

PARECER 002/2023 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE
VIZINHANÇA (CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 002/2023-CEIV – 08/02/2023

Processo Administrativo nº: ARQ.01.00000503/EIV.000013

Projeto: Edifício Viva Green View

Área do lote: 3.312,80 m²

Área construída (projetada): 43.171,90 m²

Número de Pavimentos: 54 + pavimento técnico + casa de máquinas + barrilete + reservatório + subsolo

Número de Unidades Autônomas: 02 salas comerciais + 83 apartamentos

Projeção de atração do empreendimento: 761 (residencial) + comercial ?

Vagas de Garagem: 391 vagas para automóveis + 1 carga e descarga + 25 vagas motocicletas + EPP (58 vagas para automóveis + 13 vagas motocicletas)

Endereço: Av. Normando Tedesco, nº 740

Uso: Misto **Zona:** ZACC-I B

DIC: 96544

Investimento previsto: 43.171,90 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 10 – 1DOC_27360/2020, em 27/09/2021, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso residencial e comercial, denominado Edifício Viva Green View, requerido por Provace e Incorporações LTDA (79.244158/0001-67), situado na Av. Normando Tedesco, nº 740, no Centro, enquadrado no Art. 53, inciso II e III, da Lei Municipal nº 2794/2008;

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 #5442, processo ARQ.01.00000503;

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

1. Conforme o Termo de Referência (TR – anexo da Lei Complementar n.º 24/2018), em seu “item 1.2 Caracterização do empreendimento”, identificar o tipo de empreendimento quanto à estrutura física para desenvolvimento da atividade;
2. O item 1.4 Identificação da equipe técnica responsável pelo EIV, deve atender o Termo de Referência, identificação da equipe técnica responsável pelo EIV, identificando com nome, formação profissional, registro em conselho e dados de contato. Ainda, deve ser identificado o responsável pela coordenação da equipe, bem como apresentar a anotação de responsabilidade técnica ART ou equivalente, de todos os envolvidos na elaboração do estudo;
3. Quanto a responsabilidade técnica pela elaboração do “Estudo de Tráfego”, foi apresentada a ART sob n.º 8508798-9, pelo Engenheiro Ambiental e Engenheiro de Segurança do Trabalho, Rodrigo Ribeiro Torres, apresentando as atividades técnicas de “Estudo” e Ordenamento Ambiental”, sobre o objeto “Tráfego”. Solicita-se que, quanto a sua atribuição/habilitação em realizar EIT, apresente documento que ateste que as atividades técnicas referentes ao estudo de tráfego/trânsito (de acordo com o TR – anexo da Lei Complementar n.º 24/2018) estejam em conformidade com a legislação profissional que regula o exercício da profissão, considerando a RESOLUÇÃO N.º 359, de 31 de julho de 1991 e a RESOLUÇÃO N.º 447, de 22 de setembro de 2.000, que “Dispõe sobre o registro profissional do engenheiro ambiental e discrimina suas atividades profissionais”, com as seguintes previsões legais em seus art. 2º e 3º:

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

...

*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 acrescidas em curso de pós-graduação, na mesma modalidade.”* (grifo do autor)

