

## Protocolo 17- 2.612/2021

---

**De:** Clelia S. - SPU - CEIV

**Para:** Representante: FG BRAZIL HOLDING LTDA - rafael.silva@fgempreendimentos.com.br

**Data:** 22/10/2021 às 12:44:41

**Setores envolvidos:**

SGA - DEPE, SFA - CPD, SPU - CEIV, SPU - DAP - ANL, SPU - DAP - ADM, SPU - CEIV - MEM

### Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)

---

Prezados,

segue parecer da 2ª análise do EIV do Ed. Imperium, para ciência e providências.

Atenciosamente,

—  
**Clelia Witt Saldanha**  
*Fiscal de Obras II - SPU*

*Matr 40.815/CREA 069078-6*

**Anexos:**

PARECER\_045\_2021\_Ed\_Imperium\_2\_analise\_Prot\_e\_2612\_2021.pdf

**PARECER 045/2021 – CEIV**  
**COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE**  
**VIZINHANÇA (CEIV)**

- ( ) Primeira Análise – Parecer nº 016/2021-CEIV – 05/04/2021  
( X ) Segunda Análise – Parecer nº 045/2021-CEIV – 20/10/2021

**Processo Administrativo nº:** 2612/2021 (1Doc)

**Projeto:** Imperium Tower

**Área do lote:** 1.829,035 m<sup>2</sup> (real)

**Área construída (projetada):** 28.008,73 m<sup>2</sup>

**Número de Pavimentos:**

**Número de Unidades Autônomas Comerciais:**

**Projeção de atração do empreendimento:**

**Vagas de Garagem:** 222 vagas para automóveis + 1 carga e descarga + 32 p/ EPP

**Endereço:** Av. Atlântica - Centro

**Uso:** multifamiliar e comercial

**Zona:** ZACC-I-A

**DIC:** 37013

**Investimento previsto:** 28.008,73 CUB's

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 9.779, de 11 de fevereiro de 2020, que "Dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente de Análise de EIV – CEIV, e dá outras providências";

CONSIDERANDO o Despacho EIV nº 09 – 1DOC\_2612/2021, em 04/02/2021, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso comercial, denominado Ed. Imperium Tower, requerido por Imperium Palace Empreendimentos SPE Ltda. (CNPJ nº 32.289.769/0001-68), situado à Avenida Atlântica, nº 270 (DIC 37013), no Centro, enquadrado no Art. 53, inciso II e III, da Lei Municipal nº 2.794/2008;

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

CONSIDERANDO que a Instrução Normativa 001/2019 – SPU orienta que a atuação da CEIV se restringe a mensuração dos impactos a serem gerados pelo empreendimento e suportados pela vizinhança de carácter meramente opinativo;

CONSIDERANDO que a Instrução Normativa 001/2019 – SPU orienta que anteriormente à distribuição do EIV para parecer da CEIV, o projeto deve ser analisado pela equipe técnica da Secretaria do Planejamento, devendo ser submetido à CEIV somente se estiver de acordo com a "legislação urbanística em geral";

**Após a 2ª análise do Estudo de Impacto de Vizinhança e sua complementação, apresentados, a CEIV faz as seguintes considerações:**

## 5.Com relação ao item 6.2 Descrição das Obras:

5.2. Apresentar o plano de demolição das edificações existentes, detalhando as técnicas e equipamentos a serem usados, bem como, o cronograma de demolição;

**R:** *Segue o Plano de Demolição (Anexo 20 deste ofício) previsto para as edificações existentes, detalhando as técnicas e equipamentos a serem usados, bem como, os prazos de demolição, o qual fará parte dos Anexos da versão final do EIV;*

**2ª Consideração da CEIV:** Esta comissão entende que o plano de demolição deve apresentar maiores informações, ou seja, como se dará a demolição por etapas; tipo de equipamentos e maquinários a serem utilizados; fases (cronograma) da mesma; medidas para garantir a segurança dos operários, do público, das benfeitorias dos logradouros, e das propriedades vizinhas; medidas no sentido de evitar incômodos para a vizinhança, pela queda de detritos nas propriedades vizinhas ou pela produção de poeira ou ruído excessivo; bem como detalhar como se dará o tráfego dos caminhões e serviços durante a realização da mesma. Ainda, levar em consideração a demolição na matriz e devidas medidas mitigatórias;

5.3. Apresentar o croqui do canteiro de obras de forma a contemplar todas as etapas da implantação, estabelecendo a dinâmica do mesmo durante as diversas etapas. Considerando a execução de subsolo, indicar as áreas de carga e descarga de materiais, área de manobra e circulação de veículos, área de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto, as áreas de vivência e demais áreas de manobra e acesso dos equipamentos e máquinas, entre outros;

**R:** *Segue o Projeto de Canteiro de Obras (Anexos 21 deste ofício), contemplando o layout das etapas de implantação (fundação e estrutura), indicação das áreas de carga e descarga de materiais, área de manobra e circulação de veículos, área de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto, as áreas de vivência e demais áreas de manobra e acesso dos equipamentos e máquinas, entre outros;*

