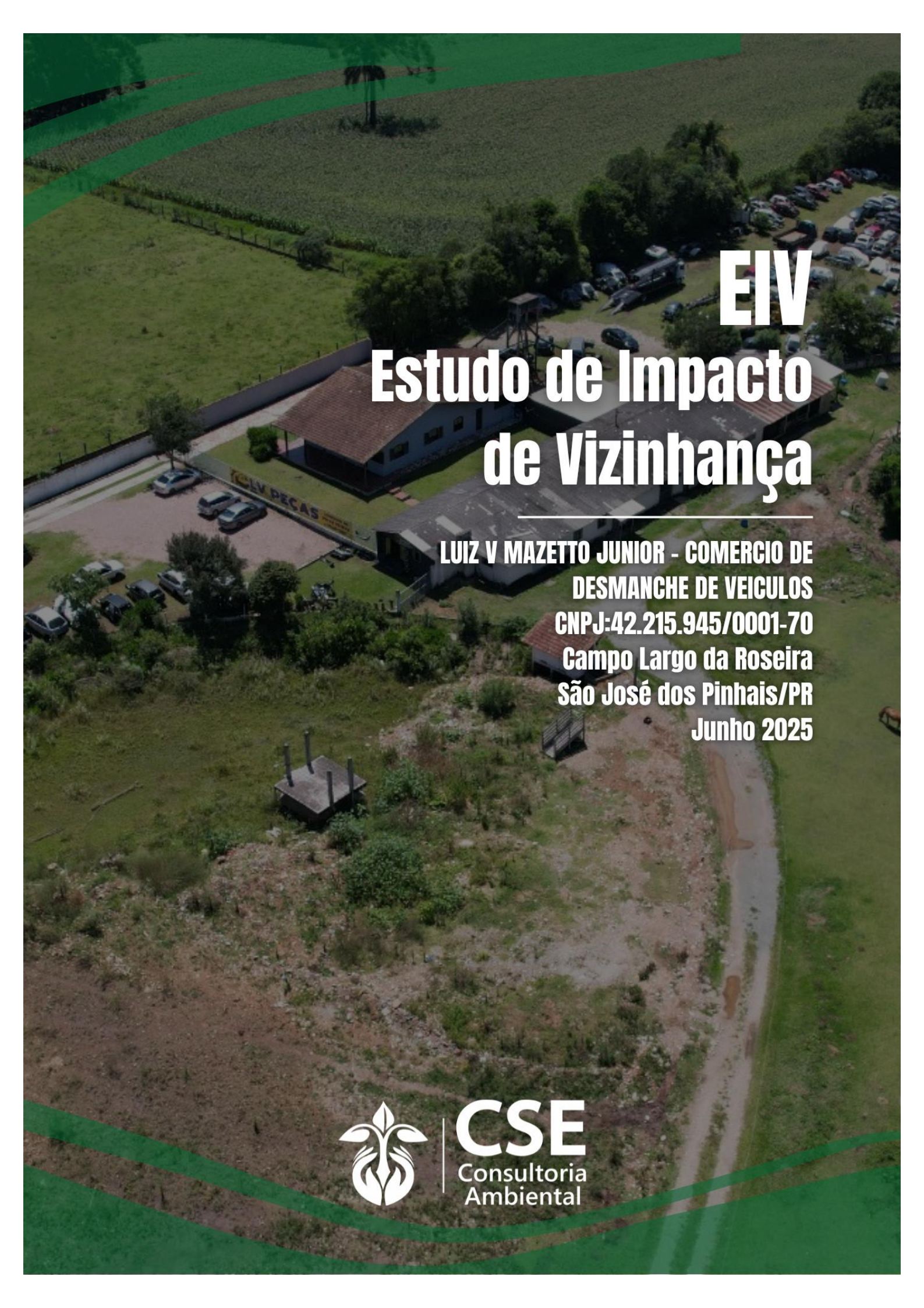




EIV **Estudo de Impacto** **de Vizinhança**

**LUIZ V MAZETTO JUNIOR - COMERCIO DE
DESMANCHE DE VEICULOS
CNPJ-42.215.945/0001-70
Campo Largo da Roseira
São José dos Pinhais/PR
Junho 2025**



CSE
Consultoria
Ambiental

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS
PINHAIS**

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (EIV)

LUIZ V MAZETTO JUNIOR – COMERCIO DE DESMANCHE DE VEICULOS
CNPJ: 42.215.945/0001-70

Rua Antonio Singer 688

Campo Largo da Roseira - São José dos Pinhais/PR

Zoneamento ZIS1

CCIR/ INCRA: 701149018449

São José dos Pinhais, Paraná, 2025

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. INFORMAÇÕES GERAIS	5
3. CARACTERIZAÇÃO DO IMÓVEL.....	6
3.1. Localização do Empreendimento	6
3.2. Área do Imóvel	8
3.3. Histórico do Terreno	9
3.4. Panorama Atual.....	12
3.5. Infraestrutura.....	27
3.6. Condicionantes Ambientais.....	27
4. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	31
4.1. Atividade, Área Construída e Número de Pavimentos	31
4.2. Horário de Funcionamento	32
4.3. Número de Funcionários e Clientes	32
4.4. Acessos	32
4.5. Estacionamento e Área de Acumulação	38
4.6. Identificação da Área de Influência.....	39
4.6.1. Diretrizes viárias	40
5. IDENTIFICAÇÃO DOS IMPACTOS.....	42
5.1. Equipamentos urbanos e comunitários.....	42
5.2. Uso e ocupação do solo	45
5.3. Valorização Imobiliária	47
5.4. Geração de tráfego e demanda por transporte público	48
5.5. Ventilação e iluminação	55
5.6. Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural	55
5.7. Drenagem Urbana	56
5.8. Socioeconômicos	56
6. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS	58
7. PARECER CONCLUSIVO	65
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	66
9. ANEXOS	67

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 – Localização do imóvel
- Figura 2 – Localização do empreendimento - entorno
- Figura 3 – Imagem em 2004
- Figura 4 – Imagem em 2022
- Figura 5 – Imagem em 2024
- Figura 6 – Imagens superior drone
- Figura 7 – Imagens solo
- Figura 8 – Altimetria da região
- Figura 9 – vegetação
- Figura 10 – Hidrografia da região
- Figura 11 – Acesso/ entrada
- Figura 12 – Principais acessos da região ao empreendimento.
- Figura 13 – Via frontal – Rua Antonio Singer
- Figura 14 – Via sentido Centro de São José dos Pinhais
- Figura 15 – Áreas de Influência
- Figura 16 – Sistema viário
- Figura 17- Mapa de Uso e Ocupação do Solo.
- Figura 18– Linhas de transporte coletivo
- Figura 19– Paradas de ônibus

LISTA DE TABELAS

- Tabela 1 – Tabela de vagas de estacionamento
- Tabela 2 – Impactos na Infraestrutura
- Tabela 3 – Impactos no Sistema Viário
- Tabela 4 – Impactos na Morfologia Urbana
- Tabela 5 – Impactos na Socioeconomia
- Tabela 6 – Matriz de impactos na fase de obras do empreendimento
- Tabela 7 – Impactos no Meio Ambiente

1. INTRODUÇÃO

Previsto pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 de 2001) nos artigos 36 a 38, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) consiste em um instrumento para que se possa fazer a mediação entre os interesses privados e o direito à qualidade urbana daqueles que moram ou transitam em seu entorno, estudo que deve ser analisado e aprovado pelo poder público. O EIV vem agir no sentido de controlar os efeitos do empreendimento com planejamento urbano e ambiental, de forma que gere ações mitigadoras e compensatórias para a minimização de riscos e danos ambientais e urbanísticos na área que pode ser afetada pelo empreendimento. Por isso o EIV é um instrumento de real valor ao cumprimento da função social da propriedade privada. Tem o poder de dirimir a incapacidade de leis de uso e ocupação do solo em abarcar a diversidade de situações surgidas no ambiente das cidades. Assim o objetivo do Estudo de Impacto de Vizinhança deve ser subsidiar com dados reais as decisões de conselhos avaliadores a respeito de pedidos de mudança de zoneamento, de permissão de instalação de polos geradores de tráfego, de loteamentos e etc., dando oportunidade à exigência de adequações e melhorias no projeto proposto e no entorno, através de ações de mitigação sobre o impacto gerado, ou seja, minoração dos efeitos do empreendimento ou atividade no meio urbano, além de medidas compensatórias para o mesmo meio no qual a atividade ou empreendimento está instalado.

No município de São José dos Pinhais, o EIV foi instituído pela Lei Complementar nº 100/2015, que dispõe sobre o Plano Diretor municipal e entrou em vigência em 12 de setembro de 2015. Já a Lei Complementar Nº 107, de 19 de abril de 2016, que dispõe sobre o zoneamento de uso e ocupação do solo, e em seu vigésimo oitavo artigo estabelece a obrigatoriedade da elaboração de EIV para usos comerciais, de serviço, industriais e públicos com área utilizada pela atividade, construída ou não, superior a 5.000,00 m². Assim, para o efetivo cumprimento da legislação estabelecida, o presente EIV visa especificamente avaliar os impactos nos meios físico, biológico e antrópico decorrentes da instalação do empreendimento denominado Comércio de Desmanche de Veículos no município de São José dos Pinhais, Estado do Paraná.

O empreendimento em questão atuará no segmento de comércio de peças e componentes automotivos usados, que são adquiridos por meio do desmanche de veículos usados e em estágio final de uso. Este tipo de negócio tem uma importância significativa para a economia circular, ajudando a prolongar a vida útil dos componentes automotivos e evitando o desperdício desnecessário.

Respeitando aspectos como segurança e compatibilidade ambiental, o empreendimento será instalado em um local amplo e adaptado para o seu propósito. A propriedade abrange uma área total de aproximadamente 42.000 metros quadrados.

Dentro desta vasta extensão, a área útil destinada ao funcionamento do empreendimento será de aproximadamente 1.800 metros quadrados. Este espaço será suficiente para acomodar as diversas fases do processo de desmanche de veículos, bem como o armazenamento e a comercialização das peças.

A liberação deste empreendimento, portanto, representa uma oportunidade de contribuir para a sustentabilidade na indústria automotiva, ao mesmo tempo que fortalece a economia local.

