ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA

Versão do estudo	Data de emissão	Observação
V.1	26/03/2026	Emissão inicial
V.2		Atendimento do Ofício SEI nº XXX
V.3		…

Todos os campos são de preenchimento obrigatório, dentro das tabelas.
Quando a informação requerida não se aplicar ao empreendimento, preencher com N/A.
Não é permitido alterar o layout da página ou excluir informações do modelo, inclusive as instruções.

As solicitações de complementação deverão ser respondidas com uma nova versão completa, atualizada e consolidada. Em casos específicos, poderão ser apresentados ou solicitados estudos complementares.

1. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	
1.1 DADOS DO EMPREENDEDOR	
Nome ou razão social: **GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA**	
CPF ou CNPJ:	
Representante legal (no caso de PJ): RICARDO FERNANDES PIOLTINI	
CPF (no caso de PJ):	
Endereço: **ROD ROD.OVIA FEDERAL BR – 101, KM 47 - NOVA BRASILIA**	
.Cidade / UF: **JOINVILLE/SC**	CEP: **89.213-205**
E-mail:	Telefone:

Nesse campo, não será aceito o contato do responsável técnico.
Em caso de grupo de empreendedores, uma pessoa deve ser designada como representante legal.

1.2 DADOS DO RESPONSÁVEL TÉCNICO	
Consultoria: **SILVIO LUIZ RODRIGUES DE CAMARGO**	
Responsável técnico: **SILVIO LUIZ RODRIGUES DE CAMARGO**	
Profissão: **ENGENHEIRO CIVIL E DE SEGURANÇA DO TRABALHO**	Nº CAU/CREA: **5060473530**
E-mail:	Telefone: **(11) 2472-4987**
Este estudo está vinculado à ART nº: 10477943-5	

SUMÁRIO

1. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO **2**
1.1 DADOS DO EMPREENDEDOR 2
1.2 DADOS DO RESPONSÁVEL TÉCNICO 2
1.3 MOTIVAÇÃO DO ESTUDO 4
1.4 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL 4
1.5 HISTÓRICO DO EMPREENDIMENTO 5
1.6 DADOS DO EMPREENDIMENTO 5
1.7 OCUPAÇÃO DO SOLO 5
1.8 CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO 7
2. CARACTERIZAÇÃO DO LOCAL **9**
2.1 ÁREA DIRETAMENTE AFETADA 9
2.2 ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO 9
3. IMPACTO SOCIOECONÔMICO **10**
3.1 USO DO SOLO 10
3.2 ADENSAMENTO POPULACIONAL 10
3.3 EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS 11
3.3.1 EDUCAÇÃO 11
3.3.2 SAÚDE 11
3.3.3 LAZER 12
3.3.4 OUTROS EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS 12
3.4 EQUIPAMENTOS URBANOS 13
3.4.1 PAVIMENTAÇÃO 13
3.4.2 DRENAGEM PLUVIAL 13
3.4.3 ILUMINAÇÃO PÚBLICA 13
3.4.4 REDE DE ENERGIA ELÉTRICA 13
3.4.5 ABASTECIMENTO DE ÁGUA 14
3.4.6 ESGOTAMENTO SANITÁRIO 14
3.4.7 COLETA DE RESÍDUOS 14
3.4.8 OUTROS EQUIPAMENTOS URBANOS 14
3.5 SEGURANÇA URBANA 15
3.6 ECONOMIA 15
3.7 VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA 15
4. IMPACTO VIÁRIO **16**
4.1 SISTEMA VIÁRIO 16
4.2 GERAÇÃO DE TRÁFEGO 16
4.2.1 CONTAGEM DE TRÁFEGO 16
4.2.2 METODOLOGIA DO NÍVEL DE SERVIÇO 19
4.2.3 EVOLUÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO 19
4.3 SINALIZAÇÃO VIÁRIA 20
4.4 TRANSPORTE ATIVO 20
4.5 TRANSPORTE COLETIVO 20
5. IMPACTO MORFOLÓGICO **21**
5.1 VENTILAÇÃO 21
5.2 ILUMINAÇÃO 22
5.3 PAISAGEM URBANA 23
5.4 PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL 23
6. IMPACTO AMBIENTAL **24**
6.1 RUÍDO 24
6.2 VIBRAÇÃO, PERICULOSIDADE E RISCOS AMBIENTAIS 24
7. MATRIZ DE IMPACTO **25**
8. BIBLIOGRAFIA **26**
9. ASSINATURAS **27**
10. ANEXOS **28**

1.3 MOTIVAÇÃO DO ESTUDO
☐Implantação de novo empreendimento; ☐Ampliação construtiva de empreendimento existente; ☐Instalação de nova atividade em empreendimento existente; ☐Ampliação de atividade em empreendimento existente; ☒Regularização construtiva de empreendimento existente; ☐Regularização de atividade em empreendimento existente.
Uso do empreendimento
☐Parcelamento do solo, com 500 lotes ou mais; ☐Uso residencial, com 177 ou mais unidades habitacionais ou com ATE igual ou superior a 12.500 m²; ☐Uso comercial, serviço ou misto, com área edificável igual ou superior a 12.500 m²; ☐Uso industrial, localizado fora das áreas industriais, com área edificável igual ou superior a 5.000 m²; ☐Uso residencial, comercial, serviço ou misto com mais de 16 unidades autônomas e/ou gabarito superior a 4 pavimentos, situado em logradouro com seção de via inferior a 12 m; ☐Serviço de saúde, com área edificável igual ou superior a 5.000 m²; ☐Prestação de serviços educacionais, com área edificável igual ou superior a 5.000 m², excluída da área edificável a área destinada a ginásios poliesportivos; ☐Organização religiosa de qualquer natureza, de caráter associativo, cultural, esportivo ou de lazer, com área edificável igual ou superior a 5.000 m²; ☐Empreendimento destinado a atividade de geração, transmissão e distribuição de energia; ☐Empreendimento relacionado à coleta, tratamento e disposição de resíduos líquidos e/ou sólidos de qualquer natureza; ☐Estabelecimento prisional ou similar com área superior a 750 m²; ☐Cemitério, crematório e necrotério; ☐Estação e terminal dos sistemas de transportes; ☐Empreendimento ou atividade com movimentação de veículos de grande porte, em lote atingido por ☐Faixa Rodoviária (FR), que possui testada e acesso também para outro logradouro, mas que optou por aplicar o regime urbanístico definido para a FR; ☐Empreendimento ou atividade comercial ou de prestação de serviço, localizado no SA-01, com área edificável igual ou superior a 5.000 m²; ☐Passarela particular sobre logradouro público; ☒ Atividade industrial de grande interferência urbanística.

