

Protocolo 13- 101.114/2025

De: Lucas L. - SPU - CEIV

Para: Representante: ECOLIBRA ENGENHARIA, PROJETOS E SUSTENTABILIDADE LTDA

Data: 15/07/2026 às 12:13:39

Setores envolvidos:

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

Estudo de Impacto de Vizinhaça (EIV)

Prezados,

Segue Parecer 028/2026 - CEIV, referente à 1ª análise do empreendimento, para ciência e providências.

Ressalta-se que, conforme o Art. 11, § 1º, da Lei Complementar nº 24/2018, que "Dispõe sobre o Estudo do Impacto de Vizinhaça - EIV, institui a metodologia de identificação e avaliação de impactos, revoga lei e dispositivos que menciona, e dá outras providências", 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.

Atenciosamente,

—

Lucas Mario Lonheski
Analista Administrativo II
Matrícula 54.782

Anexos:

PARECER_028_2026_Unimed_1_Analise_Prot_n_101_114_2025.pdf



PARECER 028/2026 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 028/2026 – CEIV – 06/07/2026

Processo Administrativo nº: Protocolo nº 101.114/2025 (Aprova Fácil)

Requerente: Unimed Litoral Cooperativa de Trabalho Médico Ltda

Projeto: Centro de Distribuição e Laboratório - Unimed

Proprietário: Unimed Litoral Cooperativa De Trabalho Médico Ltda. - CNPJ:
85.377.174/0019-50

Área do lote: 7.867,10 m² (Matrícula nº 140.788)

Área total do projeto: 1.297,06 m²

Projeção de viagens geradas pelo empreendimento na hora pico (veículos automotores + ônibus): 20 viagens, sendo 9 de atração e 11 de produção (a ser revista)

População Estimada: 20 pessoas

Vagas de Estacionamento: 12 vagas (07 vaga de automóveis simples + 01 vaga PNE + 04 vagas de motos)

Endereço: Rua Rouxinol, 99 – Ariribá – Balneário Camboriú, SC - 88.338-650

Uso: Comercial e Serviços (NR)

Zona: Zona de Ambiente Construído Controlado Qualificado e de Baixa Densidade (ZACER A) e Zona de Ambiente Natural de Ocupação Controlada (ZAN I)

Investimento previsto: R\$ 3.749.644,81

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 projeto arquitetônico do empreendimento está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano), sob o protocolo nº 101.114/2025, no sistema 1-Doc;

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. Apresentar os projetos arquitetônicos;
2. Apresentar o item “1.2 Caracterização do empreendimento”, do anexo I da Lei Complementar número 24, de 18 de abril de 2018;
3. No item “1.2 Identificação do Empreendedor”, identificar o responsável pelo empreendimento;
4. No item “1.4 Empresa responsável pelo estudo”, identificar o responsável pela coordenação da equipe e apresentar a Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou equivalente, de todos os envolvidos;
5. No item “2.1 Características do imóvel”, caracterizar o imóvel apresentando sua condição anterior à implantação do empreendimento. Apresentar a presença de vegetação, áreas de preservação permanente, áreas construídas, etc. Incluir fotos e a matrícula atualizada do imóvel. Deve abranger toda a área constante na matrícula do imóvel;
6. No item “2.2 Dimensionamento e caracterização do empreendimento e atividade”, apresentar os índices construtivos permitido para o zoneamento (coeficiente de aproveitamento, gabarito, taxa de ocupação, área permeável). A área total apresentada (1.322,24 m²) no quadro de áreas (Figura 8) não está de acordo com a área citada no estudo (1.297,06 m²). Indicar a metodologia utilizada para estimativa da população prevista para o empreendimento;
7. Apresentar o item “2.4 Descrição das obras”, do anexo I da Lei Complementar número 24, de 18 de abril de 2018;
8. Apresentar o item “2.6 Levantamento planialtimétrico/topográfico”, do anexo I da Lei Complementar número 24, de 18 de abril de 2018;
9. No item “2.4 Levantamento florestal” indicar a tipologia vegetacional, o estágio de sucessão ecológica e a metragem da vegetação remanescente em todo o terreno, e não apenas na área aonde será construída a edificação. Apresentar consulta de viabilidade de construção e a autorização ambiental emitida pela Secretaria do Meio Ambiente (SEMAM);
10. Apresentar o item “2.8 Terraplanagem”, do anexo I da Lei Complementar número 24, de 18 de abril de 2018;
11. No item “2.6.1 Consumo de água”, na fase de operação, indicar metodologia utilizada para previsão de consumo de água, pois a apresentada (NBR nº 5626/1998) está desatualizada. Apresentar a consulta de viabilidade para abastecimento de água citado no estudo. Apresentar as 3 (três) últimas faturas de consumo de água;

