

Protocolo 29- 19.979/2021

De: Clelia S. - SPU - CEIV

Para: Representante: FG BRAZIL HOLDING LTDA

Data: 18/02/2022 às 15:11:43

Setores envolvidos:

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

Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)

Prezados,

segue o parecer nº 010/2022 - CEIV, referente a 2ª análise da CEIV, para ciência e providências.

Att.

—

Clelia Witt Saldanha

Fiscal de Obras II - SPU

Matr 40.815/CREA 069078-6

Anexos:

PARECER_010_2022_Ed_Triumph_2_analise_19979_2021.pdf

PARECER 010/2022 – CEIV

PARECER 010/2022 – CEIV
COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

- () Primeira Análise – Parecer nº 051/2021-CEIV – 24/11/2021
(X) Segunda Análise – Parecer nº 010/2022-CEIV - 17/02/2022

Processo Administrativo nº: 19.979/2021 – 1DOC

Projeto: Ed. Triumph Tower

Proprietário: FGP VI Empreendimentos Ltda (CNPJ 17.450.985/0001-50)

Requerente: Koeddermann Consultores Associados Ltda.

Área do lote: 6.976,00 m²

Área a ser construída: 134.036,21 m²

Número de Pavimentos: 140 pavimentos

Número de Vagas: 842 vagas + 126 vagas p/ EPP

Endereço: Av. Atlântica e Av. Normado Tedesco, Centro

Uso: Misto (Residencial e Não-residencial) – 233 apartamentos, Kart elétrico, área de exposições, área de eventos e espaço de entretenimento

Zona: ZACC I – A

Dic: 20817, 20818 e 20819

Investimento previsto: 134.036,21 CUB's

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 9.779, de 11 de fevereiro de 2020 e suas alterações, que dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente que Analisa os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV),

CONSIDERANDO o Despacho EIV nº 18/DEAP-SPU/2021 (e-19.979/2021), que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso misto, denominado Ed. Triumph Tower, requerido por Koeddermann Consultores Associados (CNPJ 17.288.405/0001-70), referente a empreendimento da FGP VI Empreendimentos Ltda (CNPJ 17.450.985/0001-50), a ser implantado à Av. Atlântica e Av. Normado Tedesco, estando em conformidade com a "legislação urbanística em geral";

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 nº 2019035841, com a última análise ocorrida em 09 de julho de 2020, resultando no Parecer n.º 103/2021/M/NML/AP-DEAP/SPU, e

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".

PARECER 010/2022 – CEIV

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

4. O Anexo da consulta de viabilidade da Secretaria do Meio Ambiente está equivocado. O mesmo foi citado como constante do anexo IV, porém foi localizado no processo no anexo IX – Viabilidade de Coleta de Resíduos da Ambiental.

RESPOSTA: A Consulta de Viabilidade da Secretaria do Meio Ambiente não está equivocada, mas sim duplicada. Deve ser considerado o ANEXO IV conforme consta no EIV.

2ª Análise da CEIV: Revisar dos anexos em relação ao conteúdo e nomenclatura. O Anexo IV (protocolo inicial), composto de 03 páginas, traz somente a viabilidade de construção emitida pela SPU. No 1º complemento, o anexo “Viabilidade da EMASA” traz o “Estudo Ambiental Simplificado (EAS)”.

7. O item 2.4 Descrição das Obras, bem como na 1ª complementação, não foi apresentado satisfatoriamente, tendo em vista que não descreve a obra pretendida, indicando informações genéricas sem relação com a atividade pretendida. Rever.

RESPOSTA: Detalhamento realizado no documento “MEMORIAL TECNICO TRIUMPH TOWER.PDF” anexo a este relatório.

2ª Análise da CEIV: Considerações da CEIV sobre as informações do “Memorial Técnico Triumph Tower.pdf”:

- a) na página 10, 4ª linha, cita “6 pavimentos subsolo de garagem”. Rever;
- b) para a execução dos sistemas de contenções, cita a utilização de cortinas de parede diafragma, somados a elementos de travamento, como tirantes e estroncas. Logo, a CEIV entende que, para o uso de atirantamento do sistema de contenção, deverá haver autorização expressa da administração municipal para uso do espaço público (subterrâneo) e as respectivas autorizações dos proprietários dos imóveis lindeiros atingidos pelos tirantes. Acrescenta-se, também, a necessidade de apresentar manifestação da EMASA e SC Gás quanto a viabilidade da implantação dos tirantes, os quais não poderão impactar a infraestrutura existente.

