

Protocolo 27- 87.717/2021

De: Clelia S. - SPU - CEIV

Para: Representante: Leo Joao Paludo

Data: 31/05/2022 às 14:04:42

Setores envolvidos:

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

Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)

Prezado,

segue parecer 029/2022 - CEIV atualizado, pois foi corrigida a numeração do mesmo e a 2ª consideração do item 38 b.

Att.

—

Clelia Witt Saldanha - MATRÍCULA PMBC 40.815

Fiscal de Obras II - SPU Presidente CEIV - Decreto 9779/2020

Anexos:

PARECER_029_2022_Ed_Legacy_Embraed_2_Analise_Prot_87717_2021_atualizado.pdf

PARECER 029/2022 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

- () Primeira Análise – Parecer nº 017/2022-CEIV – 18/03/2022
(X) Segunda Análise – Parecer nº 029/2022-CEIV – 30/05/2022

Processo Administrativo nº: e-87.717/2021 (1DOC)

Projeto: EMBRAED Legacy – “Marena Beach Apartaments”

Área do lote: 1.406,625 m²

Área construída (projetada): 55.126,34 m²

Número de Pavimentos Totais: 62 pavimentos

Gabarito da Torre: 56 pavimentos

Número de Unidades Autônomas Residenciais: 131 (cento e trinta e uma)

Número de Unidades Autônomas Não Residenciais: 07 (sete) salas comerciais

Vagas de Garagem: 67 vagas NR + 438 vagas residenciais +

População estimada na implantação: 70 pessoas (variável de acordo com o período)

População estimada na operação: 1048 pessoas para o uso residencial e **442** pessoas para o uso não residencial

Endereço: Av. Brasil e Rua 1.910, nº 109, Centro

Uso: misto

Zona: ZACC-I-B (Zona de Ambiente Construído Consolidado Qualificado de Alta Densidade)

DIC: 151915, 151926, 168219 e 168220.

Investimento previsto: 55.126,34 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” e suas alterações;

CONSIDERANDO o Despacho EIV nº 13 e– 1DOC_87.717/2021, em 14/02/2022, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso residencial e comercial, denominado “Marena Beach Apartaments”, requerido por EMBRAED LEGACY EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS SPE LTDA., inscrita no CNPJ (MF) sob o nº 29.291.848/0001-07, situado na RUA 1910 , nº 109, e Av. Brasil Centro, Balneário Camboriú – SC, enquadrado no Art. 53, inciso II, da Lei Municipal nº 2794/2008 e LC nº 24/2018;

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 2019022427 e considerando a Instrução Normativa nº 001/2019, da SPU, de 29.08.2019, o projeto arquitetônico apresentado para a aprovação de projeto está em conformidade com a “legislação urbanística em geral”, conforme despacho 13 e-87.717/2021;

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;

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

1. No item 1.1, cita que “O empreendimento localiza-se em área adequada para o uso pretendido (zona ZACC-I-B) sem restrições de ocupação”. Porém, no Mapa de Microzoneamento, anexo da Lei Municipal nº 2794/2008 e, no art. 179, da mesma lei, o imóvel onde pretende-se edificar é identificado como “Zona de Ocupação Institucional para fins de Lazer Público e Apoio a Cultura” - ZEI – H4. Esclarecer;

Resposta: “De acordo com o Certificado de Potencial Adicional de Construção 140A/2022 e da Consulta de Viabilidade para Construção, o empreendimento localiza-se na ZACC-I-B. A questão do Zoneamento ZEI-H4 foi superada com ação específica que tramitou na Vara da Fazenda Pública de Balneário Camboriú/SC, razão pela qual esta informação quanto a ZEI – H4 não é mais inserida na viabilidade. Ademais, foi realizada retificação no texto do EIV acerca das unidades autônomas comerciais que passaram para 8 (oito) unidades.”