Ressalta-se que o imóvel em questão não possui em seu interior, área de preservação permanente, corpo hídrico ou nascente e também não compreende a nenhuma área de manancial da região metropolitana de Curitiba.

A fim de elucidar todas as relações do referido imóvel com o seu entorno, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) ora realizado pretenderealizar um levantamento dos impactos, positivos ou negativos, nos âmbitos estruturais, sociais, ambientais e econômicos, que a instalação do empreendimento pode causar em sua área de influência, propondo medidas para tratar cada relação identificada da melhor maneira possível.

2. INFORMAÇÕES GERAIS

Empreendimento/ Imóvel:

Luiz V Mazetto Junior – Comércio de Desmanche de Veículos
CNPJ: 42.215.945/0001-70

Endereço: Rua Antonio Singer, nº 688
Bairro: Campo largo da Roseira
Município: São José dos Pinhais - CEP: 83.024-899
Matrícula: 8414 – 2 Ofício

Proprietário / Empreendedor:

Luiz V Mazetto Junior – Comércio de Desmanche de Veículos
CNPJ: 42.215.945/0001-70

Responsável Técnico pelo Estudo de Impacto de Vizinhança:

Caroline Rodrigues da Silva
Tecnóloga em Gestão Ambiental - CRQ/PR: 09203939
Telefone: (41) 99276-4939
E-mail: caroline@cseambiental.com.br
ART Nº 03042.02505.48546.72754

Cristiane Padilha Pinto
Engenheira Ambiental – CREA PR-214379/D
Telefone: 41 98476-3601
E-mail: tecnico@cseconsultoriaambiental.com.br
ART nº 1720250792641

3. CARACTERIZAÇÃO DO IMÓVEL

3.1. Localização do Empreendimento

O empreendimento objeto desse estudo, será instalado na Rua Antonio Singer, nº 688, Bairro Campo Largo da Roseira, CEP 83.024-899 no Município São José dos Pinhais – Paraná. O imóvel corresponde a Matrícula nº 8414 do 2º Ofício de Registro de Imóveis de São José dos Pinhais, Estado do Paraná. Em Consulta de zoneamento realizada definiu-se que está localizado em Zoneamento Industrial e de Serviços, com coordenadas geográficas de Latitude: 25°38'36,73" S e Longitude: 49°11'13,10" O.

A área em questão apresenta uma forma predominantemente retangular, com sua frente de aproximadamente 100 metros voltada para a Rua Antonio Singer. Os lados direito e esquerdo do imóvel, se distribuídos da referida via, fazem divisão com propriedades majoritariamente rurais, atualmente sem construções. Nos fundos do imóvel, encontra-se uma via local sem nomenclatura oficial. Em suma, o imóvel ocupa uma área total de aproximadamente 40.000 metros quadrados.

Na figura a seguir, os limites do empreendimento são delineados por uma linha vermelha, dando uma visão clara da localização exata da propriedade. Além disso, fornece uma visão geral do entorno da região, marcando as vias de acesso e de distribuição mais relevantes.

Figura 1 – Localização do imóvel



Fonte: CSE, adaptado de Google Earth, 2025.

A vizinhança do empreendimento compreende zonas residenciais e comércio locais.

Figura 2 – Localização do empreendimento - entorno



Fonte: Google Earth, 2025.

3.2. Área do Imóvel

A propriedade escolhida para a instalação do empreendimento dispõe de uma extensa área total de aproximadamente 40.000 metros quadrados. Desta forma, é possível estabelecer uma infraestrutura adequada para as operações e ainda manter um respeito significativo pelo espaço circundante.

Neste imóvel, o empreendimento ocupará uma área útil específica de cerca de 9.000 metros quadrados. Este espaço, que representa um pouco menos de um quarto da área total, será dedicado à instalação de todas as facilidades de trabalho. Ou seja, todas as atividades relacionadas à desmontagem de veículos, armazenamento e comercialização de peças serão realizadas nesta área especificada.

Este planejamento mostra atenção tanto pela eficiência dos processos de trabalho quanto pelo impacto ambiental, garantindo que a resiliência e a sustentabilidade sejam incorporados desde a concepção do empreendimento.

3.3. Histórico do Terreno

De acordo com o histórico do Google Earth, pôde-se compreender de que forma a área foi utilizada, bem como a evolução do desenvolvimento da região, a expressividade de caráter local.

Nesta etapa foram analisadas as imagens do terreno no período entre 2004 e 2024 através do Google Earth.

De acordo com a visualização das imagens de satélite antigas, disponibilizadas pelo histórico do Google Earth, em 2004 o imóvel não teve alterações significativas ao longo dos anos.

Figura 3 – Imagem em 2004



Fonte: Google Earth, 2025.

Comparando as imagens do imóvel de 2004 e 2022, não há alterações significativas na urbanização do local. Em 2022, iniciou-se o tamponamento de uma área que antes parecia ser um lago, mas já estava seco. A referida alteração pode ser verificada na imagem a seguir.

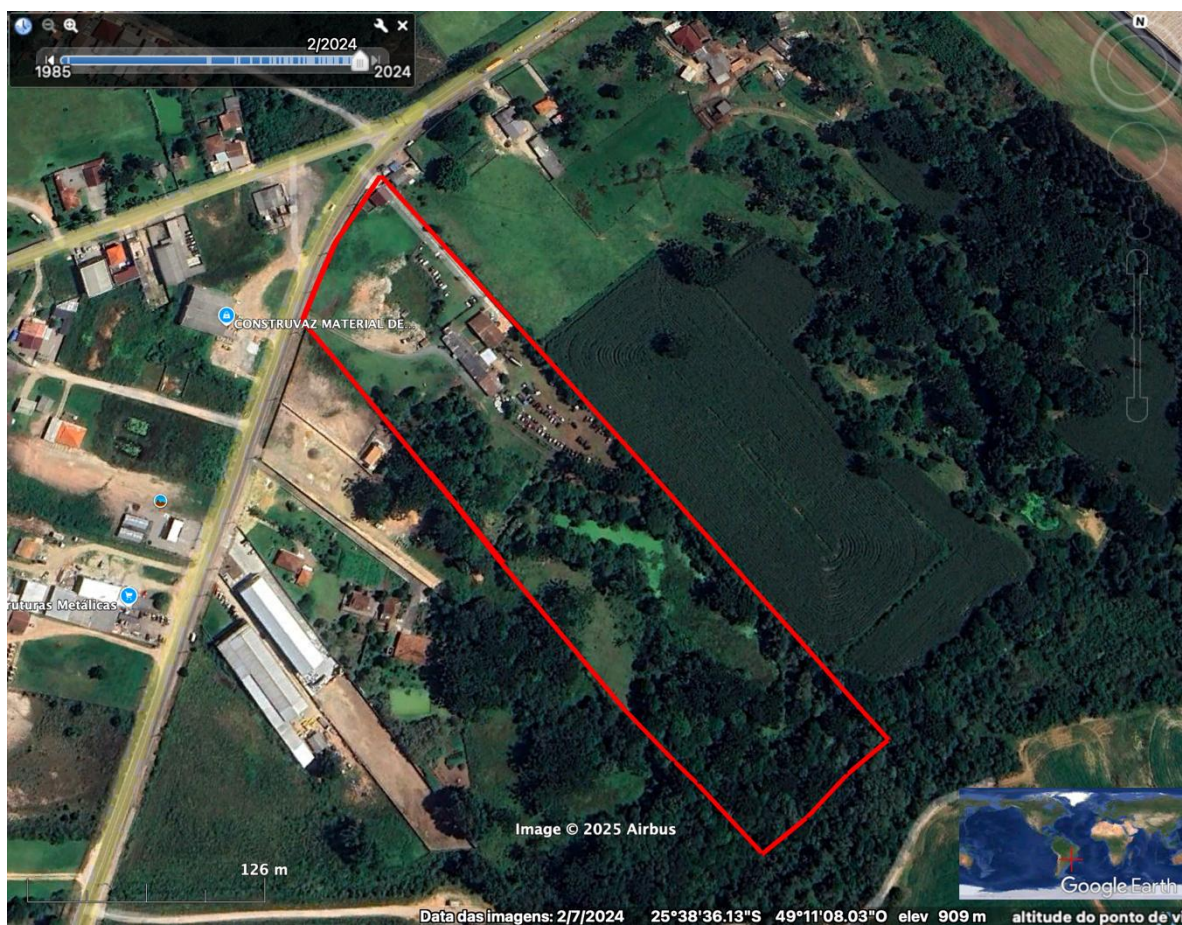
Figura 4 – Imagem em 2022



Fonte: Google Earth, 2025.

A figura a seguir, datada de 2024, mostra o início da implantação do empreendimento que é objeto deste estudo, com carros visíveis no pátio. Quanto ao imóvel, nota-se um avanço no tamponamento do antigo lago.

Figura 5 – Imagem em 2024



Fonte: Google Earth, 2025.

Ao longo de nossa análise, observamos que nenhuma supressão vegetal foi realizada no imóvel em questão. Portanto, tanto a vegetação quanto o lago não apresentam locais preservados. Esses aspectos da propriedade continuam intactos, demonstrando um compromisso com a manutenção do ecossistema local.

3.4. Panorama Atual

Atualmente a estrutura física do imóvel segue nas imagens, fotografadas em janeiro de 2025, e apresentam a situação atual do imóvel e seu entorno.