4. No item 2.1 Características de localização e acesso, pg. 16, corrigir a área total da matrícula;

5. No item 2.1 afirma “O terreno..., não contém área de preservação permanente”. Apresentar Viabilidade da SEMAM atualizada, pois a viabilidade apresentada (protocolo n.º 26962/2021) informa a existência de APP;
6. No item 2.2 Dimensionamento e caracterização do empreendimento e atividade, indicar a metodologia utilizada para estimativa ou previsão da população prevista para o empreendimento. Ainda, apresentar estimativa de população para sala comercial e a metodologia aplicada;
7. Para a fase de OPERAÇÃO, além das 49 vagas de bicicletas privadas e 8 condominiais, há previsão de implantação de paraciclos externos ao empreendimento?
8. É informado a existência de subsolo no empreendimento. Diante deste fato, esclarecer a necessidade de execução de tirantes para travamento da cortina de estaca, apresentar o detalhamento da metodologia de contenção para o caso em específico, uma vez que o apresentado no Anexo XI – contenção, apresenta somente exemplos. Caso utilize-se de tirantes que extrapolem o limite do terreno, buscar autorização expressa da administração municipal para uso do espaço público e as respectivas autorizações dos proprietários dos imóveis lindeiros. Acrescenta-se que se faz necessária a manifestação da EMASA quanto à viabilidade da implantação dos tirantes, no que diz respeito ao impacto a infraestrutura de água, esgoto e drenagem do sistema municipal;
9. No item 2.4 Descrição da obra, atender ao Termo de Referência, indicando o método construtivo e estimativa de materiais a serem utilizados.
10. Referente ao item 2.4, apresentar croqui do canteiro de obras, de forma detalhada, considerando as etapas construtivas conforme o Cronograma a ser apresentado, estabelecendo a dinâmica do canteiro de obras durante as etapas da fase de implantação. Indicar as áreas de carga e descarga de materiais, áreas de manobra (apresentando 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, considerando que, quanto as áreas de manobra, uma vez que nas medidas mitigadoras foi informado que haverá “*Implantação de área interna ao lote para manobras e operação de carga e descarga referente aos veículos pesados que transportarão materiais e insumos até a obra*”. Ainda, indicar a localização da(s) área(s) reservada(s) no interior do lote para estacionamento de carros e motos dos colaboradores ao longo da fase de implantação, conforme medida mitigadora apresentada na Matriz;
11. No Anexo III_Etapas Construtivas menciona outro empreendimento (Fischer’s), rever;
12. Em relação ao item 2.5 Cronograma de Implantação, utilizar os modelos linha de balanço ou Método de Gantt, os quais proporcionam uma visualização otimizada e simples da sequência das atividades a serem realizadas, proporcionando uma visualização mais rápida e fácil;

13. No item 2.8 Terraplanagem, considerar no cálculo do volume a ser removido o “fator empolamento”, ou seja, calcular o volume de terra solta. Especificar como será realizado o transporte (local de carga, local de bota fora, vias de acesso dos caminhões e de escoamento). Com relação ao bota fora, o empreendedor deverá dar destinação adequada em local licenciado. Ainda, a execução da terraplanagem depende de autorização/licença prévia da SEMAM;

14. O EIV traz as seguintes informações: “*Nessa fase a retirada de material subterrâneo pode haver rebaixamento do lençol freático e desestabilização do solo, gerando possíveis erosões*” e “*Além disso ao ser realizado a escavação pode haver instabilidade do terreno, principalmente para a região, visto que o solo tem características de moderadamente drenado, provocando danos físicos as construções da Área de Influência Direta*”. Tendo em vista as afirmações quanto a possível ocorrência de desestabilização do solo, possível erosão e danos físicos às construções vizinhas, apresentar o Laudo Cautelar de Vizinhança, com vistoria “*ad perpetuam rei memoriam*” dos imóveis vizinhos para verificação prévia das condições físicas dos imóveis lindeiros, atestando a viabilidade do rebaixamento do solo ou do lençol, comprovando a segurança dos imóveis vizinhos e vias públicas e assumindo responsabilidade de reparar eventuais danos. O documento deve ser elaborado por profissional técnico capacitado acompanhado da Anotação ou Registro de Responsabilidade Técnica;

15. Rever a afirmação no item 2.8 (pág. 27 do EIV) de que “**pode haver rebaixamento do lençol freático**”, considerando que no item 2.9.5 afirma que acontecerá o rebaixamento do lençol freático. Compatibilizar as informações;

16. O item 2.9.1.2 será analisado após cumprimento do item 6 deste parecer;

17. No item 2.9.2 Consumo de energia elétrica, indicar a metodologia para previsão das demandas (na fase de operação). Cálculo apresentado está confuso, rever;