9. Conforme descrição do item 5 do 1º complemento, haverá o uso de tirantes para travamento das contenções do subsolo. Especificar como será realizando este travamento nas divisas com as ruas lindeiras, bem como com os lotes vizinhos.

RESPOSTA: Detalhamento realizado no documento “ITEM 9 e 21 - BORNSALES” e “MEMORIAL TECNICO TRIUMPH TOWER.PDF” anexo a este relatório.

PARECER 010/2022 – CEIV

2ª Análise da CEIV: O documento apresentado, indica a necessidade de confirmar a capacidade do sistema público de drenagem de atendimento à vazão de projeto (18.600 l/min). Apresentar resultado

10. Apresentar Projeto e Planejamento do Canteiro de Obras, considerando as etapas distintas da obra, com os espaços de vivência, carga e descarga de materiais, bomba de concreto, estacionamento de veículos e caminhões, bem como suas manobras, etc.. O esboço do projeto de canteiro de obras apresentado na 1ª complementação não contempla as etapas de escavação do subsolo, fundações, embasamento, etc. Rever.

RESPOSTA: Detalhamento realizado no documento "ITEM 10 – CANTEIRO DE OBRAS.PDF" anexo a este relatório.

2ª Análise da CEIV: Após a análise das pranchas apresentadas, ainda restam esclarecimentos a serem prestados, pois não ficaram demonstradas as manobras (com raio de giro) dos veículos (carga/descarga, caminhões de concreto, etc), visando não interferir nos passeios e nem prejudicar o trânsito na Av. Atlântica. Ainda, esclarecer as informações da prancha 06/08, pois a mesma apresenta a locação de caminhões de concretagem estacionados no pavimento térreo do Bloco B (sendo que o térreo já estará executado), como serão as manobras no térreo, qual o pé direito do pavimento térreo de forma a permitir o acesso de caminhões-betoneira? Especificar como se efetuará o acesso e as manobras dos caminhões durante as concretagens do Bloco A.

12. No item "2.9 Terraplanagem". Especificar como será realizado o transporte do volume de terra a ser removido (local de carga, volume de cada caminhão que fará o transporte, vias de acesso e escoamento, etc). Com relação ao bota-fora, o empreendedor deverá dar a destinação adequada em local licenciado. Ainda, a execução da terraplanagem depende de autorização/licença da SEMAM. Considerar, ainda, a afirmativa expressa no 1º Complemento, que a obra do empreendimento será de "zero resíduos", indicando como será realizado o aproveitamento do mesmo neste contexto.

RESPOSTA: Detalhamento realizado no documento "ITEM 12 – TERRAPLANAGEM.PDF" anexo a este relatório. PLANO DE TRANSPORTE DE RESÍDUOS A operação para a execução da terraplanagem será precedida dos serviços de limpeza. O desenvolvimento da operação se processará através da escavação de uma área de 5.294m² na cota -2,08m com variações para se adequar a arquitetura da residência. Será executada uma rampa para acesso dos veículos e equipamentos. O volume da escavação é de 14.315m³, considerando o empolamento.

O material resultante da escavação será carregado em caminhões basculantes com capacidade de 18m³ a 22m³. Após carregamento, será coberto com lona e transportado até a

PARECER 010/2022 – CEIV

unidade de reciclagem de resíduos da construção civil IRMÃOS PADILHA TERRAPLANAGEM LTDA. Local devidamente licenciado para o descarte dos resíduos classe A, conforme licenças em anexo. Para transporte do material advindo dos serviços e controle do tráfego dos equipamentos, será utilizado o esquema abaixo para minimizar o congestionamento em outras vias do município. O trajeto pode ser alterado com o intuito de otimizar tempo e evitar adversidades no curso planejado.

VIAS DE ACESSO (REGIÃO DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ): BR101 (Norte) -> Av. Marginal Leste -> Rua 3300 -> 3ª Av. -> Av. Brasil -> Av. Normando Tedesco -> Rua 4000 .

