

Protocolo 12- 21.253/2026

De: Clelia S. - SPU - CEIV

Para: Envolvidos internos acompanhando

Data: 18/06/2026 às 15:39:54

Setores envolvidos:

SEGOV - DITI - DGOVEI - DEPE, SPU - DCC - DAP, SEFAZ - DEAT - CPD, SPU - CEIV, SPU - DCC - DAP - APD, SPU - DAP - TAC, SPU - CEIV - MEM

Estudo de Impacto de Vizinhaça (EIV)

Prezados,

segue parecer para ciência e providências.

Atenciosamente,

—

Clelia Witt Saldanha - MATRÍCULA PMBC 40.815

Fiscal de Obras II - SPU

PRESIDENTE CEIV - DECRETO 12111/2025

Anexos:

PARECER_025_2026_Lotisa_Brasil_Park_1_Analise.pdf



PARECER 025/2026 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 025/2024-CEIV – 18/06/2026

Processo Administrativo nº: 21.253/2026 (1-Doc)

Projeto: Lotisa Brasil Park

Área do lote: 4.952,50 m²

Área construída (projetada): 86.237,44 m²

Número de Pavimentos: 114 pavimentos (sendo 12 pavimentos técnicos) + 01 de subsolo

Número de Unidades Autônomas Residenciais: 164 (cento e sessenta e quatro)

Número de Unidades Autônomas Não Residenciais: 17 (dezessete)

Vagas de Garagem: 590 vagas privativas (132 vagas simples + 384 vagas duplas + 15 vagas triplas + 20 vagas quintuplas + 28 vagas sétuplas + 11 vagas PNE/PCD) + 01 vaga PNE/PCD de uso comum + 01 vaga de carga e descarga de uso comum + 60 vagas de motos de uso comum + 119 vagas de EPP (100 vagas comuns + 03 vaga PNE/PCD + 03 vagas de pessoa Idosa + 13 vagas de motos)

Endereço: Av. Brasil, Rua 1.170 e Rua 1.400, Centro

Uso: misto

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

DIC: 192034

Investimento previsto: 86.237,44 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 Vizinhança (EIV)";

CONSIDERANDO o Despacho 10, constante no Protocolo nº 21.253/2026, no sistema 1-DOC, o qual apresenta a manifestação técnica 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 vizinhança de carácter meramente opinativo;

