

*Ao Município de Balneário Camboriú  
Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária  
Comissão Permanente de Análise de Estudo de Impacto de Vizinhança (CEIV), Decreto BC 10.915/2022.*

*Balneário Camboriú, 6 de novembro de 2024.*

***Ref.: Respostas do Parecer 037/2024-CEIV, Processo Administrativo n.36934/2024 - 1Doc - EMBRAED TOWERS***

*Prezados,*

Cumprimento-os cordialmente, vimos por meio deste, informar as respostas do Parecer 037/2024-CEIV, acerca do EMBRAED TOWERS para que possamos dar continuidade ao processo de EIV do empreendimento.

As respostas referentes ao Parecer supracitado estão nas páginas seguintes com os itens numerados em acordo com o Parecer emitido. Também foram anexados ao ofício-resposta os documentos necessários para a complementação do estudo, a saber:

ANEXO A - ART\_9509031-0\_Tischer  
ANEXO B - Projeto do Canteiro de Obras  
ANEXO C - Levantamento Planialtimétrico  
ANEXO D - Imagens (simulação) 3D da integração do empreendimento  
ANEXO E - Projeto Executivo  
ANEXO F - Projeto Aprovativo  
ANEXO G - Pranchas vagas de estacionamento e acessos  
ANEXO H - Memorial de Vagas

Seguem as respostas referentes às considerações da CEIV, referente à análise do Estudo de Impacto de Vizinhança apresentado:

3. *Identificar o Coordenador da Equipe Técnica Multidisciplinar, visto que as ARTs apresentadas não trazem nenhuma atividade de “coordenação” e, apresentar ART de todos os profissionais envolvidos (falta da Eng.ª Valéria e Eng.º Felipe), conforme item 1.4 do TR;*

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. Sobre a coordenação da equipe, não foi apresentada a ART da atividade técnica. Ainda, no EIV alterar de “coordenador de engenharia” para “coordenador de equipe”;*

Informação atualizada no EIV e ART atualizada segue em anexo.

5. *No item “2.5 Descrição das obras” do EIV, cita que as etapas estão “detalhadas em memorial descritivo específico, anexo ao presente estudo”. Não foi localizado o memorial descritivo mencionado, o mesmo deverá ser apresentado, indicando os métodos construtivos e a estimativa de materiais a serem utilizados, conforme item 2.4 do TR;*

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. Sobre as fundações, indicar o tipo de fundações a serem consideradas e, se haverá: execução de blocos e escavação para a implantação destes (estimativa de volume a ser escavado, se haverá transporte do material escavado, destinação, etc.) e, rebaixamento do lençol freático;*

Item atualizado no EIV no tópico “Descrição das obras”.

*A fundação será do tipo estaca raiz, com execução de blocos e escavação prevista no volume estimado de 5.693m³. Haverá transporte do material escavado para destinação conforme normas vigentes. O rebaixamento temporário do lençol freático será realizado exclusivamente para a execução das fundações e blocos.*

6. *Com relação ao item 2.6 – Canteiro de Obras (página 61) e ao projeto de canteiro de obras do empreendimento (Anexo IX):*

- a. *referenciar o capítulo 2.6 – Canteiro de Obras, constante na página 61 do EIV, com as legislações vigentes a respeito do tema, especialmente sobre a carga e descarga de materiais (Decreto nº 4.020/2004, que disciplina o trânsito de caminhões e o serviço de carga e descarga de mercadorias em Balneário Camboriú). OBS: Incluir que a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito será notificada, com no mínimo 48 horas de antecedência, de evento que possa interferir no fluxo viário e/ou exigir expedição de Autorização Especial de Trânsito (AET), mesmo que seja de maneira parcial e temporária, respeitando o artigo 95 da Lei Federal nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro e o artigo 6 do Decreto Municipal nº 4020/2004;*
- b. *acrescentar no projeto do canteiro de obras, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos (entrada/saída) de caminhões e veículos de obras;*
- c. *acrescentar no projeto do canteiro de obras, as dimensões, em especial a largura e altura, dos acessos (entrada/saída) dos caminhões, em todas as etapas;*
- d. *acrescentar vagas de estacionamento de carros/motos/bicicletas, para funcionários, na área interna do canteiro de obras;*