VIAS DE ESCOAMENTO (REGIÃO DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ): Av. Atlântica -> Rua 3700 -> Rua Dom Afonso -> 5ª Av. -> Rua Dom Jaime -> Av. Marginal Oeste -> BR101 (Sul).

2ª Análise da CEIV: Os dados de volume constantes no documento apresentado possuem discrepância em relação ao projeto arquitetônico apresentado. Equacionar.

13. Apresentar a consulta de viabilidade da EMASA para abastecimento de água e esgoto, constando o grau de impacto e a estimativa de consumo.

RESPOSTA: Detalhamento realizado no documento "VIABILIDADE EMASA.PDF" anexo a este relatório.

2ª Análise da CEIV: Foi apresentado a Viabilidade da EMASA com o grau de impacto, porém permanece o arquivo apresentado no anexo "VIABILIDADE EMASA.PDF" trata-se do Estudo Ambiental Simplificado (EAS).

14. Esclarecer a metodologia adotada para cálculo do volume de reúso de água pluvial.

RESPOSTA: Detalhamento realizado no documento "INSTALAÇÕES PREDIAIS DE ÁGUAS PLUVIAIS.PDF" anexo a este relatório.

Conforme item 4.2.4 da ABNT NBR 15527:2007: Pode ser instalado no sistema de aproveitamento de água de chuva um dispositivo para o descarte da água de escoamento inicial. É recomendado que tal dispositivo seja automático. A literatura específica determina que haja o descarte das águas pluviais iniciais. A recomendação é de que as primeiras água (firstflush de 2 mm de precipitação inicial), sejam desviadas, a fim de evitar que resíduos sejam conduzidos ao reservatório.

O critério utilizado para a determinação do volume de água para o aproveitamento é 1 m³ para cada 25 m² de área de cobertura, sem o trânsito de pessoas.

Desse modo, o volume do reservatório de água não potável para o aproveitamento será de: Volume calculado = área de cobertura / 25 Volume calculado = 683,40 / 25 Volume calculado = 27,34 m³ Volume adotado = 27,34 m³.

PARECER 010/2022 – CEIV

2ª Análise da CEIV: Indicar a fonte da metodologia utilizada, ou seja, qual a fonte que determina a aplicação da fórmula acima. Visto que a NBR 15527 traz outro formato de cálculo do “volume de água de chuva aproveitável”, dependendo do coeficiente de escoamento superficial da cobertura, bem como da eficiência do sistema de descarte do escoamento inicial. Rever.

19. Quanto a produção de Resíduos Sólidos, caracterizar os resíduos gerados conforme cada tipo de atividade comercial a ser implantada local. Verificar se alguma atividade comercial produzirá resíduos perigosos, volumosos, ou de logística reversa, detalhando como se dará o gerenciamento desses tipos de resíduos. Verificar se alguma atividade implantada se caracteriza como Grande Gerador de Resíduos, caso exista, apresentar o Plano de Gerenciamento de Resíduos específico deste grande gerador;

RESPOSTA: Inicialmente nenhuma atividade comercial será geradora de resíduos perigosos ou se configurará como grande gerador de resíduos. Porém, só será possível confirmar com certeza após o início da operação do empreendimento e então a definição de quais atividades comerciais se instalarão. Desta forma, solicita-se que esta exigência seja uma condicionante da fase de operação do empreendimento.

2ª Análise da CEIV: Fica condicionada a apresentação no Relatório de Cumprimento de Medidas ou na fase de operação do empreendimento para obtenção de Alvará de Funcionamento de Atividade Comercial ou, ainda, até 12 meses após a emissão do Relatório.

20. Para o item “2.10.4. Produção de Efluentes Líquidos”, na fase de implantação, não foram considerados os volumes e os impactos dos efluentes líquidos das atividades da construção civil, considerando que haverá serviços de concretagem, alvenaria, uso de argamassas para assentamento de revestimentos. Apresentar o volume estimado de efluentes líquidos a serem produzidos na obra e, medidas mitigadoras para não causar prejuízo ambiental no entorno (considerando as concretagens, uso de argamassas, lavagem de equipamentos e ferramentas, lavagem de pneus, lavagem de fachadas na conclusão das obras, etc).

RESPOSTA: Sugestão acatada conforme texto a seguir inserido no EIV versão final.

