



PARECER 019/2026 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 019/2024-CEIV – 20/05/2026

Processo Administrativo nº: 111.708/2024 (1-Doc)

Projeto: Metropolitan Residence

Área do lote: 2.226,33 m²

Área construída (projetada): 30.094,06 m²

Número de Pavimentos: 48 pavimentos + 02 de subsolo

Número de Unidades Autônomas Residenciais: 74 (setenta e quatro)

Número de Unidades Autônomas Não Residenciais: 1 (uma)

Vagas de Garagem: 258 vagas privativas (223 vagas comuns + 05 vagas PNE + 30 vagas de motos) + 41 vagas de EPP (26 vagas comuns + 01 vaga PNE + 02 vagas de pessoa idosa + 12 vagas de motos)

Endereço: Rua Ruy Barbosa, S/N, Bairro dos Pioneiros

Uso: misto

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

DIC: 41.413

Investimento previsto: 30.094,06 CUB's

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 13.109, de 24 de março de 2026, que "Dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente que Analisa os Estudos de Impacto de Vizinhaça (EIV)";

CONSIDERANDO os despachos 21 e 22, constantes no Protocolo nº 111.708/2024, no sistema 1-DIC, os quais apresentam as manifestações jurídicas e técnicas pela sequência da análise do citado EIV pela CEIV;

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 vizinhaça de carácter meramente opinativo;

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



1. O EIV, bem como os demais documentos produzidos, deverá possuir as assinaturas digitais válidas (ICP-Brasil ou GOV.BR). Os arquivos apresentados foram submetidos aos sites de validação e o resultado foi infrutífero. Rever, equacionando;
2. Compatibilizar os itens (numeração e terminologia) que integram o EIV, a partir do Índice/ Sumário, com o TERMO DE REFERÊNCIA PARA ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA, Anexo I, integrante da Lei Complementar n. 24/2018. Assim, deverão ser compatibilizadas as referências cruzadas no EIV, com a sua nova numeração. Além disso, todos os documentos apresentados para a análise do EIV devem integrar o Índice/ Sumário, e nominados no EIV, caso contrário, são peças estranhas ao estudo, devendo ser desconsideradas e removidas;
3. Considerando o Despacho n. 21, deste e-protocolo (111.708/2024), a CEIV solicita a apresentação da Consulta de Viabilidade para Construção, expedida pela SPU e pela SEMAM (Anexo IV do EIV), sob a vigência da nova legislação urbanística, a fim de produzir efeitos as novas disposições legais, especialmente quanto a: altura do embasamento; previsão de Estacionamento Privado de Uso Público (EPP); possibilidade de adoção de mais de um pavimento de subsolo; largura do gabarito da via; recuo frontal. O atendimento dessa consideração fica vinculada a publicação da nova Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), que revogará a Lei n. 2.794/2008, dentre outras. Ainda, as referências no EIV deverão ser atualizadas (item 3.4);
4. A partir de apontamento constante na Consulta de Viabilidade expedida pela SEMAM, sob protocolo n. 100929/24, no tocante a inserção da área objeto deste EIV na Zona de Média Aptidão à Urbanização, conforme Carta Geotécnica, a CEIV solicita a apresentação de projeto de estabilidade de taludes de edificação projetada, apoiado em sondagens de simples reconhecimento de subsolo, ensaios de cisalhamento direto e em análise de estabilidade, uma vez que há previsão de cortes/aterros com altura superior a 1,5 m (um metro e meio), acompanhados da(s) respectiva(s) ART's;
5. O dimensionamento do passeio público, constante no Anexo VI (Projeto de arborização) não possui correspondência com a legislação vigente, uma vez que, a previsão é de passeio público com 3,00 m (três metros) de largura. Além disso, há previsão de recuo frontal de mais 3,00 m (três metros). Nesse sentido, a CEIV entende que as avaliações lá contidas devem ser revistas;
6. Rever os arquivos que integram o Anexo VIII do EIV, pois referem-se a obra denominada "Estacionamento", objeto da aprovação sob protocolo n. #17744 (ARQ.01.00001087). Os arquivos deverão refletir a previsão do atual projeto, com 2 (dois) subsolos, e não o que consta atualmente nos documentos apresentados (Anexo VIII);
7. O endereço da obra, constante na Viabilidade para abastecimento de energia elétrica, integrante do Anexo IX_Viabilidade_CEELEC do EIV, está equivocado, pois o imóvel não confronta com a Rua Miguel Matte, mas com a Av. Ruy Barbosa (Estrada da Rainha). Nesse sentido, a CEIV solicita a apresentação de documento compatível para a avaliação deste EIV;
8. Apresentar o Anexo IX_Viabilidade_EMASA_Fornecimento_Agua_Esgoto com a assinatura digital de seu emissor;
9. Nos itens 2.10 (ESTUDO DE INSOLAÇÃO E SOMBREAMENTO), 2.11 (ESTUDO DE VENTILAÇÃO) e 4.5.14 (Sombreamento do Entorno Próximo ao Empreendimento) do EIV, a CEIV sugere a alteração da terminologia adotada de "Morro do Careca", pois pode haver dificuldade de interpretação, considerando que o conhecido "Morro do Careca" está situado no bairro Praia dos Amores, distante, aproximadamente, 900,00 m (novecentos metros) do local,