2ª Consideração CEIV: Informar o número da ação específica que tramitou na Vara da Fazenda Pública de Balneário Camboriú/SC;

3. A equipe técnica responsável pelo EIV deve ser multidisciplinar e capacitada para a emissão de laudos do meio físico, biótico e antrópico. Em relação a elaboração do Estudo de Impacto do Tráfego (EIT) o Engenheiro Ambiental Vinícius Tischer emitiu a ART nº 8091247-1, onde dentre as atividades técnicas, estão o “Avaliação” e “Do Ordenamento Ambiental” do Tráfego e “Estudo” e “Do Ordenamento Ambiental” do Acesso Viário. Solicita-se que, quanto a sua atribuição/habilitação em emitir Laudo sobre EIT, seja apresentado documento do qual ateste que as atividades técnicas integrantes do EIT (referentes ao estudo de tráfego/trânsito) estão em conformidade com a legislação profissional que regula o exercício da profissão. Conforme a RESOLUÇÃO Nº 447, DE 22 DE SETEMBRO DE 2000, que “Dispõe sobre o registro profissional do engenheiro ambiental e discrimina suas atividades profissionais”, em seu art. 2º:

*“Art. 2º Compete ao engenheiro ambiental o desempenho das atividades 1 a 14 e 18 do art. 1º da Resolução nº 218, de 29 de junho de 1973, referentes **administração, gestão e ordenamento ambientais e ao monitoramento e mitigação de impactos ambientais, seus serviços afins e correlatos.**” (grifo do autor)*

E, em seu art. 3º:

*“Art. 3º **Nenhum profissional poderá desempenhar atividades além daquelas que lhe competem, pelas características de seu currículo escolar, consideradas em cada caso, apenas, as disciplinas que contribuem para a graduação profissional, salvo outras que lhe sejam acrescentadas em curso de pós-graduação, na mesma modalidade.**”*

Ainda, apresentar ART/RRT (ou similar) referente a todos os profissionais habilitados envolvidos na elaboração do EIV, bem como informar os dados de contato de cada profissional, conforme item 1.4 do TR;

Resposta: "Foi adicionado o profissional Eng Civil Ricardo Logullo referente ao Estudo de Impacto de Trânsito, sendo a ART anexa ao processo do EIV. Também foram inseridas as demais ART dos profissionais com educação superior completa: Eng. Ambiental Felipe Silveira e Eng. Ambiental e Sanitarista Nívea Miranda. As ART acompanham a presente resposta ao processo do EIV. Em relação a ART ou DHT do profissional oceanógrafo Fabrício Nihues, de acordo com a Lei Federal nº 11.760/2008 que dispõe sobre o exercício da profissão de Oceanógrafo, não há necessidade de vínculos com conselho técnico até a presente data, impossibilitando fazer uma Anotação de Responsabilidade Técnica válida legalmente. Diferentemente de outros profissionais da engenharia, que na própria Lei de criação da profissão do oceanógrafo, há o vínculo com o Conselho, sendo parte integrante da habilidade técnica do mesmo. Desta forma, a Associação Brasileira de Oceanografia, única que faz um serviço chamado de DHT, não está habilitada legalmente a fazer, impossibilitando realizar a solicitação do ofício, visto que a própria Lei de criação da profissão de Oceanógrafo já confere total habilitação técnica ao profissional que possui bacharel em Oceanografia."

2ª Consideração CEIV: Reiteramos o seguinte: informar os dados de contato de cada profissional, conforme item 1.4 do TR ("Deverá ser identificada apresentando: nome, formação profissional, registro em conselho de classe e dados de contato.");

4. No item 2.2 do EIV, indicar se haverá área permeável e apresentar o número de vagas de estacionamento para veículos (Comuns, Carga/Descarga, PNE, Idoso, Embarque/Desembarque, etc.) e para bicicletas (público e privado);

Reposta: "Com relação a permeabilidade, o embasamento do empreendimento possui taxa de ocupação do térreo de 89%.

Com relação ao número de vagas, o quadro abaixo apresenta as vagas de estacionamento discriminadas aos usos: Privativo, Condominiais e Estacionamento público, estando previstas as seguintes vagas condominiais: 04 vagas para veículos PNE, 31 vagas para motocicletas, 02 vagas para carga/descarga.