“2.10.4.1 Fase de Implantação

...Diante da falta de metodologias para quantificar o especificamente o volume do efluente líquido gerado nas concretagens, uso de argamassas, lavagem de equipamentos e ferramentas, lavagem de pneus, lavagem de fachadas na conclusão das obras, a estimativa do volume de efluente líquido gerado nesta fase foi realizada utilizando como base o efluente sanitário gerado pelos funcionários...

Para evitar os possíveis impactos ambientais relacionados ao incorreto manejo, os efluentes líquidos gerados no canteiro de obras serão encaminhados, desde o início das atividades, à

PARECER 010/2022 – CEIV

rede coletora municipal e tratados pelo município por meio da Empresa Municipal de Água e Saneamento - EMASA, não comprometendo a qualidade hídrica da região...”

2ª Análise da CEIV: Reiteramos que se faz necessária a apresentação do volume **estimado** de efluentes líquidos a serem produzidos na obra e, medidas mitigadoras para não causar prejuízo ambiental no entorno. Ainda, esclarecer a afirmação “os efluentes líquidos gerados no canteiro de obras serão encaminhados, desde o início das atividades, à rede coletora municipal e tratados pelo município por meio da Empresa Municipal de Água e Saneamento – EMASA”, e indicando a destinação correta dos efluentes líquidos provenientes da lavagem de equipamentos e ferramentas com resíduos de argamassa/concreto, lavagem de pneus, etc.

21. No item “2.10.5 Efluente de Drenagem e Águas Pluviais Geradas”, na fase de implantação, cita que “será implantada drenagem provisória para captação das águas no momento de execução das obras de instalação do empreendimento”. Desta forma, apresentar a descrição/plano/projeto da drenagem pluvial provisória e informação da destinação final.

RESPOSTA: Detalhamento realizado no documento “ITEM 9 e 21 - BORNSALES” e “MEMORIAL TECNICO TRIUMPH TOWER.PDF” anexo a este relatório.

2ª Análise da CEIV: O documento apresentado, indica a necessidade de confirmar a capacidade do sistema público de drenagem de atendimento à vazão de projeto (18.600 l/min). Apresentar resultado

24. Apresentar estudo quanto a produção de ruído e vibrações da atividade de Kart Elétrico, bem como medidas para atenuar o seu impacto.

RESPOSTA: Conforme apresentado nos itens adicionais solicitados, apresentamos o histórico de contratação da equipe técnica que está responsável pelo entendimento dos impactos sonoros e vibrações desse equipamento. Atualmente, como enfrentamos uma longa situação atípica (pandemia) não há nenhum kart elétrico aberto operando em território nacional o que dificultou o andamento dos estudos. Atualmente contratamos ainda outra empresa afim de buscar alternativas para o levantamento de dados quanto a intensidade sonora e vibrações em pistas fora do Brasil. A Giner compõe o time, com contato de parceria americana e está vislumbrando nos próximos meses conseguir esse levantamento para então estudar os efeitos e as medidas de mitigação. Como esse equipamento interfere diretamente no conforto da própria edificação, principalmente nos apartamentos, a empresa tem como propósito encontrar formas de mitigar totalmente qualquer impacto proveniente desse equipamento. O entendimento sobre o que deve ser feito, do ponto de vista técnico, deve ocorrer ao passo que os estudos sejam realizados. É importante frisar que não há base de dados histórica sobre os sons e vibrações pois é atípico instalação de kart em edificações residenciais, não havendo

PARECER 010/2022 – CEIV

*até então preocupações desse nível. Segue anexo histórico dos estudos e tentativas de levantar os dados históricos de tentativas para realização do estudo: ... **Por isso, desta forma, solicita-se que esta exigência seja uma condicionante da fase de operação do empreendimento.***

2ª Análise da CEIV: A CEIV entende a apresentação deste estudo como sendo fundamental para a avaliação do possível impacto desta atividade na vizinhança. Contudo, a justificativa apresentada pela consultoria é razoável, ficando este item aguardando a complementação do estudo, tão logo seja possível.

25. Realizar a avaliação da emissão de ruído do grupo de geradores de energia elétrica, bem como medidas para atenuar o seu impacto.