Figura 6 – Imagens superior drone















Figura 7 – Imagens solo



Fonte: CSE Consultoria Ambiental, 2025















3.5. Infraestrutura

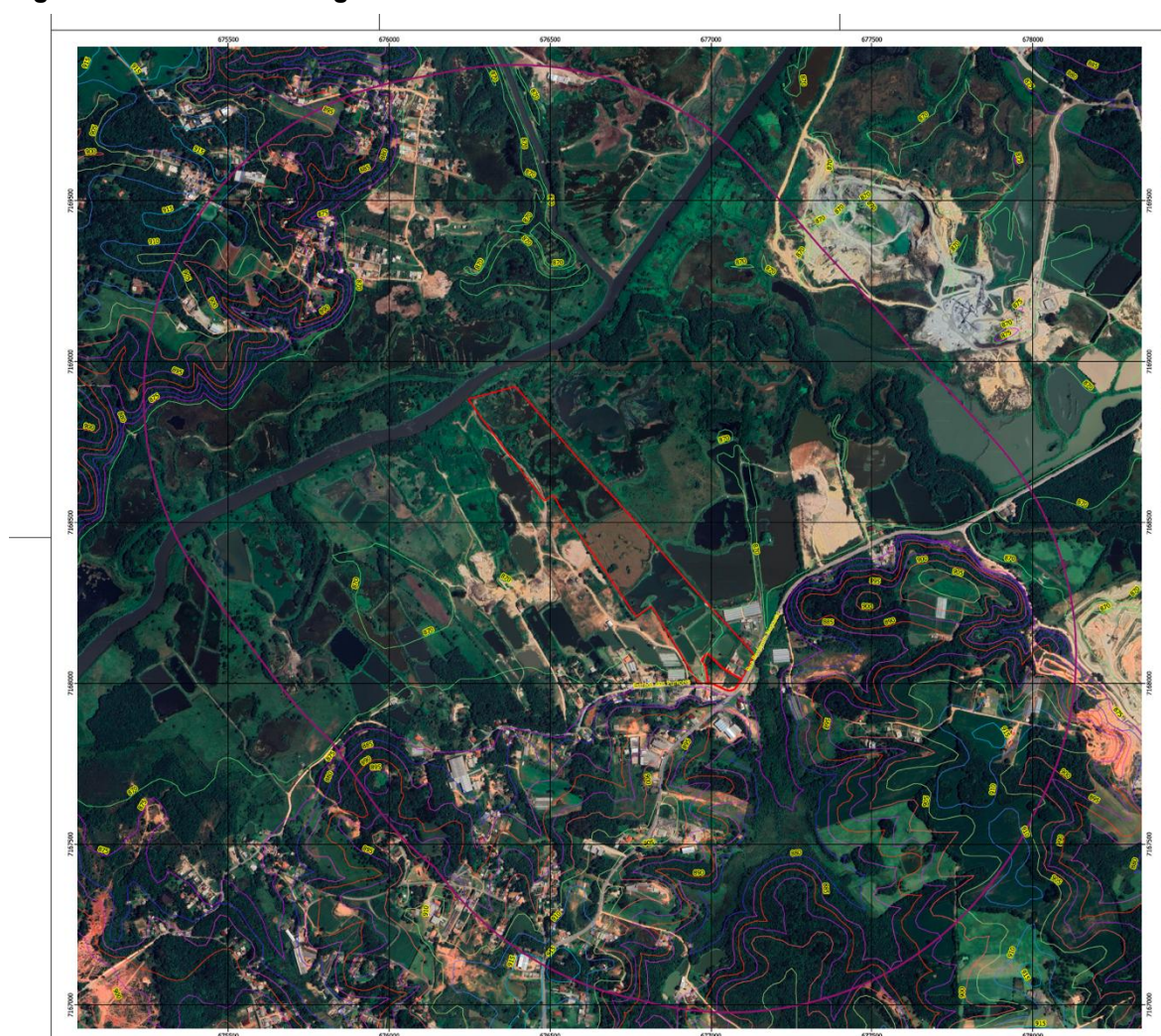
De acordo com a base de dados da Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais(2017), e confirmado pela visita técnica ao local, observou-se que o empreendimento já é atendido pela coleta municipal de resíduo doméstico, bem como pela rede de telefonia fixa, iluminação pública e de energia elétrica, entretanto o local não é atendido por rede pública de fornecimento de água e coletora de esgoto.

3.6. Condicionantes Ambientais

3.6.1. Topografia

Conforme verificado no levantamento topográfico, o terreno ora em estudo apresenta topografia praticamente plana, entretanto em área mais baixa em relação ao seu entorno. O mapa a seguir, segue também como anexo ao final deste estudo.

Figura 8 – Altimetria da região



Fonte: CSE Consultoria Ambiental, 2025

3.6.2. Vegetação

No imóvel em questão, encontram-se diversos pontos de vegetação, que incluem até as mesmas espécies atualmente sob ameaça de extinção. É importante ressaltar que o empreendedor não tem qualquer intenção de suprimir esses aspectos constituintes do ecossistema local.

Figura 9 – vegetação



Fonte: CSE Consultoria Ambiental, 2025

3.6.3. Hidrografia

Quanto aos recursos hídricos, também através de mapa hidrográfico, foi identificado que o imóvel está inserido na Bacia Hidrográfica do rio Iguaçu e contém um grande volume de cursos hídricos no seu entorno. O mapa a seguir segue como anexo a este estudo.

Figura 10 –Hidrografia da região



Fonte: CSE Consultoria Ambiental, 2025

3.6.4. Clima

De acordo com a classificação climática estabelecida pelo Instituto Agrônomo do Paraná – IAPAR (2017), São José dos Pinhais, conforme classificação de Koppen (classificação climática no Paraná), está englobado na opção Cfb – Clima temperado propriamente dito; temperatura média no mês mais frio abaixo de 18°C (mesotérmico), com verões frescos, temperatura média no mês mais quente abaixo de 22°C e sem estação seca definida.

4. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

4.1. Atividade, Área Construída e Número de Pavimentos

O empreendimento em foco é um estabelecimento voltado ao desmantelamento de veículos automotivos para a venda subsequente de suas peças.

A referida atividade a ser desenvolvida no local é classificada como comércio 4, o que permite o enquadramento nos requisitos estabelecidos pelo Plano Diretor - Zoneamento, que prevê como uso permissível as atividades, entretanto com observações quanto a Lei de Zoneamento de uso e ocupação do solo, sendo estas:

(13). Observar condicionantes e restrições contidas nos Capítulos II e III da Lei Complementar nº 107/2016 e alterações - Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do Município.

(19). Os usos a partir de 300,00m² de área utilizada para a atividade no lote (construída ou não) deverão ser analisados pelo órgão municipal responsável pelo trânsito, conforme artigo 26 da Lei Complementar nº 107/2016 e alterações - Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do Município

(20). Os usos a partir de 1.500,00m² de área utilizada para a atividade no lote (construída ou não), serão considerados permissíveis conforme artigo 27 da Lei Complementar nº 107/2016 e alterações - Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do Município, excetuando os proibidos.

(21). Os usos a partir de 5.000,00m² de área utilizada para a atividade no lote (construída ou não), deverão apresentar Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, conforme artigo 28 da Lei Complementar nº 107/2016 e alterações - Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do Município.

(22). A respeito de rede de abastecimento de água e/ou de coleta de esgoto, observar as disposições do artigo 29 da Lei Complementar nº 107/2016 e alterações - Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do Município.

(24). Não será permitido condomínio para estas classificações.

(25). Os usos e atividades classificados nessa categoria deverão apresentar Estudo de

Impacto de Vizinhança.

Ao longo de sua história, em que foi possível analisar (2004-2024), o imóvel passou por pequenas construções de âmbito residencial, entretanto não há evidências de alvarás de construção e conclusão de obras.

4.2. Horário de Funcionamento

O empreendimento em questão terá seu horário de funcionamento das 8h às 18h.

4.3. Número de Funcionários e Clientes

O empreendedor estima que para realização das atividades será necessária a contratação de aproximadamente 2 colaboradores.

Sobre o número de clientes, o empreendedor estima inicialmente a comercialização de 150 peças/ mês, sendo estas variadas, em sua grande maioria em modo de venda online. Desta forma, seriam atraídas ao local uma quantidade mínima de pessoas, em torno de 10.

Cabe ressaltar que este cenário é uma estimativa, e este pode sofrer alterações com base no modo de consumo da população local.

4.4. Acessos

O imóvel em questão possui 1 frente, pela Rua Antonio Singer.

Figura 11 – Acesso/ entrada



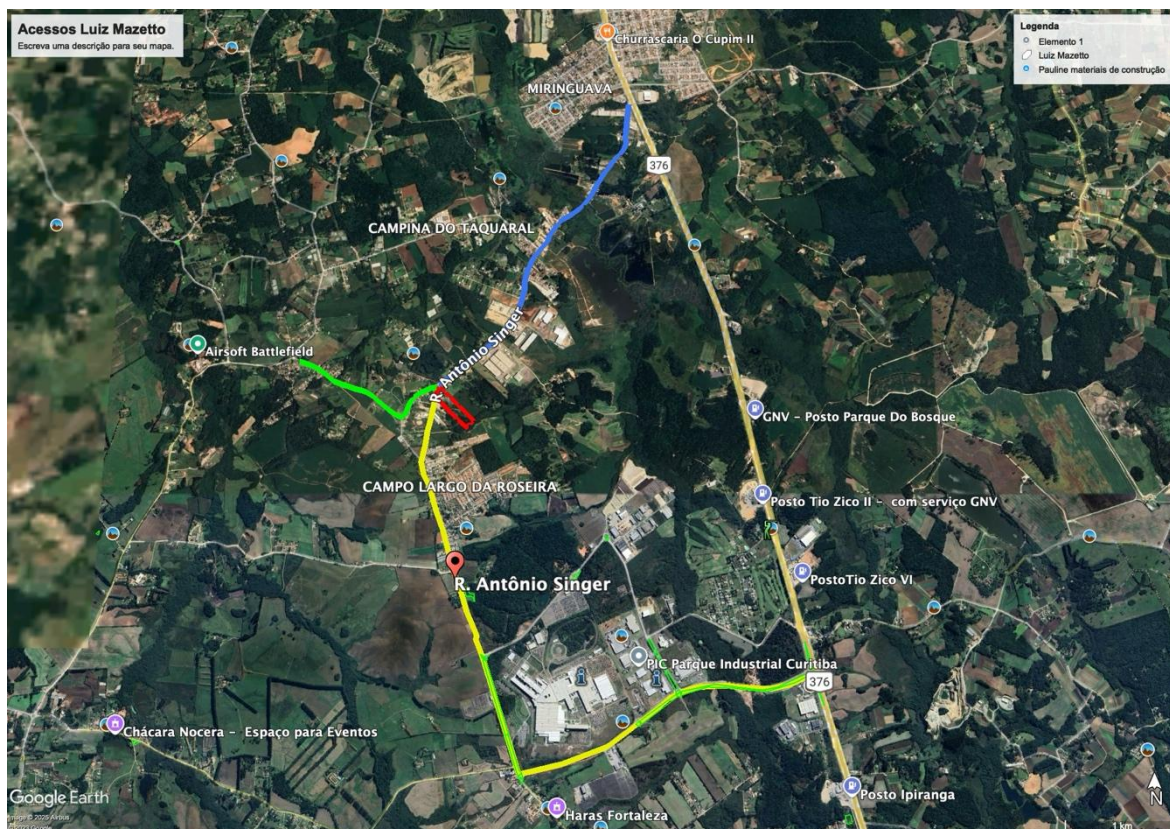


Fonte: CSE Consultoria Ambiental, 2025.