- e. *rever e evitar o percurso em marcha à ré do caminhão-betoneira pela Avenida Atlântica, durante a etapa 3. Verificar a viabilidade das manobras serem realizadas na Rua 4700, considerando a proibição de estacionamento dos dois lados da via;*

*2ª análise CEIV: Atendido parcialmente. Considerando que as manobras/estacionamento dos veículos pesados devem ser realizadas internamente, em todas as etapas, atendendo o exposto no capítulo 2.2.6 do EIV (“Neste croqui, apresentam-se todas as fases de obra com as manobras realizadas internamente no terreno”), necessário rever as seguintes situações:*

- *Corrigir o sentido da Rua 4700 (ela não é mão-inglesa), além de retirar os caminhões “estacionados” nela nas folhas 01 e 02, visto que foi apontado no EIV que os acessos dos caminhões (betoneira e bomba) serão pelas Rua 4600 e Rua 4750, sendo somente a saída pela Rua 4700;*
- *Informar a previsão do quantitativo de vagas de carros/motos/bicicletas a serem disponibilizadas em cada etapa, demarcando as tipologias para melhor organização e segurança;*
- *Alinhar, na folha 01, a entrada dos veículos na interseção da Rua 4502 x Rua 4600. Eles não poderão circular na contramão de direção, conforme rota colocada;*
- *Rever e retirar, na folha/etapa 03, os caminhões estacionados na Rua 4600. A operação deverá ser realizada na área interna do canteiro de obras, visto que existe o estacionamento regulamentado em ambos os lados da via;*

Adequações realizadas no item do EIV. O projeto do Canteiro de Obras foi atualizado conforme necessidades apontadas pela CEIV, sendo disponibilizado em anexo.

**8. Apresentar Levantamento Planialtimétrico, cfe. item 2.6. do TR, anexo da LC n° 24/2018;**

*2ª Consideração CEIV: Apresentado no EIV, mas solicitamos que seja apresentado em prancha individual (anexo fora do EIV).*

Levantamento Planialtimétrico apresentado em anexo.

- 15. No item 3.5.5 do EIV, referente à “Leitura da Paisagem” (pág. 118) apresentar imagens da maquete digital, pelas quatro vias que circundam o empreendimento, focando na criação de atratividade e vitalidade nestas áreas de transição, aplicando-se as disposições da Lei Municipal n° 4.868/2024 e Decreto n° 11.679/2024. 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, já considerando o projeto de arborização;**

*2ª Consideração CEIV: REITERA-SE este item.*

Item atualizado no EIV e apresentado em anexo.

**Sistema Viário da Área de Vizinhança:**

- 16. Com relação ao item 3.8 - Sistema viário da área de vizinhança (conforme itens 2.12 e 3.6 do Termo de Referência da LC n° 24/2018):**

**16.3. Com relação ao item 3.8.1.1 – Vias de Acesso:**

- a) *Necessário incluir o subcapítulo 2.3.1 – Controladores de Acesso (página 56 do EIV) dentro capítulo 3.8 – Sistema Viário da Área de Vizinhança. OBS: somente nos acessos do EPP existirão controladores de acesso (cancela)?;*
- b) *Necessário acrescentar na figura 128 (página 142 do EIV), os nomes das vias faltantes na área de influência imediata do empreendimento;*
- c) *Detalhar, por meio de cotas, ilustrações dos veículos e informações, o comprimento e o número de veículos abrangidos em cada faixa de acumulação, a largura dos acessos (incluindo as das rampas), as dimensões dos portões de acessos e dos rebaixamentos de guias. OBS: as figuras 130, 131 e 132, constantes no EIV, deverão ser atualizadas ilustrando os veículos;;*
- d) *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;*

*2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, devendo rever as seguintes situações:*