Vagas de Veículos		Obrigatório	Projeto			
			simples	dupla	tripla	total
Privativas	Não Residencial	67	10	21	5	67
	Residencial	310	106	148	12	438
	Veículos PNE	3%			10	
Condominiais	Veículos PNE	1%			1	
	Motocicletas	10%			31	
	Carga/Descarga	2			2	
	Embarque/Desembarque					
Est. Público	Veículos de Passeio				94	
	Veículos PNE	2%			3	
	Veículos Idosos	5%			6	
	Motocicletas	10%			11	

Vagas de bicicletas: 19 espaços localizados no Estacionamento Público Privado e 60

espaços localizados no Estacionamento Privado.

Permeabilidade: Não possui área permeável”

2ª Consideração CEIV: Rever a afirmação “*estando previstas as seguintes vagas condominiais: 04 vagas para veículos PNE*”, pois conforme a tabela acima, há somente 01 vaga PNE Condominial. As demais são 03 vagas PNE no EPP e 10 vagas PNE privadas;

9. Apresentar o croqui (s) do canteiro de obras detalhado, considerando as etapas construtivas conforme o Cronograma apresentado, indicando as áreas de carga e descarga de materiais, áreas de manobra (apresentado os raios de giro) 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 etapas da fase de implantação;

Resposta: “*O projeto do canteiro de obras está anexado a presente resposta do Parecer, sendo inserido locações detalhadas das áreas componentes.*

O acesso principal ao canteiro de obras ocorre pela Av. Brasil, sendo apresentado detalhe da guarita, locação da área de manobras, caminhão bomba, vestiário, refeitório, área administrativa, engenharia, almoxarifado, banheiros e local para bicicletas na figura abaixo.”

2ª Consideração CEIV: Reiteramos o seguinte: “considerando as etapas construtivas conforme o Cronograma apresentado, indicar as áreas de carga e descarga de materiais, áreas de manobra (apresentado os raios de giro) e circulação de veículos”;

26. Em relação ao item “3.5.5 Leitura da paisagem” (EIV), a CEIV entende ser necessário realizar a análise da relação entre a área privada e a pública (calçadas) nas fachadas da edificação, focando na criação de atratividade e vitalidade nestas áreas de transição, aplicando-se as disposições da Lei Municipal nº 4.107/2018 (Plano de Arborização). Apresentar imagens (simulação) de como se dará a integração das fachadas do empreendimento e a inter-relação destes espaços com a área pública e vizinhança;

Resposta: “*Foi inserida a seguinte complementação no item Leitura da Paisagem. Quanto a integração das fachadas do empreendimento e a inter-relação destas espaços com a área pública e vizinhança: “A concepção do empreendimento considerou aspectos de fachadas ativas, explorando a localização do empreendimento em área central e com alta taxa de atividades comerciais, varejo, e serviços gerais que contribuem para uma elevada circulação de pedestres na localidade. As fachadas ativas são aquelas que permitem interação entre o espaço privado e a calçada, aumentando o trânsito de pedestres na região. Nesse sentido importante destacar a interação das fachadas das salas comerciais projetadas próxima a calçada e com paredes de vidro, com amplo acesso visual para a via, e da via para as lojas. Esse fenômeno, segundo Speck (2012), além de proporcionar maior contato transeunte-edificação, fomentar viagens peatonais devido a tornar as vias interessantes e mais atrativas à pedestres e contribui para melhoria da segurança pública no local, devido a maior vigilância tácita local. Montgomery (2014) corrobora essas análises e completa com estudos que apontam que pedestres experienciam maior felicidade/satisfação em vias com essas características de fachadas ativas, interessantes e diversificadas, provocada pela interação*

fachada-transeunte. Nesse sentido, a concepção das fachadas é um importante aspecto do ambiente urbano, influenciando a dinâmica das pessoas, e a mobilidade urbana. Outro aspecto relevante está relacionado com o embasamento livre de edificações. É importante ressaltar que o Município de Balneário Camboriú permite a adoção de embasamentos livres com alturas elevadas e sem recuos que provocam uma redução visã do céu e horizonte a partir do nível da rua, como também evidenciado por Campos (2014), ressaltando a importância da qualidade destas fachadas, sendo um aspecto que também é considerado na concepção do empreendimento.” Já as disposições legais quanto a arborização estão dispostas e detalhadas na Prancha 19 do Projeto do empreendimento em anexo. Referências citadas: Speck, J. 2012. Walkable City. North Point Press. New York. Montgomery, C. 2014. Happy City. FSG press. New York. Campo, G. A. C. Análise da influência do sombreamento causado pelos edifícios na zona central de Curitiba. Dissertação (mestrado). Curitiba, 2014”.