RESPOSTA: Sugestão acatada conforme texto a seguir inserido no EIV versão final. 2.10.4 Produção de Efluentes Líquidos 2.10.4.1 Fase de Implantação Durante a instalação do empreendimento, ocorrerá geração de efluentes líquidos compostos por efluente sanitário gerado pelos funcionários, além também do efluente líquido gerado nas concretagens, uso de argamassas, lavação de equipamentos e ferramentas, lavação de pneus, lavação de fachadas na conclusão das obras...

2ª Análise da CEIV: Reiteramos a solicitação do parecer anterior, pois a resposta apresentada não tem relação com a avaliação de ruído. Adicionalmente, a CEIV entende que deverá ser incluída como medida mitigadora a instalação de atenuadores de ruído no grupo de geradores, canos com silenciador de descarga, isolamento acústico das paredes e porta acústica, conforme memorial descritivo de instalações elétricas apresentado.

Quanto a análise do sistema viário:

31. A vaga de carga/descarga indicada em 1º complemento deve ser incluída nas medidas mitigadoras (consequentemente será constado no Termo de Compromisso). Além, deverá definir um veículo tipo para as operações de carga/descarga e simular as manobras/raios de giro para entrar e sair do empreendimento. Colocar as dimensões da área de carga/descarga no projeto e atualizá-lo.

RESPOSTA: Incluído nas medidas mitigadoras a vaga de carga e descarga indicado no 1º complemento. Segue abaixo a simulação da manobra considerando o raio de giro de um veículo do tipo caminhão pequeno com um comprimento de 9,00 metros devido ao comprimento da vaga de carga e descarga

2ª Análise da CEIV: Aparentemente um veículo de nove metros não tem espaço suficiente no interior do estacionamento público para a realização de manobras. Portanto, apresentar simulação ilustrada das manobras (raio de giro). Se necessário,

PARECER 010/2022 – CEIV

adequar/remover vagas de veículos leves para tornar possível a circulação e estacionamento do caminhão na vaga de carga/descarga.

34. Quanto a área de embarque e desembarque apresentada em 1º complemento, projetar esta de modo em que o trânsito de veículos não cruze com o de pedestres (pode ser utilizado como base aquele existente no Balneário Camboriú Shopping, na Av. Santa Catarina).

RESPOSTA: Referências técnicas consolidadas afirmam que a escolha de rota dos pedestres é baseada em uma série de critérios, sobretudo os critérios de distância percorrida e número de mudanças de direção. Ou seja, o pedestre tende a escolher rotas em que a distância percorrida seja menor, bem como haja o menor número possíveis de mudanças de direção. Considerado o proposto pela CEIV, a distância percorrida do pedestre aumentaria consideravelmente, bem como o número de mudanças de direção, uma vez que teriam que contornar todo o espaço destinado ao embarque e desembarque. Em situações como essa, os pedestres tendem a ser desobedientes e optam por "encurtar" caminho, atravessando o espaço de circulação veicular. Neste caso, o pedestre se coloca em risco, uma vez que neste local a preferência é do veículo. Caso o embarque e desembarque seja mantido como o projeto apresentado no 1º complemento, ainda que ocorra o conflito entre pedestre e veículo no ponto de entrada do veículo no passeio, neste local o pedestre tem a preferência, o que garante uma maior atenção do condutor do veículo. Ainda, no local de instalação do empreendimento existe um alto fluxo de pedestres à passeio/turismo, os quais tendem a ter ainda menos atenção. Desta forma, entende-se que a solução proposta no 1º complemento é a melhor em termos de segurança viária para o pedestre, sendo ele a parte mais vulnerável do sistema de mobilidade.

2ª Análise da CEIV: Reitera-se: projetar um embarque/desembarque sem conflito de movimentos com os pedestres. Podem ser adotadas outras medidas que reduzam a possibilidade de interferências entre pedestres e veículos, como canteiros ou elementos paisagísticos. Ainda, como colocado na resposta ao Parecer 051 que "no local de instalação do empreendimento existe um alto fluxo de pedestres à passeio/turismo", esse fluxo de pedestres gera atraso (considerando o futuro empreendimento em operação) na Av. Atlântica por veículos que aguardam na pista para acessar a área de embarque/desembarque. Adicionalmente, a CEIV entende que deva ser ajustada a geometria do embarque e desembarque para aumentar largura do passeio para no mínimo 3,00 metros livres, nos estrangulamentos.