Na figura a seguir, é possível identificar diferentes acessos ao empreendimento. O primeiro, destacado em azul, é o acesso principal, ocorrendo pelo bairro São Marcos. Já

o acesso apresentado em verde indica o caminho originário das áreas rurais, abrangendo os bairros Campina do Taquaral, Cotia e Cachoeira. O acesso indicado em amarelo, embora menos provável, acontece próximo ao bairro Inhaíva, passando por locais como a empresa Brose e a fábrica da Volkswagen.

Figura 12 – Principais acessos da região ao empreendimento.



Fonte: Adaptado de Google Earth, 2025.

Nas imagens subsequentes, é explicado que as vias das principais rotas de acesso apresentam capacidade suficiente para acomodar o tráfego previsto para o empreendimento. Estas ruas, amplas e adaptáveis, podem atender tanto veículos leves quanto pesados. É importante mencionar que a implementação do empreendimento não irá intensificar o fluxo de tráfego local. Isso ocorre porque a maioria das vendas das peças ocorre pela internet, sem necessidade de receber compradores fisicamente no local.

Figura 13 – Via frontal – Rua Antonio Singer



Fonte: CSE Consultoria Ambiental, 2025.

Figura 14 – Via sentido Centro de São José dos Pinhais



Fonte: CSE Consultoria Ambiental, 2025.

4.5. Estacionamento e Área de Acumulação

O Código de Obras e Edificações do Município de São José dos Pinhais, estabelecido pela Lei Complementar nº 123, de 19 de julho de 2018, apresenta em seu Anexo IX a regulamentação para a área de estacionamento de empreendimentos segundo suas respectivas atividades. No caso do empreendimento em questão, a atividade se enquadra como comércio 4, portanto representa o enquadramento, sendo regido pelas orientações dispostas abaixo.

Tabela 1 – Tabela de vagas de estacionamento

COMERCIO	COMERCIO 1	Demais usos	1:50	Vaga por m² de área construída
	COMERCIO 2	Demais usos	1:50	Vaga por m² de área construída
	COMERCIO 3		1:50	Vaga por m² de área destinada à administração
			-	Demais áreas será objeto de estudo pelo CMPDU, de acordo com o tipo de comércio
	COMERCIO 4		1:50	Vaga por m² de área destinada à administração
			-	Necessitam de EIV e serão analisados pelo CMPDU no momento da aprovação do mesmo

Fonte: São José dos Pinhais, 2018⁴.

Conforme destacado na tabela, o empreendimento precisa destinar o número de vagas conforme estipulado para empreendimentos classificados como “Comércio 4”.

O Anexo IX (Tabela de Vagas de Estacionamento) da Lei do Código de Obras e Edificações do Município de São José dos Pinhais (Lei Complementar nº 105/2016 e alterações) define a quantidade mínima de vagas de estacionamento para a atividade de Comércio 4, de 1 vaga por 50,00m² de área construída, portanto, seriam necessários 36 vagas. No entanto, como se tratar de ambiente amplo, essa quantidade mesmo que não identificada, é maior.

³ Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais. **Lei Complementar Nº123/2018**. 2016. Disponível em: <https://www.sjp.pr.gov.br/secretarias/secretaria-urbanismo/leis/codigo-de-obras/> Acesso em: 11 de junho de 2025

4.6. Identificação da Área de Influência

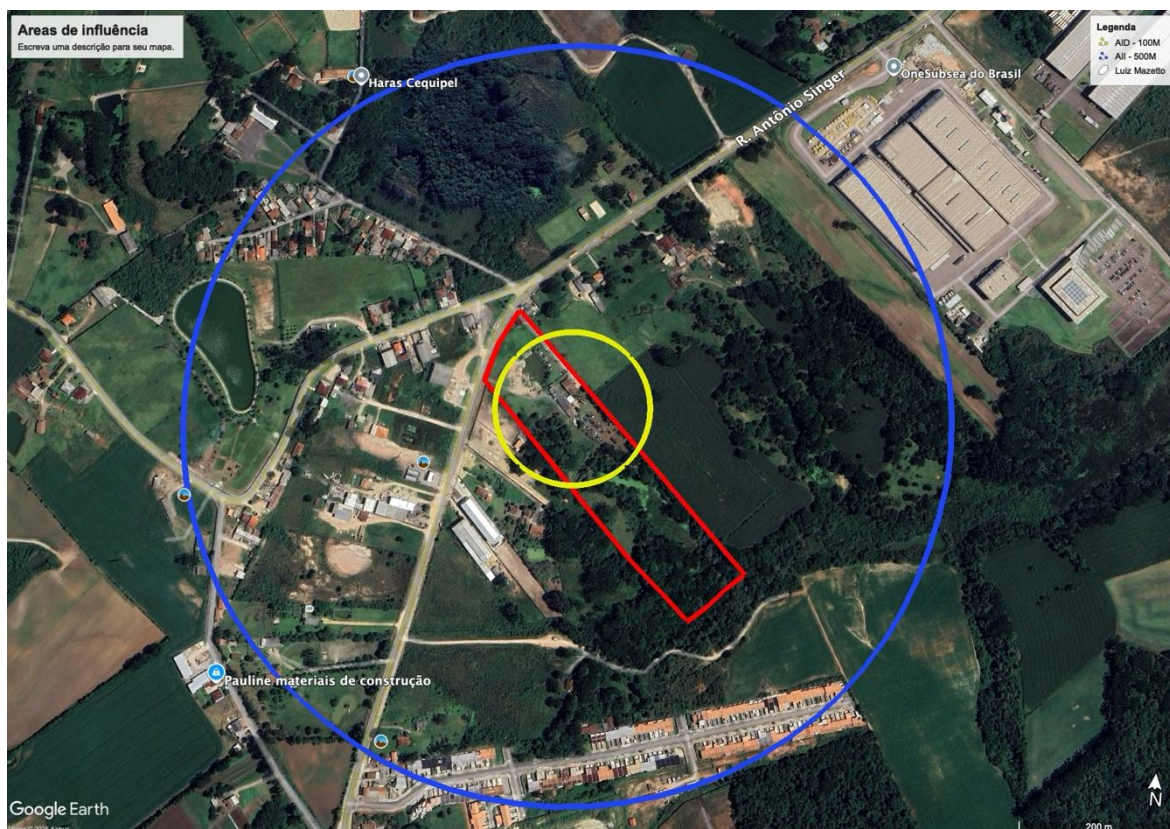
Analizou-se neste estudo um alcance de influência e impacto em raios de abrangência consoantes com a área a ser construída/porte, a atividade desenvolvida e local.

A Área Diretamente Afetada (ADA) é definida como o local do projeto em questão, onde ocorrerá a intervenção direta para instalar a infraestrutura desejada e onde as atividades do empreendimento serão realizadas posteriormente.

De acordo com a definição do Ministério das Cidades (2017), a Área de Influência Direta (AID) corresponde à região circundante na qual os efeitos resultantes do empreendimento afetam principalmente os espaços urbanos e as atividades diárias da população. Para o Posto de Abastecimento proposto, a Área de Influência Direta foi delimitada considerando, sobretudo, os impactos dos fluxos nas principais vias de acesso, bem como nos aspectos ambientais, socioeconômicos, de infraestrutura e de uso do solo. Considera-se que a influência direta (AID) está inserida em uma circunferência de raio de 500 metros, contados a partir do perímetro do lote do empreendimento, envolvendo as quadras mais próximas, as vias públicas e os imóveis lindeiros, para avaliação de impactos sobre a paisagem, sobre o sistema viário, as atividades humanas instaladas e os recursos naturais.

A Área de Influência Indireta (AII) abrange regiões mais amplas ou regionais em que os efeitos do empreendimento são secundários, especialmente durante a fase de operação (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2017). No caso específico do empreendimento, a Área de Influência Indireta foi delimitada considerando os impactos no sistema viário (principalmente devido aos fluxos de tráfego nas vias de distribuição e deslocamento para outras regiões), nas redes de serviços e infraestruturas públicas, e nas atividades socioeconômicas locais. Considera-se que a influência indireta (AII) está inserida em uma circunferência de raio de 1.000 metros, contados a partir do perímetro do lote do empreendimento, envolvendo a extensão das vias públicas que circunscrevem o empreendimento (vias de acesso até os nós de tráfego mais próximos), para avaliação de impactos sobre a paisagem, sobre o sistema viário, as redes de serviços públicos, transporte coletivo, e equipamentos públicos, além das atividades humanas instaladas e os recursos naturais.

Figura 15 – Áreas de Influência



Fonte: Adaptado de Google Earth, 2025.

As áreas de influência direta e indireta do empreendimento apresentam características bastante semelhantes. No entanto, é na área de influência indireta que encontramos uma distinção notória. Essa área abrange uma empresa de grande porte na vizinhança e uma vasta região residencial, que consiste em um loteamento novo. Esses elementos adicionam uma dinâmica única à área de influência indireta.

4.6.1. Diretrizes viárias

Para fins de análise das diretrizes viárias foi solicitada uma manifestação da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná – AMEP, que segue como anexo, para complementação foi elaborado um mapa do sistema viário.

Figura 16 – Sistema viário



Fonte: Adaptado de Google Earth, 2025.

5. IDENTIFICAÇÃO DOS IMPACTOS

5.1. Equipamentos urbanos e comunitários

5.1.1. Sistema de abastecimento de água

O empreendimento utiliza água em volume reduzido, destinada principalmente ao processo de higienização das peças. Essa água é tratada por meio de sistema interno, com tratamento primário e reaproveitamento em circuito de reuso, o que minimiza a demanda por captação externa.