- *Rever o rebaixamento de guia prevista para o acesso da Rua 4700. Nas páginas 101 e 147 do EIV é citado que será 16,0 m de rebaixamento e nos projetos arquitetônicos são previstos 4,0 m de rebaixamento. Compatibilizar de acordo com as leis urbanísticas municipais;*
- *Considerando que o projeto aprovativo e o executivo estão divergentes quanto ao número de acessos veiculares previstos na Rua 4750, necessário compatibilizar o texto e as imagens do capítulo referente a Rua 4750, informando de maneira objetiva, de acordo com as leis urbanísticas municipais, o número de acessos veiculares previstos na Rua 4750. OBS: no projeto aprovativo existem a previsão de 3 acessos (entradas) veiculares e no projeto executivo existem a previsão de 4 acessos (entradas) veiculares;*
- *Considerando a baixa legibilidade das cotas nos projetos arquitetônicos, detalhar no texto do EIV, as larguras de todos os acessos e das rampas existentes, informando se todos os acessos veiculares previstos serão bidirecionais;*

Os acessos veiculares foram compatibilizados conforme os projetos executivo e aprovativo atualizados (anexos), incluindo o detalhamento das larguras dos acessos e das rampas existentes.

#### **16.8. Com relação ao item 3.8.3 – Sinalização:**

- a) *Necessário incluir (texto, figuras e mapa indicativo) sobre a sinalização semafórica e dispositivos de fiscalização eletrônica (avanço semafórico/controladores/redutores) existentes na área de influência direta do empreendimento;*
- b) *Necessário incluir (texto, figuras e mapas indicativos) das Faixas Elevadas de Travessia de Pedestres (FETP), das ondulações transversais (lombadas), das Faixas de Travessias de Pedestres (FTP) e de outros dispositivos traffic calming na área de influência direta do empreendimento;*

*2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, devendo rever a existência do quantitativo de Faixas Elevadas de Travessia de Pedestres (FETP) na figura 171 (página 174 do EIV), especialmente as apontadas na Avenida Hermógenes Assis Feijó, na extremidade da imagem;*

Figura “Dispositivos traffic calming na AVD do empreendimento” alterada no EIV, sendo revisto o quantitativo de Faixas Elevadas de Travessia de Pedestres (FETP).

**16.11.** Com relação ao item 3.9.3.3 – Divisão de modos de transportes:

- a) *Necessário explicar qual fórmula/referência foi utilizada para se chegar ao número de 25 viagens de ônibus que serão geradas (14 viagens de atração e 11 de produção), citadas na página 165 do EIV;*
- b) *Rever, na tabela 45 (página 166 do EIV), o número total de viagens geradas considerando o acréscimo das 25 viagens de ônibus. O total não seria 195 (170 estimado ITE + 25 de ônibus);*
- c) *Em relação a tabela 46 (página 166 do EIV), rever os dados apresentados nos vetores dos pontos 3 e 6 (coluna fluxo medido 2022). Os dados não estão compatíveis com os das tabelas 35 e 38 do EIV. Ademais, rever os volumes apresentados na coluna referente ao ano de 2034 e 2039, sem influência do empreendimento. Ex: Em P1 (vetor 7), considerando o volume de 36 veic/h em 2022 e a taxa de crescimento de 3,76% em 2023 e 3,1% até 2039, os volumes futuros para 2034 e 2039 não seriam, respectivamente, 52,26 e 60,87?;*
- d) *Em relação a tabela 46 (página 166 do EIV), o acréscimo do nº de viagens geradas na hora pico (109 de atração e 86 de produção) não deveria ser distribuída (de maneira uniforme ou não), entre os vetores de cada ponto? O acréscimo da quantidade total do número de viagens em cada vetor não superestima os valores futuros de tráfego?;*

*2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, devendo rever ou compatibilizar os dados do ponto P1 (direção 5), da coluna “geração de viagens do empreendimento”, constante na tabela 42 (página 190 do EIV). Na subcoluna “direção afetada” existem 2 saídas porém ocorre o acréscimo de viagens somente em 1;*

Foi acrescentado o número de viagens para a D5 que ficou faltando na versão antiga (16 viagens). Como o número de viagens aumentou, também foram atualizadas as tabelas de cálculo de capacidade.