não possuindo altura suficiente para interferência no empreendimento proposto. Por sua vez, entende-se que a consultoria quis referir a morraria existente em frente ao empreendimento, no lado oposto da via, e nesse sentido, a CEIV solicita o ajuste;

10. Na CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO, item 1.3 do EIV, deverá ser compatibilizado ao projeto arquitetônico apresentado (número de pavimentos de subsolo; número de pavimentos de garagens; número de pavimentos tipo);
11. No item 3.8 (LEITURA DA PAISAGEM) a CEIV solicita a avaliação e inserção de imagens/perspectivas do empreendimento proposto e a relação com a via de acesso (via lateral da Av. Ruy Barbosa), ao nível do observador (próximo ao solo). Ainda, retratar o talude da pista principal da Av. Ruy Barbosa e a relação com o passeio público com a arborização projetada da via de acesso (rua lateral);
12. Nos itens 3.9.4 e 4.5.2 deverá ser alterada a nomenclatura do empreendimento (BELMONT RESIDENCE para METROPOLITAN RESIDENCE);
13. Efetuar a avaliação dos níveis de pressão sonora, nos itens 2.9.6 e 3.9 do EIV, também considerando as previsões da legislação urbanística municipal. A Lei n. 2.794/2008 considera o limite da poluição sonora diurna 50db, e a noturna 45 db, conforme o Anexo (Quadro I – PADRÕES DE INCOMODIDADES ADMISSÍVEIS). Somado a isso, também devem ser avaliadas as questões quanto a vibração a serem produzidas e medidas mitigadoras a serem adotadas;
14. Considerando a pequena extensão territorial do município, as questões de abastecimento de água, de coleta e tratamento do esgoto sanitário, do sistema viário, do fornecimento de energia elétrica, da disposição dos resíduos, dentre outros, a CEIV solicita a alteração da AVI (Área de Vizinhança Indireta) para a área total do município e não somente sobre os 11 setores censitários informados;

QUANTO A ANÁLISE DO TRÂNSITO:

15. Com relação ao tema canteiro de obras e ao projeto de canteiro de obras (Anexo VI):
 - a) Incluir um subcapítulo sobre o canteiro de obras, dentro do capítulo 2.12 – Sistema Viário e o Empreendimento do EIV, com as legislações vigentes a respeito do tema, especialmente sobre a carga e descarga de materiais (com as rotas de entrada e saída dos veículos maiores). 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) Apresentar prancha específica detalhada do projeto do canteiro de obras, devidamente assinada, considerando as etapas construtivas conforme o cronograma da obra, estabelecendo a dinâmica do canteiro de obras durante as etapas da fase de implantação. Nesse sentido, deverá indicar a(s) área(s) de rampa(s) de acesso, as áreas de carga e descarga de materiais, áreas de manobra (apresentando os raios de giro na área interna e na entrada/saída) e circulação de veículos, as áreas de vivência, as áreas de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto e demais áreas de manobra e demais acessos dos equipamentos e máquinas;
 - c) O projeto deve demonstrar a posição dos caminhões para a realização das concretagens, apresentando os detalhes das manobras e os raios de giro nos acessos e saídas dos



caminhões, indicando as interferências na via (com valores: ângulos, cotas – expresso de forma técnica, conforme normas CONTRAN/DNIT, para a tipologia do veículo), a fim de evidenciar que não será utilizada a via pública para os serviços da obra;

