Detalhar a solução de isolamento acústico e apresentar medições a noite considerando o maquinário existente no shopping.
8. O estudo ressalta a importância da vitalidade do espaço público (passeios) em relação a fachada das edificações, citando como bom exemplo a cidade de Barcelona - Figura 56. Contudo não estabelece tal afirmativa nas demais fachadas do empreendimento, especialmente a Av. das Flores e Rua Acre. Adicionalmente, fica evidenciado que haverá apenas um acesso de pedestres ao shopping, pela Av. Santa Catarina, ficando as demais vias depreciadas de interatividade,

PARECER 042/2018 - CEIV

eloquentemente defendidas no EIV. Desta forma, deverá contemplar a adequação urbanística proposta como mitigação para todos os passeios do shopping, contemplando mobiliário urbano, iluminação e paisagismo, devendo apresentar o projeto para apreciação da CEIV. Ainda, não ficou claro se haverá acesso ao Shopping pelo Hotel e pela Torre Empresarial.

9. O estudo indica que o shopping não atende toda a legislação urbanística, páginas 93 e 94. Deverá esclarecer esta situação.
10. A classificação das vias descritas no EIV não são as mesmas da Lei Municipal nº 2794/2008 - Página 117;
11. Na página 106, item 3.4.3 é informado que o sistema de macro e microdrenagem será detalhado no item 3.4. Rever numeração pois o item 3.4 não está relacionado com o assunto de drenagem;
12. Conforme página 192 foi adotado Intensidade máxima de precipitação (I) de 97,4 mm/h. Justificar ou apresentar qual metodologia foi adotada para utilizar esse valor;
13. Conforme página 194, o EIV relata que foi contratado um estudo de drenagem da microbacia e um projeto executivo com o intuito de amenizar o problema de alagamentos na região. Deve-se apresentar esses documentos para análise;
14. Considerando a magnitude do empreendimento em tela, que sua implantação se deu em área onde havia curso d'água natural, e que o empreendimento é expressivo contribuinte de descarga de águas pluviais no sistema público, a CEIV entende que o empreendimento, além de apresentar o estudo e projeto executivo de drenagem, deverá contemplar a execução da solução proposta.
15. O estudo salienta que o serviço de carga e descarga ocorre no período das 23h às 11h, página 131. Esta situação não está correlacionada aos impactos de ruído do empreendimento. Apresentar medições de pressão sonora noturnas com e sem a atividade de carga e descarga.
16. Dados desatualizados do DATASUS e dos aspectos econômicos;
17. Conforme página 194, foi proposto sistema de reuso da água da chuva. Apresentar projetos e ART;
18. Sistema viário:
 - 18.1. A CEIV entende que o Balneário Shopping se enquadra como um relevante Polo Gerador de Viagens (PGV) dentro do Município de Balneário Camboriú, caracterizando-se como um equipamento potencial gerador de impactos no sistema viário e de transportes (congestionamentos, acidentes e naturais repercussões no ambiente) como também no desenvolvimento socioeconômico e na qualidade de vida da população.

Seu local e instalações irão promover o desenvolvimento de atividades em um porte e escala capazes de exercer grande atratividade sobre a população, produzir um contingente significativo de viagens, necessitar de grandes espaços para estacionamento, carga e descarga, embarque e desembarque, promovendo, conseqüentemente, potenciais impactos.

Diante do exposto, a CEIV sugere a utilização da simulação microscópica para a análise dos impactos no tráfego com o objetivo de avaliar as condições da rede viária atual absorver a demanda adicional de viagens que será gerada pelo empreendimento, minimizando, assim, a perturbação à fluidez do tráfego e garantindo segurança aos veículos e pedestres. Tal técnica também é útil para avaliar a viabilidade da implantação do PGV, contribuindo para a melhor inserção e integração do empreendimento proposto na malha viária.