**16.13.** Com relação ao item 3.9.4.1.1 – Resultados:

- a) *Necessário compatibilizar os dados da tabela 51, referente ao fluxo (veic./h) de 2034 e 2039 (sem o empreendimento), com os apresentados na tabela 46 (página 166 do EIV), referentes aos mesmos anos. Exemplo: Na tabela 46, para o vetor 5 (ponto 1), para o ano de 2034, é previsto o fluxo de 1223 veic./h, porém na tabela 51, para o mesmo vetor, é previsto o fluxo de 1247 veic./h;*

*2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário compatibilizar os dados da tabela 47, referente aos pontos 5 e 6 (fluxos com o empreendimento), com os apresentados na tabela 42 (página 190 do EIV);*

Os valores foram compatibilizados tanto com a Tabela 42 e também com fluxos para os horizontes de tempo que haviam sido atualizados (2034 e 2039).

17. Com relação a avaliação da matriz qualiquantitativa e descrição dos impactos e medidas mitigadoras:

### 17.1. Fase de Implantação:

Alterações realizadas no EIV e matriz de impactos.

	IMPACTO	AValiação da CEIV
g)	Deterioração das vias públicas	<p>A CEIV entende que pela movimentação de veículos pesados, a importância é ALTA (5). Rever valoração. Ainda, como medidas mitigadoras incluir as seguintes medidas mitigadoras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboração de Estudo Cautelar para registro das condições das vias do entorno (atual, antes do início da obra/demolições/supressão de vegetação, etc.);</li> <li>- Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local.</li> </ul> <p>2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, visto que foi incluso no texto do EIV mas não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Corrigir a menção às ruas (cita Rua 3200, 3300) e compatibilizar;</p>
h)	Pressão nas vagas de estacionamento do entorno	<p>Alterar a reversibilidade para parcialmente reversível (3) e acrescentar as seguintes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sinalização adequada para orientação do tráfego, de acordo com os Manuais do CONTRAN.</li> </ul> <p>2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, visto que foi incluso no texto do EIV mas não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Compatibilizar;</p>
i)	Pressão no sistema viário próximo	<p>A CEIV entende que pelo número de viagens geradas, a importância é ALTA (5), além de ser parcialmente reversível.</p>

### 17.1. Fase de Operação:

Alterações realizadas no EIV e matriz de impactos.

	IMPACTO	AValiação da CEIV
a)	Alteração na geração de escoamento superficial	<p>Será avaliado após a apresentação da memória de cálculo solicitada no item 14 deste parecer.</p> <p>2ª análise CEIV:</p> <p>A CEIV entende que poderá ser aplicado o percentual de 80 % neste impacto (devido a implantação de tanques de retardo), desde que seja inserido um novo impacto na fase de operação avaliando a "Pressão na rede pública de drenagem", visto que o volume de águas a serem lançados na rede será em torno de 60,86 m<sup>3</sup> (visto que foi projetado o volume de reservatórios de reuso de 15,00 m<sup>3</sup> para cada torre (pág. 72 do EIV - 2 x 15 m<sup>3</sup>) e, o escoamento total de projeto (5 min; i = 217,5 mm/h) foi calculado em 90,86 m<sup>3</sup>.</p>
b)	Alteração no consumo de água	<p>A importância deverá ser avaliada como ALTA (5).</p>
c)	Na fase de Operação, considerando a divisão modal do bairro centro, a grande geração de viagens veiculares e a demanda comercial que existirá, a CEIV entende ser necessária a inclusão e a avaliação dos seguintes impactos:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento da demanda por estacionamento de bicicletas no empreendimento e seu entorno (Desordenamento de estacionamento de bicicletas);</li> <li>- Acúmulo de veículos no acesso ao empreendimento (Transtornos aos Usuários dos Passeios e Vias Próximas);</li> </ul>