**2ª Consideração da CEIV:** Detalhar o canteiro de obras, considerando as etapas construtivas conforme o Cronograma apresentado, indicando as áreas de carga e descarga de materiais, áreas de manobra e circulação de veículos, áreas de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto e demais áreas de manobra e acesso dos equipamentos e máquinas, bem como estabelecer a dinâmica do canteiro de obras durante as diversas etapas da fase de implantação. Levar em consideração a execução do subsolo (inclusive as escavações), indicando as áreas (acima solicitadas) após a conclusão da infraestrutura (prevista a execução da infraestrutura entre os meses de dez/21 e abr/22);

7. No item "6.5 Terraplanagem", apresentar o cálculo do volume a ser removido, aplicando o "fator de empolamento", ou seja, calcular o volume de terra solta. Especificar como será realizado o transporte do volume de terra a ser removido (local de carga, volume de cada caminhão que fará o transporte, quais vias serão utilizadas para acesso e escoamento, etc). Ainda, a execução da terraplanagem depende de autorização/licença da SEMAM;

**R:** Foi acrescentado no item "6.5 Terraplanagem", as seguintes informações: "Para o cálculo do volume a ser removido, aplicando o "fator de empolamento", ou seja, o volume de terra solta após movimentada/descompactada, considerou-se que o material a ser escavado será proveniente do pavimento de subsolo do empreendimento, com o volume de 4.778,07 m<sup>3</sup>, assim aplicando o fator de empolamento de 30%, o volume total de terra após movimentada será de aproximadamente 6.211,49 m<sup>3</sup>. É importante destacar que a etapa de escavação, para a implantação do empreendimento, é analisada e contemplada no processo de licenciamento ambiental, junto ao IMA, haja vista que o empreendimento é uma atividade licenciável, e em conformidade com a Lei Complementar nº 140/2011 que estabelece que o licenciamento ou autorização ambiental deve ocorrer em um único ente federativo, cuidando de todas as etapas e procedimentos (evitando-se o duplo licenciamento), portanto entende-se que não há necessidade de autorização/licença da SEMAM para os serviços de terraplanagem no imóvel, pois esta legislação ainda cita que em caso os demais entes federativos interessados podem manifestar-se ao órgão responsável pela licença ou autorização, de maneira não vinculante, respeitados os prazos e procedimentos do licenciamento ambiental."

**2ª Consideração da CEIV:** Solicitamos que seja apresentada a devida licença ambiental. Apresentar medidas mitigadoras referentes à terraplanagem;

11. No item "6.6.4. Geração de Efluentes Líquidos e Águas Pluviais", os efluentes sanitários terão como destinação a rede pública de coleta de esgoto. Já, em relação à estimativa da produção de efluentes líquidos oriundos da produção da obra (lavação de equipamentos, efluentes com resíduos de cimento, argamassa, lavagem de pneus, etc.), na sua fase de implantação, indicar a respectiva metodologia utilizada para cálculo, o tratamento e a destinação final;

**2ª Consideração da CEIV:** Atendido parcialmente. Na resposta cita que "é **geralmente** instalado um sistema de pré-tratamento", deverá indicar de forma objetiva e afirmativa as medidas a serem tomadas;

14. No item "6.6.5. Geração de Ruído, Vibração, Calor, Radiação e Emissões Atmosféricas":

14.1. Indicar a metodologia e pontos amostrais dos dados primários indicando os principais emissores de ruído da vizinhança. Comparar os níveis de pressão sonora identificados com a legislação existente quando couber. Ainda, as referências de níveis de ruído a serem consideradas deverão ser da NBR 10151/2019 (ABNT);

**R:** "A metodologia adotada para a coleta de dados, primeiramente, seguiu as recomendações da NBR 10.151:2000 (Acústica - Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade – Procedimento), no qual especifica o método para as medições do nível de pressão sonora;



**2ª Consideração da CEIV:** Foram apresentadas as amostragens dos dados coletadas de uma obra da FG, do mesmo padrão construtivo, denominado Splendia Tower, localizado na Rua 2300. Esta comissão entende que devem, também, ser apresentados pontos amostrais primários (sem a obra) com medições reais que incidem sobre a vizinhança do respectivo empreendimento (Imperium), realizando o comparativo desses dados, com a legislação vigente e indicando as principais fontes de ruído na vizinhança do Ed. Imperium;

14.2. Afirma que “baseou-se nos registros das medições de ruídos dos acompanhamentos de outras obras”, demonstrando na Figura 12 um gráfico com medições de pressão sonora no canteiro de obras, no período de nov/16 a mar/18). Assim, deverá informar o(s) local (ais) das medições e em quais fases da obra foram realizadas;

**R:** Conforme já apresentado no item anterior (14.1), “Os pontos amostrais dos dados primários foram coletados de uma obra da FG, do mesmo padrão construtivo, denominado Splendia Tower, localizado na Rua 2300, nº 550 do Centro de Balneário Camboriú, sendo o Ponto 1 localizado dentro do canteiro de obras e o Ponto 2 localizado na via pública a 10 metros da obra, conforme o Figura 05, obtendo assim a variação interna (Ponto 1) e externa (Ponto 2), conforme o Figura 06”;