PARECER 042/2018 - CEIV

Segundo Poyares, 2000 e Sousa, 2003, a simulação microscópica é recomendada por representar aspectos do sistema viário com maior detalhamento e estimar o comportamento provável do tráfego devido a alterações na rede viária ou na demanda, e o estudo de impactos de PGV normalmente requer um nível de detalhe compatível com o microscópico.

- 18.2. Na página 117, no item 3.8.1, o estudo afirma que o sistema viário básico no entorno do empreendimento possui vias com gabaritos que variam de 10,00 a 20,00 metros e que os passeios apresentam boas condições de caminhabilidade. Considerando que muitos frequentadores da atual estrutura do empreendimento estacionam nas vias públicas localizadas no bairro dos Estados, as quais possuem gabaritos expressivamente menores do que os citados, sendo que os pedestres inevitavelmente caminham até o acesso ao empreendimento, a CEIV entende que o estudo deve contemplar um raio de diagnóstico maior, condizente com a realidade praticada.
- 18.3. Na página 124, item 3.8.2, bem como em outros trechos do estudo, foi mencionada uma estimativa de 15% do volume de viagens geradas diárias para a hora pico. Referenciar metodologia.
- 18.4. Na página 124, item 3.8.2, bem como em outros trechos do estudo, no cálculo da divisão modal, o estudo utiliza referências de Blumenau. A CEIV entende que este cálculo deve ser atualizado, uma vez que neste ano foi elaborado e finalizado o Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú, o qual contempla pesquisas origem x destino que resultam na divisão modal atualizada da cidade.
- 18.5. Na página 125, item 3.8.2, o estudo cita a "inexistência de modelo matemático para atração de viagens em Hotel", o que não é verdade, visto a existência de metodologia para o cálculo de geração de viagens para hotéis, que pode ser encontrada na seguinte referência: *Goldner, L. G; e P. Inocêncio (2007) Elaboração de modelos de geração de viagens terrestres para hotéis. Anais do XXI Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, ANPET, Rio de Janeiro, RJ.* Portanto, a CEIV entende ser mais realista a utilização da metodologia existente para o tipo de empreendimento em questão do que a aproximação com outro modelo.
- 18.6. Na página 126, item 3.8.2, mais especificamente no quantitativo das gerações de viagens do Balneário Shopping, no estudo chegou-se à conclusão que a área total comercial do shopping (50.689,29m²) irá atrair 225 veículos na hora pico. A CEIV vem questionar esse fundamental dado nos seguintes aspectos:
- 18.6.1. O estudo, na página 138, informa que considerou a atração de viagens da loja Havan. A área da loja é de aproximadamente 15.000m² e a atração de viagens considerada foi de 288 veículos na hora pico, sendo maior que a do próprio shopping;
- 18.6.2. Se utilizar a metodologia do Boletim técnico nº32 da CET (1989) ou do Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego (DENATRAN, 2001), a atração de viagem do shopping ultrapassaria 1.900 viagens na hora pico;
- 18.6.3. O método utilizado só considera a atração das viagens das pessoas que efetivamente estacionam dentro do Shopping. Não foi considerado, por exemplo, a atratividade de quem estaciona em outros locais na região;
- 18.6.4. O método utilizado para a estimar a geração de viagens não abordou a sazonalidade da temporada de verão, tendo em vista que neste período o município de Balneário Camboriú apresenta um aumento significativo de carregamento no sistema viário, sobretudo no entorno do shopping. Portanto, recomenda-se a inserção deste fator nos

PARECER 042/2018 - CEIV

cálculos e modelagens;