	<p><i>Acréscimo de viagens a pé no entorno do empreendimento (Pressão no Sistema Pedonal).</i></p> <p><i>2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, visto que foram inclusas no texto do EIV mas não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Compatibilizar;</i></p>	
d)	<p><i>Alteração no fluxo de automóveis</i></p>	<p><i>Considerando que o Executivo Municipal está realizando um Estudo Técnico Preliminar quanto a uma possível concessão de naming rights sobre os abrigos de passageiros da cidade, atualizando o modelo e a responsabilidade futura sobre os abrigos, é necessário a retirada da seguinte medida mitigadora “Construção/reforma de abrigo de passageiros de transporte público no entorno do empreendimento (padrão da Secretaria de Planejamento Urbano)”. Ademais, necessário alterar a significância/magnitude para alta, no texto do EIV, e incluir as seguintes medidas mitigadoras:</i></p> <p><i>- Aquisição e a instalação de equipamento (01 nobreak semafórico e 01 instalação) em cruzamento semaforizado. O nobreak semafórico deve ser compatível com o controlador semafórico utilizado no município. Quando da implantação, solicitar à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito, a definição do local para torná-lo integrado ao Sistema Antares - Central de Controle e Comando Semafórico. OBS: o cruzamento semaforizado a ser instalado esses equipamentos deverá ser na Área de Influência Direta e/ou Indireta do empreendimento e deverá ser entregue a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito em até 30 dias após a assinatura do Termo de Compromisso (TC).</i></p> <p><i>2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, visto que foi incluso no texto do EIV mas não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Compatibilizar. Ademais, necessário alterar a significância/magnitude para ALTA, no texto do EIV, visto que ela ainda está como “pequena magnitude/significância”, na página 236 do EIV;</i></p>
e)	<p><i>Demanda por transporte coletivo</i></p>	<p><i>Retirar a seguinte medida mitigadora:</i></p> <p><i>- Instalação de alerta luminosos e sonoros nos portões de acesso de veículos, visando melhorar a segurança de pedestres e ciclistas no local.</i></p> <p><i>2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, visto que foi incluso no texto do EIV mas não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Compatibilizar. Ademais, reduzir o % de mitigação deste impacto para 30%;</i></p>
f)	<p><i>Pressão nas vagas de estacionamento do entorno</i></p>	<p><i>Alterar a importância para ALTA (5) e incluir as seguintes medidas mitigadoras:</i></p> <p><i>- Reserva de vagas de visitantes internas, para atendimento a demanda do condomínio, em caso de situações especiais (eventos comerciais, aniversários, confraternizações, etc);</i></p> <p><i>- Reserva de vaga de carga e descarga, dentro da área interna do empreendimento, para atendimento a demanda dos condôminos.</i></p> <p><i>2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, visto que foi incluso no texto do EIV mas não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Compatibilizar;</i></p>

- g) *Considerando a alta pressão que o empreendimento demandará por prestação de serviço adequado e por infraestrutura urbana em relação aos serviços públicos de transporte coletivo, aos equipamentos de mobilidade individual autopropelido e aos veículos de propulsão humana, além da pressão por infraestrutura no sistema pedonal e cicloviário, necessário rever a inclusão do impacto “demanda por transporte coletivo e ativo” como sendo positivo devido ao motivo colocado, de que “qualquer incremento de usuários ao transporte coletivo gerado pelo empreendimento consiste em um ganho em termos de mobilidade urbana”. Necessário considerar somente como impacto negativo, visto que o motivo exposto reflete consequências no produto final e não na prestação de serviço adequado nem de infraestrutura que o município deverá ofertar.*

#### 18. Com relação ao projeto arquitetônico:

*Necessário incluir no Anexo VII – Projeto de Vagas de Estacionamento, a prancha específica das vagas de estacionamento (privativo e EPP) e dos acessos, demonstrando as delimitações/dimensões das vagas de estacionamento (largura x comprimento), especificando os tipos de uso (idosos, PNE, visitantes, motos,...), de operação (embarque/desembarque, carga/descarga,...) e de veículos (bicicletas, motos, caminhões...). Ademais, necessário incluir as seguintes medidas nas pranchas específicas das vagas e dos acessos:*

Inclusões realizadas nos projetos.