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

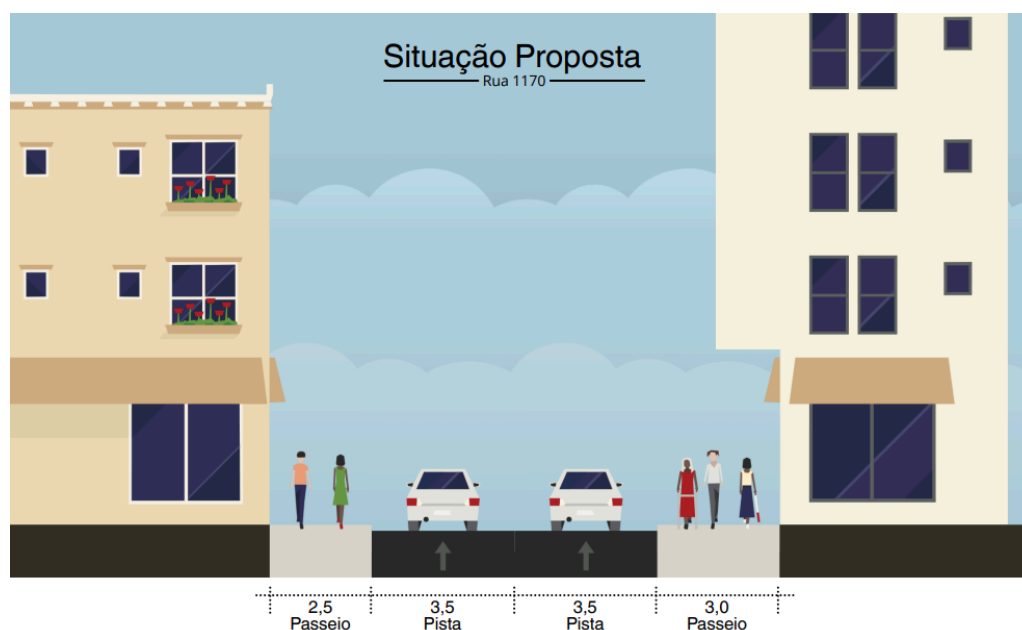
1. O EIV, bem como os demais documentos produzidos, deverá possuir as assinaturas digitais válidas (ICP-Brasil ou GOV.BR). Os arquivos apresentados foram submetidos aos sites de validação e o resultado foi infrutífero. Rever, equacionando;
2. Correlacionar, adequadamente, os anexos apresentados com o EIV, preferencialmente informando uma lista dos anexos, nominando-os;
3. A área do empreendimento deverá coincidir entre a área informada no EIV (86.237,44 m²) e no projeto legal arquitetônico (86.356,04 m²), ou eventual nova área em comum. Equacionar;
4. Revisar o valor de R\$1.5000,00 para, provavelmente, R\$1.500,00, no item 2.14.1;
5. Apresentar a Viabilidade para abastecimento de água e coleta de esgoto sanitário, constando o Grau de Impacto, emitida pela EMASA, aderente ao número de unidades autônomas residenciais e não residenciais do projeto (164 e 17, respectivamente, e não 172 e 12 como apresentado);
6. O Parecer SEMAM nº 322/2025 (Anexo IX) carecer das assinaturas dos seus emissores. Rever;
7. Compatibilizar a descrição que integra o projeto de arborização urbana, a partir dos espécimes informados no Parecer SEMAM nº 322/2025 (Anexo IX do EIV; butiazeiros) e no projeto de arborização (Anexo IX do EIV; canafístula);
8. A planta baixa do pavimento G1 informa Bar e *Lounge* descoberto. Esclarecer o funcionamento de tal atividade e se ela constitui uma unidade autônoma não residencial, ou área de uso condominial;
9. Constar as medidas/dimensões nas plantas baixas do projeto arquitetônico;
10. A planta baixa do pavimento Lazer 01 não possui detalhamento compatível com a respectiva planta. Rever, apresentando todos os dados pertinentes, tanto das áreas cobertas, quanto das áreas descobertas. As plantas baixas dos pavimentos Lazer 02 e 03, também, quanto as áreas cobertas;
11. Nos pavimentos "Redutos" e "BTF" descrever todos os espaços como áreas técnicas de uso comum;
12. O projeto arquitetônico informa a adoção de heliponto. Com isso, a CEIV entende que deverá ser apresentada a aprovação do heliponto pelo COMAER. Ainda, após a sua construção, deverá ser solicitada a homologação do heliponto (aeródromo privado) pela ANAC, como medida mitigatória complementar;
13. 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;
14. A CEIV entende que o tópico relacionado a Leitura da Paisagem deve ser complementado, apresentando perspectivas ilustrativas da edificação projetada, e o entorno imediato, a partir do observador ao nível do passeio público. Ainda, as imagens/ perspectivas apresentadas segmentadas nas Figuras 127 e 129, devem constituir imagens únicas, horizontais ou verticais, de modo a representar o máximo possível das condições atuais e da edificação projetada, bem como a inserção da vegetação urbana proposta. Além disso, a projeção da torre (edificação em

altura, com mais de 100 pavimentos) não está sendo contemplada nesse tópico, a qual deve ser avaliada também;

- 15.** 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;
- 16.** Considerando as tratativas verbais realizadas entre o empreendedor e o Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, a CEIV requer a inclusão da medida mitigadora complementar relativa a projeto e execução de tubulação sob o passeio público da Av. Brasil, em toda a confrontação do empreendimento, a qual possibilite, futuramente, o deslocamento da fiação de energia elétrica e de telecomunicações aérea para a referida tubulação subterrânea;
- 17.** A CEIV solicita a pormenorização da posição, em planta baixa, da subestação/transformador/turbogerador para o empreendimento (500.000 kWh mês). Além disso, deverá ser representado, em planta baixa, o gerador de energia elétrica que abastecerá o empreendimento, quando da eventual falta de energia elétrica fornecida pela concessionária. Ainda, especificar a capacidade desse gerador;

QUANTO A ANÁLISE DO TRÂNSITO:

- 18.** Considerando o exíguo gabarito da Rua 1.170 (10,50/3,00/0,50), o qual não possui condições adequadas de continuidade da Rua 1.000 (14,00/3,00/1,00), e desse modo, uma alternativa de deslocamento viário na área central da cidade, bem como a impossibilidade de estacionamento, mesmo que transitório, a CEIV, em reunião com o Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, requer o recuo do pavimento térreo e do pavimento EPP/Mezanino da edificação projetada pela Rua 1.170, em 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) adicionais. Tal situação objetiva a implantação da caixa da Rua 1.170 com 7,00 m, e passeio com 3,00 m (conforme ilustração a seguir). Caso seja necessário, parte da área a ser destinada ao passeio poderá ser coberta, constituindo galeria, acima do pavimento EPP/Mezanino;