- 18.6.5. O método conhecido como “regra de três” para o cálculo de geração de viagens da área a ser construída certamente não é o mais adequado, pelo fato de o crescimento das viagens atraídas após a ampliação do empreendimento não ocorrer, necessariamente, de maneira linear;
- 18.6.6. A CEIV recomenda rever a metodologia adotada, uma vez que esse dado é essencial e impacta diretamente nos resultados das simulações de tráfego.
- 18.6.7. Apresentar os dados primários de entradas e saídas do estacionamento do shopping considerando uma semana completa nos períodos de baixa, média e alta temporada.
- 18.7. Na página 130, a área de acumulação proposta fica abaixo do recomendado pela teoria. Rever.
- 18.8. Na página 131 o estudo informa que no projeto atual (com ampliação) as vagas para motocicletas serão reduzidas de 176 para 173 unidades. Justificar.
- 18.9. Considerando que o estudo dá maior ênfase na atração de viagens, não seria relevante a realização de contagens de tráfego, bem como cálculos e análises de nível de serviço, em pontos alocados em outras rotas de atração? Exemplos de rotas que atraem viagens e não foram contempladas: Avenida das Flores (sentido Nordeste) >>> Rua Acre >>> Avenida Santa Catarina; Avenida do Estado/Avenida Alvin Bauer >>> Rua São Paulo >>> Avenida Santa Catarina.
- 18.10. Na página 137, item 3.8.9.2, o estudo utiliza a taxa de crescimento da frota de veículos de 3% (cálculo baseado na relação direta entre o ano de 2016 e 2017). A CEIV entende que se deve usar um método estatístico que utilize um espaço amostral maior, uma vez que existem dados de frota desde 2002.
- 18.11. Na página 138, item 3.8.9.2, o estudo cita primeiramente que serão simulados os cenários dos anos 2017, 2019, 2024 e 2029. Posteriormente, cita os anos 2018, 2023 e 2028. Rever.
- 18.12. Na página 139 o estudo informa que considerou um fluxo com velocidade média de 50km/h para os cálculos de nível de serviço. A CEIV entende que esta velocidade, além de ser possível de ser medida no local, pode estar superestimada. No horário de pico é comum o trânsito se intensificar na região, impossibilitando que os veículos circulem com a velocidade máxima permitida de 50km/h. Rever.
- 18.13. Na página 140, o estudo introduz que o método a ser utilizado possui como variável a “capacidade por segmento”. Na página posterior, no quadro 3, está subentendido que a capacidade calculada é dos cruzamentos, havendo assim, portanto, uma divergência no método utilizado. Sendo assim, solicitamos esclarecimentos sobre qual seria o método empregado, bem como seu memorial de cálculo para obtenção dos valores de capacidade e nível de serviço.
- 18.14. Na página 142 o estudo informa que a passagem em desnível a ser implementada na Avenida do Estado deve alterar todo o panorama do tráfego da região. A CEIV entende ser possível mensurar o impacto desta obra por meio da simulação microscópica do tráfego.
- 18.15. Deverá ser apresentado cálculo de tempo de atendimento e de tamanho de fila nas áreas de acumulação dos acessos nas cancelas, a fim de comprovar que com a ampliação não será necessário o remanejamento das mesmas.