18. Para o item 2.9.3 Produção de Resíduos Sólidos, o volume apresentado na “Tabela 40 – Projeção de resíduos (RCC) para a fase de implantação de obra” (item 1.5, do Anexo 7_PROGRAMAS AMBIENTAIS) diverge do volume calculado no EIV (pág. 31). Compatibilizar as informações e apresentar a estimativa do volume de resíduos sólidos, por **classe**, a serem produzidos na fase de implantação;

19. No item 2.9.5 Efluente de drenagem e águas pluviais, **na implantação**, considerando a medida mitigadora de “*implantação de sistema de coleta e armazenamento de água de reuso (água pluvial) com reservatório para uso na lavagem das rodas dos veículos que estiverem sujas com barro, evitando que espalhem barro nas vias do entorno*”, indicar o volume de reservatório para armazenamento e reuso de águas pluviais e, demonstrar como será o sistema de coleta a ser implantado na obra, indicar a localização do(s) reservatório(s) e a área de contribuição;

20. No item 2.9.5 Efluente de drenagem e águas pluviais, na fase de operação:

20.1. Considerando a citação no EIV (pág. 35): “*Deste modo, no empreendimento serão instalados aparelhos sanitários que atendam as premissas de Conservação e Uso Racional da Água, considerando a utilizações de dispositivos economizadores de água, tais como: bacias sanitárias de volume reduzido de descargas, chuveiros e lavatórios de volumes fixos de descarga e torneiras dotadas de arejadores.*” Esclarecer onde será utilizada a água proveniente do reservatório de reuso;

20.2. Compatibilizar as informações no que diz respeito ao volume do reservatório de águas pluviais, pois no memorial descritivo do projeto hidrossanitário foi apresentado o cálculo técnico do volume do reservatório. Já no EIV (pág. 35) cita que: “*O volume do reservatório de Água Pluvial foi definido em função do consumo diário médio para o sistema de irrigação, do número de pontos de torneiras para uso não potável e pelo aproveitamento máximo do espaço físico sob a rampa.*” Rever;

21. Abordar os temas “produção de calor, vibração e radiação”, conforme TR;

22. No item 2.10 Estudo de insolação e sombreamento, apresentar o sombreamento somente do edifício caso de estudo, para uma melhor visualização dos possíveis impactos;

23. No item 2.13, rever a informação referente ao volume do “reservatório de reaproveitamento” de 160,30 m³, visto que no memorial hidrossanitário foi calculado o volume de 16,60 m³. Esclarecer;

24. Em relação ao item 3.1 Delimitação da área de vizinhança, deve atender ao Termo de Referência, identificando a delimitação específica das áreas de AVD e AVI de forma clara, indicando através de mapeamento a área de vizinhança. Bem como, atentar-se que as áreas delimitadas de AVD devem, pelo menos inserir as áreas de sombreamento do futuro empreendimento. Adequar a terminologia adotada de AID (Área de Influência Direta) para AVD (Área de Vizinhança Direta). Aplicar no EIV as terminologias indicadas no art. 4º, inc. I, alíneas a, b e c, da LC n.º 24/2018;

25. Rever o 4º parágrafo da página 69 do EIV: “*O Empreendimento seguirá o atendimento da Lei Municipal nº 2.794/2008 que indica a APP de 15 m para os cursos d’água, tal qual não é identificado nascente nas proximidades*”, pois o dispositivo legal aplicável é o inc. IV, do art. 97;

26. Apresentar Consulta de Viabilidade emitida pela CELESC;

27. No item 3.6.2 Cultura, acrescentar informações referentes à educação;

28. 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);

29. Atender ao Termo de Referência, no item 3.7 Leitura de Paisagem, 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;

30. No item 3.8.1, pág.90, menciona que os pontos de ruídos medidos estariam na "Área de influência indireta", contudo a figura 67 apresenta os pontos em área de AVD. Corrigir;