37. Quanto ao item 2.14 Uso Racional de Infraestrutura ou Aspectos voltados à Sustentabilidade, foi mencionado no 1º complemento que o empreendimento será certificado LEED. Esclarecer qual o nível de certificação, e as ações devem ser descritas de maneira mais

PARECER 010/2022 – CEIV

detalhadas, apresentando projetos e memoriais, e ser incluídas como medidas mitigadoras na Matriz do empreendimento.

2ª Análise da CEIV:Incluir no estudo a adoção das medidas apontadas no detalhamento “Objetivos e Medidas de Sustentabilidade -- Certificação LEED” como medida mitigadora complementar

38. Quanto a definição de AVI e AVD, rever dimensões. Considerando os impactos de iluminação e sombreamento, bem como visuais, estes serão superiores à AVI.

RESPOSTA: O sombreamento na Praia Central de Balneário Camboriú bem como região próxima vem sendo pauta de discussões ambientais e urbanas. Atualmente a mancha de sombreamento provocada pelos grandes edifícios já existentes posicionados à beira-mar projeta-se sobre a faixa de areia. Este é um assunto polêmico e não tão recente, uma vez que os grandes edifícios vêm sendo implantados na cidade com o decorrer do tempo e da evolução da construção civil. Hoje Balneário Camboriú é referência no assunto e conhecida mundialmente pelos seus arranha-céus. É fato que o TRIUMPH TOWER será maior que os já existentes no entorno, mas deve ser considerado que os demais edifícios atualmente também geram impacto de sombreamento. A sombra projetada pelo TRIUMPH TOWER atingirá a Praia Central (faixa de areia e mar), local que já possui uma densidade de sombras projetadas por outros edifícios existentes. Atingirá ainda outras regiões em outros momentos do dia e do ano, onde o impacto maior será no início e no final do dia, momentos estes em que a sombra atinge o pico de extensão, porém por um curto período de tempo. É importante considerar que o sombreamento gerado pela edificação acontecerá todos os dias nos mesmos horários, porém irá variar conforme a movimentação solar onde a sombra se move conseqüentemente. Ou seja, a região que recebe o sombreamento não deixará de receber insolação permanentemente. A sombra existirá todos os dias durante um período de tempo, mas se deslocará conforme o movimento de translação da Terra. Ainda, o sombreamento gerado pelo empreendimento deve ser analisado em conjunto com as demais edificações existentes no local, pois o impacto do conjunto é diferente do impacto individual. Desta forma, a equipe técnica responsável pelo EIV entende que a dimensão da área de vizinhança direta deve ser mantida, pois levou em consideração principalmente os impactos causados pelo trânsito, contemplando as vias de acesso ao empreendimento, vias adjacentes e principais interseções, conforme referência a seguir:

Segundo a RedePGV (2019), a Área Crítica, ou Área de Influência Direta (AID), consiste “[...] nas proximidades do PGV, onde se realizam os movimentos de acesso a este”. Para Gonçalves (2012) a AID compreende o entorno imediato do empreendimento, suas entradas, saídas e interseções adjacentes. Assim como em estudos americanos, o Maricopa Country Department of Transportation – MCDOT

PARECER 010/2022 – CEIV

(2008) e o Missouri City Design Manual – MCDM (2004) propõem que a AID contemple as vias de acesso, vias adjacentes e principais interseções.

2ª Análise da CEIV: A CEIV considera que os impactos de iluminação e sombreamento, bem como visuais, são reais e diretos. Não está se colocando a preexistência ou a magnitude destes impactos, o que se coloca que a AVD e AVI devem refletir estes impactos diretos, portanto reitera-se. A CEIV sugere que a área de AVD seja do tamanho da AVI apresentada e AVI englobando o município inteiro.

40. Apresentar estudo relacionada à avifauna e o risco de colisões com o empreendimento, propondo medidas mitigadoras;

RESPOSTA: Detalhamento incorporado no documento "TRIUMPH TOWER_AVES_C1_v1.PDF", anexo a este relatório. Será seguida a recomendação como medida mitigatória apresentada nesse estudo a ser incorporada nos projetos da edificação.

2ª Análise da CEIV: Inserir na Matriz Qualiquantitativa o impacto referente ao risco de colisões da avifauna com o empreendimento, bem como as medidas mitigadoras.