- d) Especificar os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais;
- e) Acrescentar, no projeto do canteiro de obras, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos (entrada/saída) de caminhões e automóveis, além de incluir as dimensões, em especial a largura e altura, dos acessos (entrada/saída) dos caminhões e automóveis, em todas as etapas;
- f) Acrescentar, em todas as etapas da obra, vagas de estacionamento de carros/motos/bicicletas, para funcionários, na área interna do canteiro de obras, informando a quantidade prevista em cada fase da obra;
- g) Considerando a previsão de utilização de terreno lindeiro para manobras e operações de carga e descarga (além de possível estacionamento dos veículos dos funcionários), apresentar documentação comprobatória de anuência/autorização para uso da referida área durante todas as etapas da obra;
- h) Acrescentar no Anexo VI (memorial descritivo simplificado), o plano operacional de tráfego da obra, contemplando estimativa da quantidade e tipologia dos veículos de carga por fase construtiva, frequência diária de viagens, horários previstos de operação, rotas de acesso e saída dos caminhões, bem como medidas mitigadoras destinadas à minimização dos impactos no sistema viário local;
- i) Apresentar plano executivo das etapas de escavação e contenção do subsolo, contemplando o método executivo, solução de contenção, eventual utilização de tirantes/ancoragens, medidas de estabilidade dos terrenos lindeiros e, caso necessário, sistema de rebaixamento do lençol freático durante a fase de implantação;
- j) Apresentar laudo do nível do lençol freático e, caso haja utilização de tirantes/ancoragens que ultrapassem os limites do lote, apresentar anuência/autorização dos órgãos municipais competentes, considerando as possíveis interferências em infraestrutura pública e redes de serviços urbanos;

16. Com relação ao item 2.12 – Sistema Viário e o Empreendimento e ao item 3.7 – Sistema Viário da Área de Vizinhança:

16.1 Com relação ao item 2.12.1.3 – Estacionamento:

- a) Necessário incluir, na tabela 3, uma coluna indicando a quantidade mínima de vagas exigidas pelas legislações municipais e outra coluna, indicando a quantidade de vagas a serem ofertadas pelo empreendimento, tanto no estacionamento privativo como no EPP (Comuns, Carga/Descarga, PNE, Idoso, Embarque/Desembarque, Motos, Bicicletas). Atualizar a tabela 3 com as demandas solicitadas no item projeto arquitetônico;
- b) Atualizar/Incluir as figuras do subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas no item projeto arquitetônico;

16.2 Com relação ao item 2.12.1.4 – Acessos:

- a) Detalhar no subcapítulo (texto e recortes de projetos) e no projeto arquitetônico, a localização exata da futura(s) lixeira(s) do empreendimento e como se dará



logística dos caminhões de lixo;

b) Melhorar a legibilidade da figura 27;

c) Informar se existirão controladores de acesso (portão/cancela/guarita), indicando a extensão e a capacidade (número de veículos) das faixas de acumulação até eles;

d) Necessário colocar nas pranchas e no texto do EIV, se o portão de entrada nos acesso a vaga de carga/descarga no térreo, será basculante ou não, se atentando a altura máxima dos futuros caminhões/veículos utilitários que adentrarão na vaga de carga/descarga. OBS: informar qual tipo de veículo será utilizado para realizar as operações de carga/descarga no térreo;

e) A rampa de acesso as garagens possuem largura de 5,5 m. Necessário adequar a largura para, no mínimo, 6,0 m, visto que a rampa de acesso terá 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: caso não seja possível, apresentar justificativa técnica com as medidas de segurança viária que serão adotadas para prevenção de sinistros de trânsito (espelhos convexos, câmeras de monitoramento, acesso controlado por guarita/funcionário, entre outras);