**2ª Consideração da CEIV:** Informado em quais fases da obra foram realizadas as medições;

18. Conforme mencionado no 7.1.1, o empreendimento está situado em área de APP, portanto deve ser apresentada a Licença Ambiental (LAP/LAI);

**R:** O processo de Licenciamento Ambiental do empreendimento já está sendo providenciado, junto ao Instituto do Meio Ambiente Estadual – IMA (protocolos Anexos 27). Assim como será necessário à apresentação do Licenciamento Ambiental para a aprovação municipal do projeto arquitetônico, solicita-se que seja reconsiderada a apresentação de tal documento no momento da emissão do alvará de construção, haja vista que a LAP/LAI do empreendimento em questão já está em fase de obtenção, conforme protocolo já anexo ao EIV;

**2ª Consideração da CEIV:** Tendo em vista que o empreendimento em análise ocupa geograficamente Área de Preservação Permanente (APP) estabelecido pela Lei Federal n.º 12.651/2016 (Código Florestal), para prosseguimento se faz necessário apresentar as devidas licenças ambientais. Ainda, levando em consideração que o empreendimento está em área de APP, apresentar medidas mitigadoras.

19. Em relação à Paisagem urbana, a CEIV entende ser necessária a análise da relação entre a área privada e a pública (calçadas) nas duas fachadas da edificação, focando na criação de atratividade e vitalidade nestas áreas de transição. A abordagem deve focar em relação ao impacto (positivo ou negativo) que o empreendimento possa causar na segurança, vitalidade e atratividade que os pedestres experimentam ao andarem pela rua, e, principalmente, como tornar o local agradável para a permanência dos usuários. Como se dará a integração das fachadas do empreendimento e a inter-relação destes espaços? As imagens apresentadas, (figuras 97 e 98) não apresentam esta relação de forma clara, apesar de apresentarem a adequação do empreendimento em relação ao contexto geral.

**R:** *Em relação a Paisagem Urbana, quanto à relação entre a área privada e a pública (calçadas) será executado conforme exigências e padrões estabelecidos pela prefeitura, a qual contará com arborização para aumentar a atratividade e vitalidade neste local tornando o ambiente agradável, conforme demonstra a Figuras 11 e 12.*

**2ª Consideração da CEIV:** A leitura da paisagem é fundamental para a análise da inserção do empreendimento no contexto urbano da vizinhança, e tendo em vista que o Hotel Marambaia, situado na AVD, o qual é classificado como "Área Especial de Interesse e do Patrimônio Histórico e Ambiental", conforme a Lei n. 2.794/2008", deverá ser levado em consideração na composição da paisagem do embasamento do Ed. Imperium. Bem como, esclarecer qual será o uso dado à ponte sobre o Rio Marambaia nos fundos do empreendimento. A CEIV recomenda que a mesma deva ser reservada para o uso público, sendo contemplada no projeto paisagístico do empreendimento e incorporada ao projeto do parque linear do Rio Marambaia;

**A análise da MATRIZ, das medidas e dos percentuais de mitigação será realizada após a apresentação das correções;**

21. Com relação ao Detalhamento dos Impactos Identificados e a Matriz de Aspecto e Impacto (Item 8.2 do EIV):

21.1. Rever a repetição de impactos na mesma fase, pois muitos impactos avaliados na matriz são iguais, mudando somente a nomenclatura. Conforme dispõe a Lei Complementar nº 24/2018, em seu art. 6º, § 1º:

- aumento da demanda no sistema público de água e efluentes e pressão no sistema público de água e efluentes;

**R:** *Foi alterado a nomenclatura dos impactos para "aumento do consumo de água", "aumento na geração de efluentes", "pressão no sistema público de água" e "pressão no sistema público de tratamento de efluentes", por se tratar de impactos distintos;*

**2ª Consideração da CEIV:** Deverá apresentar a descrição de cada impacto, demonstrando serem plenamente distintos, ou unificá-los. A CEIV entende que o "aumento" produzirá "pressão no sistema", ou seja, o impacto pressão já indica que houve o aumento (de consumo de água ou de geração de efluentes);

- aumento da demanda no sistema de distribuição de energia e pressão no sistema de abastecimento de energia;

**R:** *Para maior clareza na distinção dos impactos, foi alterada a nomenclatura do impacto para "aumento no consumo de energia elétrica" e mantido o impacto de "pressão no sistema de abastecimento de energia";*

**2ª Consideração da CEIV:** Apresentar a descrição de cada impacto, de forma a demonstrar serem plenamente distintos, ou unificá-los. A CEIV entende que o "aumento no consumo de energia elétrica" produzirá "pressão no sistema de abastecimento de energia", ou seja, o impacto "pressão" já indica que houve o aumento no consumo;

21.2. No subitem 8.2.1, no impacto “aumento de consumo de recursos naturais”, na fase de operação foi considerado reversível (peso 1), apresentar justificativa para análise ou rever;