2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, em relação à apresentação da prancha 19 do Projeto Arquitetônico contemplando a implantação de arborização. Porém, não forma apresentadas imagens (3D – simulação referente às fachadas) de como se dará a integração das fachadas do empreendimento e a inter-relação destes espaços com a área pública e vizinhança, considerando a arborização;

Em relação ao **Sistema viário da área de vizinhança:**

34. No último parágrafo da página 84 não foi possível compreender a seguinte redação: “A via com a maior hierarquia nas imediações é a Av. Brasil com tamanho da caixa de 15 metros; a Av. Brasil possui 18 metros.” Corrigir;

2º Consideração CEIV: Retirar o prefixo “Av.” antes da Rua 2000.

38. Em atendimento ao **Termo de Referência da Lei Municipal nº 24/2018:**

- a) Indicar o número de vagas de estacionamento por tipo de veículo (automóveis, motos, bicicletas) e de uso (carga/descarga, embarque/desembarque, idoso, PCD). Demonstrar que a quantidade de vagas reservadas atende as leis municipais nº 2794/2008 (Art. 36) e nº 1677/1997 (Art. 24). Ainda, incluir vagas para operações de carga/descarga (C/D) e embarque/desembarque (E/D) em área interna do edifício para atendimento à porção comercial (E/D e C/D) e à residencial (apenas C/D), de modo a evitar perturbações no fluxo de veículos em via pública e alterações no número de vagas;

2º Consideração CEIV: A Tabela de vagas apresentada no 1º Complemento está divergente do quantitativo e da representação dos Projetos (folhas 03/19 a 07/19). Em análise aos projetos enviados foram identificadas as seguintes vagas:

MARENA BEACH APARTMENTS (LEGACY)						
Pavimento	Auto/Comuns	Moto	C/D	E/D	Idoso	PCD
Mezanino	38	3	2	0	0	0
Garagem Pública	91	23	1	1	6	4
Garagem 01	155	6	0	0	0	1
Garagem 02	160	11	0	0	0	4
Garagem 03	160	11	0	0	0	4

Compatibilizar o quadro de vagas com os projetos. Na lateral direita de cada Folha dos Projetos, incluir a tabela de vagas para cada pavimento, de modo a facilitar as análises e identificação das vagas.

Com relação às garagens 02 (Folha 06/19) e 03 (Folha 07/19), não foram identificadas as vagas PCD, sendo subentendido que as vagas 256,257,262 e 263 (Garagem 02) e 356, 357, 362 e 363 (Garagem 03) são destinadas ao uso PCD. Identificar, portanto, nas folhas 06/19 e 07/19 as vagas para pessoas com deficiência inserindo a sigla "PCD" (sob os veículos-tipo), assim como foi feito nas folhas 04/19 e 05/19.

- b) Indicar os acessos para pedestres no escopo do texto (apresentar imagens) e incluir um levantamento da sinalização na região do empreendimento (lombadas, faixas de travessia de pedestres, travessias elevadas, ciclofaixa). Após o levantamento, sugerir a implementação de melhorias em relação aos dispositivos de trânsito e à segurança no tráfego de veículos, pedestres e ciclistas, caso seja necessário;

2º Consideração CEIV: Na listagem das faixas de pedestres a citação da Rua 2000 intersecção com a Av. Brasil foi repetida duas vezes. Corrigir. Na Figura 5, indicar o local das imagens.

- c) Indicar quais os controladores de acesso (além de constar no Projeto Arquitetônico, também devem ser apresentados no EIV) e avaliar se o estacionamento reservado para as unidades comerciais (estacionamento público) atende ao Decreto Municipal nº 9578/2019.

2º Consideração CEIV: Item não respondido no 1º Complemento.