PARECER 042/2018 - CEIV

18.16. Como complementação às medidas mitigadoras propostas, a CEIV propõe:

- 18.16.1. Elaboração de plano de circulação viária para o bairro dos Estados, pelo fato de que o mesmo atualmente já se encontra com seu sistema viário comprometido e diretamente afetado pelo empreendimento, o que tende a piorar após sua ampliação. O estudo deve possuir enfoque nos sentidos das vias e áreas de estacionamentos;
- 18.16.2. Proposta de planos semaforicos para os horários de pico do empreendimento, no cruzamento semaforizado da Avenida Santa Catarina com a Avenida das Flores, tendo em vista que a situação atual (sem ampliação) já acarreta excesso de filas na saída do empreendimento, o que causa transtornos e conflitos na via;
- 18.16.3. Recuar a saída do empreendimento pela Avenida Santa Catarina, tendo em vista sua proximidade com o cruzamento semaforizado, acarretando em uma caixa de acumulação subdimensionada para horários de maiores carregamentos;
- 18.16.4. Considerar ciclovia/ciclofaixa compartilhada no passeio imediato do entorno do shopping. Prever a ligação da ciclofaixa existente na Av. das Flores com o acesso de bicicletas ao shopping, preferencialmente na travessia da Rua Aqueduto.
- 18.16.5. O Bicletário em atividade deverá manter-se gratuito, com a intenção de incentivar os modais não motorizados. Adicionalmente, deverão ser instalados outros paraciclos no entorno do shopping, especialmente nos acessos de pedestre;
- 18.16.6. Prever áreas de acumulação de pedestres nas travessias semaforizadas, especialmente da Rua Aqueduto e Av. Santa Catarina;
- 18.16.7. Considerando o protocolo de análise de Estudo de Impacto de Vizinhança da Loja Havan, e considerando a intenção por parte da municipalidade da implantação do sistema viário da Avenida Panorâmica de ligação da Avenida Martin Luther com a Avenida das Flores, bem como a travessia em nível da Martin Luther com a Avenida do Estado, as ações mitigadoras apresentadas para este estudo, em especial às referentes à mobilidade urbana, poderão sofrer alterações no decorrer da implantação do empreendimento proposto. As medidas alternativas devem ser aprovadas junto ao executivo municipal com anuência da CEIV e possuir mesma ordem de grandeza das medidas mitigadoras propostas.

19. Na avaliação do impacto de Poluição Sonora - item 4.2.1, o EIV aponta como sendo cíclico durante a fase de operação, porém a CEIV entende que é permanente, uma vez que se dará sempre durante a operação do empreendimento. Adicionalmente, os atributos do impacto não condizem com a descrição do mesmo, devendo ser corrigido.

20. Item 4.2.2 - Poluição Atmosférica. Apesar de constar nas medidas mitigadoras, a avaliação de impacto não levou em consideração a exposição do solo durante a escavação do subsolo, rever.

21. O item 4.2.7 - Alteração do Padrão de Insolação e Sombreamento do Entorno foi classificado como sendo um impacto positivo, conforme o EIV, em "decorrência de um projeto arquitetônico que oferece soluções de proteção térmica e redução de absorção de calor pelas fachadas e pela inserção do empreendimento em um cenário urbano sem arborização". A CEIV entende que utilização de soluções térmicas e de redução de absorção de calor são medidas mitigadoras ao efeito de ilha de calor. De maneira equivalente, o impacto do sombreamento não pode ser considerado positivo, tendo em vista que o sombreamento de maior relevância se dá justamente no período de solstício de inverno, quando a insolação é desejável. Em contraposição, a insolação durante o solstício de verão, em especial nos horários próximos às 12h, não haverá

PARECER 042/2018 - CEIV

sombreamento que justifique a caracterização do impacto como sendo positivo. Tal medida pode ser alcançada com a utilização de arborização urbana, conforme indicado no estudo, de preferência com vegetação com folhagem caduca.