1.4 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL
LEI COMPLEMENTAR Nº 578, DE 03 DE NOVEMBRO DE 2021; **LEI COMPLEMENTAR Nº 336, DE 10 DE JUNHO DE 2011;** **DECRETO Nº 56.543, DE 19 DE SETEMBRO DE 2023;** **INSTRUÇÃO NORMATIVA SEPUR Nº 01/2025; RESOLUÇÃO COMDEMA Nº 01, DE 19 DE JANEIRO DE 2022.** **- LEI FEDERAL Nº 10.257/2001;** **- LEI COMPLEMENTAR Nº 620/2022.**

Leis federais, estaduais e municipais, decretos, resoluções e demais normativas vigentes e pertinentes ao EIV.

1.5 HISTÓRICO DO EMPREENDIMENTO
A UNIDADE DA GENERAL MOTORS DO BRASIL (GMB) EM JOINVILLE/SC INICIOU SUAS ATIVIDADES PRODUTIVAS EM 2012, SENDO OFICIALMENTE INAUGURADA EM 27 DE FEVEREIRO DE 2013, COM A PRODUÇÃO DE MOTORES 1.0 E 1.4 E CABEÇOTES DE ALUMÍNIO, DESTINADOS PRINCIPALMENTE ÀS FÁBRICAS DA CHEVROLET EM GRAVATAÍ/RS E ROSÁRIO, NA ARGENTINA. EM 2017, INICIOU-SE UM IMPORTANTE PROCESSO DE EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO DA UNIDADE, COM INVESTIMENTOS PARA AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE PRODUTIVA. ENTRE 2018 E 2019, FORAM IMPLANTADAS NOVAS LINHAS DE USINAGEM DE BLOCOS E CABEÇOTES, SUBMONTAGEM DE CABEÇOTES E MONTAGEM DE MOTORES. EM 2020, A FÁBRICA JÁ PRODUZIA A NOVA GERAÇÃO DE MOTORES 1.0 ASPIRADO, 1.0 TURBO E 1.2 TURBO, ATINGINDO A MARCA DE 1 MILHÃO DE MOTORES PRODUZIDOS. EM 2022, A UNIDADE VOLTOU A OPERAR EM TRÊS TURNOS, AMPLIANDO SUA CAPACIDADE PRODUTIVA PARA APROXIMADAMENTE 410 MIL UNIDADES POR ANO. EM 2023, AO COMPLETAR 10 ANOS DE SUA INAUGURAÇÃO OFICIAL, A PLANTA ULTRAPASSOU A MARCA DE 1,6 MILHÃO DE MOTORES PRODUZIDOS. ATUALMENTE, A UNIDADE DE JOINVILLE PERMANECE DEDICADA À FABRICAÇÃO DE MOTORES, BLOCOS E CABEÇOTES, ATENDENDO À PRODUÇÃO DE VEÍCULOS DA CHEVROLET NO BRASIL E ÀS OPERAÇÕES DA GENERAL MOTORS NA AMÉRICA DO SUL.

Breve descrição informando desde quando o empreendimento existe ou quando deve ser implantado, como se desenvolveu, se há outras unidades em funcionamento e como ocorre a operação da atividade.

1.6 DADOS DO EMPREENDIMENTO	
Nome do empreendimento: **GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA**	
Endereço: **ROD RODOVIA FEDERAL BR – 101, KM 47 - NOVA BRASILIA – JOINVILLE /SC**	
Nº inscrição imobiliária: **13.10.63.4969.0005**	Nº matrícula do imóvel: **62.003, 26.813, 26.969**
Quando não houver inscrição imobiliária Datum utilizado:	Coordenadas Geográficas Decimais:
Em caso de loteamento ou condomínio Número de lotes ou unidades autônomas:	Área do imóvel (terreno m²): **485.944,10 m²**
Em caso de empreendimento residencial Número de blocos: Número de unidades habitacionais:	Área construída (m²): **77.491,49 m²** Área a demolir (m²): **0,00** Área a construir (m²): **0,00**
Em caso de atividade econômica Número de blocos: 28 Número de unidades comerciais: - CNAEs: **29.10-7-03 - Fabricação de motores para automóveis, camionetas e utilitários**	Área a regularizar (m²): **20.090,96 m²**

45.11-1-03 - Comércio por atacado de automóveis, camionetas e utilitários novos e usados	

Outras informações relevantes ao empreendimento, se necessárias.