12. No item “2.6.2 Efluentes líquidos”, na fase de operação, indicar metodologia mais atualizada para previsão de geração de esgoto, pois a apresentada (NBR nº 7229/1993) está cancelada. Apresentar possíveis destinações finais e a viabilidade de atendimento;
13. No item “2.6.3 Energia elétrica”, na fase de operação, indicar possíveis fornecedores de energia elétrica e apresentar a viabilidade de atendimento. Apresentar as 3 (três) últimas faturas de consumo de energia elétrica;
14. No item “2.6.4 Resíduos sólidos”, indicar a metodologia utilizada para conclusão com relação a quantidade de resíduos sólidos gerados na fase de operação. Apresentar a consulta de viabilidade para a destinação final dos resíduos sólidos gerados. Apresentar o PGRSS citado no estudo;
15. No item “2.6.5 Drenagem pluvial”, na fase de operação indicar possíveis destinações finais com relação as águas da drenagem e a viabilidade de atendimento. Apresentar o Parecer nº 011/2024 emitido pela Defesa Civil municipal citado no estudo;
16. No item “2.6.7 Nível de pressão sonora” apresentar laudo técnico de ruído emitido por profissional habilitado e Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou equivalente;
17. No item “2.7 Geração de emprego e renda” atualizar os valores;
18. No item “2.7.1 Fase de Operação” atualizar os valores;
19. No item “2.8 Valor de investimento” atualizar os valores;
20. No item “3.1 Delimitação das Áreas de Vizinhança”, a CEIV entende que a Área Diretamente Afetada (ADA) é toda área do terreno que consta na matrícula do imóvel, e não apenas aonde será construída a edificação;
21. No item “3.1 Delimitação das Áreas de Vizinhança”, a CEIV entende que a Área de Vizinhança Indireta (AVI) é todo o município de Balneário Camboriú;
22. No item “3.5.5 Leitura da Paisagem”, apresentar imagens da maquete digital de forma mais realística, com a projeção da edificação proposta (vista do observador pedestre). 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;
23. No item “3.7 Ventilação”, atualizar para dados mais recentes e para o município ao qual o empreendimento está inserido;
24. Na Tabela 36, considerar o Aumento no Consumo de Recursos Minerais na fase de obra (implantação);
25. Na Tabela 36, no item “Alterações nos níveis de pressão sonora na vizinhança”, a comissão entende que a reversibilidade é Irreversível (5);
26. Na Tabela 36, no item “Geração de efluente líquidos”, a comissão entende que a abrangência é AVI (5);



27. Na Tabela 36, no item “Alteração no consumo de água”, a comissão entende que a abrangência é AVI (5);
28. Na Tabela 36, no item “Geração de resíduos sólidos”, a comissão entende que a abrangência é AVI (5);
29. Na Tabela 36, no item “Alteração na qualidade do ar e suspensão de poeira, a comissão entende que a reversibilidade é Parcialmente reversível (3);
30. Na Tabela 36, no item “Alteração na qualidade dos recursos hídricos”, a comissão entende que a reversibilidade é Parcialmente reversível (3);
31. Na “Tabela 37 Cálculo do valor de compensação do empreendimento” atualizar o valor do “CUB-SC (R\$)”;
32. Na “Tabela 37 Cálculo do valor de compensação do empreendimento”, o “Índice de Comprometimento da Infraestrutura da Vizinhança (CIV)” será reavaliado após apresentação das viabilidades solicitadas;
33. Na “Tabela 37 Cálculo do valor de compensação do empreendimento” a “Influência nos Ecossistemas Urbanos (IEU)” é 0,9 e não 0,7;
34. Com relação ao tema canteiro de obras e ao projeto do canteiro de obras:
 - a) Incluir um subcapítulo sobre o canteiro de obras, dentro do capítulo 3.8 – Sistema Viário da Área de Vizinhança, 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). Nesse subcapítulo deverá ser descrita as rotas de entrada e saída dos caminhões em cada etapa, com sua duração. OBS: Incluir que a Autarquia Municipal de Trânsito - BCTrânsito 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 o projeto do canteiro de obras, com a inclusão dos 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). Segue um modelo básico dos arquivos da CEIV:



- c) Em relação ao projeto do canteiro de obras, especificar todos os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais, além de incluir os rebaixos de meio-fio e suas cotas;
- d) Em relação ao projeto do canteiro de obras, incluir os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, em todos os acessos (entrada/saída) veiculares;
- e) Em relação ao projeto do canteiro de obras, incluir as dimensões dos portões de acessos, apontando se eles terão limitadores de altura;
- f) Em relação ao projeto do canteiro de obras, necessário apresentar o memorial descritivo completo, devidamente assinado pelo responsável técnico;
35. Com relação ao item 3.8 Sistema viário da área de vizinhança (EIV), referentes aos itens 2.12 e 3.6 (Anexo I, da Lei Complementar nº 24/2018):
- a) Necessário criar subcapítulos específicos para cada um dos temas dos itens 2.12 e 3.6, previstos no Termo de Referência (Anexo I), da Lei Complementar nº 24/2018, como por exemplos:
- Acessos veiculares/pedonais e vagas de estacionamento;
 - Quais controladores de acessos, faixas de acumulação;
 - Sistema Ciclovário/Micromobilidade;
 - Indicar a previsão de viagens atraídas em hora/pico na fase de operação e distribuição no sistema viário (principais rotas);
 - Sistema de Transporte: indicar a previsão de incremento no sistema público de transporte;
 - Hierarquização viária;



b) Em relação ao item Acessos veiculares/pedonais:

- Incluir mapas/figuras indicativas demonstrando a exata localização do empreendimento e as rotas de entrada e de saída veicular, incluindo também o acesso pedonal (que deverá ser independente);
- Incluir recortes do projeto arquitetônico mostrando o portão de acesso veicular e sua faixa de acumulação (com suas dimensões, incluindo informação se existirá limitador de altura, visto que adentrarão veículos de grande porte/de carga), o rebaixo de meio-fio (com sua dimensão) e o acesso pedonal (com sua dimensão);

c) Em relação ao item Vagas de Estacionamento:

- Incluir um quadro/tabela comparativa, demonstrando o quantitativo de vagas exigido (pela lei municipal) e o que será disponibilizado pelo empreendimento, considerando todas as opções de vagas de carros (PNE, idoso, geral, carga e descarga, etc) e de motos;
- Incluir recortes de projetos no subcapítulo, de acordo com as demandas solicitadas para o item projeto arquitetônico;

d) Em relação ao item Hierarquização viária (e Gabarito existente):

- Incluir recortes do mapa da hierarquia viária e do mapa das diretrizes viárias, ambos Anexos VII da Lei Complementar nº 132/2026, contemplando a área de vizinhança direta do empreendimento;
- Incluir informações e dados sobre o gabarito viário previsto para a Rua Rouxinol (trecho do empreendimento) considerando que a mesma se transformará na Avenida Martin Luther (3º trecho), conforme previsto no Mapa das Diretrizes Viárias. Incluir informações sobre o decreto de utilidade pública e o m² a ser desapropriado do DIC do empreendimento (caso haja decreto vigente);
- Indicar, na tabela 19, gabarito viário previsto para a Rua Rouxinol (trecho do empreendimento) considerando que a mesma se transformará na Avenida Martin Luther (3º trecho), mantendo também o gabarito atual;

e) Em relação ao item 3.8.3 Sinalização (3.6.1 – Avaliação da Compatibilidade do Sistema Viário, previsto no Anexo I, da Lei Complementar nº 24/2018):