Atualmente, o bairro não é atendido pela rede pública de abastecimento de água, e a infraestrutura local ainda não está preparada para fornecer água potável ao imóvel, embora o proprietário já tenha informado que há movimentações para a instalação dessa rede na região.

Apesar do baixo consumo hídrico característico da atividade, a demanda por água pode ser considerada um impacto ambiental negativo. Assim, caso a rede pública não esteja disponível no momento da operação ou em eventuais ampliações, será necessária a obtenção de outorga para captação por poço.

5.1.2. Sistema de esgotamento sanitário

A área do empreendimento não é atendida por sistema público de esgotamento sanitário, motivo pelo qual será adotado sistema próprio de tratamento. Os efluentes sanitários gerados serão encaminhados para fossas sépticas. Já os efluentes provenientes do processo de lavagem passarão por tratamento primário e, em seguida, serão direcionados a um sistema de reuso, reduzindo a demanda por água potável e promovendo maior sustentabilidade operacional.

5.1.3. Saúde

Segundo a Portaria nº 1.631/GM de 2015 do Ministério da Saúde, um dia o Programa de Saúde da Família deve atender uma média de 3.000 pessoas. Com base em dados de 2015 fornecidos pela Secretaria Municipal de Saúde de São José dos Pinhais, cada Unidade Básica de Saúde conta com uma ou duas equipes da Estratégia de Saúde da Família, sendo a

capacidade média de atendimento dessas unidades cerca de 4.583 pessoas.

No que diz respeito à infraestrutura, o Programa de Requalificação de Unidades Básicas de Saúde (MS, 2011) distribuiu para o projeto padrão da UBS II uma área de 415,00 m², resultando em um espaçamento de 0,09 m² por pessoa atendida.

Ressaltamos que a implementação deste empreendimento não irá aumentar de forma expressiva a população local, e assim, o atendimento de saúde existente na região deve se manter suficiente. Além disso, a empresa pode oferecer vantagens como planos de saúde aos seus colaboradores, apresentar um local para primeiros socorros e firmar parcerias com empresas particulares de emergências médicas, o que contribuiria para diminuir a demanda pelos equipamentos públicos de saúde na área.

5.1.4. Educação

Por se tratar de atividade destinada, exclusivamente, a comércio 4, a demanda por equipamentos educacionais é secundária, e representa uma responsabilidade indireta do empreendimento para com seus funcionários e suas respectivas famílias. Porém, nota-se que o bairro está bem servido pelo sistema educacional público.

5.1.5. Entretenimento

A região onde o empreendimento se situa é predominantemente rural, o que resulta em uma oferta limitada de opções de entretenimento tradicionais, como cinemas, shoppings ou restaurantes sofisticados. Esta parte da cidade é marcada pela sua tranquilidade e simplicidade, e a sua paisagem é entrelaçada por chácaras e extensões de terra dedicadas à agricultura.

As características rurais da região, no entanto, não se traduzem em falta de atividades recreativas. Na verdade, o local oferece um tipo diferente de lazer, mais ligado à natureza e ao bem-estar. As chácaras vizinhas, por exemplo, fornecem um ambiente ideal para churrascos ao ar livre, caminhadas ou piqueniques em família. Além disso, muitos habitantes da região apreciam a tranquilidade e o espaço aberto para atividades como jardinagem, criação de animais e até mesmo cavalgada.

É importante reforçar que, embora as opções de entretenimento sejam diferentes das dificuldades nas áreas urbanas, elas têm seu próprio charme e atratividade. A vida rural proporciona uma oportunidade de desacelerar, apreciar a beleza natural e se reconectar com

a terra - um tipo de lazer que muitas pessoas da cidade anseiam. Portanto, a falta de entretenimento no sentido tradicional não deve ser vista como um inconveniente, mas como uma oportunidade de experimentar um estilo de vida diferente e possivelmente mais relaxante.

5.2. Uso e ocupação do solo

De acordo com a Lei Complementar nº 107/2016 (Plano Diretor do Município de São José dos Pinhais), o imóvel encontra-se em 1 zoneamento, sendo ele ZR3– Zona Residencial 3, conforme a Figura 31. A referida zona permite de forma adequada desde a instalação de habitações unifamiliares; condomínio de sub lotes. / condomínio Edifício horizontal; habitação institucional; comunitários 1 e 5; comércio e serviços; e também área industrial. Não há atividade ou uso proibido para esta área, porém existem atividades de usos condicionados e usos permissíveis.

Assim, entende-se que o empreendimento em estudo se enquadra de forma permissível nos requisitos estabelecidos pelo zoneamento ao qual pertence, com atendimento as condições impostas a serem atendidas.

A análise do uso e ocupação do solo no entorno da área de estudo, designada à implantação do empreendimento “Luiz V. Mazetto Junior – Comércio de Veículos” foi elaborada com base em interpretação visual de imagens de satélite disponibilizadas pelo Google Satélite, com data de aquisição em 20 de novembro de 2024. O mapeamento foi alcançado considerando um raio de 100 metros (buffer) a partir do ponto central do empreendimento, conforme evidenciado no mapa apresentado na Figura 32.

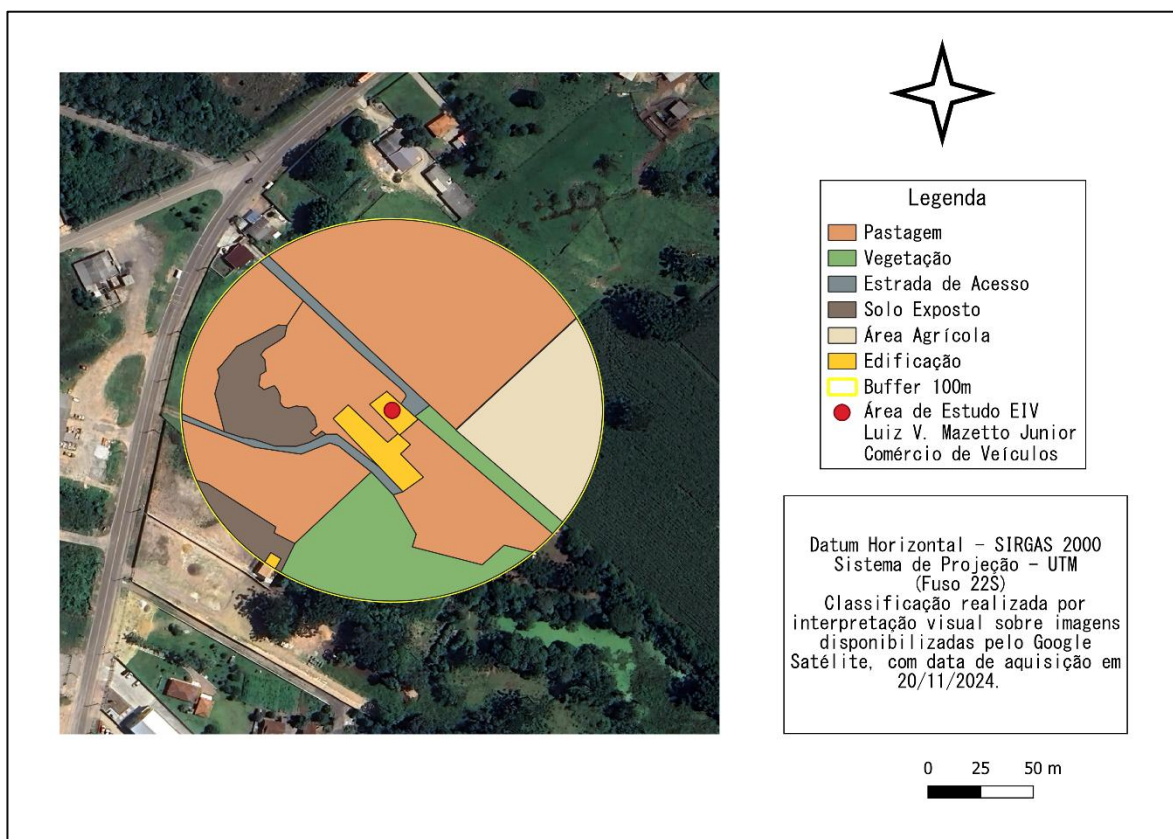
Observou-se que a área inserida no buffer apresenta uso do solo predominantemente rural, com destaque também para pastagem, que representa o uso majoritário dentro do raio de 100 metros, indicando a presença de áreas abertas com vegetação rasteira, utilizadas, possivelmente, para fins pecuários ou manutenção de áreas não edificadas. A classe vegetação também está presente na área, embora em proporção reduzida. As áreas de vegetação no local são áreas cobertas por vegetação natural ou em estágio de regeneração, distribuídas principalmente ao sul e sudeste da área de estudo, contribuindo para a preservação ambiental local e manutenção da permeabilidade do solo. A área agrícola se encontra ao leste do empreendimento e refere-se a áreas destinadas à produção agrícola, evidenciando o uso produtivo do solo típico de zona rural, entretanto, também ocorre em menor extensão. Também observou-se uma parte da classe denominada solo exposto, ao noroeste do buffer, indicando áreas descobertas, possivelmente resultantes de movimentação de solo, escavações ou ausência de cobertura vegetal, podendo estar associadas a processos de urbanização ou degradação temporária.

Em uma parcela menos significativa, encontra-se a edificação, que refere-se à estrutura física do empreendimento em análise e a edificações adjacentes existentes no terreno, relacionadas à operação da atividade comercial prevista. Também pode-se citar as estrada de acesso, que são as vias de acesso internas e conexão com a via principal à oeste da área, garantindo acessibilidade ao empreendimento e ao entorno.

De modo geral, a instalação do comércio de veículos se insere de forma pontual nesse contexto, e os possíveis impactos estão analisados nas seções seguintes deste estudo, considerando a natureza da atividade e as características ambientais e urbanas locais.

Ressalta-se que, na área diretamente afetada pelo empreendimento, não foram identificados corpos hídricos, áreas de preservação permanente (APP), reserva legal ou áreas verdes urbanas, conforme análise realizada com base na base cartográfica disponível e na interpretação visual das imagens de satélite.

Figura 17- Mapa de Uso e Ocupação do Solo.



Fonte: CSE Consultoria Ambiental, 2025.