1.7 OCUPAÇÃO DO SOLO	
Macrozona: **AUDE** Setor: SD-01 – Setor de Desenvolvimento Econômico.	☐Testada para Faixa Rodoviária ☐Influência de Faixa Rodoviária ☐Testada para Faixa Viária ☐Influência de Faixa Viária ☐Unidade de Conservação ☐Zona de Amortecimento de UC
Instrumento urbanístico aplicado Número da declaração:	☒Nenhum ☐Transferência do Direito de Construir ☐Outorga Onerosa do Direito de Construir ☐Outorga Onerosa de Alteração de Uso do Solo Outro:

Diagnóstico socioambiental por microbacia hidrográfica

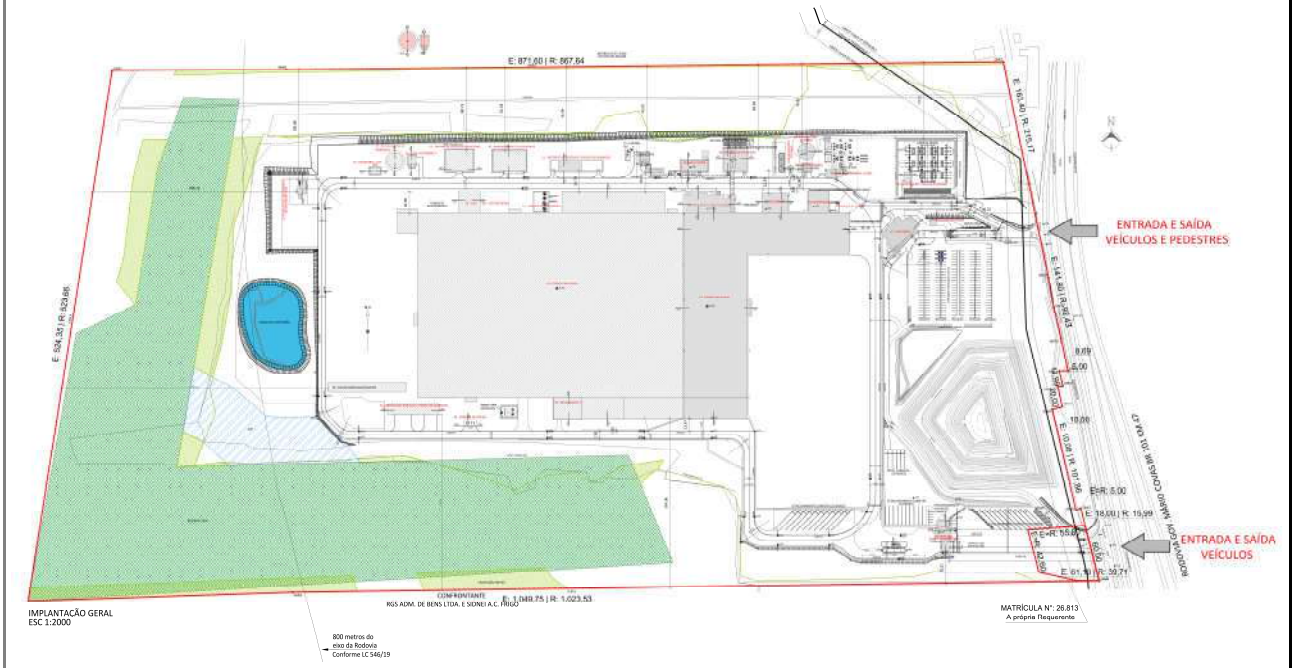
Código da microbacia na qual o empreendimento está inserido: 31-0	Existência de corpos d'água que afetam o empreendimento:	
	Sim	☒ Não
Situação do diagnóstico socioambiental: Disponível (ainda não há) Em estudo ☒ Aprovado	Faixa marginal definida no diagnóstico	Faixa marginal aplicada no empreendimento
Número do decreto de aprovação: 68.044/2025	APP 100,00 m FNE 100,00 m	APP 172,00 m FNE 172,00 m

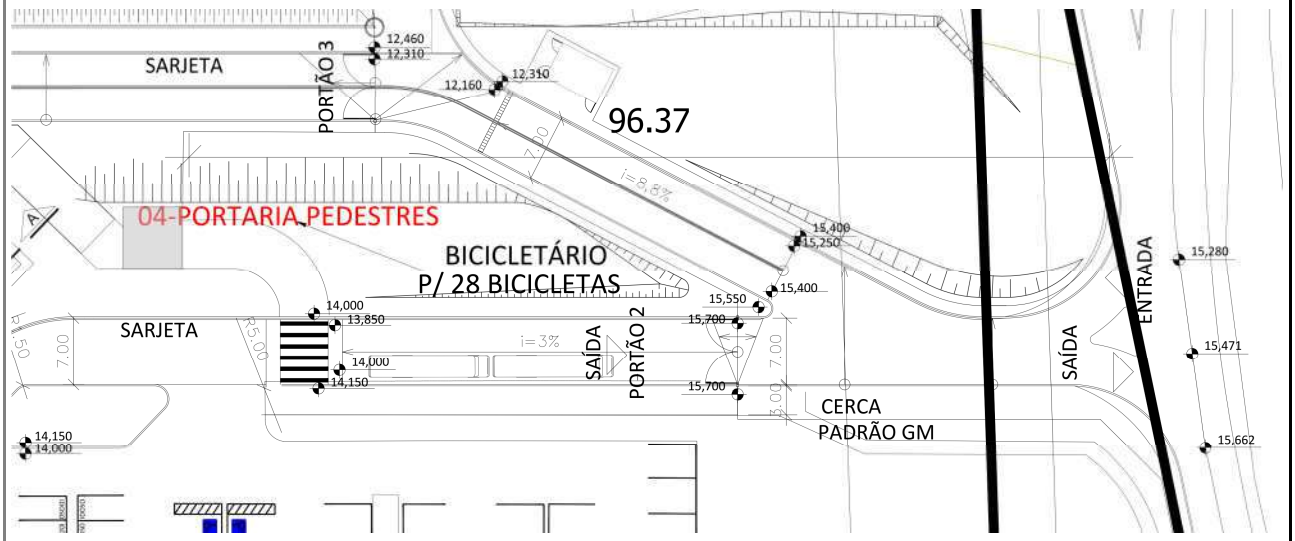
Requisitos para edificações	Índices estabelecidos na legislação	Índices aplicados no empreendimento
Coeficiente de aproveitamento do lote (CAL)	1,0	0,16
Gabarito (m)	Sem restrição	9,35
Taxa de ocupação (%)	60%	14,07
Embasamento (%)	Não se aplica	14,07
Recuo frontal (m)	10,00	70,00 m
Afastamento laterais e de fundos (m)	H/6 + 0,50 m – Mínimo de 1,50 m	Laterais: 80,27 m e 29,21 m Fundos: 198,12 m
Vaga de guarda de veículos	1/50 m²	281
Vaga de carga e descarga	1/1000 m²	35