19. Com relação ao tema canteiro de obras e ao projeto de canteiro de obras (Anexo VI):

- a) Incluir no subcapítulo sobre o canteiro de obras, o detalhamento operacional do canteiro, especialmente quanto à logística da usina de concreto e movimentação de veículos pesados, indicando a frequência prevista de caminhões de concreto e de agregados, os horários operacionais e os volumes diários projetados;
- b) Incluir no subcapítulo sobre o canteiro de obras, as rotas de entrada e saída dos veículos pesados (recortes de projetos) para cada etapa construtiva, além de informar o quantitativo de vagas internas que serão disponibilizadas para os funcionários (automóveis, motos e bicicletas), em cada etapa;
- c) Incluir no subcapítulo sobre o canteiro de obras, todas as medidas mitigadoras destinadas à minimização dos impactos no sistema viário local. Considerando o cruzamento semaforizado existente na Rua 1400 x Avenida Brasil, avaliar eventuais interferências na infraestrutura urbana existente, incluindo vagas públicas de estacionamento, mobiliário urbano, sinalização viária, postes, redes aéreas e demais equipamentos públicos eventualmente afetados pela circulação dos veículos de obra;
- d) Apresentar prancha específica detalhada do projeto do canteiro de obras, devidamente assinada, considerando todas 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 estacionamento dos veículos dos funcionários, as áreas de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto e demais áreas de manobra e demais acessos dos equipamentos e máquinas;
- e) 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 nas vias, com valores, ângulos, cotas – expresso de forma técnica, conforme parâmetros geométricos compatíveis com a tipologia veicular adotada e referências técnicas aplicáveis (CONTRAN, DNIT, DEINFRA/SC ou equivalentes), a fim de evidenciar que não será utilizada a via pública para os serviços da obra. OBS: considerando as rotas de entrada e saída dos veículos maiores, verificar se será necessário a realocação de vagas públicas de estacionamento e a elevação de faixa pública;
- f) Acrescentar, no projeto do canteiro de obras, os sentidos veiculares das vias, os comprimentos dos rebaixos de meio-fio e as larguras dos passeios e dos leitos carroçáveis;
- g) Especificar todos os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais;
- h) Acrescentar, no projeto do canteiro de obras, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, além de incluir se existirão limitadores de altura nos portões de acessos veiculares;
- i) 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, compatibilizadas com o cronograma executivo da obra e quantitativo estimado de trabalhadores em cada fase;
- j) 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;

k) 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;

l) 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;

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

a) Em relação ao item 2.11.1.3 – Estacionamento:

- Rever, na tabela 3, o % de vagas de pessoa idosa prevista para o EPP. Deverá ser, ao menos, 5% das vagas totais;

- Incluir, na tabela 3, ao menos, 03 vagas de carga e descarga (1 para condôminos, 1 para os carro-forte da instituição bancária e 1 para as outras salas comerciais), 1 vaga simples de embarque/desembarque, bicicletário/de bicicletas e 01 estação de autopropelidos/patinetes, na área interna do estacionamento;

- Atualizar/Incluir recortes de projetos apresentados de acordo com as demandas solicitadas para o item projeto arquitetônico;

- Informar como será a organização do bicicletário no térreo? Haverá paraciclos? Serão suspensos e/ou horizontais? OBS: O Manual de Sinalização Ciclovitária 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”. Recomenda-se, no mínimo, o uso misto;

- Informar, no projeto e no EIT, onde serão realizadas as operações de carga e descarga dos carros-fortes da instituição bancária prevista no térreo e com qual frequência;

b) Em relação ao item 2.11.1.4 – Acessos:

- Incluir recortes de projetos para cada acesso (de maneira individualizada e mais legível), atualizados de acordo com as demandas solicitadas para o item projeto arquitetônico (quanto aos acessos e ao entorno da edificação);

- Incluir informações sobre a largura dos rebaixos de meio-fio, dos acessos e das rampas;

- Informar se o acesso privativo/condominial será realizado por mão-inglesa, conforme figura 34, ou pelo método tradicional, como mostra a figura 33. Compatibilizar;

c) Em relação ao item 2.12.1.5 Controladores de acesso e faixas de acumulação:

- Apresentar o cálculo de fila em relação as faixas de acumulações, especialmente em relação ao EPP (visto que a geração de viagens comerciais será maior do que as residenciais e com 119 vagas e 17 salas comerciais, a fila eventual pode ser superior);

- Incluir informações sobre a largura dos rebaixos de meio-fio, dos acessos e das rampas;

- Incluir informações sobre o acesso ao EPP (será gratuito ou pago) e como será feito o controle para otimização do serviço (maior fluidez e segurança no acesso ao EPP);

d) Em relação ao item 2.12.1.7 Geração de viagens:

- Com relação à geração de viagens das salas comerciais, solicita-se justificar tecnicamente a adoção do Código ITE 814 – Lojas de Variedades para a totalidade da área comercial, considerando a informação de que uma ou mais salas serão ocupadas por agência bancária já existente no local. Deverá ser apresentada análise comparativa ou justificativa técnica demonstrando que a metodologia adotada representa adequadamente o cenário de ocupação previsto ou, alternativamente, revisar a geração de viagens considerando os usos efetivamente conhecidos;
- Com relação ao subcapítulo de distribuição de viagens, solicita-se revisar e complementar a distribuição e alocação das viagens geradas pelo empreendimento, considerando a inclusão dos pontos de contagem localizados nos cruzamentos da Rua 1000 x Avenida Central e da Rua 1400 x Rua 1520. Deverá ser demonstrado que os percentuais de distribuição adotados representam adequadamente os padrões de deslocamento previstos para os usuários do empreendimento (EPP e residencial), contemplando os novos pontos de análise e as respectivas rotas de acesso e saída. Em decorrência da ampliação da área de influência viária estudada, deverão ser reavaliados os volumes alocados na rede viária, bem como os impactos operacionais nos cruzamentos analisados;
- Com relação ao subcapítulo de divisão modal, verificar possível alteração no incremento de viagens comerciais, incluindo no transporte coletivo, considerando a demanda solicitada inicialmente neste item (geração de viagens das salas comerciais);

e) Em relação ao item 3.7.1.1 Sistema Viário Atual - c) Gabaritos:

- Corrigir o erro de formatação em “Segue na...Tabela 24 os gabaritos das vias...”;
- Incluir na tabela 24 as seguintes vias: Avenida Central, Rua 1520 e Rua 900 (incluindo a parte da via que é pedonal);

f) Em relação ao item 3.7.1.1 Sistema Viário Atual - d) Modos existentes:

- Considerando que o município passou a ter em 2026, o 1º píer alfandegado da América do Sul com forma inédita de embarque em cruzeiros, necessário atualizar a informação do modal rodoviário ser o único existente na cidade;

g) Em relação ao item 3.7.1.1 Sistema Viário Atual - e) Caracterização das vias:

- Incluir no subcapítulo a caracterização das seguintes vias: Avenida Central, Rua 1520 e Rua 900 (incluindo a parte da via que é pedonal);
- Ampliar o raio da figura 88, incluindo as seguintes vias: Avenida Central e Rua 1520;
- Incluir na figura 88 os dispositivos de fiscalização eletrônica de velocidade, as ondulações transversais (lombadas) e as faixas elevadas de travessias de pedestres;

h) Em relação ao item 3.7.1.2 Serviço de Transporte Coletivo:

- Esclarecer se a Linha Violeta atende ou não o empreendimento, deixando claro o seguinte parágrafo: “Devido a localização central...também o atende”;
- Atualizar as informações sobre os aplicativos de transporte público intramunicipal e intermunicipal;
- Acrescentar informações sobre a política tarifária do transporte coletivo intermunicipal e se alguma linha/itinerário do transporte intermunicipal passa próxima ao empreendimento;

i) Em relação ao item 3.7.1.3 Sistema Cicloviário:

- Atualizar as informações sobre a malha viária municipal total, além dos espaços cicloviários propostos no entorno (figura 99). Necessário utilizar como referência o Plano Cicloviário Municipal/Mapa Cicloviário Municipal (versão 2025/2026), disponibilizado pela Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito. Ademais, necessário a demonstração atual, por meio de imagens, do espaço cicloviário existente na figura 99;

j) Em relação ao item 3.7.1.4 Micromobilidade:

- Incluir informações do Decreto Municipal nº 12.347/2025;

- Incluir mapa/figura indicativa, com as estações de patinetes e de bicicletas elétricas executadas e projetadas. Utilizar como referência o Mapa de Micromobilidade Municipal, disponível no seguinte link:

https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1y_TPdG8_KH91R3IkaHz9zjNL5CL55Mg&hl=pt_BR&ll=-26.980045419477097%2C-48.645760431194546&z=15

k) Em relação ao item 3.7.1.5 Sistema Pedonal:

- Incluir imagens e informações da via pedonal (Camelódromo) e a mesma terá acesso direto ao empreendimento;

- Incluir informações se o dispositivo semafórico de pedestres, existente na Rua 1400 x Avenida Brasil, atende ou não as diretrizes estabelecidas nas Resoluções do CONTRAN;

l) Em relação ao item 3.7.1.6 Sistema Individual de Passageiros - b) Serviços por aplicativo:

- Incluir informações sobre as dimensões (largura e comprimento) da baía de ônibus, utilizada para embarque e desembarque de passageiros e localizada na Avenida Brasil (testada do empreendimento);

m) Em relação ao item 3.7.1.7 Veículos de Carga:

- Incluir recortes de projetos das 03 vagas de carga e descarga a serem incluídas (1 para condôminos, 1 para os carro-forte da instituição bancária e 1 para as outras salas comerciais), informando como se dará as operações de carga e descarga durante a fase de operação;

n) Em relação ao item 3.7.1.8 Contagens de Tráfego:

- Necessário a complementação do estudo mediante a inclusão dos seguintes novos pontos de contagem de tráfego:

a) Avenida Central x Rua 1000;

b) Rua 1400 x Rua 1520;

OBS: os pontos de contagem apresentados na Figura 115 e no Anexo XII não representam adequadamente todas as rotas de acesso ao empreendimento, contemplando predominantemente os movimentos de saída dos acessos privativo residencial e do estacionamento público-privado (EPP). Dessa forma, faz-se necessária a ampliação da área de estudo, de modo a contemplar também os principais movimentos de entrada ao empreendimento, possibilitando avaliação mais representativa da distribuição, alocação das viagens geradas e dos impactos operacionais sobre a malha viária e circulação de pedestres da área de influência;

- Solicita-se, ainda, a inclusão de ponto de análise referente aos eventuais conflitos viários e de circulação de pedestres nas proximidades do Camelódromo e das vias pedonais inseridas na

área de influência do empreendimento;

o) Em relação ao item 3.6.1.9 Alocação de Viagens:

- Atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas no item 2.12.1.7 e no item 3.6.1.8;

p) Em relação ao item 3.7.1.10 Projeção do Tráfego:

- Atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas nos itens 2.12.1.7, 3.6.1.8 e 3.6.1.9;

q) Em relação ao item 3.7.1.11 Análise de Tráfego:

- Atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas nos itens 2.12.1.7, 3.6.1.8, 3.6.1.9 e 3.6.1.10;

21. Com relação ao PROJETO ARQUITETÔNICO:

I) Quanto aos acessos:

- Apresentar, de maneira unificada, do projeto arquitetônico executivo, as pranchas específicas das vagas de estacionamento, dos acessos (veiculares e de pedestres) e do entorno da edificação, devidamente assinadas pelos responsáveis técnicos;

- Incluir, no projeto arquitetônico executivo, a cota da faixa de acumulação (comprimento) até os portões de acessos veiculares, além de incluir os rebaixos de meio-fio (com sua cota);

- Cotar as larguras e a inclinação das rampas (incluindo nas curvaturas);

- Incluir dispositivos de sinalização, luminoso e sonoro, em ambos os acessos;

- Incluir, como detalhe, placa de advertência alertando a altura máxima possível dos portões de acessos veiculares;

- Incluir, como nota no projeto, que tipo que veículos poderão adentrar a vaga de carga e descarga privativa, a ser incluída;

II) Quanto ao entorno da edificação:

- Apresentar, de maneira unificada, do projeto arquitetônico executivo, as pranchas específicas das vagas de estacionamento, dos acessos (veiculares e de pedestres) e do entorno da edificação, devidamente assinadas pelos responsáveis técnicos;