16.3 Com relação ao item 2.12.1.6 - Geração de viagens:

a) Rever ou explicar um provável subdimensionamento da geração veicular, visto que a referência/metodologia utilizada (ITE) já estima as viagens veiculares e após a sua utilização foi aplicada a divisão modal, podendo resultar dupla redução da demanda;

16.4 Com relação ao item 3.7.1.1 - Sistema Viário Atual - a) Principais Vias:

a) Considerando a recente reestruturação da malha viária ocorrida na Avenida do Estado e seu entorno (Rua Uganda até Avenida das Gaivotas), atualizar a figura 81, ou seja, os sentidos das vias afetadas pela reestruturação citada;

16.5 Com relação ao item 3.7.1.1 - Sistema Viário Atual – c) Gabarito:

a) Considerando que o acesso do empreendimento é pela Rua Lateral da Estrada da Rainha, é necessário incluir os dados do seu gabarito na tabela 22, mesmo ela não constando na consulta de viabilidade;

16.6 Com relação ao item 3.7.1.1 - Sistema Viário Atual – e) Caracterização das Vias:

a) Considerando a recente reestruturação da malha viária ocorrida na Avenida do Estado e seu entorno (Rua Uganda até Avenida das Gaivotas), atualizar a figura 88, ou seja, os semáforos retirados e os implantados, além de incluir o semáforo existente próximo a ponte do Rio Marambaia (conforme ilustrado na figura 113);

b) Necessário incluir os dispositivos de fiscalização eletrônica (avanço semaforico, controlador e redutor de velocidade) existentes no entorno do empreendimento;

16.7 Com relação ao item 3.7.1.2 - Serviço de Transporte Coletivo:

a) Em relação ao transporte coletivo urbano, considerando a mudança da empresa prestadora dos serviços, será necessário atualizar as informações e dados do subcapítulo;



b) Em relação ao transporte coletivo urbano, considerando que o aplicativo utilizado é o BCDigital (módulo “Ônibus”), será necessário atualizar as informações e dados do subcapítulo;

c) Considerando a recente reestruturação da malha viária ocorrida na Avenida do Estado e seu entorno (com mudança nos itinerários das linhas), atualizar a figura 96 e as subsequentes, ou seja, a localização dos pontos;

d) Considerando mudanças tarifárias significativas nas linhas intermunicipais de transporte coletivo, será necessário atualizar a figura 102;

16.8 Com relação ao item 3.7.1.3 - Sistema Cicloviário:

a) Necessário atualizar os dados do subcapítulo, especialmente sobre o km de espaços cicloviários implantados. Considerar a versão atual do Mapa Cicloviário, disponibilizado pela BCTrânsito;

b) Considerando a recente reestruturação da malha viária ocorrida na Avenida do Estado e seu entorno (com implantação de ciclovia), atualizar a figura 103;

16.9 Com relação ao item 3.7.1.6 – Veículo de Carga:

a) Considerando que a via de acesso ao empreendimento (e de carga e descarga durante a fase de operação) ser sensível quanto a infraestrutura (é estreita, sem saída, sentido duplo, possuir passeio apenas em um lado e muro de contenção no outro), necessário apresentar análise operacional da vaga de carga e descarga para a fase de operação, detalhando que tipo de veículo acessará a vaga e quais medidas de segurança viária serão adotadas;

16.10 Com relação ao item 3.7.1. - Avaliação da Compatibilidade do Sistema Viário:

a) Necessário criar subcapítulo com tema “Micromobilidade”, detalhando com imagens, dados e mapas o entorno do empreendimento (circulação e infraestrutura), além de acrescentar informações sobre as legislações municipais (leis e decretos) a respeito do tema;

16.11 Com relação aos itens 3.7.1.8 – Alocação de Viagens, 3.7.1.9 – Projeção do Tráfego e 3.7.1.10 – Análise de Tráfego:

a) Necessário compatibilizar as informações e dados dos subcapítulos de acordo com a demanda solicitada no item 2.12.1.6 - Geração de viagens;

17. Com relação ao PROJETO ARQUITETÔNICO:

I) Quanto aos acessos:

- Compatibilizar os rebaixos de meio-fio (e portões de acessos veiculares), constantes no projeto arquitetônico, com o constante na figura 26 do EIV. Existirão duas rampas (uma para acesso ao subsolo e outra para acesso ao G1) ou será única? O acesso público ao EPP será realizado pela mesma rampa do acesso privativo? Explicar o motivo de ter dois rebaixos de meio-fio no projeto;