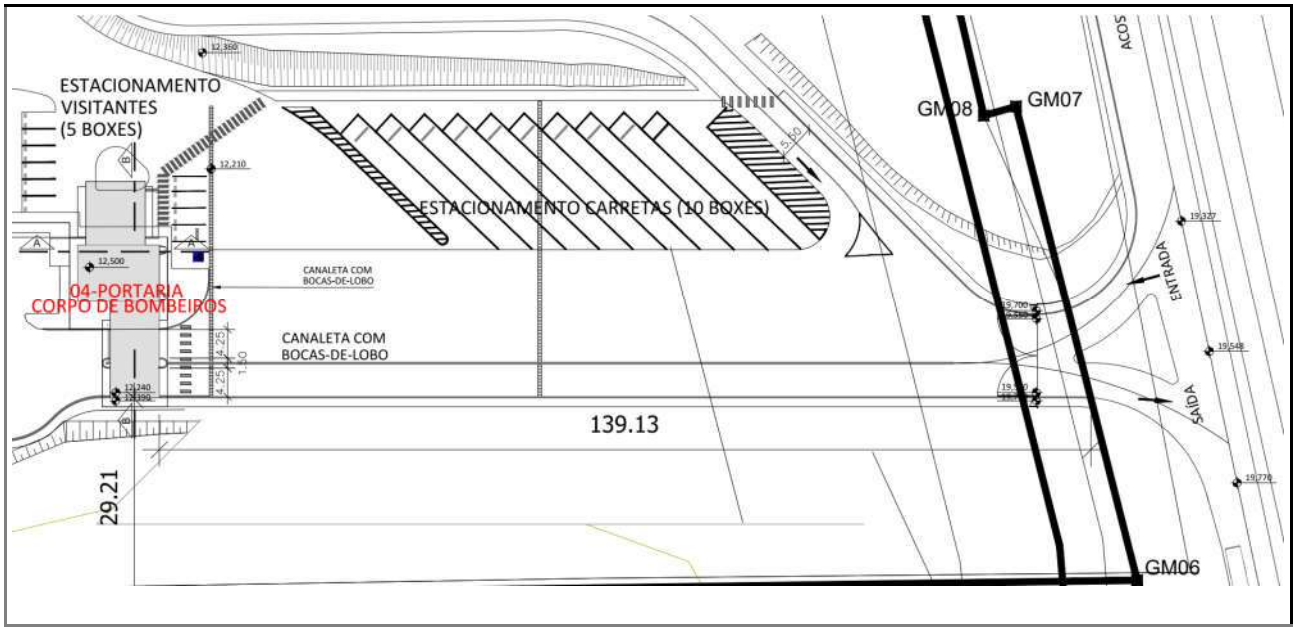
Vaga de visitantes *(Em empreendimento residencial, destinar 5% do total de vagas.)*		50
Requisitos para loteamento e desmembramento	**Índices estabelecidos na legislação**	**Índices aplicados no empreendimento**
Área para equipamentos urbanos e/ou comunitários	-	-
Área de lazer e recreação	-	-
Seção viária	-	-
Rampa máxima viária	-	-
Declividade transversal viária	-	-
Área dos lotes	-	-
Testada dos lotes	-	-
Área das quadras	-	-
Testada das quadras	-	-
Requisitos para condomínio horizontal	**Índices estabelecidos na legislação**	**Índices aplicados no empreendimento**
Área para equipamentos urbanos e/ou comunitários	-	-
Área de lazer e recreação	-	-
Seção viária	-	-
Rampa máxima viária	-	-
Declividade transversal viária	-	-
Testada do condomínio	-	-

Outras informações relevantes ao empreendimento, se necessárias.

Implantação do empreendimento







Plantas demarcando, no mínimo, os limites do imóvel, os acessos, as edificações existentes, a demolir, a construir, a regularizar, as alturas, as áreas permeáveis, as vagas de estacionamento, de visitantes, de embarque e desembarque, de carga e descarga, com indicação do norte, escala gráfica e legenda.