**R:** No subitem 8.2.1, no impacto “aumento de consumo de recursos naturais”, na fase de operação foi considerado reversível (peso 1), pois após a ação este impacto pode retomar suas condições originais, sendo possível reverter a tendência do impacto decorrente da operação do empreendimento, levando-se em conta a aplicação de medidas para sua reparação, neste caso através de programas de conscientização durante a operação para o consumo consciente com objetivo de reduzir o consumo de recursos naturais;

**2ª Consideração da CEIV:** a CEIV entende que o impacto é, no mínimo, parcialmente reversível “3”, uma vez que o mesmo não retornará as condições originais, como por exemplo: a pedra e a areia aplicados no concreto não será possível reverter ao meio natural. Rever;

21.3. Na fase de implantação, para o impacto “aumento no fluxo de veículos”, a CEIV entende que a importância deve ser alta (5); quanto a reversibilidade deve ser parcialmente reversível (3) e, o prazo é cíclico (3);

**R:** Na fase de implantação, para o impacto “aumento no tráfego de veículos”, foi alterado conforme entendimento da CEIV a importância para alta (5), a reversibilidade para parcialmente reversível (3). Porém para o prazo entende-se que é temporário (1), uma vez que após a conclusão da obra este impacto não irá mais ocorrer por conta dos veículos pesados devido as atividades de implantação, e não será cíclico (3) por não ser um impacto que irá continuar a se manifestar periodicamente após esta fase;

**2ª Consideração da CEIV:** A CEIV entende ser impacto no mínimo “cíclico” “3”, pois os efeitos ocorrem de forma intermitente. Rever;

21.5. Para o impacto “aumento da demanda no sistema público de água e efluente/pressão no sistema público de água e efluentes”, na fase de implantação, a CEIV entende que a abrangência é AIV (5), a importância é moderada (3) e a reversibilidade é no mínimo parcial (3);

**R:** “... Já para os impactos “pressão no sistema público de água” e “pressão no sistema público de tratamento de esgoto”, na fase de implantação, foram alterados conforme entendimento da CEIV para a abrangência é AVI (5), a importância moderada (3), porém a reversibilidade manteve-se, após análise técnica, como reversível (1), pois trata-se de um impacto que pode ser revertido devido à alternativas implantadas na obra tais como reaproveitamento da água da chuva e reutilização das águas do processo produtivo, consequentemente diminuindo a pressão do sistema público de água e também geração de efluentes;”

**2ª Consideração da CEIV:** A CEIV reitera sobre a reversibilidade ser no mínimo parcial (3), pois na fase de implantação não há comprovação de que o consumo de água será todo proveniente do “reaproveitamento da água da chuva e reutilização das águas do processo produtivo” (ex.: a água que será aplicada na produção do concreto, argamassas,



será proveniente de águas pluviais?). Considerando também a resposta do item 11 deste parecer, onde traz a menção de uma possível reutilização das águas do processo produtivo, de que "geralmente" é "instalado um sistema de pré-tratamento com caixas para decantação e filtragem, sendo que o lodo resultante do sistema é descartado como Resíduos de Classe A e a água residuária retorna para o próprio sistema de lavagem ou é reutilizada no próprio canteiro de obras, na umidificação de solo e lavagens em geral ou até mesmo na produção de massa". Rever;

21.8. Os impactos "alteração da paisagem local" e "comprometimento da paisagem local" são equivalentes, considerar o disposto no §1º, art. 6º, da LC nº 24/2018, mantendo apenas um destes impactos. A CEIV entende que a valoração dos atributos: expectativa de ocorrência é certa (3), sendo irreversível (5) e prazo permanente (5);

**R:** Foi eliminado o impacto "alteração da paisagem local" e mantido "comprometimento da paisagem urbana", onde a expectativa de ocorrência é incerta (1) tanto na implantação como na operação, pois o comprometimento dependerá da qualidade da construção e como ela se apresentará junto à paisagem do entorno, por exemplo, na implantação são utilizados os tapumes interativos com vegetação artificial e compatibilização com a paisagem urbana, e na operação contará com paredes verdes em frente ao empreendimento, além de paisagismo com espécies de vegetação nativa no hall de entrada, além de ser uma construção visualmente mais agradável do que a construção existente, não comprometendo a paisagem urbana existente e sim melhorando as condições atuais, sendo este comprometimento totalmente reversível (1) conforme descrito acima tanto na implantação como na operação e prazo temporário (1) na implantação e permanente (5) na operação;

**2ª Consideração da CEIV:** A CEIV entende que a valoração dos atributos: expectativa de ocorrência é certa (3), sendo irreversível (5). Rever;

21.9. Quanto à expectativa de ocorrência do impacto "contaminação atmosférica" (implantação) a CEIV entende ser certa (3);

**R:** Quanto à expectativa de ocorrência do impacto "contaminação atmosférica" (implantação), a equipe técnica do EIV entende que por conta da movimentação de veículos no entorno, poeira e atividades de obra poderá ocorrer emissões atmosféricas, mas não podemos afirmar que isto irá causar uma contaminação atmosférica, até porque não é previsto a ocorrência de falhas ou falta de manutenção dos equipamentos e veículos que possam causar esta contaminação, sendo considerado à expectativa de ocorrência como incerta (1);