- Necessário acrescentar o levantamento das sinalizações verticais e horizontais da testada do empreendimento;
- Necessário incluir subcapítulo, com a apresentação de mapas indicativos dos dispositivos redutores de tráfego existentes (faixas elevadas de travessias de pedestres, faixas de pedestres, ondulações transversais, Traffic Calming, fiscalizadores eletrônicos de velocidade) existentes no entorno do empreendimento, ou seja, na AVD/AVI;
- Necessário incluir subcapítulo sobre micromobilidade, trazendo informações sobre

as legislações e decretos municipais a respeito do tema. Ademais, incluir mapa/figura indicativa, com as estações de patinetes e de bicicletas elétricas executadas no entorno (AVD/AVI). Utilizar como referência o Mapa de Micromobilidade Municipal, disponível no seguinte link:

https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1_NfdJaPI394SkhL4fNAhKBXarqJ36IO&ll=-26.958608655975848%2C-48.63759912382545&z=17

- f) Em relação ao subcapítulo 3.8.2 Sistema de transporte público coletivo, atender as seguintes diretrizes:
- Necessário criar subcapítulos específicos para cada um dos temas (Sistema de transporte público coletivo e individual);
 - Necessário atualizar as informações/dados do subcapítulo, considerando que a mudança da empresa prestadora de serviços do transporte coletivo municipal;
 - Necessário incluir o mapa/rota da linha de ônibus que passa mais próximo do empreendimento;
 - Incluir, na figura 58, os pontos de táxis e de embarque/desembarque, existentes na AVD/AVI do empreendimento;
- g) Em relação ao subcapítulo do sistema cicloviário (a ser incluído), utilizar como referência o Plano Cicloviário Municipal/Mapa Cicloviário Municipal, disponibilizado pela Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito/Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, com inclusão de imagens/mapas indicando a estrutura cicloviária existente **e a projetada no entorno**;
- h) Em relação ao item 3.9.2 Pesquisa de tráfego:
- Considerando que as contagens aconteceram em 2 pontos, rever o seguinte trecho: "Para avaliar o impacto do empreendimento no tráfego local foi realizada a coleta em 5 pontos visando...";
 - Com relação as contagens de Tráfego, verifica-se que os levantamentos volumétricos foram realizados em 23/02/2024, estando os dados defasados em relação ao período de análise do presente estudo. Assim, solicita-se a atualização das contagens mediante a aplicação de fator de correção que represente a evolução do tráfego no período, utilizando, preferencialmente, índice baseado no crescimento da frota veicular municipal ou outro indicador técnico oficialmente reconhecido e devidamente justificado. Alternativamente, poderão ser utilizadas séries históricas de controladores de velocidade, laços detectores ou outra base oficial de monitoramento disponibilizada pela BCTrânsito, desde que demonstre adequadamente a evolução dos volumes de tráfego na área de influência do empreendimento. A metodologia adotada, os índices utilizados e a memória de cálculo deverão ser apresentados no estudo;
 - Com relação à responsabilidade técnica pela elaboração do Estudo de Tráfego

(EIT), verifica-se que não foi apresentada a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART). Assim, solicita-se a apresentação da ART específica referente à elaboração do Estudo de Tráfego, devidamente registrada junto ao Conselho Profissional competente, em conformidade com a legislação vigente, de forma a assegurar a identificação do responsável técnico e a responsabilidade pelas informações, metodologias, cálculos e conclusões constantes no estudo;