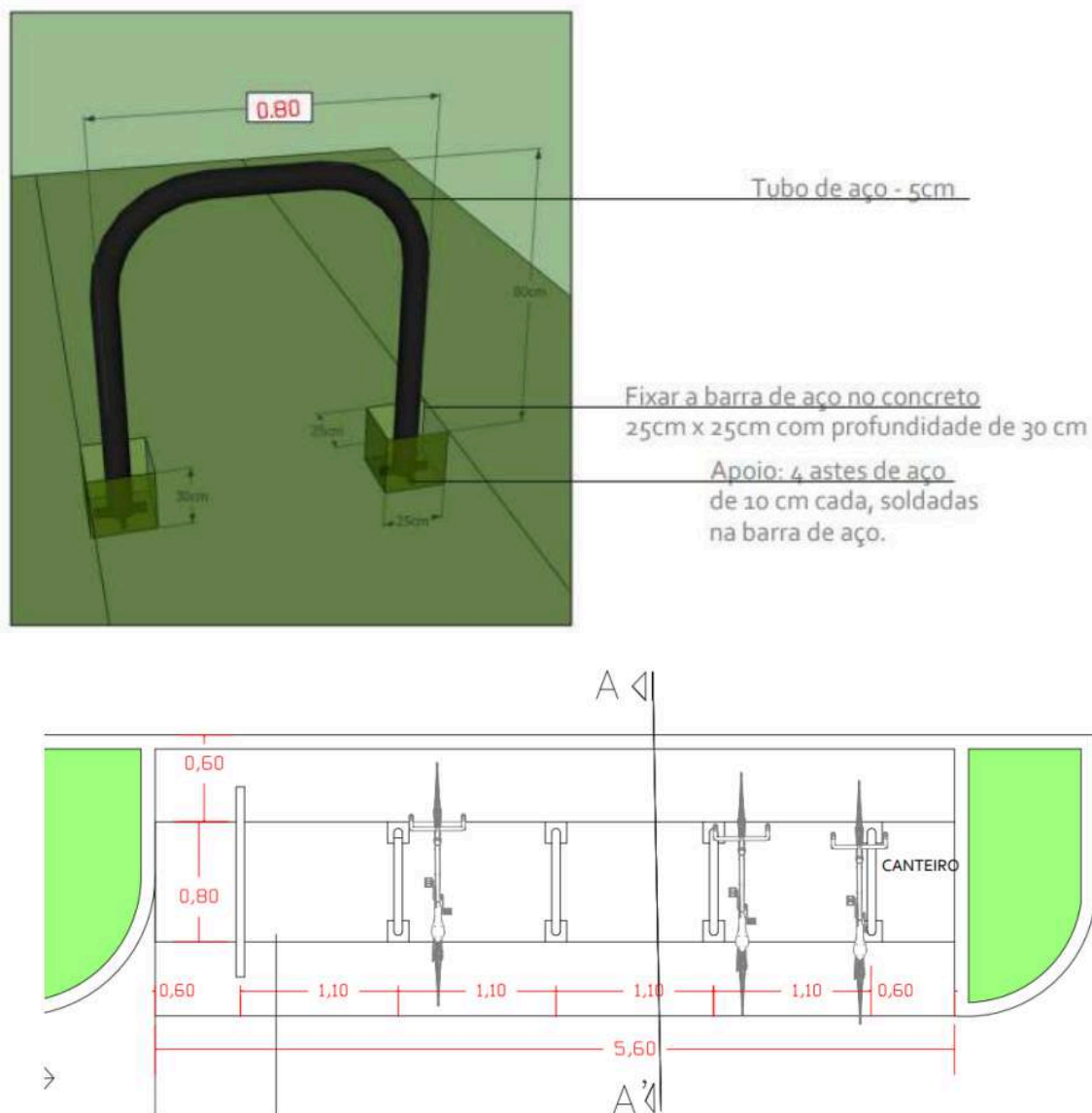
- Cotar a largura do passeio, da guia da calçada até o alinhamento e da guia da calçada até o recuo, em todas as testadas. OBS: no recuo da Rua 1170 deverá ser considerado as diretrizes do item 18 deste parecer;

- Incluir as sinalizações táteis nas calçadas, respeitando plenamente as diretrizes da NBR 16537 - Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação e da NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;

- Incluir, como detalhe, as dimensões do piso podotátil direcional e de alerta, de acordo com as normativas e legislações;

- Incluir a distância entre a borda da sinalização tátil de direcionamento e os obstáculos (rebaixamentos de guia, postes, paredes, vegetação, etc), respeitando a distância mínima de 0,60 m;

- Incluir/Adequar projeto arquitetônico considerando o alargamento da baía de ônibus (embarque e desembarque de passageiros), existente na testada da Avenida Brasil, para a largura mínima de 2,5 m, corrigindo o problema atual de trânsito da parada do transporte coletivo causar congestionamento na faixa de trânsito adjacente a guia da calçada;
- Incluir paraciclos/ponto de parada de bicicletas público, para atendimento a demanda dos funcionários e clientes das salas comerciais, em área de recuo da Avenida Brasil. Seguem imagens do projeto padrão de ponto de parada de bicicletas utilizado pelo município:



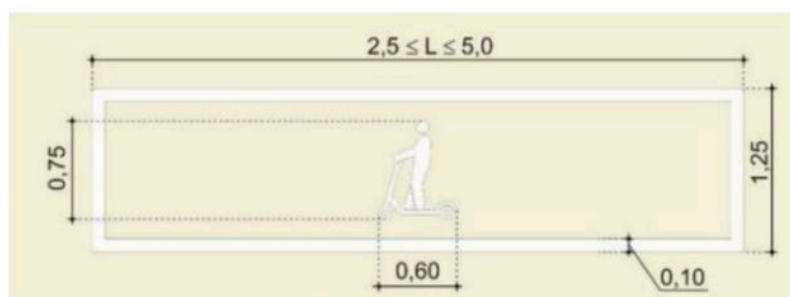
III) Quanto aos estacionamentos:

- Incluir as dimensões (largura x comprimento) de todas as vagas de estacionamentos, incluindo as PNE, de motos e não residenciais;
- Incluir as cotas entre o final das vagas de estacionamentos e o início da rampa/paredes/obstáculos/outra vaga (área de circulação e manobra no térreo, EPP, G1, G2, G3 e G4). OBS: o vão mínimo livre de circulação deve ser de 5,0 m;

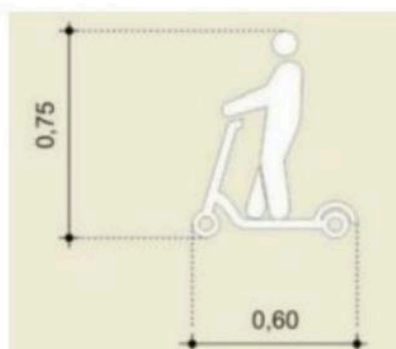
- Informar, no projeto e no EIT, onde serão realizadas as operações de carga e descarga das mercadorias e produtos, tanto dos condôminos, como das salas comerciais e da unidade bancária;
- Informar, no projeto, que tipo de veículo, com exemplos, poderão acessar a vaga de carga e descarga, considerando a possível limitação de altura;
- Incluir as numerações/dimensões do Símbolo Internacional de Acesso – SAI das vagas PNE e de pessoa idosa, conforme Resolução Contran nº 965/2022 (anexos);
- Incluir, 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, como detalhe nas pranchas das vagas de estacionamento (EPP), as sinalizações verticais de regulamentação das vagas específicas (PNE, idoso, carga/descarga e motos), conforme Manual de Sinalização Vertical do Contran (Volume I) e Resolução Contran nº 965/2022 (anexos);



- Incluir, em área interna do EPP, uma estação/espço destinado ao estacionamento dos equipamentos autopropelidos/patinetes, para incentivo a micromobilidade e para atendimento aos clientes. Segue modelo exemplificativo, da sinalização vertical e horizontal, utilizadas pelo



município, nos
logradouros
públicos (modelo
em
calçadas/passeios)
:



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

a) Fase de Implantação:

22. Para o impacto "Contaminação do Solo e Águas Subterrâneas por Efluentes Líquidos", rever o percentual de mitigação de 50% para 10%, considerando as medidas mitigadoras previstas;
23. A CEIV entende que valoração do atributo "Abrangência" para o impacto "Pressão no Sistema de Coleta e Destinação de Resíduos Sólidos" deve ser alterada para "AVI" (5);
24. Para o impacto Pressão no Sistema de Drenagem Urbana, solicita-se que o prazo seja considerado "Permanente", com valoração "5", considerando que a impermeabilização do solo e a respectiva pressão no sistema de drenagem subsistirá no decorrer da existência da futura edificação;
25. Para o impacto "Perturbação à Vizinhança em Decorrencia de Ruídos" a importância deverá ser considerada como "Alta" (5), diante da amplitude das atividades a serem desenvolvidas no canteiro de obras pela dimensão da obra durante o prazo de 144 meses;
26. Para o impacto "Pressão nas Vagas de Estacionamento no Entorno", rever o percentual de mitigação de 50% para 10%, considerando as medidas mitigadoras previstas;
27. Em relação aos impactos na fase de implantação, a CEIV entende, devido à grande quantidade de viagens a serem geradas pelo empreendimento, ser necessário a inclusão e avaliação do seguinte impacto:
 - Pressão no Sistema Viário Próximo;
28. Em relação ao impacto "Deterioração de vias", a CEIV entende ser necessário a inclusão das seguintes medidas mitigadoras:
 - Elaboração e entrega à CEIV de Estudo Cautelar para registro atual (antes do início das demolições, implantação de canteiro e das obras) das condições das vias do entorno imediato (Rua 1000, Rua 1170, Avenida Brasil e Rua 1400). Deverá ser apresentado ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) do Estudo Cautelar;
29. Em relação ao impacto "Deterioração de vias", retirar o texto "sempre que possível" das seguintes medidas mitigadoras:
 - As manobras e operações de carga e descarga de materiais deverão ocorrer dentro do lote, no canteiro de obras, **sempre que possível**;
30. Em relação aos impactos "Pressão nas Vagas de Estacionamento no Entorno" e "Pressão no Sistema Viário Próximo", incluir as seguintes medidas mitigadoras:
 - As manobras e operações de carga e descarga de materiais ocorrerão, em sua totalidade, dentro do lote, 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;
 - Priorizar que as viagens de carga durante a fase de implantação não sejam realizadas entre 11h00 e 13h00, evitando o horário de pico do meio-dia, com o objetivo de minimizar congestionamentos e reduzir a sobrecarga no tráfego durante os períodos de maior movimentação;