**2ª Consideração da CEIV:** A CEIV entende que em havendo grande movimentação de veículos e principalmente de caminhões no local, se deve levar em consideração o pior cenário, sendo a expectativa de ocorrência "certa" (3). Rever;

21.10. Para o impacto "deterioração de vias públicas" a CEIV entende ser um impacto REAL, devendo indicar as valorações para o mesmo na Matriz, considerando o grande fluxo de veículos pesados no entorno em função da implantação da obra;

**2ª Consideração da CEIV:** A expectativa de ocorrência do impacto de deterioração de vias públicas, na implantação, deve ser considerada “certa” (3). Rever;

21.13. Para o impacto “incremento no sistema de transporte público/aumento na demanda por transporte público”, na operação, a CEIV entende que a área de abrangência é AVI (5), sendo irreversível (5) e o prazo é, pelo menos, cíclico (3);

**R:** *Para o impacto “aumento na demanda por transporte público”, na operação, foi alterado conforme sugestão da CEIV para área de abrangência AVI (5) e prazo cíclico (3). Porém foi considerado sendo parcialmente reversível (3), devido às ações de incentivos ao uso de meios alternativos como bicicletas, fazendo com que o impacto volte parcialmente ao seu estado original.*

**2ª Consideração da CEIV:** A CEIV entende que o impacto é irreversível (5), pois mesmo com o incentivo do uso de bicicleta o mesmo irá acontecer. Rever;

21.14. Para o impacto “aumento da demanda no sistema público de água e efluente/pressão no sistema público de água e efluentes”, na fase de operação, a CEIV entende que a abrangência é AIV (5), a importância é, no mínimo, moderada (3) e a reversibilidade é no mínimo parcial (3);

**R:** *“... porém a reversibilidade manteve-se, após análise técnica, como parcialmente reversível (3), pois há alternativas de reverter parcialmente o impacto com ações durante a operação.”*

**2ª Consideração da CEIV:** Informar as ações, durante a operação, que irão “reverter parcialmente” os impactos;

21.17. Na fase de operação, o impacto “aumento do fluxo de veículos/ aumento do tráfego/pressão no sistema viário”, a CEIV entende que a importância é alta (5) e irreversível (5);

**R:** *“... porém a reversibilidade considerou como reversível (1), pois há alternativas de reverter a pressão parcialmente com ações durante a operação.”*

**2ª Consideração da CEIV:** A CEIV entende que o impacto “pressão na infraestrutura viária” é irreversível (5), considerando que o empreendimento será implantado na Avenida Atlântica, tendo a mesma como única via de escoamento. Mas, de acordo com a resposta da consultoria informa que “há alternativas de reverter a pressão parcialmente”, logo, deverá apresentar essas ações de forma a considerar a valoração no mínimo parcial (3);

## 22. Considerações sobre o TRÂNSITO:

22.1. No item 7.7.1, quanto ao acesso duplo de veículos, observar o art. 41, da Lei Municipal 2794/2008: a entrada e saída poderão ser feitas por um único acesso duplo com largura mínima de 6,0 m [...]”. Adequar à legislação;

**R:** Quanto ao acesso duplo de veículos, foi readequado conforme o art. 41, da Lei Municipal 2794/2008, onde a entrada e saída poderão ser feitas por um único acesso duplo com largura mínima de 6,0 m (Anexo 3 – Térreo deste Ofício);

**2ª Consideração da CEIV:** Não foram inseridas cotas da largura dos acessos. Rever;

22.3. No item 7.7.3.1.2, o título da subseção não condiz com o texto que trata de transporte coletivo; a legenda da "Figura 87" e a figura estão incoerentes uma com a outra. Corrigir. Ainda, ilustrar a localização das paradas de ônibus próximas ao empreendimento e discriminar se é "ponto" ou "ponto com abrigo de passageiros";

**R:** No item 7.7.3.1.2, o título da subseção foi corrigido sendo "Serviços de Transporte Coletivo", condizendo com o texto figuras apresentadas, acrescentando a ilustração da localização das paradas de ônibus próximas ao empreendimento, conforme abaixo:

**2ª Consideração da CEIV:** No ofício resposta, corrigir a legenda da Figura 14. Incluir a implantação de um abrigo de passageiros nas proximidades do empreendimento; solicitar (quando da implantação) à BC Trânsito a definição do local e à Secretaria de Planejamento o modelo de abrigo de passageiros.

22.4. Em 7.7.3.1.3, de que forma o empreendimento pode contribuir para melhorar a malha cicloviária dentro da AVD na Avenida Brasil? Medida essa para atender a demanda de viagens por bicicleta, assim como para diminuir o uso do automóvel;

**R:** Considerando que as ciclovias e ciclofaixas na AVD possuem larguras que variam em função da disponibilidade de espaço e em alguns locais observa-se placas de sinalização para os ciclistas em outros a pintura vermelha em sua extensão, acredita-se que é necessário a padronização pelo órgão público de trânsito e de planejamento. Contudo, o empreendimento pode contribuir com a revitalização da malha cicloviária de frente ao imóvel na Avenida Atlântica, já padronizada, e como medida complementar, para atender a demanda de viagens por bicicleta, manter no projeto a disposição das vagas de bicicletas, assim como dispor de um paraciclo para 10 bicicletas em frente ao empreendimento;

**2ª Consideração da CEIV:** Deverá rever a solicitação de pintura da ciclofaixa. A instalação do paraciclo com dez vagas, foi aceito.