22. Esclarecer como a Alteração do Padrão de Ventilação do Entorno pode ser considerado parcialmente reversível.
23. O item 4.2.9 - Adensamento Populacional foi caracterizado como um impacto positivo, porém, considerando as informações apresentadas no presente estudo, a população do bairro dos Estados apresenta uma taxa de crescimento de 5.15% aa, muito devido à instalação do empreendimento em tela, tal impacto tem desdobramentos indiretos que acarretam em pressão aos equipamentos urbanos e comunitários do bairro.
24. O EIV apresenta os impactos de Valorização Imobiliária e Alteração de Costumes e Estratificação Social como impactos positivos, porém não considerou o efeito de "gentrificação" que possa ocorrer no bairro, especialmente se considerarmos as origens populares do bairro.
25. No Item 4.2.12 - Alteração de Costumes e Estratificação Social foi classificado como positivo, mas apresentou medidas mitigadoras, rever. Além, as medidas propostas não tem relação com o tema.
26. O EIV indica nas medidas mitigadoras do item 4.2.14 - Distúrbios à Fauna Terrestre que as "medidas que evitem os choques de pássaros nos vidros deverão estar embasadas em estudos que identifiquem que o empreendimento localiza-se em rota de avifauna." O EIV irá apresentar tal estudo? As demais medidas serão implantadas? Esclarecer.
27. O item 4.2.16 - Escoamento Superficial e Alagamentos descreve em suas medidas mitigadoras a retenção dos efluentes pluviais em forma de lâmina de água nos pátios descobertos. Detalhar.
28. Item 4.2.18 - Demanda sobre o Sistema Viário e de Transporte foi considerado apenas na operação, porém haverá impacto durante a fase de obras, com o aumento do fluxo de veículos pesados nas vias do entorno. Igualmente, foi indicado que o impacto é parcialmente reversível, porém não há justificativa para isto.
29. Ainda no item 4.2.18 - Demanda sobre o Sistema Viário e de Transporte a empresa cita a implantação de Zona Azul na área de Vizinhança Direta do Empreendimento como mitigação. A comissão entende que a implantação da Zona Azul por parte do poder executivo, por depender de autorização legal, e o empreendedor, por ser um espaço público, não podem garantir que a mitigação possa ser efetivamente executada, portanto, não pode ser considerada como uma mitigação e sim uma sugestão;
30. Deverá converter o Valor de Investimento em CUB-SC.
31. A CEIV entende que alguns valores para cálculo da contrapartida estão subdimensionados, conforme abaixo:
 - 31.1. No item do Índice sobre Recursos Naturais (ISRN), o estudo apresentou a valoração "0 - Causa pequeno impacto nos recursos naturais", entretanto esta comissão entende que para este cenário e para o porte do empreendimento haverá impacto nos recursos naturais devido à grande movimentação de insumos, geração de resíduos, movimentações de cargas de veículos de todos estes insumos para o seu empreendimento, geração de resíduos particulados finos durante a execução, pressão no sistema viário e outros impactos. Dessa maneira, entendemos a valoração justa para este empreendimento ser "2 - Impacta os

PARECER 042/2018 - CEIV

recursos naturais e o empreendimento não é demanda reprimida no município". Rever.