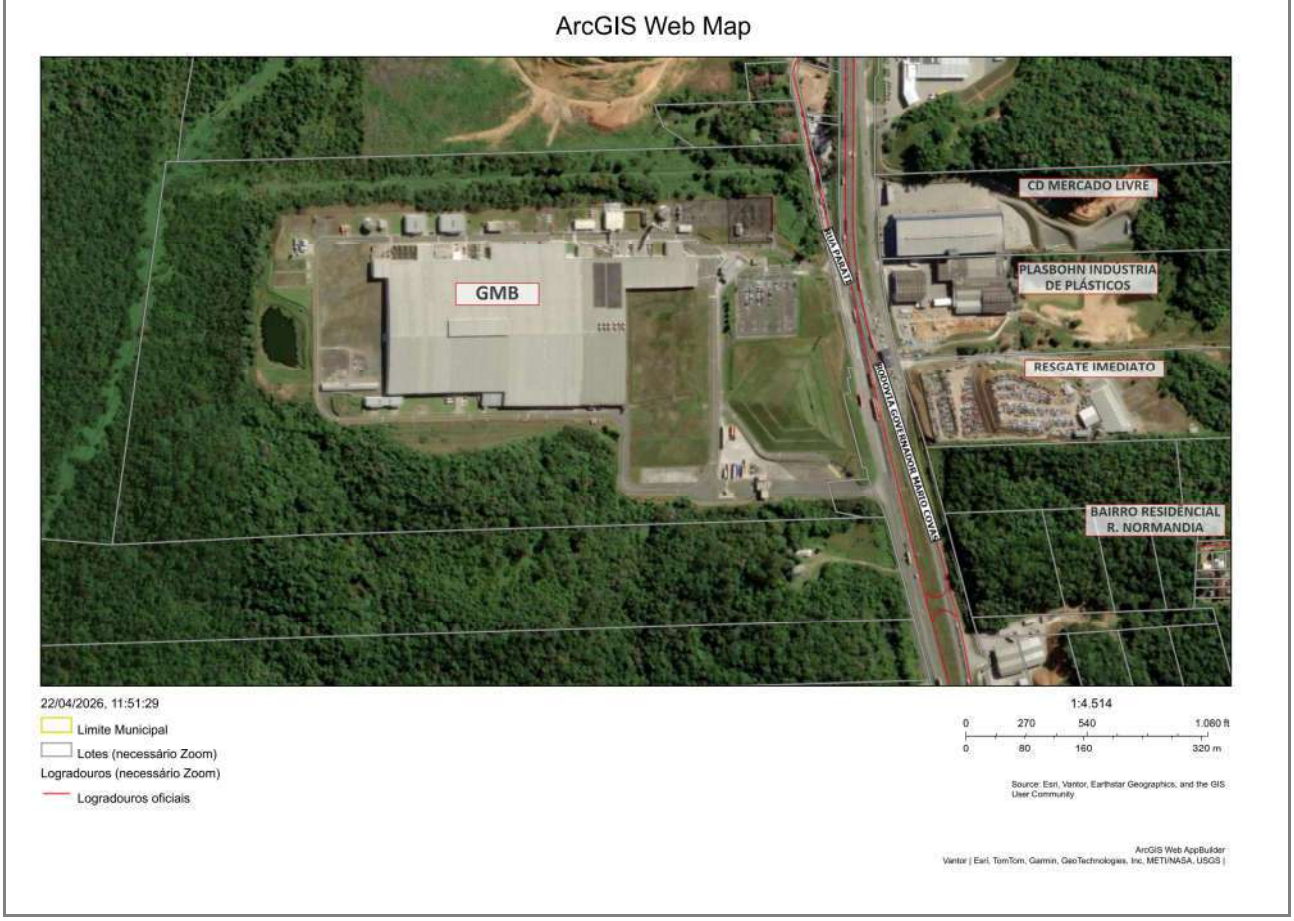
1.8 CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO

Tendo em vista tratar-se de processo de regularização, referente a edificação existente e já concluída, não há necessidade de execução de obras de adequação.

Descrição das etapas, dos serviços e previsão de tempo para conclusão, do início ao fim da implantação, instalação, ampliação ou regularização do empreendimento.