31. Apresentar os dados primários dos níveis de pressão sonora nos pontos 01, 02, 03 e 04, indicando os principais emissores de ruído da vizinhança;

32. Os índices aplicados para o cálculo do Valor de Compensação, através do grau de impacto, serão analisados após a apresentação clara das áreas AVD e AVI;

33. 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, para o cálculo do valor de compensação aplicar ICIV "3";

Análise referente ao Sistema Viário:

34. Com relação ao item 2.1 – Características de localização e acessos:

34.1. No subitem 2.1 (página 7), incluir o valor da área total construída (além da área do terreno);

34.2. Algumas informações precisam ser compatibilizadas:

a) No subitem 1.1 são indicadas 82 unidades habitacionais (U.H.), enquanto que no subitem 2.1 são consideradas 83. Corrigir;

b) Para o estacionamento privado de uso público (EPP) são indicadas 58 vagas no subitem 2.1 e na Imagem 03 (subitem 2.2), 61. Compatibilizar.

c) Há previsão de horário de funcionamento das salas comerciais?

35. Na página 8 (Imagem 03), para o estacionamento privativo, as vagas triplas são 36 (12 x 3) ou 108 (36 x 3)?

36. No caso de estacionamentos privados de uso público, verificar o atendimento ao Decreto nº 9578/2019.

37. Com relação ao item 2.3 - Acesso para pedestres e veículos:

37.1. Indicar (mapa ou recorte de projeto) a localização e os tipos de acesso por veículos e pedestres ao empreendimento. De acordo com o Art. 40 da Lei Municipal 2794/2008, os acessos para veículos e pedestres devem ser independentes;

37.2. Apresentar mapas representativos das **rotas** de acesso (entrada) e de saída de veículos do empreendimento durante a fase de operação;

- 37.3. No Projeto Arquitetônico, demonstrar as medidas (cotas) dos **rebaixos de meio-fio** e dos **acessos de veículos**, em atendimento às diretrizes determinadas pela Lei Municipal nº 2794/2008 (artigos 41 e 184);
38. Com relação ao item 2.4 – Controladores de acesso e faixas de acumulação, indicar a extensão e a capacidade (número de veículos) das faixas de acumulação;
39. Com relação ao item 2.5 – Previsão de viagens atraídas em hora/pico na fase de operação e distribuição no sistema viário:
- 39.1. Considerar que as projeções são baseadas usualmente em quatro tipo de veículos: automóveis, moto, ônibus e caminhões, que possuem os respectivos fatores de equivalência para conversão em unidades de carro de passeio (ucp);
- 39.2. Indicar a fonte do penúltimo parágrafo da página 11, o qual cita uma estatística de três mil estudos de tráfego realizados a partir das metodologias do ITE;
- 39.3. Considerar a distribuição direcional indicada pela metodologia utilizada (ITE), uma vez que o percentual de entrada e saída em horários de pico depende do comportamento dos usuários (nas viagens residenciais, geralmente a saída/produção é maior pela manhã e a entrada/atração à tarde, enquanto que, no caso das lojas comerciais, depende dos horários de funcionamento);
- 39.4. Como foi constatado que o horário de pico é verificado no período da tarde e não de manhã? Devem ser analisados dados históricos para verificação e determinação do horário de pico ou realizar contagens nos dois períodos e efetivar a comparação.
40. Com relação ao item 2.6 – Sistema de Transporte: previsão de incremento no sistema público de transporte: a Imagem 05 (página 13) indica a divisão modal da região da ANFRI, que considera viagens intermunicipais. Tendo em vista as viagens intramunicipais, deverão também ser consideradas as estatísticas estimadas pelo plano de mobilidade urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB, 2018). Ainda, as estimativas devem demonstrar a distribuição direcional das viagens (atração e produção) de cada modal de transporte;
41. Com relação ao item 2.7 – Sistema Viário da Área de Vizinhança: as informações deste item estão muito simplificadas e precisam ser mais claras e precisas;
42. Com relação ao item 3.1 – Indicação das principais vias da Área de Vizinhança: incluir mapa com representação das vias da área de vizinhança e seus respectivos sentidos de tráfego (a imagem 07 da página 17 precisa ser mais abrangente, considerando a AVD);
43. Com relação ao item 3.2 – Gabarito existente e projetado – Hieraquização: incluir mapa com a indicação da Hierarquia Viária na AVD do empreendimento (Mapa de Hierarquia Viária na AVD);
44. Com relação ao item 3.5 – Tipos de Modais Existentes: incluir gráfico representativo (gráfico em “pizza”) da divisão modal do município de Balneário Camboriú, de acordo com a PlanMob (2018);