- Cotar a largura nas curvaturas das rampas, considerando que as rampas e as áreas de circulação e manobra deverão ter largura suficiente para possibilitar a adequada fluidez e segurança da movimentação dos veículos de maior dimensão a circular no estacionamento (artigo 39 da Lei nº 2.794/2008);

- Incluir faixa de acumulação (comprimento de 1 veículo) até o portão de acesso veicular,

incluindo como detalhe, uma placa de advertência alertando a altura máxima possível;

- Incluir dispositivos de sinalização, luminoso e sonoro, em ambos os acessos veiculares;
- Detalhar no subcapítulo (texto e recortes de projetos) e no projeto arquitetônico, a localização exata da futura(s) lixeira(s) do empreendimento e como se dará logística dos caminhões de lixo;
- Assinar as pranchas (os responsáveis técnicos pelo projeto);

II) Quanto ao entorno da edificação:

- Cotar as larguras dos passeios, da guia da calçada até o alinhamento e da guia da calçada até o recuo, respeitando os dados constantes na consulta de viabilidade e na tabela do sistema viário;
- Incluir a distância entre a borda da sinalização tátil de direcionamento e os obstáculos (rebaixamentos de guia, paraciclos, postes, paredes, vegetação, etc), respeitando a distância mínima de 0,60 m;
- Assinar as pranchas (os responsáveis técnicos pelo projeto);

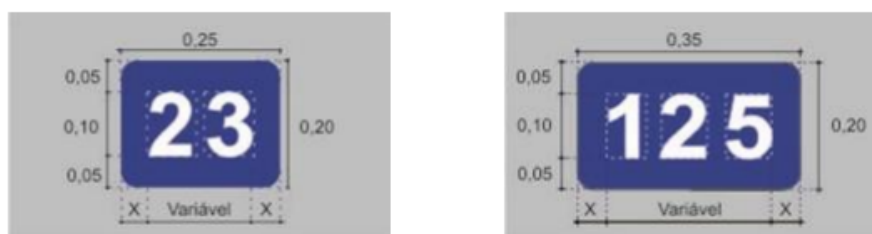
III) Quanto aos estacionamentos:

- Apresentar a prancha referente ao 2º pavimento de subsolo (com as vagas de estacionamento, se houver) ou compatibilizar o quantitativo de vagas, apresentando na prancha, com o constante no EIV para o EPP (41 vagas de EPP, sendo 26 vagas comuns + 01 vaga PNE + 02 vagas de pessoa idosa + 12 vagas de motos);
- 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:

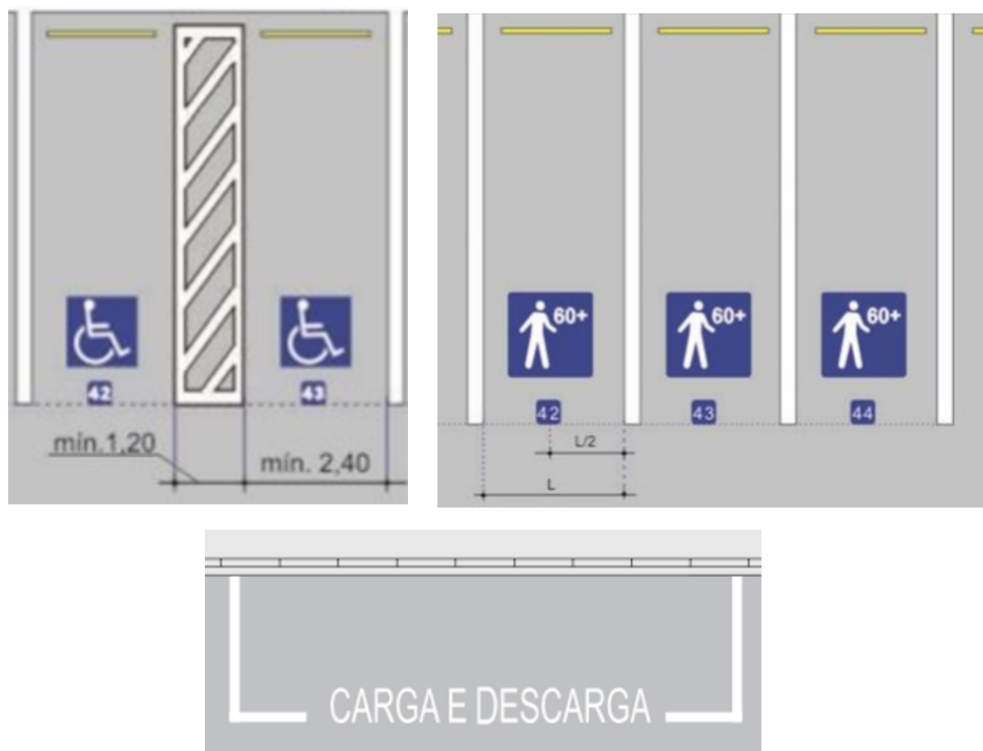
1.4. Numeração

Todas as vagas reservadas em áreas de estacionamento privado de uso coletivo devem ser numeradas. O numeral deve ter altura de 0,10m, na cor branca, inserido num retângulo azul, conforme exemplo de aplicação da Figura 5, exceto quando o pavimento for também azul, conforme Figura 6.

Figura 5



- Incluir/Rever as sinalizações das vagas de PNE, idosos, motos e carga/descarga, conforme Manual de Sinalização Horizontal do Contran (Volume IV) e imagens a seguir:



- Incluir, nas pranchas das vagas de estacionamento EPP, 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 as vagas de PNE até um local/acesso seguro, de acordo com as diretrizes de rota acessível expostas na NBR 9050;
- Necessário apresentar, onde e como serão realizadas as operações de carga e descarga de mercadorias e de embarque e desembarque de passageiros (carros de aplicativos, táxi e outros) para atendimento dos usuários das salas comerciais e dos condôminos. OBS: nas pranchas das vagas de estacionamentos não foram sinalizadas onde serão essas vagas;
- Informar como será a organização do bicicletário no térreo? Haverá paraciclos? Serão

suspensos e/ou horizontais? Serão públicos?. OBS: O Manual de Sinalização Ciclovária do CONTRAN (Volume VIII) diz que “devem ser evitados modelos suspensos pela roda, pois nem todas as pessoas são dotadas de força para erguer a bicicleta”;

- Assinar as pranchas (os responsáveis técnicos pelo projeto);

18. Após a análise da identificação dos impactos, Matriz Qualiquantitativa (Anexo XIII), medidas mitigatórias e valorações apresentadas, a CEIV solicita as seguintes adequações:

19. a) Fase de Implantação:

I) Para o impacto “Deterioração das vias públicas”, incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- Elaboração de Estudo Cautelar para registro das condições das vias do entorno (atual, antes do início da obra/demolições/supressão de vegetação, etc.);

- As manobras e operações de carga e descarga de materiais ocorrerão, em sua totalidade, dentro do terreno lindeiro (autorizado), ou seja, no canteiro de obras. Portanto, haverá o cuidado de não permitir o estacionamento em locais indevidos para a carga e descarga de materiais;

II) Para o impacto “Pressão nas Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento”, rever as seguintes situações:

- Incluir vagas de estacionamento para os funcionários em todas as etapas das obras (inclusive durante a fase de execução do subsolo). Caso não seja possível, reduzir o % de mitigação para 50%;

- Ajustar a formatação da Matriz Qualiquantitativa (não estão visíveis todas as medidas mitigadoras relatadas para este impacto);

III) Para o impacto “Pressão no Sistema Viário Próximo”, rever as seguintes situações:

- Ajustar a formatação da Matriz Qualiquantitativa (não estão visíveis todas as medidas mitigadoras relatadas para este impacto);

- Incluir a seguinte medida mitigadora: “Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local”;

IV) Para o impacto “Contaminação do Solo e Águas Subterrâneas por Efluentes Líquidos”, rever a valoração do atributo “Reversibilidade” de 1 (Reversível) para 5 (Irreversível);

V) Para o impacto “Pressão no Sistema de Drenagem Urbana”, rever a valoração do atributo “Reversibilidade” de 3 (Parcialmente) para 5 (Irreversível);

b) Fase de Operação:

I) Na fase de Operação, considerando as considerações/conclusões do estudo de tráfego, a CEIV entende ser necessária a inclusão e a avaliação do seguinte impacto:

- Aumento na demanda por transporte público coletivo (Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo);

II) Em relação ao impacto “Pressão no sistema viário próximo”, a CEIV faz as seguintes ponderações:

- Retirar a seguinte medida mitigadora (podendo mantê-la em outro impacto que enfatiza a causalidade): "Manter os itens paisagísticos previstos no projeto que trarão benefícios para a paisagem urbana ao tornar o entorno próximo ainda mais agradável e consequentemente promover maior uso do modo pedonal pela população da edificação";

- Incluir a seguinte medida mitigadora: "Promover a requalificação do pavimento asfáltico, ou o seu custeio, contemplando serviços de fresagem, recapeamento e sinalização viária horizontal da rua lateral da Estrada da Rainha (rua de acesso ao empreendimento), conforme diretrizes, levantamentos técnicos e autorizações a serem definidos pela Secretaria de Obras Públicas e pela Autarquia Municipal de Trânsito – BC Trânsito";

III) Em relação ao impacto "Pressão no Sistema Pedonal", a CEIV faz as seguintes ponderações:

- Retirar a seguinte medida mitigadora (visto ser uma obrigação legal): "- Refazer todo o passeio da testada do lote, com todas as necessidades de acessibilidade com podotátil";

- Incluir a seguinte medida mitigadora: "Aquisição e a doação à equipe técnica da BCTrânsito, de 30 placas de sinalização de advertência, em ACM, refletivas, Tipo A-32b – Passagem sinalizada de pedestres, para serem utilizadas nas Faixas de Travessias de Pedestres (FTP) e Faixas Elevadas de Travessias de Pedestres (FETP) do entorno. Dimensões e modelo devem ser fornecidos pela BCTrânsito";

IV) Em relação ao impacto "Pressão nas Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento", a CEIV faz as seguintes ponderações:

- Incluir a seguinte medida mitigadora: "Aquisição e doação a Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito de 05 placas (sinalização vertical) utilizadas nas estações de estacionamento compartilhado de patinetes, de acordo com o modelo utilizado pela Autarquia";

V) Em relação ao impacto "Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas", a CEIV faz as seguintes ponderações:

- Incluir a seguinte medida mitigadora: "Implantação de pontos de infraestruturas de paraciclos públicos com capacidade para até 10 bicicletas, conforme local e projeto a ser definido e autorizado pela equipe técnica da Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito";

VI) Em relação ao impacto "Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento", a CEIV faz as seguintes ponderações:

- Incluir a seguinte medida mitigadora: "Incluir faixa de acumulação, comportando 1 veículo até o portão de acesso veicular, sem prejudicar o passeio público";

VII) Para o impacto "Contaminação do Solo por Resíduos Sólidos Urbanos", rever o percentual de mitigação de 80% para 30%, considerando as medidas mitigadoras previstas;

VIII) Para o impacto "Alteração no Padrão de Escoamento de Águas Pluviais", rever a valoração do atributo "Reversibilidade" de 3 (Parcialmente) para 5 (Irreversível);

20. Apresentar matriz corrigida e o cálculo do valor de compensação atualizado.



Medidas complementares a serem observadas:

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

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

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

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

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

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

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

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

Balneário Camboriú, 20 de maio de 2026.

MICHELA DENISE PARNO – SPU LUCAS MARIO LONHESKI – SPU (Secretário da CEIV)
(Secretária da CEIV)

CLELIA WITT SALDANHA - SPU
(Presidente da CEIV)

MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO - SPU (Vice-presidente da CEIV)



RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA -SPU (membro da CEIV) LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA – SEMAM (membro da CEIV)

ROMULO FABRÍCIO NOTARI – SOU (membro da CEIV) RAFAELA DALAGO – SPU (membro da CEIV)

TEO JÚNIOR OSTERKAMP – SPU (membro da CEIV) VINÍCIUS KLEIS FELTRIN - SGA (membro da CEIV)

TARSUS RUDOLFO TESKE – SPU (membro da CEIV)

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