22.7. Em 7.7.4.1.1, calcular a geração de viagens da sala comercial; pois na sua área é possível funcionar comércio que gere um número considerável de viagens em um curto período. Qual é a função que pretende-se dar à sala comercial?

**R:** No item "Geração de Viagens", foi acrescentado a seguinte informação "Por não ser possível prever a utilização que se dará para unidade comercial presente no projeto do empreendimento e ainda, que a implementação de estabelecimento comercial gerador de impacto dependerá de apresentação e aprovação de EIV próprio, trabalharemos com uma estimativa simples da geração de viagens induzida pela implementação de comércio no local.". Contudo, sabe-se que o uso é para fins gastronômicos, conforme determinação da

*legislação municipal, porém não há definições dentre os usos (dentre restaurante, conveniência, empório, mercados, lanchonetes, cafés, etc.) foi acrescentado o seguinte item:*

**2ª Consideração da CEIV:** Não foi visto coerência no uso do fator 1 quarto/1 vaga (0,90), pois a sala comercial não pode ser comparada a uma unidade residencial de um quarto e uma vaga. Sobretudo, essa estimativa não foi aceita porque é necessário considerar o pior cenário, ou seja, o uso de maior demanda; sugere-se o uso dos cadernos da RedPGV para essa elaboração da geração de viagens. Ainda, esclarecer como se daria a operação de carga/descarga de caminhões para atender um mercado operando na sala comercial; e para qualquer uso considerar área de carga/descarga no estacionamento privado de uso público para a sala comercial. Rever o item 7.7.4.1.1 (Geração de viagens).

22.9. Em 7.7.4.1.3, apresentar nas Referências Bibliográficas a Citação NITTRANS (2011); há dúvida com relação à possibilidade de fazer a divisão modal tal como foi feita neste estudo. Esclarecer. Em outros estudos em análise esta metodologia está sendo utilizada considerando que o número total de viagens é exclusivamente de automóveis;

**R:** Foi incluído na Referências Bibliográficas a Citação NITTRANS (2011) "NITtrans – Niterói, Transporte e Trânsito S/A. Caderno Técnico 01. Disponível em: . Acesso em: 01 de dez. de 2020.". Cabe ressaltar que o estudo apresentado utiliza o conceito de Unidade Carro de Passeio (UCP), que torna a estimativa de impacto no trânsito mais fiel a realidade, utilizando um fator de conversão para motos, uma vez que estes veículos também contribuem para saturação das vias;

**2ª Consideração da CEIV:** As viagens estimadas pela metodologia da NITTRANS são referentes a veículos automotores individuais (carros), portanto o total de viagens já está em UCP. A contribuição das motos (que pode ser encontrada com o auxílio do percentual da divisão modal) adiciona um valor ao número de viagens encontrado pelo método da NITTRANS.

22.10. Em 7.7.4.1.4, tabela 3, o movimento 3 não seria (aproximadamente) resultado de um somatório dos movimentos 1 e 2? Esclarecer;

**R:** O movimento 3 não pode ser considerado como somatório dos movimentos 1 e 2 devido a absorção de veículos gerada pelos empreendimentos presentes na Av. Osmar Souza Nunes, especialmente o empreendimento de grande porte "Torre Atlântica". Sendo assim, nem todos os veículos que executam os movimentos 1 e 2, chegam a executar o movimento 3;

**2ª Consideração da CEIV:** Entender que há três rotas, a Rota 2 e a Rota 3 se fundem após a interseção da Av. Osmar Souza Nunes com a Av. Brasil. As Rotas 1, 2 e 3 têm o seu volume somado após a interseção da Av. Osmar Souza Nunes com a Av. Atlântica. Então o movimento 3 é o somatório da Rota 2 e da Rota 3. O movimento 3 mais o 4 dá o total das Rotas 1, 2 e 3. A Rota 1 tem seu volume no movimento 4, a Rota 2 tem seu volume no movimento 1 e a Rota 3 tem seu volume no movimento 2 e 8. Rever a tabela 3 pois está incoerente.



22.11. Em 7.7.4.2, nas projeções das viagens, considerar o período de implantação do empreendimento de 4,17 anos. A partir disso, recalculando os cenários de 5 e 10 anos de operação do empreendimento (após o período de implantação). Sobre a Tabela 8, não seriam cinco veículos na Av. Brasil no trecho anterior à interseção com a Av. Osmar Souza Nunes? Quanto à Tabela 9, na Av. Atlântica após a Av. Osmar Souza Nunes haverá uma concentração de viagens das três rotas, ou seja, 29 UCP's (foi considerado apenas o número de viagens do movimento 4); rever. Sobre a Tabela 10, repete-se a observação feita com relação à Tabela 9;

**R:** Foi considerado nas projeções das viagens o período de implantação do empreendimento e após recalculado os cenários de 5 e 10 anos de operação do empreendimento (após o período de implantação), alterando conforme observações indicadas:

**2ª Consideração da CEIV:** Rever os valores da projeção com o empreendimento após rever a alocação de viagens conforme descrito no item 22.10.