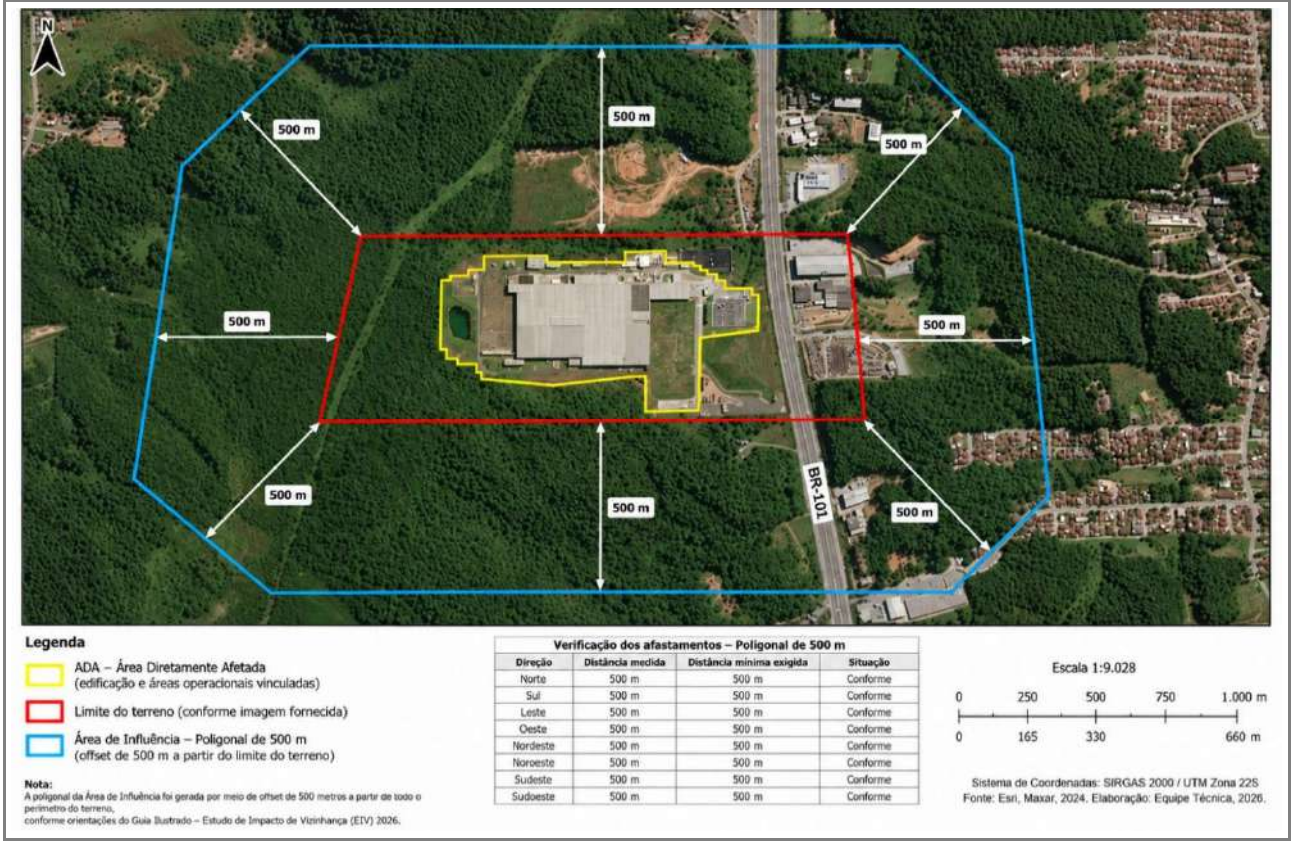
2. CARACTERIZAÇÃO DO LOCAL

2.1 ÁREA DIRETAMENTE AFETADA



Mapa georreferenciado demarcando, no mínimo, o imóvel do empreendimento, edificações vizinhas e vias de acesso, com indicação do norte, escala gráfica e legenda.

2.2 ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO



Mapa georreferenciado demarcando, no mínimo, o imóvel, área de influência do empreendimento e vias do entorno, com indicação do norte, escala gráfica e legenda.

A delimitação da área de influência do empreendimento foi estabelecida considerando um poligonal de 500 metros a partir de seu perímetro, em conformidade com as diretrizes técnicas e práticas adotadas em estudos urbanísticos e de impacto.

A definição desse raio tem como objetivo abranger a área diretamente afetada pelas atividades do empreendimento, contemplando aspectos como: geração de tráfego e mobilidade urbana; interferências na infraestrutura existente; impactos sobre o uso e ocupação do solo; influência sobre o entorno imediato, incluindo vizinhança e serviços urbanos.

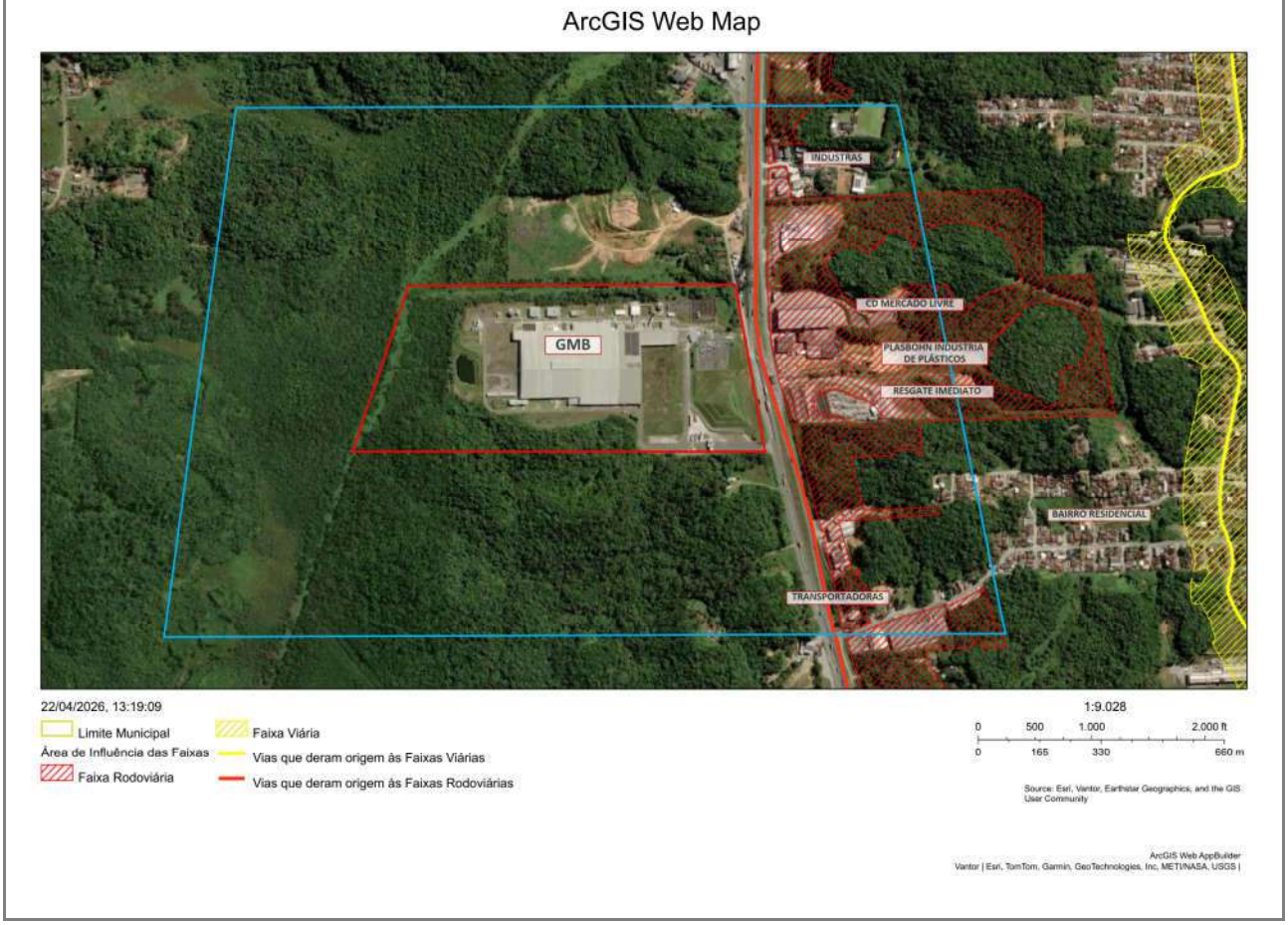
A adoção desse limite garante a análise adequada das condições urbanas e ambientais do entorno, permitindo a identificação de eventuais interferências e a proposição de medidas mitigadoras, quando necessário.