42. Em relação aos equipamentos públicos de uso comunitário não foi apresentada, no estudo, a viabilidade de atendimento ao empreendimento ou alternativa para suprir as necessidades, conforme dispõe o Termo de Referência (anexo da LC nº 24/2018).

RESPOSTA: Inserido texto no EIV versão final, conforme abaixo. 3.6.1 Saúde Isto posto, identifica-se a viabilidade de atendimento às possíveis demandas geradas pelo empreendimento no sistema de saúde (público e privado) existente no município. 3.6.2 Educação Isto posto, identifica-se que o sistema de ensino (público e privado) existente no município terá capacidade de atendimento às futuras demandas geradas na operação do empreendimento relacionadas à educação. 3.6.3 Esporte e Lazer Destaca-se que os equipamentos públicos de uso comunitário de esporte e lazer existentes no município terão capacidade de atendimento às futuras demandas geradas na operação do empreendimento. 3.6.4.2 IPHAN Vale destacar que, os sítios arqueológicos existentes no município registrados no IPHAN estão localizados fora tanto da AVD quanto da AVI do empreendimento, portanto, identifica-se a viabilidade para instalação do empreendimento no local pretendido no que se refere ao patrimônio histórico e cultural.

2ª Análise da CEIV: Não atendido, reitera-se

Em relação a análise de compatibilidade com o Sistema viário:

PARECER 010/2022 – CEIV

46. Em 3.7.1.10, atualizar a análise de tráfego no EIV considerando o cronograma de implantação, conforme 1º complemento.

RESPOSTA: Foi atualizada a análise de tráfego no EIV considerando um cronograma de implantação de 7,5 anos, conforme trechos a seguir do EIV versão final e "ANEXO XX- Matriz Quali-Quantitativa – 1".

2ª Análise da CEIV: Atendido parcialmente. Apresentar as análises de nível de serviço atualizadas.

Na Matriz Quali-quantitativa:

Na Operação:

65. No impacto "Pressão sobre Área de Vegetação Suprimida", a CEIV entende que não foram apresentadas medidas mitigadoras que justifiquem a redução de 30%. Rever.

RESPOSTA: A redução do impacto foi revisada e classificada como zero.

2ª Análise da CEIV: Considerando que o impacto de "Redução da vegetação existente" já foi aplicado na implantação e considerando que o impacto de "Pressão sobre Área de Vegetação Suprimida" será irrisório, a CEIV entende que o mesmo deverá ser suprimido

66. No impacto "Pressão no sistema viário próximo", em 4.6.8, repete-se a observação feita para a subseção 4.5.5. Ainda, projetar um número de vagas para bicicletas que satisfaça a demanda pública que o empreendimento atrairá, considerando também a divisão modal.

RESPOSTA: No impacto "Pressão no sistema viário próximo", foi adicionado um número de vagas para bicicletas que satisfaça a demanda pública que o empreendimento atrairá, considerando também a divisão modal. As demais descrições serão adequadas na versão final do EIV.

2ª Análise da CEIV: Conforme a demanda de viagens através de bicicletas apresentada, o número mínimo de vagas de paraciclo deve ser 27 (vinte e sete), no mínimo.

67. No impacto "Pressão no sistema viário próximo", em 4.6.8.3, a CEIV entende que o percentual de redução (com a medida mitigadora - paraciclo) do impacto é de no máximo 10%. Rever o percentual após projetar e definir a quantidade de vagas do paraciclo de uso público.

RESPOSTA: Para o impacto "Pressão no sistema viário próximo", na fase de operação, foi mantida a valoração de 30%, pois foram adicionadas outras medidas mitigadoras: - Disponibilizar as vagas internas de bicicletas bem distribuídas e 20 vagas em paraciclos em frente ao empreendimento, para o incentivo ao uso de meios alternativos de transporte; - Implantação de um

PARECER 010/2022 – CEIV

abrigo de passageiros de transporte público nas proximidades do empreendimento, onde a definição do local e o modelo de abrigo de passageiros a ser disponibilizado pela Prefeitura; - Proporcionar espaços seguros para circulação e travessia de pedestres; - Implantação de sinalização vertical de advertência junto às faixas de travessia de pedestres existentes, elevadas ou não, localizadas na Área de Vizinhança Direta (AVD) do empreendimento, conforme apresentado na Figura 174, nos seguintes pontos: • Ponto A (faixa elevada de travessia de pedestres); • Ponto B (faixa elevada de travessia de pedestres); • Ponto C (faixa elevada de travessia de pedestres); • Ponto F (faixa de travessia de pedestres); • Ponto K (faixa de travessia de pedestres). As demais descrições serão adequadas na versão final do EIV.