22.12. Em 7.7.5.2, o ponto não avaliado, mas necessário por ser o mais crítico, é aquele na Av. Atlântica após a Av. Osmar Souza Nunes;

**R:** No item 7.7.5.2, foi alterado o ponto de análise para na Av. Atlântica após a Av. Osmar Souza Nunes;

**2ª Consideração da CEIV:** Apresentar a análise do ponto da Av. Atlântica após a interseção com a Av. Osmar Souza Nunes.

22.13. Em 7.7.5.7, sobre a Tabela 14, foi considerado o número de viagens proveniente apenas do movimento 4. Rever. Sobre a Tabela 15, não seriam 5 viagens na Av. Brasil?

**R:** Nos cálculos da Tabela 14, passou-se a utilizar a soma do movimento 5 e 7. Sobre a Tabela 15, passou-se a considerar as 5 viagens na Av. Brasil, conforme abaixo:

**2ª Consideração da CEIV:** Responder o questionamento do Parecer 016/2021: Sobre a Tabela 15, não seriam 5 viagens na Av. Brasil?

22.15. Sobre 7.7.6.2.1, apresentar projeto de revitalização da sinalização;

**R:** Considerando que para as intervenções em área pública e de tráfego, demanda de indicações futuras (após conclusão das obras) e padrões definidos por parte da Secretaria de Planejamento, bem como Departamento de Trânsito, solicita-se que não seja onerado (custo e tempo) neste momento essa medida com a apresentação do projeto de revitalização da sinalização, mas sim que possa ser exigido que na execução seja atendido os padrões disponibilizados por essas secretarias, sendo que indicamos as faixas de pedestres que poderiam ser repintadas, que apresentam desgastes atualmente, sendo a da Rua Osmar de Souza Nunes esq. com a Avenida Atlântica e com a Avenida Brasil, bem como a nova posição da faixa em frente ao empreendimento (conforme Anexo 3 - Prancha Térreo);



**2ª Consideração da CEIV:** Foram aceitas as medidas mitigadoras de pintura de faixas de pedestre na interseção da Av. Osmar Souza Nunes com a Av. Atlântica e a Av. Brasil. Não foi aceita a alteração da localização da faixa de travessia de pedestres elevada.

22.17. Sobre 7.7.7, reavaliar as informações apresentadas nessa subseção após as alterações necessárias neste estudo serem realizadas;

**R:** No item 7.7.7, foi reavaliado as informações apresentadas alterando somente o seguinte parágrafo "Percebe-se que há mínimas diferenças de níveis de serviço dos cenários futuros com e sem empreendimento, mantendo-se classificação de nível de serviço equivalentes nas janelas de 5 e 10 anos após a implantação do empreendimento."

**2ª Consideração da CEIV:** Ainda em 7.7.7, reitera-se, devendo serem reavaliadas as informações apresentadas nessa subseção após as alterações necessárias neste estudo serem realizadas;

23. Rever os valores mencionados na tabela 18;

**R:** Foi revisto na Matriz de Impacto do EIV (Anexo 29) os valores conforme Tabela 18;

**2ª Consideração da CEIV: Rever;**

24. Haverá vagas de uso público, sendo 39 para veículos, 1 para PNE, 2 para idosos e 8 para motocicletas; - Como se dará o acesso às vagas de uso público?

**R:** O acesso as vagas de uso público (32 vagas) se darão através do rebaixo no pavimento térreo direcionado para a rampa de acesso ao subsolo, onde as vagas estão localizadas, conforme a Prancha do Térreo (Anexo 3);

**2ª Consideração da CEIV:** Rever o projeto apresentado, uma vez que as vagas encontram-se demarcadas em desacordo.

OBS: As vagas PNE, Idosos, outras, devem estar demarcadas conforme projeto.

26. Para o índice de comprometimento da infraestrutura da vizinhança – ICIV, considerar valor 2;

**R:** Para o índice de comprometimento da infraestrutura da vizinhança – ICIV, manteve-se o valor 1, pois a equipe técnica entende que a Infraestrutura da Vizinhança não está comprometida atualmente, sendo todos os serviços (energia elétrica, água, ETE, drenagem, resíduos sólidos, sistema viário) conseguem comportar e atender a vizinhança, bem como a inserção do empreendimento, comprovado inclusive pelas viabilidades concedidas de tais órgãos;

**2ª Consideração da CEIV:** A CEIV entende que o índice de comprometimento da infraestrutura da vizinhança - ICIV, deve ser considerado valor 2, uma vez que haverá comprometimento da infraestrutura da vizinhança, bem como o empreendimento apresenta medidas mitigadoras. Rever;

27. Rever o cálculo do valor da compensação considerando as adequações apontadas neste parecer. O valor da contrapartida deverá ser apresentado em CUB/SC.