44. Com relação ao item 3.9.2 – **Resultado da contagem:**

- a) Incluir na Tabela 30 (página 94) a data de contagem e o volume total para cada ponto em cada período. Projetar nova tabela ou incluir na Tabela 30 os volumes de tráfego para cada intervalo de 15 minutos adotados para a definição do Fator Hora de Pico (FHP);

2º Consideração CEIV: Incluir as contagens da direção D6 no Ponto P5 (Rua 1900 x Av. Brasil).

- c) Apresentar contagens direcionais para o ano de medição (2021);

2º Consideração CEIV: Nas planilhas enviadas no Anexo A, incluir, para cada direção (D1, D2, D3,...), o total das contagens nos intervalos de 15 minutos nas últimas colunas e, na última linha de cada tabela, o total de cada categoria (carro, moto, caminhão, ônibus, bicicleta, ...). Ainda no Anexo A,

destacar, para cada ponto de contagem, o intervalo da hora-pico correspondente.

Com relação ao item 3.9.3 – Nível de Serviço:

Item 3.9.3.1 - Nível de Serviço do P1 – Semaforizado:

46. Reapresentar este item. Faltam legendas de algumas siglas utilizadas nas tabelas, assim como no escopo do texto. Citar os critérios do Highway Capacity Manual (HCM) para a definição dos cálculos, incluindo no corpo do texto as fórmulas ou equações utilizadas, assim como os intervalos de aplicação de cada fator de ajuste. Por exemplo, o fator de ajuste de estacionamento (fp) foi adotado como 1. Isso indica que número de manobras de estacionamento/h é igual a zero, ou seja, não há manobras de estacionamento de veículos. Justificar;

2º Consideração CEIV: Verificar o resultado dos cálculos de fp e e fbb. Esclarecer os dados de ajuste de semáforo à jusante (I) e Tipo de Chegada AT), considerando as figuras "Exhibit 15-7" e "16-4" do HCM.

48. Rever o grupo de faixa apresentado na Tabela 35. A figura que foi apresentada como D2 corresponde à junção dos movimentos D1 e D2 e o que está na coluna como D5 representa os movimentos D5 e D6. Ainda, na Tabela 35 especificar as equações e os critérios utilizados nos cálculos, justificando o resultado de cada valor obtido;

2º Consideração CEIV: Mesclar as células do Grupo de Faixas na Tabela 7.

Item 3.9.3.2 – Nível de serviço dos pontos das interseções não semaforizadas:

49. Refazer este item, uma vez que a metodologia do DNIT utilizada é referente a rodovias de quatro ou mais faixas, sendo inconsistente para avaliação das interseções não semaforizadas (pontos P2, P3, P4 e P5). Sugere-se, portanto, a utilização da metodologia do Highway Capacity Manual (HCM) 2000 ou 2010 para cálculo de nível de serviço em vias urbanas (interseções) ou ainda a utilização de softwares de microsimulação de tráfego urbano;

2º Consideração CEIV: Foi utilizada a metodologia HCM de Movimentos Secundários em Cruzamentos Prioritários, sendo estimado o nível de serviço relacionado aos movimentos D4 (PONTO 2), D4 (PONTO 3), D5 e D6 (PONTO 4) e D10 (PONTO 10). Falta a estimativa do nível de serviço para Fluxos Ininterruptos (HCM), que corresponde aos movimentos D8 (Ponto 2), D7 e D8 (Ponto 3), D1 e D2 (Ponto 4) e D2 (Ponto 5). Conforme as tabelas 10, 11 e 12 só há estimativas para as direções V7 (Ponto 2 - D4), V7 (Ponto 3 - D4), V8 e V9 (Ponto 4 - D5 e D6) e V10 (Ponto 5 - D10).