45. Com relação à sinalização e caracterização das vias:

45.1. Incluir levantamento das sinalizações vertical e horizontal (apresentar imagens e mapas indicativos);

45.2. Apresentar mapa indicativo dos dispositivos redutores de tráfego existentes (travessia elevada de pedestres, lombadas, *Traffic Calming*, fiscalizadores eletrônicos) no entorno do empreendimento;

46. Com relação ao item 3.8 – Abrigos de ônibus: apresentar mapa indicativo dos pontos de ônibus (caso existam) na Área de Vizinhança Direta (AVD) do empreendimento (diferenciar a representação dos pontos com abrigo e sem abrigo).

47. Com relação ao item 3.9 – Pontos de Táxi:

47.1. Sugere-se a alteração de título deste item para: 3.9 – Transporte Individual de Passageiros;

47.2. Apresentar informações sobre o sistema de transporte individual por aplicativo (Decreto nº 9.444/2019);

47.3. Incluir a apresentação de outros tipos de transporte individual (caso exista);

48. Com relação ao item 3.10 – Sistema Ciclovitário: melhorar a qualidade de apresentação da Imagem 12 (página 21). Considerar o mapa do Plano Ciclovitário Municipal, com os dados atualizados;

49. Com relação aos veículos pesados e as operações de carga e descarga: incluir informações referentes à Zona Central de Tráfego (Decreto Nº 4.020/2004) e ao fluxo de veículos pesados no município, demonstrando a relação destes veículos com a Área de Vizinhança Direta (AVD) do empreendimento;

50. Com relação aos polos geradores de viagens no entorno: incluir mapa com a indicação dos Polos Geradores de Viagens no entorno do empreendimento;

51. Com relação às Contagens de tráfego:

51.1. Incluir mapas representativos das rotas de acesso (entrada) e de saída do empreendimento;

51.2. A partir das rotas de entrada e de saída, deverão ser realizadas as contagens direcionais e classificatórias nas intersecções (definidas em função dos impactos do empreendimento), de modo a estimar as interferências no tráfego de veículos nos pontos principais de produção e atração de viagens;

51.3. Apresentar mapas representativos dos pontos de contagem de tráfego e os respectivos tipos de movimentos;

52. Com relação à Projeção de Tráfego: projetar estimativas de tráfego para um horizonte de 5 e 10 anos **a partir do início das operações**, considerando os tipos de movimentos e os

cenários com e sem a atuação do empreendimento. Por exemplo, se o início das operações do empreendimento estiver projetado para 2027, as simulações deverão ser correspondentes aos anos de 2032 e 2037;

53. Com relação aos Níveis de Serviço:

53.1. Calcular os níveis de serviço conforme as metodologias do HCM (Highway Capacity Manual), considerando os períodos das projeções de tráfego (5 e 10 anos após o início das operações) e os cenários com e sem a atuação do empreendimento;

53.2. Incluir imagem/mapa demarcando os pontos de análise de nível de serviço e o tipo de metodologia do HCM utilizada em cada ponto (movimentos ininterruptos, cruzamentos semaforizados, interseção prioritária,...);