**R:** Foi revisto o cálculo do valor da compensação considerando as adequações apontadas neste parecer, apresentando o valor da contrapartida em CUB/SC (Anexo 29);

**2ª Consideração da CEIV:** Rever;

28. Após os ajustes apontados acima, deverá ser apresentada a Matriz Qualiquantitativa com os ajustes e o Cálculo do Valor de Compensação;

**R:** Após todos os ajustes apontados acima, segue através do Anexo 28, a Matriz Qualiquantitativa, bem como as Medidas de Mitigação reorganizadas por fase de impacto (Anexo 29), resultando e mantendo os mesmos índices do Cálculo do Valor de Compensação, já constante no EIV (Item 9.1 – valores de Compensação);

**2ª Consideração da CEIV:** Apresentar a Matriz Qualiquantitativa atualizada e a Tabela Resumo das Medidas Mitigatórias aplicadas a cada impacto identificado (para cada impacto relacionar a (s) medida (s) proposta (s), para que a CEIV possa avaliar “medidas” X “percentual de mitigação”. Conforme item 4.1.3 do Termo de Referência (anexo da LC nº 24/2018). As medidas mitigadoras para os impactos identificados devem ser descritas no EIV e também avaliadas com base em seu percentual de mitigação. Estes dados devem ser apresentados em Matriz indicando os atributos, critérios e valores, assim com a mitigação e seu efeito sobre a magnitude do impacto.

### **Medidas complementares a serem observadas:**

1. Observar a disposição da LC nº 24/2018, art. 11, § 1º:

*"O EIV será arquivado definitivamente, na hipótese do empreendedor não prestar esclarecimentos, ou deixar de atender a qualquer das solicitações, num prazo de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogável por igual período, mediante justificativa técnica, a contar do despacho da CEIV."*

2. Na definição das medidas mitigatórias, estas devem ser efetivas, sendo necessária a comprovação de cumprimento das mesmas através da apresentação de relatório, em cumprimento às disposições dos artigos 16 e 17, da LC nº 24/2018:

**"Art. 16** No pedido de certidão de habite-se, o empreendedor deverá comprovar à CEIV, o recolhimento aos cofres públicos municipais, da medida compensatória, e o **Relatório de Cumprimento das medidas mitigatórias**. (grifo do autor)

*Parágrafo único. As medidas compensatórias, resultantes do não cumprimento de medidas mitigatórias, previstas no art. 17, deste diploma legal, deverão ser pagas em uma única parcela, num prazo máximo de 10 (dez) dias, a serem contados a partir da notificação da CEIV ao empreendedor.*

**Art. 17** Verificado pela CEIV, o descumprimento da execução de qualquer medida mitigatória, estará o empreendedor sujeito a notificação, com direito a regularização em até 5 (cinco) dias úteis, sendo que, pelo não cumprimento ou na reincidência, será estabelecida medida compensatória, considerando 10 (dez) vezes o valor proporcional a medida mitigatória não executada. "(grifo do autor)

As correções acima devem ser apresentadas através de ofício com respostas a cada item (se aprovadas, inseridas no EIV final) em uma via impressa e uma digital.

Ressaltando que a análise do Estudo de Impacto de Vizinhança não dispensa as demais licenças e autorizações cabíveis, é o que recomenda esta Comissão.

Balneário Camboriú, 20 de outubro de 2021.

Michela Denise Parno A. L. - SPU  
Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA - SPU  
(Presidente da CEIV)

MARIA HELOÍSA B. C. FURTADO LENZI - SEMAM  
(Vice-presidente da CEIV)

BEATRIZ NUNES VIEIRA - EMASA  
(membro da CEIV)

FÁBIO MIRANDA BECKER - SPU  
(membro da CEIV)

GILBERTO BIANCHINI DE SOUZA - BC  
Trânsito (membro da CEIV)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA – SEMAM  
(membro da CEIV)

MAURINO ADRIANO VIEIRA – SPU  
(membro da CEIV)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA -SPU  
(membro da CEIV)

TAYNARA TRETTIN CAMPELLO – SPU  
(membro da CEIV)



## VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 036B-5CA2-EF6A-8026

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 22/10/2021 12:45:08 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 22/10/2021 12:56:18 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ FABIO MIRANDA BECKER (CPF 983.XXX.XXX-72) em 22/10/2021 12:58:12 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 22/10/2021 13:21:43 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MICHELA DENISE PARNO ALCANTARA LIMA (CPF 004.XXX.XXX-24) em 22/10/2021 16:35:13 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 22/10/2021 16:57:55 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 25/10/2021 07:47:57 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ GILBERTO BIANCHINI DE SOUZA (CPF 081.XXX.XXX-57) em 25/10/2021 12:43:24 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



BEATRIZ NUNES VIEIRA (CPF 057.XXX.XXX-96) em 25/10/2021 13:15:12 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://bc.1doc.com.br/verificacao/036B-5CA2-EF6A-8026>