Com relação ao item 3.9.4 – Condição Futura do fluxo na interseção:

51. No item 3.9.4.2 – Previsão da influência do empreendimento:

- a) Revisar os cálculos de geração de viagens e rerepresentar este item;
- b) A equação do método Grieco utilizada na Tabela 39 ($V = 3,09 + 1,354 \cdot UR$) refere-se ao cálculo da estimativa do número de viagens geradas de carros (atraídas + produzidas) por Unidades Residenciais (UR) no período das 6h30 às 20h. Este método possui equações específicas para os períodos de pico da manhã e da tarde. Na estimativa para a geração de viagens para as unidades comerciais, considerar o pior cenário (o uso de maior demanda), em que é sugerido o uso dos cadernos da RedPGV ou ITE (Institute of Transportation Engineers) para a elaboração da geração de viagens (comerciais e residenciais). Pela metodologia do ITE é possível estimar a geração de viagens por tipo de atividade (residencial, comercial, gastronômica, lazer, entre outros), sendo definido para cada uma o percentual de atração (entrada) e produção (saída). Desta forma, é possível definir a partir de uma única metodologia as viagens geradas pela parte comercial e residencial do empreendimento;

2º Consideração CEIV: Nas tabelas 16 e 17, esclarecer os valores de 681,7 (viagens atraídas por dia) e 81,7 (viagens geradas na hora-pico) apresentados.

- c) Não foi apresentada a divisão modal. Apresentar as contribuições por moto e bicicletas, utilizando-se o Plano de Mobilidade de Balneário Camboriú (PlanMob);

2º Consideração CEIV: Na Figura 10, incluir a porcentagem de "outros". Na Tabela 20, nas colunas de 2034 os dados das projeções são estimativas de 10 anos, porém com relação a 2021 seriam 13 anos. Recalcular, apresentando 3 colunas: 2019 (início das operações), 2034 (5 anos após o início das operações) e 2039 (10 anos após o início das operações).

66. Para o impacto "Alteração nos fluxos de automóveis", na fase de operação, a CEIV entende que a importância é ALTA (5) e o prazo é PERMANENTE (5). Ainda, para as medidas mitigadoras com redução de 30%, incluir a aquisição e instalação de equipamentos (câmeras de videodetecção e seus componentes) no cruzamento semaforizado da Av. Brasil com a Rua 2000, para torná-lo integrado à Central de Controle de Tráfego em tempo real do município e, considerar a implantação ou reforma de abrigo de passageiros nas proximidades do empreendimento como medida mitigadora (solicitar, quando da implantação, à BC Trânsito a definição do local e à Secretaria de Planejamento o modelo de abrigo de passageiros);

2º Consideração CEIV: As especificações dos equipamentos e o orçamento referentes às câmeras de videodetecção foram enviados no Despacho 24 (Protocolo 87.717/2021). Rever.

Após a análise da Matriz Quali quantitativa, medidas mitigatórias e valorações apresentadas, temos as seguintes colocações:

74. Após os ajustes apontados acima, deverá ser apresentada a Matriz Quali quantitativa com os ajustes e o Cálculo do Valor de Compensação.

2ª Consideração CEIV: Consta na Viabilidade da EMASA o grau de impacto "ALTO", logo o valor do ICIV (índice de comprometimento da infraestrutura) deverá ser considerado "3" - "*Infraestrutura da Vizinhança está comprometida (energia elétrica, água, ETE, drenagem, resíduos sólidos sistema viário) e o empreendimento não possui medidas mitigadoras efetivas*". Assim, o cálculo do valor de compensação deverá ser alterado, aplicando ICIV "3";

75. Em tempo, a natureza do impacto "Demanda por transporte coletivo", deverá ser considerada como "NEGATIVO";

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)

Os ajustes acima devem ser apresentados 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, 30 de maio de 2022.

Michela Denise Parno - 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)

ERICLIS MAGON - 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)

Obs.: este parecer é assinado digitalmente, sendo válido somente com as assinaturas.



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 0B2C-A221-35FC-1D16

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

- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 31/05/2022 14:05:23 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ ERICLIS MAGON (CPF 094.XXX.XXX-79) em 31/05/2022 14:15:06 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ BEATRIZ NUNES VIEIRA (CPF 057.XXX.XXX-96) em 31/05/2022 14:18:00 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 31/05/2022 14:20:28 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 31/05/2022 17:24:23 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 31/05/2022 19:05:05 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 01/06/2022 08:12:29 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ FABIO MIRANDA BECKER (CPF 983.XXX.XXX-72) em 02/06/2022 13:34:02 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 07/06/2022 15:53:46 (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/0B2C-A221-35FC-1D16>