- i) Em relação ao item 3.9.3.1 Previsão da influência do empreendimento:
- Considerando o empreendimento ser não residencial, rever o seguinte trecho: “sendo realizada a estimativa para viagens relacionadas ao uso residencial e ao uso comercial..”;
 - Necessário justificar tecnicamente a substituição da estimativa de geração de viagens obtida pelo ITE 630 – Clinic pela estimativa baseada exclusivamente no número de trabalhadores, demonstrando que a geração adotada contempla, além dos deslocamentos dos funcionários, as viagens associadas à operação logística do centro de distribuição e do laboratório, incluindo recebimento, expedição, fornecedores, coletas, entregas e veículos de apoio;
 - Apresentar a planilha de contagens de tráfego detalhada, ou seja, com os volumes veiculares por intervalo, por movimento/vetor, data e hora, local e pontos de contagens;
- j) Em relação ao item 3.9.3.3 Divisão dos modos de transportes:
- Compatibilizar o bairro e os dados mencionados neste subcapítulo (texto e figura 62). São mencionados os bairros Centro e Ariribá. Rever;
 - Atualizar os dados do quadro 1 de acordo com as demandas solicitadas para os itens 3.9.2 e 3.9.3.1;
 - Solicita-se justificar tecnicamente a manutenção do mesmo acréscimo de viagens geradas pelo empreendimento nos cenários de 2025, 2029 e 2034 (quadro 1), considerando que foi adotada projeção de crescimento para o tráfego futuro. Deverá ser esclarecido se a operação do empreendimento foi considerada em plena capacidade desde 2025 ou, alternativamente, aplicar fator de crescimento também às viagens geradas, apresentando a respectiva memória de cálculo;
- k) Em relação ao item 3.9.4 Nível de serviço – NS:
- Atualizar os dados do subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas para os itens 3.9.2, 3.9.3.1 e 3.9.3.3;
 - Com relação à responsabilidade técnica pela elaboração do Estudo de Tráfego (EIT), verifica-se que não foi apresentada a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART). Assim, solicita-se a apresentação da ART específica referente à elaboração do Estudo de Tráfego, devidamente registrada

junto ao Conselho Profissional competente, em conformidade com a legislação vigente, de forma a assegurar a identificação do responsável técnico e a responsabilidade pelas informações, metodologias, cálculos e conclusões constantes no estudo;

I) Em relação ao item 3.9.5 Conclusões:

- Considerando o constante no parágrafo ("...a Prefeitura de Balneário está realizando a concepção de projeto de ampliação da Av. Martin Luther que irá contemplar a Rua Rouxinol..."), incluir informações e recorte do projeto arquitetônico sobre o gabarito viário previsto com essa intervenção urbanística para a Rua Rouxinol (trecho do empreendimento). Ademais, incluir informações sobre o decreto de utilidade pública e o m² a ser desapropriado do DIC do empreendimento (caso haja decreto vigente);
- Em relação as operações de carga e descarga de mercadorias/materiais, solicita-se apresentar recorte de projeto da área de carga e descarga interna, demonstrando o local de parada dos veículos de abastecimento, a área de manobras e de permanência, além de informar os horários de operação e a compatibilidade com o acesso e as vagas existentes, de modo a garantir que as operações ocorram dentro do lote, sem utilização da via pública;

36. Com relação ao PROJETO ARQUITETÔNICO (a ser apresentado):

I) Quanto aos acessos:

- Apresentar prancha arquitetônica específica do térreo, referente aos acessos veiculares e de pedestres, ao entorno da edificação e as vagas de estacionamento. OBS: a prancha deverá considerar o gabarito viário previsto para a Rua Rouxinol (trecho do empreendimento) considerando que a mesma se transformará na Avenida Martin Luther (3º trecho), conforme previsto no Mapa das Diretrizes Viárias;
- Cotar as dimensões do portão veicular, incluindo como detalhe, uma placa de advertência alertando a altura máxima possível (em caso de limitador de altura);
- Incluir, no projeto, dispositivos de sinalização, luminoso e sonoro, indicando o acesso veicular;
- Incluir, no projeto, a cota da faixa de acumulação (comprimento) até o portão de acesso veicular;

II) Quanto ao entorno da edificação:

- Apresentar prancha arquitetônica específica do térreo, referente aos acessos veiculares e de pedestres, ao entorno da edificação e as vagas de estacionamento. OBS: a prancha deverá considerar o gabarito viário previsto para a Rua Rouxinol (trecho do empreendimento) considerando que a mesma se transformará na Avenida Martin Luther (3º trecho), conforme previsto no Mapa das Diretrizes

Viárias;