Destaca-se que o raio de 500 metros também está em conformidade com o valor previamente indicado no documento de referência do processo, assegurando coerência metodológica e atendimento às exigências do órgão competente.

Justificativa técnica para a delimitação da área de influência do empreendimento, com, no mínimo, 500m de raio.

3. IMPACTO SOCIOECONÔMICO

3.1 USO DO SOLO





No raio de 500 m, o entorno apresenta características predominantemente relacionadas às atividades econômicas e industriais, observando-se usos voltados à indústria, logística, transporte, comércio e prestação de serviços, além de áreas não edificadas e áreas com cobertura vegetal. A presença da BR-101 exerce influência direta sobre a configuração urbana local, favorecendo atividades que dependem de acessibilidade rodoviária e circulação de veículos de carga. Como exemplo do uso logístico existente junto ao km 47 da rodovia, encontra-se a Arlete Transportes Joinville/SC.

De forma geral, podem ser considerados na caracterização da AIE de 500 m os seguintes usos: industrial; comercial e serviços; logística e transporte; áreas não edificadas/vazios urbanos; áreas vegetadas; sistema viário; e eventuais ocupações residenciais existente

A análise demonstra que a atividade industrial desenvolvida pela GMB apresenta compatibilidade com a ocupação predominante de seu entorno imediato, uma vez que a região possui vocação voltada ao desenvolvimento de atividades econômicas e encontra-se diretamente relacionada ao corredor rodoviário da BR-101. Os principais impactos associados a essa configuração estão relacionados à movimentação de veículos leves e pesados, geração de tráfego, ruído e operações de carga e descarga.

Mapa demarcando os usos existentes na área de influência do empreendimento, considerando terrenos baldios, residências, comércios, serviços, usos mistos, indústrias, instituições e equipamentos comunitários, com indicação do norte, escala gráfica e legenda.

O empreendimento GMB, localizado em Joinville, está inserido em área com predominância de usos industriais e logísticos, incluindo centros de distribuição, indústrias e transportadoras. Há presença pontual de uso residencial e extensas áreas não edificadas, que funcionam como zona de amortecimento.

Quanto ao funcionamento, o empreendimento segue padrão semelhante ao entorno, com atividades em horário comercial estendido e operação logística.

Verifica-se que o empreendimento é **compatível com a vocação da região**, não havendo conflitos relevantes de uso do solo. Além disso, contribui para a atração de atividades complementares, como serviços logísticos e comerciais de apoio, fortalecendo a dinâmica econômica local.

Por fim, destaca-se que a operação da empresa no local desde 2012 reforça sua integração ao contexto urbano, indicando adequação ao entorno.

Análise sobre o tema, considerando o horário de funcionamento, compatibilidade com as atividades do entorno e atratividade de usos complementares.

3.2 ADENSAMENTO POPULACIONAL								
Faixa etária	**População atual**				**População acrescida pelo empreendimento**			
	Residente		Flutuante		Residente		Flutuante	
	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem
0 - 4	0	0	0	0	0	0	0	0
5 - 14	0	0	0	0	0	0	0	0
15 - 19	0	0	8	1,42%	0	0	0	0
20 - 59	0	0	546	96,81%	0	0	0	0
Acima de 60	0	0	10	1,77%	0	0	0	0
TOTAL	0	0	564	100%	0	0	0	0

O empreendimento não promove adensamento populacional permanente, limitando-se à geração de população flutuante, composta principalmente por colaboradores vinculados às atividades industriais. A unidade possui atualmente **564 pessoas**, distribuídas entre as áreas produtivas, administrativas, técnicas, de manutenção, logística e apoio, com predominância da faixa etária entre 20 e 59 anos. A ocupação ocorre de forma temporária e distribuída conforme as **jornadas, turnos de produção e horários administrativos**, não havendo permanência simultânea de toda a população durante o período de operação. Os maiores fluxos concentram-se nos horários de entrada, saída e troca de turnos. Dessa forma, a população flutuante é absorvida pela dinâmica urbana local, sendo o impacto sobre o adensamento populacional considerado **baixo, controlado e compatível com o zoneamento e com a atividade industrial desenvolvida no local**.

Análise sobre o tema, considerando a ocupação e vitalidade urbana.

3.3 EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS					
3.3.1 EDUCAÇÃO					
Para empreendimentos residenciais (com 177 unidades habitacionais ou mais), parecer do órgão responsável pela educação nº:					
Equipamentos localizados na área de influência do empreendimento					
Nome da unidade	Tipo	Faixa etária	Capacidade atual	Vagas disponíveis	Demanda acrescida

Escola Municipal Professor Júlio Machado da Luz	Municipal	6–14	500 alunos	-	0
Centro de Educação Infantil Doce Infância	Municipal	0–5	51–200 alunos	-	
EEB Prof. Antônia Alpaides Cardoso dos Santos	Estadual	6-17	1000 alunos	-	
Centro de Educação Infantil Professora Eloir Bachtold	Municipal	0-5	(18 salas)	-	
Escola Municipal Professor José Motta Pires	Municipal	6-14	-	-	
Escola Municipal Professor Júlio Machado da Luz	Municipal	6-14	-	-	
Nos bairros da vizinhança, estão presentes unidades de ensino públicas de educação infantil, ensino fundamental e ensino médio, o empreendimento não gera impacto relevante sobre o sistema de saúde.					

Análise da situação atual e da demanda acrescida, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.
Inserir ou excluir linhas conforme necessidade.