- Reservar vagas na área interna do lote para estacionamento de carros, motos e bicicletas dos colaboradores ao longo de toda a fase de implantação, assegurando que a quantidade de vagas atenda à demanda;

31. Em relação ao impacto “Pressão no Sistema de Transporte Coletivo”, a CEIV entende que a importância é ALTA (5);

32. Em relação ao impacto “Aumento do Consumo de Recursos Naturais” solicita-se que o prazo seja alterado para PERMANENTE (5), considerando que os recursos naturais aplicados na obra, tais como cimentos, areias, britas, aço, blocos, etc) permanecerão;

b) Fase de Operação:

33. A CEIV entende que valoração do atributo “Abrangência” para o impacto “Contaminação do Solo por Resíduos Sólidos Urbanos” deve ser alterada para “AVI” (5);

34. Para o impacto “Alteração no Padrão de Escoamento de Águas Pluviais”, a CEIV entende que a valoração do atributo “Abrangência” deve ser “AVI” (5), e para o atributo “Reversibilidade” deve ser “Irreversível” (5). Adequar;

35. Para o impacto “Pressão no Sistema Viário Próximo”, rever o percentual de mitigação de 50% para 30%, considerando as medidas mitigadoras previstas;

36. Para o impacto “Sombreamento do Entorno Próximo ao Empreendimento”, a importância deverá ser considerada, no mínimo, como MODERADA (3) e rever o percentual de mitigação de 50% para 10%, considerando as medidas mitigadoras previstas;

37. Para o impacto “Bloqueio Parcial de Correntes de Ventos”, rever o percentual de mitigação de 50% para 10%, considerando as medidas mitigadoras previstas;

38. Na fase de Operação, considerando as considerações/conclusões do estudo de tráfego (geração de viagens por modal de transporte e o quantitativo de unidades residenciais/vagas), a CEIV entende ser necessária as inclusões e a avaliações dos seguintes impactos:

- Pressão no Sistema Pedonal;
- Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento;
- Pressão nas Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento;
- Pressão no Sistema de Transporte Coletivo;

39. Alterar o impacto “Desordenamento de Estacionamento de Bicicletas” para “Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas e Patinetes”. Ademais, incluir a seguinte medida mitigadora:

- Incluir, em área interna do EPP e na via pública, estação/espço destinado ao estacionamento dos equipamentos autopropelidos/patinetes, para incentivo a micromobilidade. Na via pública, o local exato deverá ser indicado e aprovado pela equipe técnica da Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;

40. Em relação ao impacto “Pressão no Sistema Viário Próximo”, a CEIV entende ser necessário a inclusão das seguintes medidas mitigadoras:

- Promover a requalificação do pavimento asfáltico, ou o seu custeio, contemplando serviços de fresagem, recapeamento e sinalização viária horizontal da Rua 1000 e da Rua 1170 (vias 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”;

- Promover o alargamento viário da Rua 1170, trazendo mais fluidez ao trânsito na região do entorno do empreendimento;

- 41.** Com relação à Matriz Quali-Quantitativa de Impactos (Anexo XIV), solicita-se reclassificar o impacto denominado “Ampliação da Oferta de Vagas de Estacionamento ao Entorno”, atualmente classificado como positivo, para impacto negativo. A ampliação da oferta de vagas por meio do estacionamento público-privado (EPP) aumentará a atratividade do transporte individual motorizado, estimulando o acréscimo de viagens por automóvel, a rotatividade veicular e os movimentos de entrada e saída no empreendimento. Tal condição resultará em impactos operacionais sobre o sistema viário, aumento dos conflitos entre veículos, pedestres e ciclistas, além de contrariar os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que priorizam os modos de transporte não motorizados e o transporte público coletivo em detrimento do transporte individual motorizado. Dessa forma, a ampliação da oferta de estacionamento não deve ser considerada, por si só, um benefício ao sistema de mobilidade urbana, devendo ser tratada como potencial impacto negativo a ser avaliado e mitigado;
- 42.** A CEIV entende que o Índice de Temporalidade (IT), ou seja, a resiliência do espaço não pode ser considerada como IMEDIATA (1), deverá ser considerado, no mínimo, CURTA (superior a 1 a até 3 anos), com valoração mínima de “2”;
- 43.** Em relação ao Índice de Comprometimento da Infraestrutura da Vizinhança (ICIV), a valoração do mesmo será avaliada após a apresentação da matriz atualizada, bem como das novas medidas mitigadoras;
- 44.** Apresentar matriz corrigida e o cálculo do valor de compensação atualizado.

Medidas complementares a serem observadas:

1. Observar a disposição da LC n° 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 n° 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, 18 de junho de 2026.

MICHEL 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.