- > *Incluir as sinalizações horizontais das vagas de estacionamento de todas as pranchas. De acordo com o Manual de Sinalização Horizontal do CONTRAN (Volume IV), a cor das vagas deverá ser branca e não amarela. A cor amarela indica a proibição de parada e estacionamento;*
- > *Incluir/Rever as sinalizações/dimensões do Símbolo Internacional de Acesso – SAI e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução Contran nº 965/2022 (anexos) e imagens a seguir:*
  - > *Incluir/Rever as sinalizações das vagas de PNE, idosos, motos, carga/descarga e embarque/desembarque, conforme Manual de Sinalização Horizontal do Contran (Volume IV) e imagens a seguir:*
  - > *Incluir, nas pranchas das vagas de estacionamento, as sinalizações verticais de regulamentação das vagas específicas (PNE, idoso, carga/descarga, embarque/desembarque e motos), conforme Manual de Sinalização Vertical do Contran (Volume I) e Resolução Contran nº 965/2022 (anexos);*
  - > *Acrescentar, nas pranchas das vagas de estacionamento, o trajeto de rota acessível das pessoas PNE, desde a vaga de PNE até um local seguro, de acordo com as diretrizes de rota acessível expostas na NBR 9050;*
  - > *Incluir, na prancha do acessos, as larguras dos rebaixos do meio-fio e das rampas, nos respectivos acessos, além de indicar a largura e altura dos portões de entrada/saída do empreendimento;*

2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, devendo rever as seguintes situações:

Corrigir/padronizar a largura das rampas (acessos) para, no mínimo, 6,0 metros, visto que os acessos terão sentido duplo de direção. O Manual de Sinalização Horizontal do CONTRAN recomenda que cada faixa de trânsito tenha largura de 3,5 m, sendo a largura mínima aceitável de 3,0 m. OBS: as larguras das rampas, de todas as pranchas do projeto das vagas de estacionamento devem ser cotadas;

Considerando que na Rua 4750 existem a previsão de 1 acesso ser residencial, 1 acesso ser para o EPP e 1 acesso ser para a garagem permutante, compatibilizar o projeto aprovativo e o executivo, visto que estão divergentes quanto ao número de acessos veiculares previstos na Rua 4750. No projeto aprovativo existem a previsão de 3 acessos (entradas) veiculares e no projeto executivo existem a previsão de 4 acessos (entradas) veiculares. Compatibilizar ou explicar;



- > *Incluir os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos;*
  - > *Necessário demonstrar, no projeto arquitetônico, em prancha específica, as faixas de acumulação no acesso de entrada e saída, indicando a largura, a extensão e a capacidade (número de veículos) das respectivas faixas de acumulação, de modo a reduzir as interferências no tráfego externo, permitindo maior segurança e fluidez nos deslocamentos de veículos, pedestres e ciclistas pelas vias públicas. OBS I: o parágrafo único do artigo 41 da Lei Municipal nº2794/2008 deverá ser atendido com a execução da Faixa de Acumulação;*
  - > *Necessário apresentar o trajeto que os veículos terão que fazer para acessar as 3 vagas comerciais privativas e a vaga de carga/descarga comercial;*
  - > *Necessário apresentar, onde e como serão realizadas as operações de carga/descarga dos condôminos;*
- 2ª análise CEIV: Atendido parcialmente, devendo ser reservado uma vaga interna para carga e descarga dos condôminos, com, no mínimo, as dimensões de 2,5 m x 8,0 m;*

Foram realizadas inclusões nos projetos. Também é apresentado, em anexo, o Memorial Descritivo de Vagas.