5.3. Valorização Imobiliária

A implementação do referido empreendimento traz influências significativamente positivas, especialmente na valorização imobiliária tanto do lote onde será previsto quanto às áreas circundantes. Esta valorização ocorre devido ao influxo de atividades econômicas e ao potencial elevado de criação de investimentos associados ao empreendimento.

Além do valor tangível dos imóveis, passa a existir uma atração renovada na área, à medida que novos negócios, serviços e oportunidades de emprego começam a surgir. Isso tem um efeito cascata indireto sobre as propriedades vizinhas, impulsionando ainda mais a valorização imobiliária em toda a região.

Os impactos de um projeto como esse também podem ser sentidos em nível comunitário. Os residentes locais podem esperar uma melhoria na infraestrutura e nas comodidades disponíveis, como resultado do desenvolvimento econômico acelerado.

Portanto, em uma análise abrangente dos impactos na valorização do entorno, podemos dizer com confiança que o balanço é altamente positivo. A implantação deste empreendimento promete contribuir para o aumento da prosperidade e do valor da região, beneficiando não apenas o lote do empreendimento, mas toda a comunidade local.

5.4. Geração de tráfego e demanda por transporte público

5.4.1. Estrutura viária

A Rua Antonio Singer se destaca em sua região por manter-se em excelente estado de conservação. Sua pavimentação, bem preservada, cumpre de maneira eficaz a demanda local, garantindo uma condução segura e suave para veículos e uma experiência agradável para os pedestres que utilizam a via.

No entanto, apesar das suas vantagens, existe uma lacuna importante na infraestrutura desta rua. A Rua Antonio Singer, até o presente momento, não possui faixas de calçada nem vias dedicadas para ciclismo. Essa ausência é sentida particularmente na comunidade, devido à prevalência de pedestres e ciclistas na região.

Pedestres e ciclistas formam uma parcela significativa da paisagem local e a falta de espaços seguros e designados para seu trânsito é notável. A prática do ciclismo, por exemplo, é bastante popular na região, seja como meio de transporte, atividade física ou lazer. A atual falta de ciclovias ou vias dedicadas deste tipo não apenas limita a mobilidade dos ciclistas, mas também proporciona uma lacuna em termos de segurança e conveniência.

5.4.2. Tráfego na região

Considerando que este empreendimento específico não gerará um fluxo específico de veículos, ou seja, a movimentação veicular associada a ele será mínima ou praticamente inexistente, optamos por não incluir uma avaliação detalhada desta questão em nosso estudo.

Tal decisão baseia-se no facto de a presença limitada de veículos implicar num impacto quase nulo na dinâmica de tráfego local ou nas condições das vias circundantes. Posto isso, a análise do fluxo de tráfego torna-se menos relevante neste contexto particular.

No entanto, vale ressaltar que isso resulta em um benefício indireto para a área. Dado o baixo ou nulo volume de tráfego gerado pelo empreendimento, o impacto ambiental relacionado à poluição do ar e sonora, comumente associado ao tráfego intenso de veículos, será significativamente reduzido.

Por fim, a falta de tráfego veicular também pode contribuir para a preservação das condições atuais da rede viária, prolongando sua vida útil e diminuindo a necessidade de manutenção frequente. Assim, embora este componente não tenha sido avaliado de maneira específica em nosso estudo, é patente que a ausência de fluxo veicular associado ao

empreendimento traz benefícios benéficos.

5.4.3. Transporte coletivo

Para os habitantes e visitantes que optam pelo transporte coletivo, o entorno do empreendimento é servido por diversas opções de linhas de ônibus. Ou seja, a acessibilidade via transporte público é garantida dentro de um raio de 100 metros, que abrange a área de influência direta do empreendimento.

Operadas pela empresa Sanjotur, um total de três linhas de ônibus atendem a região onde o empreendimento está situado. Estas são as linhas indicadas Contenda via Campo Largo, Campo Largo - Direto e Cotia via Campo Largo.

Essas linhas de ônibus proporcionam acesso direto a diversos bairros e áreas, facilitando a locomoção tanto de trabalhadores quanto de visitantes e residentes locais. Além disso, a presença dessas linhas de ônibus pode encorajar o uso de veículos particulares, com um subsequente abrandamento dos níveis de tráfego e uma contribuição para esforços ambientais mais amplos.

É importante mencionar que o alcance e a frequência desses serviços de transporte público podem variar ao longo do dia e da semana, e os usuários podem precisar consultar os horários e rotas mais atualizados para uma planejamento eficaz de suas viagens.

Em resumo, a oferta de transporte coletivo na área de influência direta do empreendimento é considerada robusta e capaz de atender às necessidades dos futuros usuários do local. As opções de transporte disponíveis no entorno são um aspecto importante a ser destacado para ajudar a garantir a acessibilidade e a mobilidade de todos.

Figura 18– Linhas de transporte coletivo

1052 Campo Largo - Direto

🕒 📄 👤

Consulte outras datas: 11/02/2025

Saída do Terminal Central

Saída	Destino
05:50 🚗 A	TC > Campo Largo - Santa Cecília
06:50 🚗 A	TC > Campo Largo - Santa Cecília
08:00 🚗	TC > Campo Largo - Audi
08:45 🚗	TC > Campo Largo - Audi
09:40 🚗	TC > Campo Largo - Audi
10:35 🚗	TC > Campo Largo - Audi
11:20 🚗	TC > Montreal Santa Cecília
12:25 🚗	TC > Jardim Montreal
13:25 🚗 A	TC > Campo Largo - Santa Cecília
14:15 🚗	TC > Campo Largo - Audi
15:10 🚗 A	TC > Campo Largo - Santa Cecília
16:00 🚗	TC > Campo Largo - Audi
17:00 🚗 A	TC > Campo Largo - Santa Cecília
18:05 🚗	TC > Montreal Santa Cecília
20:00 🚗	TC > Jardim Montreal
21:35 🚗	TC > Jardim Montreal

Saída do Campo Largo

Saída	Destino
05:45 🚗 Santa Cecília JD. Montreal	Bairro > Terminal Central
06:45 🚗 Santa Cecília JD. Montreal	Bairro > Terminal Central
07:45 🚗 Santa Cecília JD. Montreal	Bairro > Terminal Central
08:45 🚗 Audi	Bairro > Terminal Central
09:40 🚗 Audi	Bairro > Terminal Central
10:30 🚗 Audi	Bairro > Terminal Central
11:30 🚗 Audi	Bairro > Terminal Central
12:25 🚗 Santa Cecília JD. Montreal	Bairro > Terminal Central
13:20 🚗 Campo Largo via Montreal	Bairro > Terminal Central
14:20 🚗 A - Santa Cecília	Bairro > Terminal Central
15:05 🚗 Audi	Bairro > Terminal Central
16:05 🚗 A - Santa Cecília	Bairro > Terminal Central
17:00 🚗 Audi	Bairro > Terminal Central
17:55 🚗 A - Santa Cecília	Bairro > Terminal Central
19:05 🚗 A - Santa Cecília	Bairro > Terminal Central
20:45 🚗 Audi	Bairro > Terminal Central
22:25 🚗 Audi	Bairro > Terminal Central

1028 Contenda via Campo Largo



Consulte outras datas: 11/02/2025

Saída do Terminal Central

Saída	Destino
19:15	TC > Contenda via Campo Largo
20:45	TC > Contenda via Campo Largo
22:25	TC > Contenda via Campo Largo
23:10	TC > Contenda via Campo Largo

Saída do Bairro

Saída	Destino
07:00	Bairro - Terminal Central
20:25	Bairro > Terminal Central
21:35	Bairro > Terminal Central
23:10	Bairro > Terminal Central

406 Cotia via Campo Largo



Consulte outras datas: 11/02/2025

Saída do Terminal Central

Saída	Destino
19:15	TC > Contenda via Campo Largo
20:45	TC > Contenda via Campo Largo
22:25	TC > Contenda via Campo Largo
23:10	TC > Contenda via Campo Largo

Saída do Bairro

Saída	Destino
07:00	Bairro - Terminal Central
20:25	Bairro > Terminal Central
21:35	Bairro > Terminal Central
23:10	Bairro > Terminal Central

Fonte: <https://www.sanjotur.com.br/hor%C3%A1rios-e-itiner%C3%A1rios>

Observando a figura a seguir, fica evidente a existência de uma parada de ônibus fixa localizada próxima ao terreno do empreendimento. Esta infraestrutura reforça a conexão do local com a ampla rede de transporte público municipal, aumentando significativamente a acessibilidade para os futuros usuários.

Isso é considerado um ponto positivo, pois facilita a locomoção tanto de funcionários quanto de visitantes que optam pelo transporte público, reduzindo assim o uso de veículos particulares e contribuindo para minimizar o congestionamento nas proximidades.

Além disso, a presença desta parada de ônibus aumenta a atratividade do empreendimento para parceiros potenciais ou parceiros que dependem de transporte público. Isso pode ser uma reflexão sobre a diversidade e inclusão no local de trabalho, considerando que mesmo aqueles que podem sem acesso a veículos particulares chegar facilmente até o local.

Em resumo, a existência deste ponto de parada fixo próximo ao empreendimento é um grande ativo, demonstrando a robustez da rede de transporte público local e seu papel facilitador na interação entre o empreendimento e a comunidade mais ampla.

Figura 19– Paradas de ônibus



Fonte: CSE Consultoria Ambiental, 2024.

5.4.4. Ruídos

A movimentação de tráfego relacionado às atividades do empreendimento, e própria movimentação no interior de seus limites, podem produzir poluição sonora. Segundo a OMS (Organização Mundial da Saúde), o limite tolerável ao ouvido humano é de 65 dB. Em níveis acima disso, o organismo humano sofre estresse, o qual aumenta o risco de doenças. Com ruídos acima de 85 dB (A) aumenta o risco de comprometimento auditivo.

Dois fatores são determinantes para mensurar a amplitude da poluição sonora: o tempo de exposição e o nível do barulho a que se expõe a pessoa.

De acordo com a Norma - ISO 2204/1973, os ruídos são classificados segundo a variação de seu nível de intensidade com o tempo, como: contínuo (não sofre interrupções durante o tempo); intermitente (sofre interrupções de no máximo um segundo) e ruído de impacto (sofre interrupções maiores que um segundo, compicos de energia de duração inferior a um segundo).