2ª Análise da CEIV: Conforme a demanda de viagens através de bicicletas apresentada, o número mínimo de vagas de paraciclo deve ser 27 (vinte e sete), no mínimo.

No Cálculo do Valor de Contrapartida:

71 . Apresentar a Matriz atualizada e o cálculo do valor da compensação considerando as adequações apontadas neste parecer. O valor da contrapartida deverá ser apresentado em CUB/SC.

RESPOSTA: Segue em anexo e a Matriz Quali-Quantitativa atualizada.

2ª Análise da CEIV: Após as correções indicadas neste parecer, o Índice de magnitude passa a ser 3, portanto atualizar cálculo do valor de contrapartida

2ª Análise da CEIV: 72. Adicionalmente, o impacto de “Pressão no serviço de saúde” deve ter o percentual de redução alterado para “zero”, pois a medida de apresentar kit de primeiros socorros não justifica o redução de 10%.

2ª Análise da CEIV: 73. Adicionalmente, deverá retirar o impacto de “Demanda por praças, áreas verdes e espaço público”, pois o mesmo já está caracterizado no impacto “Pressão nos equipamentos de esporte e lazer”.

2ª Análise da CEIV: 74. Adicionalmente, a CEIV entende que o Índice de Comprometimento de infraestrutura da vizinhança – ICIV deve ser alterado para 3, pois o empreendimento não possui medidas mitigadoras efetivas para melhorar a situação de infraestrutura da região.

2ª Análise da CEIV: 75. Quanto a avaliação do ofício 01, esta CEIV entende que não há prejuízo quanto aos impactos absorvidos pela vizinhança, pelo contrário, há impacto positivo, ao se introduzir dinamismo à fachada para a Av. Normando Tedesco. Contudo, considerando o

PARECER 010/2022 – CEIV

caráter meramente opinativa desta CEIV, conforme Art. 8º da IN 001/2019 - SPU, esta decisão deverá ser submetida a apreciação da Secretária de Planejamento e Gestão Orçamentária.

2ª Análise da CEIV: 76. Quanto a avaliação do ofício 02, esta CEIV entende que não há prejuízo na redução parcial no número de vagas obrigatórias, considerando as razões expressas no ofício. A CEIV entende que o empreendimento Triumph Tower, apesar de possuir atividade Multifamiliar, possui singularidade e excepcionalidade na cidade, decorrente de sua altura e conformação, portanto deve ser enquadrado como atividade “Especial”, conforme tabela X da Lei 2794/2008. Diante deste enquadramento, o número de vagas obrigatórias passa a ser definido em estudo específico, neste caso no EIV.

77. Quanto a avaliação do ofício 03, apesar de a CEIV entender como desejável a implantação de empreendimentos multiuso, por desenvolverem vitalidade à cidade, esta comissão não possui competência para deliberação desta matéria, por se tratar de atendimento de norma urbanística geral.

Finalmente, cumpre ressaltar, em consonância com a 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.

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,***

PARECER 010/2022 – CEIV

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.

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

Balneário Camboriú, 17 de fevereiro de 2022.

Michela Denise Parno
Secretária

CLELIA WITT SALDANHA (presidente)

FÁBIO MIRANDA BECKER (membro)

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

BEATRIZ NUNES VIEIRA (membro)

TANYARA TRETTIN CAMPELLO (membro)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA
(membro)

MAURINO ADRIANO VIEIRA (membro)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (membro)



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 31EC-0AD6-6CBC-D291

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

- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 18/02/2022 15:12:27 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ BEATRIZ NUNES VIEIRA (CPF 057.XXX.XXX-96) em 18/02/2022 15:12:42 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ FABIO MIRANDA BECKER (CPF 983.XXX.XXX-72) em 18/02/2022 15:13:39 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 18/02/2022 15:25:19 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 18/02/2022 15:49:07 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 18/02/2022 16:56:36 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 18/02/2022 16:57:42 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 21/02/2022 08:16:36 (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/31EC-0AD6-6CBC-D291>