- 31.2. No item do Índice do Comprometimento de infraestrutura da Vizinhança (ICIV), o estudo apresentou valoração "0 - Infraestrutura da vizinhança não está comprometida (energia elétrica, água, ETE, drenagem, resíduos sólidos e sistema viário) e empreendimento ou mitigações contribuem com melhoras nestes serviços", entretanto, o estudo não tem dados suficientes para corroborar a alegação de que a infraestrutura não está comprometida, especialmente ao se considerar o comprometimento da drenagem urbana citada no EIV e quanto ao sistema viário onde o estudo indica que está saturado durante a alta temporada. Considerando este cenário, acreditamos que a valoração do empreendimento deva ser de "2 - Infraestrutura da vizinhança está comprometida (energia elétrica, água, ETE, drenagem, resíduos sólidos e sistema viário), porém empreendimento e medidas mitigadoras podem melhorar", considerando como citado no EIV a adequação do sistema de drenagem pluvial.
32. Todos os projetos de qualificação dos passeios, mobiliários, abrigos de ponto de ônibus e equipamentos apresentados como medidas mitigadoras deverão ser apresentados à CEIV para apreciação.
33. Apresentar cronograma de implantação do empreendimento, conforme item 2.5 do Termo de Referência da Lei Municipal nº 24/2018.
34. Deverá apresentar estudo do canteiro de obras indicando onde serão realizadas as operações de carga e descarga, concretagem e estacionamento dos veículos e motos dos colaboradores na fase de obras, devendo estes impactar o mínimo possível o sistema viário, bem como o local dos banheiros móveis e, posteriormente, provisórios da implantação. A CEIV expõe que o projeto de canteiro de obras deverá contemplar área interna para as operações supracitadas de manobras de veículos e estacionamentos.
35. A conclusão do EIV não indica de forma clara a viabilidade do empreendimento, conforme exige o item 6 do Termo de Referência da Lei Complementar nº 24/2018 aqui transcrito: "O autor do EIV deverá apresentar conclusão indicando se o empreendimento analisado pelo estudo é viável de ser implantado na vizinhança e se as medidas apresentadas são passíveis de mitigar os impactos gerados pela implantação e operação do empreendimento."
36. Viabilidades estão desatualizadas. Atualizar.
37. Não foram localizadas na mídia digital as Anotações de Responsabilidade Técnica – ART's.
38. No item 2.3.1.1 Água, informa que o empreendimento faz uso de poço artesiano. A autorização para execução de obras ou serviços necessários à implantação de qualquer intervenção ou empreendimento, que demandem a utilização de recursos hídricos, ou que impliquem em alteração, mesmo que temporária, do regime, da quantidade ou da qualidade da água, superficial ou subterrânea, ou ainda, que modifiquem o leito e margens dos corpos de água deve ser realizada na Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável – SDS. Apresentar a outorga de direito de uso de recursos hídricos fornecida pela SDS e laudos de potabilidade bem como as informações de volumes utilizados.
39. Com relação à Matriz de Compensação:
- 39.1. No impacto: Dispersão de poluição sonora – Uso de maquinário e tráfego de veículos da construção civil, a CEIV entende que o percentual de mitigação é de 30%;
- 39.2. No impacto: Dispersão de poluição sonora – Tráfego de veículos usuários do Shopping, a CEIV entende que o percentual de mitigação é de 0;

PARECER 042/2018 - CEIV

- 39.3. No impacto: Dispersão de poluição atmosférica – Uso de maquinário e tráfego de veículos da construção civil, a CEIV entende que o percentual de mitigação é de 50%;
- 39.4. No impacto: Dispersão de poluição sonora – Tráfego de veículos, a CEIV entende que quanto ao prazo o impacto é permanente (5) e o percentual de mitigação é 0;
- 39.5. No impacto: Alteração no padrão de ventilação do entorno – Inserção do shopping na paisagem, a CEIV entende que quanto ao prazo o impacto é permanente (5);
- 39.6. No impacto: Compatibilidade do empreendimento com os equipamentos urbanos e comunitários – Sobrecarga no sistema de coleta e disposição final de resíduos da construção civil, a CEIV entende que o percentual de mitigação é de 50%;
- 39.7. No impacto: Demanda sobre o sistema viário e de transporte – expansão da estrutura do shopping, a CEIV entende que o impacto quanto à sua reversibilidade é irreversível (5), quanto ao prazo é permanente (5) e o percentual de mitigação é de 10%;
- 39.8. Na planilha de Ação Mitigadora / Potencializadora: Linha 03, não há impacto descrito, no entanto os valores estão relacionados, rever.

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

Balneário Camboriú, 13 de setembro de 2018.


Suellen Cristina Fávaro
Secretária

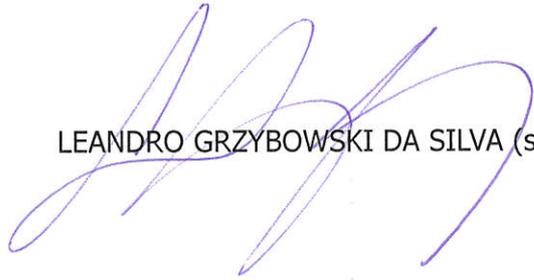

FÁBIO MIRANDA BECKER (Presidente)


GIOVANNI PASQUALE BENINCA (membro)


CLELIA WITT SALDANHA (membro)


EDUARDO LUÍS FESTA (membro)


THIAGO BECK BRONDANI (membro)


LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA (suplente)