- Cotar as larguras dos passeios, da guia da calçada até o alinhamento e da guia da calçada até o recuo, em ambas as testadas;
- 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. **OBS: deve ocorrer a demonstração/diferenciação entre a sinalização tátil direcional e de alerta;**
- 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;

III) Quanto aos estacionamentos:

- Apresentar prancha arquitetônica específica do térreo, referente aos acessos veiculares e de pedestres, ao entorno da edificação e as vagas de estacionamento. OBS: a prancha deverá considerar o gabarito viário previsto para a Rua Rouxinol (trecho do empreendimento) considerando que a mesma se transformará na Avenida Martin Luther (3º trecho), conforme previsto no Mapa das Diretrizes Viárias;
- Incluir as dimensões (largura x comprimento) de todas as vagas de estacionamentos;
- Informar, no projeto, que tipo de veículo, com exemplos, poderão acessar a vaga de carga e descarga, considerando limitação de altura (se houver) e de espaço;
- Informar, no projeto e no EIT, onde serão realizadas as operações de carga e descarga dos caminhões e com qual frequência;
- Incluir as sinalizações horizontais e verticais (além das dimensões) da vaga PNE e da vaga da pessoa idosa (se houver), conforme Resolução Contran nº 965/2022;
- Acrescentar, nas pranchas das vagas de estacionamento, o trajeto de rota acessível das pessoas PNE, desde a vaga de PNE até o acesso principal do comércio, de acordo com as diretrizes de rota acessível expostas na NBR 9050;

37. Após a análise da identificação dos impactos, Matriz Qualiquantitativa (Tabela 38 do EIV), medidas mitigatórias e valorações apresentadas, temos as seguintes colocações em relação ao tema Trânsito e Transporte:

a) Fase de Implantação:

- I) Incluir e avaliar na matriz de impactos os seguintes impactos: "Pressão nas Vagas de Estacionamento no Entorno" e "Pressão no Sistema Viário do Entorno";
- II) Em relação aos impactos "Pressão nas Vagas de Estacionamento no Entorno"

e “Pressão no Sistema Viário do Entorno”, considerar a importância como ALTA (5), além de incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- Implementar uma área interna ao lote dedicada às manobras e operações de carga e descarga de veículos pesados que transportarão materiais e insumos para a obra, com o objetivo de evitar a obstrução de áreas públicas e minimizar impactos no tráfego local;
- 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;
- Incluir dispositivos de sinalização, luminoso e sonoro, indicando os acessos veiculares;

b) Fase de Operação:

I) Em relação ao impacto “Alteração nos fluxos de automóveis”, considerar o prazo PERMANENTE (5), além de incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- Incluir faixa de acumulação até o portão de acesso, comportando 1 veículo, sem prejudicar o passeio público;
- Aquisição e doação, à BC Trânsito, de 05 placas indicativas de parada do transporte coletivo urbano, conforme modelo a ser disponibilizado pela autarquia de trânsito;

II) Em relação ao impacto “Pressão nas vagas de estacionamento do entorno”, considerar a importância ALTA (5), além de incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- Aquisição e doação, à BC Trânsito, de 05 placas indicativas de parada do transporte coletivo urbano, conforme modelo a ser disponibilizado pela autarquia de trânsito;

III) Em relação ao impacto “Demanda por transporte coletivo”, considerando o acréscimo de viagens a serem geradas no sistema de transporte coletivo, a CEIV entender ser necessário a inclusão da seguinte medida mitigadora:

- Aquisição e implantação/construção de 01 abrigo de passageiros, conforme modelo e localização indicado pela BC Trânsito;

38. Na tabela do Cálculo do valor de compensação do empreendimento, atualizar o valor do CUB-SC;

39. Na tabela do Cálculo do valor de compensação do empreendimento, considerar a Influência nos Ecossistemas Urbanos (IEU) 0,9;

40. Apresentar a Matriz Quali-Quantitativa de Impactos como anexo separado, de acordo com as diretrizes e classificações estabelecidas pela LC nº 24/2018;

Observações complementares:

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, 06 de Julho de 2026.

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

CLELIA WITT SALDANHA - SPU MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO - SPU (Vice-presidente da CEIV)
(Presidente da CEIV)

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

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