Durante as operações do empreendimento, os ruídos mais notáveis provêm da circulação de veículos. No entanto, devido à distância específica entre o empreendimento e as propriedades vizinhas, o impacto sonoro desta atividade é bastante limitado. Mesmo com o tráfego de veículos, os níveis de ruído não são esperados, excedem os limites aceitáveis ou causam perturbação significativa para a comunidade circundante. Portanto, apesar do ruído operacional, o impacto geral é mantido em um mínimo aceitável.

5.4.5. Vibração

Assim como a poluição sonora, as vibrações são predominantes durante o movimento de veículos de carga nas vias de acesso e dentro do próprio empreendimento. No entanto, a presença dessas vibrações não é inédita nem perturbadora para o ambiente, já que a via já está acostumada com esse tipo de movimento de veículos. Portanto, embora as vibrações certamente ocorram, elas não são esperadas para alterar significativamente o dia a dia do entorno ou provocar quaisquer inconvenientes aos residentes ou propriedades adjacentes.

5.5. Ventilação e iluminação

Sabe-se que a urbanização de terrenos tem impactos ambientais no microclima local. O impacto mais significativo está relacionado à impermeabilização de extensas áreas do terreno, o que pode resultar em aumento da temperatura local, diminuição da umidade relativa do ar e aumento da evaporação.

Nesse cenário, quando várias estruturas são construídas sem os espaçamentos adequados, os danos ambientais podem ser significativos e afetar a ventilação e a iluminação ao redor. Isso pode alterar o microclima, a exposição solar e o fluxo de vento, prejudicando as condições de conforto e saúde no local.

Valores numéricos não podem ser definidos de forma normativa para determinar a proximidade. No entanto, considerando a disposição das estruturas no terreno (altura, recuos), observa-se que não há um impacto significativo na ventilação e na iluminação naturais, o que garante a saúde das construções vizinhas.

5.6. Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural

A Paisagem Urbana, alinhando características naturais, construídas e humanas, é um patrimônio visual coletivo que exige gestão eficiente. Vista não apenas por sua estética, mas pela influência na qualidade de vida urbana, a paisagem urbana busca prevenir a poluição visual e nutrir um ambiente agradável e saudável. Isso envolve a preservação do meio ambiente, o planejamento de construções harmoniosas e a participação ativa da comunidade, contribuindo para um espaço urbano onde todos possam prosperar.

O local do empreendimento está em uma região com paisagem rural caracterizada por vegetação natural bem preservada. O empreendedor garante que não há planos para alterar essa paisagem, mantendo assim a harmonia com o ambiente rural circundante.

Não é esperado que na área de influência direta e indireta a paisagem urbana sofra alguma descaracterização ou impacto negativo decorrente das atividades do empreendimento.

Por fim, os levantamentos realizados apontaram que no local não existem áreas ou edificações de interesse histórico-cultural, que deveriam ser preservadas ou restauradas.

5.7. Drenagem Urbana

O runoff é um fenômeno natural que ocorre devido à interação entre a quantidade de água que entra em contato com o solo, normalmente causada por chuvas, a parte que se infiltra no solo e a que escoar superficialmente.

Alguns fatores são cruciais quando se trata desse tema, como a taxa de impermeabilização do solo e a sua inclinação. Em ambientes naturais, a maior parte da água da chuva consegue se infiltrar no solo devido à sua capacidade de absorção. Diferentes tipos de solo apresentam taxas de infiltração variadas, determinadas por composições como argila, silte, areia e granulometria. No entanto, quando o solo é revestido com materiais impermeáveis, como asfalto ou concreto, toda a água da chuva escoar pela superfície, podendo resultar em inundações ou alagamentos.

Em situações em que a área impermeável é extensa, a água chega aos rios ou córregos próximos com todo o seu volume e em maior velocidade. A calha desses cursos d'água pode não suportar o acréscimo de volume, levando a inundações. Por outro lado, os alagamentos acontecem quando a água não consegue escoar pela superfície impermeável, acumulando-se e causando danos. Ambas as situações geralmente resultam em prejuízos para a comunidade local, sejam eles econômicos, estruturais ou de saúde.

A inclinação do terreno também influencia nas situações de inundações, alagamentos e enxurradas. Contudo, como a área em questão é rural e não possui grandes áreas com solo impermeabilizado, esse tema não será discutido neste estudo.

5.8. Socioeconômicos

5.8.1. Contingente Populacional

De acordo com dados do IBGE (Censo 2010), o bairro Campo Largo da Roseira, onde se localiza o empreendimento, contava com 968 habitantes. Considerando o crescimento populacional médio do município de São José dos Pinhais, que foi de aproximadamente 25% entre 2010 e 2022, estima-se que o bairro possua atualmente cerca de 1.214 habitantes. Trata-se de uma área com baixa densidade demográfica e características predominantemente rurais.

O empreendimento em questão não possui caráter habitacional e seu impacto sobre o adensamento populacional será irrelevante. A atividade prevê a contratação de até 5 novos

colaboradores, sem exigência de residência na área do entorno. Dessa forma, mesmo no cenário máximo, o acréscimo potencial de população residente corresponderia a menos de 0,5% da população estimada do bairro, valor que não representa alteração significativa no perfil demográfico local.

Diante disso, conclui-se que o empreendimento não implicará em adensamento populacional relevante e, portanto, não gera demanda adicional por infraestrutura urbana ou serviços públicos decorrente do crescimento populacional.

5.8.2. Geração de empregos

Este impacto é positivo, uma vez que resultará na criação de 5 empregos diretos.

5.8.3. Aumento de arrecadação

As obrigações tributárias decorrentes das atividades comerciais do empreendimento geram um aumento na arrecadação, que por sua vez fortalece o comércio local e resulta em uma maior retenção de ICMS. Esse incremento tributário indiretamente beneficia toda a região influenciada pelo empreendimento, já que os impostos recolhidos são posteriormente investidos em serviços públicos obrigatórios como saúde, educação e transporte. Além disso, contribui para a melhoria da infraestrutura pública e comunitária, proporcionando benefícios adicionais para a população..

5.8.4. Indicação de demolição

A implementação do novo empreendimento preservará as estruturas já existentes no local, evitando a necessidade de qualquer demolição. Dessa forma, as construções atuais serão utilizadas de maneira eficiente para as operações do empreendimento

6. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS

Para a avaliação dos impactos que o empreendimento causa, foi adotada e adaptada uma matriz já aprovada em EIVs do município, que aborda as distintas fases do empreendimento e seus respectivos impactos, sejam eles positivos ou negativos, juntamente as medidas compensatórias ou mitigatórias, para os negativos, e potencializadoras aos positivos.

A descrição e os critérios dos campos presentes na matriz estão apresentados a seguir:

a) Natureza: Se os efeitos são benéficos ou melhoram aspectos da vizinhança, o impacto é positivo, mas quando é maléfico à região, é classificado como negativo. Já quando os efeitos positivos e negativos se equilibram sobre a vizinhança o impacto é dado como neutro.

b) Abrangência: caso o impacto previsto ocorra nos limites da empresa ou até 500 m de distância, é classificado como direto, se não, indireto.

c) Temporalidade: Estima a duração do impacto, se for permanente, é classificado como definitivo. Porém se for apenas durante um período de tempo, é tido como temporário ou ainda cíclico quando sua ocorrência pode retornar a existir.

d) Medida Mitigatória: Descreve as ações previstas para mitigação ou correção dos impactos negativos ou potencialização dos positivos.

e) Prazo de Execução: Diz respeito ao tempo que o impacto leva para surgir após determinada ação, podendo ser imediato, de médio prazo (quando ocorre em alguns meses) ou longo prazo (quando ocorre em escala de anos).

f) Responsável: Determina o responsável pelo impacto e sua medida corretora ou mitigadora, podendo ser atribuído apenas ao empreendimento ou à associação do empreendimento ao poder público.

g) Ações de acompanhamento e monitoramento: Relaciona as medidas a serem tomadas para verificar se as medidas mitigatórias estão satisfatórias quanto aos seus objetivos.

Tabela 2 – Impactos na Infraestrutura

Condicionante	Tipo de Impacto	Natureza			Abrangência		Tempo		Medida Mitigatória	Prazo			Responsável	Ações de Acompanhamento e Monitoramento
		Positivo	Neutro	Negativo	Direta	Indireta	Permanente	Temporário		Imediato	Médio Prazo	Longo Prazo		
Abastecimento	Demanda por água, execução de poço			x	x		x		Reutilização de águas da chuva para finssecundários; execução de estudo de viabilidade de poço com solicitação das devidas outorgas de uso aos órgãos responsáveis		x		EMP.	Elaboração de projeto específico paracaptação de água da chuva; Estudo de viabilidade e correlatos referentes a instalação de poço
Esgotamento Sanitário	Geração de efluentes			x	x		x		Construção de fossas sépticas com projeto de tratamento	x			EMP.	Projeto para instalação de fossa
Coleta de Lixo	Geração de resíduos sólidos			x	x		x		Armazenamento temporário em local adequado, com separação conforme normasmunicipais e da empresa. Contratação de empresas terceirizadas para realização das coletas	x			EMP.	Elaboração anual de PGRS; Promover ações de educação ambiental, Gestão de Resíduos
Energia	Demanda por energia			x	x		x		Aquisição de equipamentos de maioreficiência energética; Substituição das lâmpadas comuns por LED; Mercado livre de energia	x			EMP.	Monitorar o número de equipamentos e lâmpadas substituídas, além dos gastos com energia
Drenagem Pluvial	Escoamento Superficial		x		x		x		Instalação de um reservatório de reaproveitamento de água da chuva;			x	EMP.	Monitorar o volume de água da chuva armazenado