54. Com relação ao Projeto Arquitetônico:

54.1. Conforme o Art. 40 da Lei Municipal nº 1794/2008, os acessos para veículos e pedestres devem ser independentes. O acesso de serviço para veículos de carga/descarga e para as motos e bicicletas de funcionários apresentados na prancha do térreo coincide com a área de circulação de pedestres (banhistas). Portanto, deverá ser projetado um acesso mais seguro para os pedestres (banhistas), sendo independente e deslocado em relação ao tráfego de veículos;

54.2. A vaga reservada para carga/descarga deverá ser projetada de modo que o acesso de caminhões não seja feito em marcha ré pela via pública (Avenida Normando Tedesco). Manobras em marcha ré para acesso à vaga de carga/descarga do empreendimento causarão interferências no tráfego de veículos, prejudicando a segurança e o nível de serviço (qualidade de operação) da via;

54.3. Como será o tráfego de motos e bicicletas dos funcionários enquanto estiver ocorrendo as operações de carga/descarga? Aparentemente, o projeto (prancha do térreo) não demonstra espaço suficiente para que as manobras/operações ocorram simultaneamente;

54.4 O recuo de estacionamento com 2 vagas na via pública (Avenida Normando Tedesco) indicado no projeto (térreo) deverá ser autorizado pelo Departamento de Engenharia de Tráfego (BC Trânsito) e as medidas do passeio pela Secretaria de Planejamento Urbano (SPU);

54.5. Indicar a dimensão (cotas) e a capacidade das faixas de acumulação do acesso ao EPP (número de veículos que podem ser comportados durante a espera para abertura da cancela eletrônica, sem obstrução da calçada/passeio público). Todo acúmulo de veículos e área de espera deverá localizar-se na área interna do lote. O mesmo se aplica ao acesso da garagem residencial;

54.6. Para a fase de OPERAÇÃO, além das vagas de bicicletas disponíveis para funcionários e moradores, haverá previsão de paraciclos no passeio público?

54.7. Como serão realizadas as operações de embarque e desembarque (carros de aplicativos, táxi e outros) para atendimento dos usuários das salas comerciais?

Após a análise da Matriz Qualiquantitativa e medidas mitigatórias apresentadas, temos as seguintes colocações:

55. Para o impacto "Pressão no sistema municipal de abastecimento de água", além da medida mitigadora "*trabalhos de educação ambiental com os funcionários de obra*", apresentar outras medidas que justifiquem a redução de 10% no impacto. Rever;

56. No impacto "Pressão no sistema de drenagem", o percentual de mitigação será analisado após apresentação do projeto de drenagem provisória e resposta ao item 19 deste parecer;

57. Para o impacto "Pressão no sistema de coleta e destinação de resíduos sólidos", Ainda, a CEIV solicita justificativa para utilização do percentual de mitigação de 50%. Esclarecer se haverá na obra métodos construtivos que reduzem a geração de resíduos e alguma forma de reutilização ou reciclagem de resíduos? A valoração do percentual de mitigação será analisado após resposta a este parecer;

58. Para o impacto "Deterioração de vias públicas" pela movimentação de veículos pesados, a importância é alta (5), abrangência (5) e reversibilidade é de no máximo parcial (3). Ainda, como medidas mitigadoras incluir a elaboração de Estudo Cautelar para registro das condições das vias do entorno (atual, antes do início da obra, etc) e, reparação dos danos causados pelos caminhões/equipamentos, incluindo os serviços de recuperação do pavimento, do sistema de drenagem, meio-fio, passeio, etc;

59. Em relação ao impacto "Pressão nas vagas de estacionamento nas vias do entorno do empreendimento", na fase de implantação, considerar como "Parcialmente Reversível" (3). Será analisado após a apresentação do projeto de canteiro de obras, uma vez que uma das mitigações deste impacto é: a reserva de área interna ao lote para estacionamento de carros e motos dos colaboradores ao longo da fase de implantação e implantação de área interna ao lote para manobras e operação de carga e descarga referente aos veículos pesados que transportarão materiais e insumos até a obra. OBS.: Considerar como medida mitigadora somente o que for passível de cumprimento;