*19. Apresentar a Matriz e o Cálculo do Valor de Compensação, atualizados, considerando os apontamentos acima e, aplicando o ICIV de valoração “3” (infraestrutura está comprometida e o empreendimento não traz medidas que possam melhorar as condições locais). A CEIV aplica o entendimento que, se mais de dois itens da infraestrutura estiverem comprometidos, considera-se a infraestrutura comprometida. A viabilidade da EMASA indica grau de impacto “ALTO”, ou seja, para a rede local o empreendimento trará uma sobrecarga que influencia no comprometimento das redes de abastecimento de água e coleta de esgoto. Há comprometimento da prestação de serviço adequado e por infraestrutura urbana em relação aos serviços públicos já ofertados e comprometidos na região (energia elétrica, água, esgoto, sistema viário, transporte). O EIT apontou uma geração de 117 viagens veiculares na hora pico, sendo 15 só de transporte coletivo, trazendo piora no nível de serviço da via em pontos críticos, além de pressão no sistema de transporte coletivo, cicloviário e pedonal. Ademais, a oferta excedente de vagas de estacionamento não é uma medida mitigadora efetiva, visto que ela estimulará a produção de viagens veiculares individuais em uma região onde não existe a previsão de aumento de capacidade da via (ex: aumento do nº de faixas de trânsito de veículos de passeio), ou seja, uma região com sistema viário consolidado e comprometido.*

A Matriz e Cálculo do Valor de Compensação são apresentados em anexo. Ressalta-se que:

De acordo com o diagnóstico realizado não foi evidenciado comprometimento da infraestrutura na área, considerando que “comprometimento” remete a “dano, prejuízo, estrago” no contexto do ICIV determinado pela LC 24/2018.

O empreendimento possui certidões de viabilidade emitidas para as utilidades públicas, que, mesmo apontando grau de impacto “alto”, caso houvesse “comprometimento” da infraestrutura seria apontada por “inviabilidade” pela concessionária. Ressalta-se a presença de rede coletora de esgotos na área, fornecimento de energia elétrica, coleta de lixo comum e seletiva, sistema de drenagem operando adequadamente, não sendo registradas áreas de alagamento nas imediações ou infraestruturas de drenagem comprometidas. Registra-se ainda que, o empreendimento encontra-se dentro das diretrizes urbanísticas de uso e ocupação do solo conforme a prefeitura municipal.

Com relação ao sistema viário, apesar do aumento estimado de viagens observa-se um fluxo médio de veículos na Av. Atlântica e Normando Tedesco na AVD é relativamente menor do que em outros segmentos da mesma via fora da AVD, onde já foram aprovados empreendimento com ICIV < 3.

Conforme os atributos do ICIV (Tabela 10 da LC 24/2018) tanto o peso 2 como 3 apontam que “Infraestrutura da Vizinhança está comprometida”, sendo que atribuir-se-á peso 2 em caso de: “medidas mitigadoras propostas podem melhorar”; e peso 3 para: “não possui medidas mitigadoras efetivas”. Com isso, considerando que, em caso de ser atribuído peso 3, como as medidas propostas não são efetivas, questiona-se a pertinência de manter as medidas mitigadoras propostas pela CEIV no EIV (e.g., construção de ponto de ônibus, aquisição e instalação de nobreak semafórico, dentre outras).

Como conclusão, dado o diagnóstico realizado no EIV, da operacionalização dos conceitos e atributos dispostos pela LC 18/2024, e das medidas mitigadoras propostas pelo empreendedor e complementadas pela CEIV, infere-se que as medidas propostas são compatíveis com a mitigação dos impactos e que é razoável a atribuição de um ICIV=2.

*20. Corrigir, na página 169 do EIV, a menção ao P4 (Av. Brasil x Rua 3200).*

A menção foi corrigida (Av. N. Tedesco x Rua 4600).

Sem mais para o momento, ficamos à disposição.  
Respeitosamente,

---

Ecolibra Engenharia, Projetos e Sustentabilidade  
CNPJ 09.541.949/0001-73