Impactos na Infraestrutura

Condicionante	Tipo de Impacto	Natureza			Abrangência		Tempo		Medida Mitigatória	Prazo			Responsável	Ações de Acompanhamento e Monitoramento
		Positivo	Neutro	Negativo	Direta	Indireta	Permanente	Temporário		Imediato	Médio Prazo	Longo Prazo		
Impermeabilização do solo	Permeabilidade do solo		x		x		x		Respeito as legislações vigentes e parâmetros urbanísticos	x	x		EMP.	-
Equipamentos públicos e comunitários	Equipamentos de educação		x			x	x		Não se aplica a este tipo de empreendimento				EMP.	-
	Equipamentos de saúde		x			x	x		A empresa poderá fornecer planos de saúde aos colaboradores, e atendimento interno para pequenas emergências, contrato com empresa terceirizada de atendimento	x			EMP.	Acompanhamento das demandas
	Equipamentos sociais		x			x	x		Não se aplica a este empreendimento				EMP.	-
	Equipamentos de lazer		x			x	x						EMP.	-

Tabela 3 – Impactos no Sistema Viário

Condicionante	Tipo de Impacto	Natureza			Abrangência		Tempo		Medida Mitigatória	Prazo			Responsável	Ações de Acompanhamento e Monitoramento
		Positivo	Neutro	Negativo	Direta	Indireta	Permanente	Temporário		Imediato	Médio Prazo	Longo Prazo		
Capacidade das vias públicas	Fluxo de veículos na região			x	x	x	x		As vias que dão acesso ao empreendimento estão em boas condições de pavimentação e sinalização			x	Poder Público	Monitoramento das condições das vias de acesso e apoio à prefeitura quando necessário
Estacionamento	Demanda para estacionamento de veículos		x		x		x		Estacionamentos internos com vagas suficientes conforme legislação.	x			EMP.	Atendimento à legislação para a implantação da quantidade necessária de vagas para atender ao empreendimento
Acessos	Entradas e saídas de veículos		x		x		x		Os acessos previstos atendem à demanda necessária e são recuados da via, minimizando impactos no sistema viário	x			EMP.	Monitoramento das condições de acesso e adequação quando necessário
Sinalização Viária	Fluxo de veículos e pedestres na região		x		x		x		Adequação de sinalização viária dos acessos na entrada do empreendimento	x			Poder Público	Monitoramento das condições de sinalização viária e manutenção periódica
Transporte Público	Demanda por transporte público	x			x		x		As linhas existentes são suficientes para atender a demandados funcionários do empreendimento.			x	Poder Público	Monitoramento das condições de transporte público e apoio à prefeitura quando necessário
Circulação de pedestres	Aumento do número de pedestres na região		x		x		x		Manutenção das calçadas em frente à fachada do empreendimento			x	EMP.	Monitoramento das condições das calçadas e manutenção periódica em caso de aumento da circulação de pedestres na via

Tabela 4 – Impactos na Morfologia Urbana

Condicionante	Tipo de Impacto	Natureza			Abrangência		Tempo		Medida Mitigatória	Prazo			Responsável	Ações de Acompanhamento e Monitoramento
		Positivo	Neutro	Negativo	Direta	Indireta	Permanente	Temporário		Imediato	Médio Prazo	Longo Prazo		
Volumetria	Gabarito da edificação condizente com o entorno e com a atividade		x		x		x		O empreendimento atende a todas as especificações atribuídas à zona do Plano Diretor ao qual pertence			x	EMP.	Monitoramento de atualizações do Plano Diretor Municipal e diretrizes relacionadas
Uso e Ocupação do Solo	Ênfase do caráter de comércio de produtos	x				x	x		O empreendimento contribuirá para a vocação das vias e do zoneamento previsto para a região	x			EMP.	Não se aplica

Tabela 5 – Impactos na Socioeconomia

Condicionante	Tipo de Impacto	Natureza			Abrangência		Tempo		Medida Mitigatória	Prazo			Responsável	Ações de Acompanhamento e Monitoramento
		Positivo	Neutro	Negativo	Direta	Indireta	Permanente	Temporário		Imediato	Médio Prazo	Longo Prazo		
Emprego	Geração de empregos diretos e indiretos	x			x		x		-	x			EMP.	Contratação de 5 colaboradores diretos
Renda	Receita tributária e implemento da economia local	x			x		x		-			x	EMP.	Manutenção de contabilidade para o devido pagamento dos impostos correlatos às atividades da empresa
Valorização Imobiliária	Valorização imobiliária do entorno próximo	x	x			x	x		-	x			EMP.	Acompanhar possíveis reclamações da vizinhança no entorno

Tabela 6 – Matriz de impactos na fase de obras do empreendimento

Condicionante	Tipo de Impacto	Natureza			Abrangência		Tempo		Medida Mitigatória	Prazo			Responsável	Ações de Acompanhamento e Monitoramento
		Positivo	Neutro	Negativo	Direta	Indireta	Permanente	Temporário		Imediato	Médio Prazo	Longo Prazo		
Supressão de vegetação existente	Redução da flora do local			X	X		X		Não se aplica		X		EMP.	Não se aplica
Movimentação de veículos utilizados durante a obra	Alteração no trânsito do local		X		X			X	Não se aplica		X		EMP.	Não se aplica
	Geração de poeira		X		X			X	Não se aplica		X		EMP.	Não se aplica
	Vazamento de óleos, graxas, fluídos e combustíveis			X		X		X	Não se aplica		X		EMP.	Não se aplica
Terraplanagem	Exposição do solo		X		X		X		Não se aplica		X		EMP.	Não se aplica

Tabela 7 – Impactos no Meio Ambiente

Condicionante	Tipo de Impacto	Natureza			Abrangência		Tempo		Medida Mitigatória	Prazo			Responsável	Ações de Acompanhamento e Monitoramento
		Positivo	Neutro	Negativo	Direta	Indireta	Permanente	Temporário		Imediato	Médio Prazo	Longo Prazo		
Paisagismo	Alteração da paisagem local			X	X		X		Não se aplica			X	EMP.	Não se aplica
Ventilação e Iluminação	Comprometimento da ventilação pelas construções e/ou sombreamento		X		X		X		Não se aplica			X	EMP.	Não se aplica
Qualidade do Ar	Interferência na qualidade do ar local		X		X	X	X		Não se aplica			X	EMP.	Não se aplica
Ruído	Geração de ruídos			X	X	X	X		Não se aplica			X	EMP.	Não se aplica
Vegetação	Alteração da vegetação local		X		X		X		Não se aplica			X	EMP.	Não se aplica

7. PARECER CONCLUSIVO

Após a análise detalhada das características do imóvel, do empreendimento proposto e dos possíveis impactos gerados na vizinhança, conclui-se que a instalação do **Luiz V. Mazetto Junior – Comércio de Desmanche de Veículos** é tecnicamente viável e urbanisticamente compatível com a área onde se pretende implantar.

O empreendimento será instalado em zona destinada a atividades industriais e de serviços (ZIS1), estando em conformidade com os parâmetros definidos pelo Plano Diretor Municipal e pela legislação de uso e ocupação do solo vigente. Os impactos identificados foram, em sua maioria, de natureza **positiva ou neutra**, sendo os de natureza negativa **pontuais e passíveis de mitigação**, conforme proposto nas tabelas de medidas deste estudo.

Destaca-se que a atividade não é geradora de adensamento populacional significativo, visto que não possui função habitacional e prevê apenas a contratação de um número reduzido de colaboradores. A geração de tráfego, ruídos e demais interferências urbanas também se apresentam em níveis baixos, sendo compatíveis com a estrutura viária local e com o perfil da vizinhança.

O empreendimento ainda contribui para o fortalecimento da economia local, com a geração de empregos diretos e o aumento da arrecadação tributária. A implantação do sistema de reuso de água e o tratamento adequado dos efluentes sanitários e industriais demonstram compromisso ambiental por parte do empreendedor.

Diante do exposto, considera-se que a atividade proposta **atende às exigências legais e urbanísticas**, sendo **recomendável a sua aprovação**, desde que observadas as medidas de controle, mitigação e acompanhamento previstas neste Estudo de Impacto de Vizinhança.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS DO PARANÁ. Manifestação técnica sobre diretrizes viárias. São José dos Pinhais, 2025.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências (Estatuto da Cidade). Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

GOOGLE EARTH. Imagens de satélite da área do empreendimento (2004–2024). Disponível em: <https://earth.google.com>. Acesso em: 12 jun. 2025.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo demográfico 2010: resultados do universo. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 jun. 2025.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo demográfico 2022: resultados preliminares. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 jun. 2025.

IAPAR – INSTITUTO AGRONÔMICO DO PARANÁ. Atlas climático do Paraná. Londrina: IAPAR, 2017. Disponível em: <https://www.iapar.br>. Acesso em: 11 jun. 2025.

ISO – INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION. ISO 2204:1973 – Acoustics – Guide to levels of noise. Geneva: ISO, 1973.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (Brasil). Manual para elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2017.

MINISTÉRIO DA SAÚDE (Brasil). Portaria GM/MS nº 1.631, de 1º de outubro de 2015. Estabelece diretrizes para o Programa de Saúde da Família. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2 out. 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. Lei complementar nº 100, de 12 de setembro de 2015. Institui o Plano Diretor Municipal. São José dos Pinhais, 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. Lei complementar nº 107, de 19 de abril de 2016. Dispõe sobre o zoneamento de uso e ocupação do solo. São José dos Pinhais, 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. Lei complementar nº 123, de 19 de julho de 2018. Código de Obras e Edificações do Município. São José dos Pinhais, 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. Base de dados urbanística e de infraestrutura. Secretaria Municipal de Urbanismo, 2017.

SANJOTUR – TRANSPORTES COLETIVOS. Horários e itinerários das linhas urbanas. São José dos Pinhais: Sanjotur, 2025. Disponível em: <https://www.sanjotur.com.br>. Acesso em: 10 jun. 2025.

WHO – WORLD HEALTH ORGANIZATION. Guidelines for community noise. Geneva: WHO, 1999. Disponível em: <https://www.who.int>. Acesso em: 12 jun. 2025.

9. ANEXOS

1	ART – ANOTAÇÃO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA
2	MATRÍCULA DO IMÓVEL
3	DOCUMENTOS DO PROPRIETÁRIO
4	CONSULTA AMARELA
5	PLANTAS ARQUITETÔNICAS
6	MAPA DE LOCALIZAÇÃO
7	MAPA SISTEMA VIÁRIO
8	MAPA TOPOGRÁFICO
9	MAPA HIDROGRÁFICO
10	MANIFESTAÇÃO AMEP - COMPLETA