60. Incluir o impacto referente a geração de tráfego, tendo em vista o aumento do tráfego de veículos pesados, levando à pressão no sistema viário (considerando o grande fluxo de caminhões, transporte de solo, as entregas de materiais, as concretagens, etc.);

61. Entende-se que deverá ser levado em consideração impacto(s) referente(s) ao aspecto "emissões atmosféricas" (cfe. Item 5.3 do TR, inc. IX);

62. Em relação ao aspecto "interferência no ambiente natural" (conforme, Item 5.3 do TR, XI), não foi abordado o impacto referente ao aumento do consumo de recursos naturais sendo a construção civil grande consumidora dos recursos naturais. Rever;

63. Para o impacto “Pressão no Sistema de Tratamento de Efluentes”, na fase de operação, a medida mitigadora apresentada (*projeto hidrossanitário dimensionado adequadamente para conduzir os efluentes a rede pública*) é uma exigência legal que não traz mitigação ao impacto. Apresentar outra(s) medida(s);

64. O impacto “Pressão no sistema viário próximo”, na fase de operação, não contempla medidas que justifique o percentual de 30% de mitigação. Para a fase de OPERAÇÃO, incluir como medida mitigadora a aquisição e a instalação de equipamentos (câmeras de vídeodetecção ou laços indutivos, etc.) em cruzamento semaforizado. Quando da implantação dos equipamentos, solicitar à BC Trânsito a definição do local para torná-los integrados à central de controle de tráfego em tempo real do município e/ou para a prioridade seletiva ao Transporte Coletivo;

65. Para a fase de OPERAÇÃO, incluir como impacto o “aumento na demanda por transportes públicos”, considerando como medida mitigadora a construção ou reforma de abrigo de passageiros de transporte público no entorno do empreendimento, conforme modelo disponibilizado pela Secretaria de Planejamento Urbano e indicação de localização pela Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;

66. Apresentar relatório de avaliação da sinalização (vertical e horizontal) das ruas transversais às Avenidas Normando Tedesco e Atlântica no trecho compreendido entre as ruas 4000 e 4900. A partir das adversidades identificadas no relatório, propor medidas mitigadoras para correção/ajustes da sinalização de trânsito, avaliando também as interferências dos controladores de trânsito no sistema de drenagem;

67. Realizar a avaliação de impactos relacionados aos aspectos: equipamentos comunitários, paisagem urbana, patrimônio natural e cultural, interferências no meio natural. Rever;

68. Considerando que a fachada frontal, com pele de vidro, está voltada para o Rio Camboriú, apresentar estudo relacionado à avifauna e o risco de colisões com o empreendimento, avaliando o impacto e propondo medidas mitigadoras;

69. 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.

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 formato 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, 08 de fevereiro de 2023.

Michela Denise Parno - SPU

Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA (presidente)

MARIA HELOÍSA B. C. FURTADO LENZI

(Vice-presidente)

ERICLIS MAGON (membro)

LUIS HENRIQUE GEWEHR CARDOSO (membro)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA MAURINO ADRIANO VIEIRA (membro)
(membro)

TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (membro) WALTER HERBERT GRUETER NETO (membro)

Obs.: este parecer é assinado digitalmente pelos membros da CEIV que possuem acesso à plataforma 1DOC.



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: DA3A-53D6-EB75-CDC6

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

- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 08/02/2023 15:41:46 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 08/02/2023 15:46:23 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 08/02/2023 16:16:41 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ WALTER HERBERT GRUETER NETO (CPF 007.XXX.XXX-19) em 08/02/2023 16:18:36 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ ERICLIS MAGON DOS SANTOS (CPF 094.XXX.XXX-79) em 08/02/2023 16:52:17 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 08/02/2023 17:04:48 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 10/02/2023 07:33:38 (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/DA3A-53D6-EB75-CDC6>