3.3.2 SAÚDE			
Para empreendimentos residenciais (com 177 unidades habitacionais ou mais), parecer do órgão responsável pela saúde nº:			
Equipamentos localizados na área de influência do empreendimento			
Nome da unidade	Tipo	Capacidade atual	Demanda acrescida
Unidade Básica de Saúde Nova Brasília	Pública (Municipal)	Atendimento diário (ESF)	0
Unidade Básica de Saúde Floresta	Pública (Municipal)	Atendimento diário (ESF)	
Unidade Básica de Saúde Santa Catarina	Pública (Municipal)	Atendimento diário (ESF)	
UPA 24h Sul	Pública	Alta capacidade	
Hospital Regional Hans Dieter Schmidt	Pública (Estadual)	Grande porte	
Hospital Dona Helena	Privado	Alta capacidade	
O empreendimento está inserido em área com infraestrutura de saúde consolidada e não gera impacto relevante sobre o sistema de saúde.			

Análise da situação atual e da demanda acrescida, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.
Inserir ou excluir linhas conforme necessidade.

3.3.3 LAZER			
Equipamentos localizados na área de influência do empreendimento			
Nome da unidade	Tipo	Utilização atual	Demanda acrescida
Praça Nova Brasília	Público	Uso comunitário	0
Área de Lazer do Bairro Floresta	Público	Uso comunitário	
Praça do Bairro Santa Catarina	Público	Uso comunitário	
Centros Comunitários (diversos)	Público	Eventos locais	
Academias ao ar livre (praças)	Público	Uso rotativo	
SESC Joinville	Privado/Institucional	Uso programado	
A área de influência apresenta Praças públicas distribuídas nos bairros, Espaços de convivência comunitária Equipamentos de lazer simples. Considerando a ausência de população residente e predominância de população flutuante adulta, não há geração direta de demanda por lazer e o uso pode ser eventual por trabalhadores (baixo impacto).			

Análise da situação atual e da demanda acrescida, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.
Inserir ou excluir linhas conforme necessidade.

3.3.4 OUTROS EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS
-

Análise de outro tipo de equipamento comunitário relevante ao empreendimento, se necessário

3.4 EQUIPAMENTOS URBANOS

3.4.1 PAVIMENTAÇÃO

Parecer do órgão responsável pela pavimentação nº:

O acesso à área do empreendimento é efetuado a partir da rodovia federal BR-101, com pavimentação em bom estado de conservação.





A pavimentação das vias dos bairros inseridos na área de influência do empreendimento apresenta condições heterogêneas de conservação, variando entre trechos em bom estado e segmentos que demandam manutenção.

De acordo com o IPPUJ, a malha viária local é composta por vias estruturais pavimentadas — com destaque para a rodovia BR-101 — e vias coletoras e locais nos bairros Nova Brasília, Floresta e Santa Catarina, que apresentam diferentes níveis de qualificação urbana.

As vias principais possuem pavimentação adequada e capacidade para absorver o fluxo existente, enquanto vias secundárias podem apresentar desgaste superficial, intervenções pontuais e necessidade de

manutenção periódica.

Levantamento das condições de pavimento, com imagens, considerando as faixas de rolamento, calçadas e acessibilidade, análise da situação atual, da demanda acrescida e do parecer do órgão responsável, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

3.4.2 DRENAGEM PLUVIAL
Parecer do órgão responsável pela drenagem nº:
O terreno da GM recebe em sua extrema NE e SE a contribuição das águas que derivam das vertentes do lado direito da rodovia federal BR-101. O escoamento das águas a NE é feito por um canal retilíneo desaguando por final no rio Águas Escuras. O terreno ainda possui um sistema de drenagem canalizado, no qual toda contribuição pluvial escoa em uma lagoa de contenção e direcionada para o rio Águas Escuras. Toda a água pluvial será direcionada até uma lagoa de sedimentação, localizada aos fundos da área de GM, próximo ao rio Águas Escuras, para posteriormente ser desaguada no canal natural. Destaca-se que a água pluvial que cai no telhado será coletada e reaproveitada na fábrica de motores, através do sistema de reaproveitamento de água de chuva. Embora Joinville possua um histórico de alagamentos em diversos pontos do município, a área de vizinhança não é suscetível a cheias. Apenas o bairro Santa Catarina apresenta um ponto de cheia em épocas de elevada precipitação, na rua Santa Catarina. O município vem implantando soluções modernas como: calçadas drenantes; jardins de chuva E sistemas de retenção subterrânea Essas soluções retardam o escoamento e reduzem riscos de alagamento. Considerando o empreendimento existente desde 2012 e não há ampliação de área impermeável, o sistema já se encontra adaptado à operação atual, atende às condições atuais da área, apresenta capacidade compatível com o uso existente , não sofre impacto significativo adicional com a regularização do empreendimento.

Levantamento da rede de drenagem pluvial, com imagens, considerando a capacidade de absorção interna e externa ao imóvel, permeabilidade, análise da situação atual, da demanda acrescida e do parecer do órgão responsável, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

3.4.3 ILUMINAÇÃO PÚBLICA
Parecer do órgão responsável pela iluminação pública nº:
Todas as vias próximas ao empreendimento possuem iluminação pública. Assim também, todas as residências e unidades industriais localizadas na AID e na AII são dotadas de iluminação das vias.

A regularização do imóvel não ocasionará demanda por iluminação pública além daquela já existente na rodovia BR-101 e na vizinhança

Análise da situação atual e da demanda acrescida, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

3.4.4 REDE DE ENERGIA ELÉTRICA

A energia elétrica é atendida a partir da SE de energia elétrica própria localizada dentro do empreendimento.



A unidade industrial da GM aproveita ainda, em menor quantidade, energia solar proveniente de placas solares instaladas, para atender ao sistema de iluminação interno.

Como há a viabilidade de abastecimento, não se considera que o abastecimento de energia elétrica cause algum impacto para a vizinhança.

Análise da situação atual, da demanda acrescida e do parecer da concessionária responsável, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

3.4.5 ABASTECIMENTO DE ÁGUA

Parecer da concessionária de água nº:

O sistema de abastecimento de água do município de Joinville é operado pela Águas de Joinville, que realiza a gestão das Estações de Tratamento de Água (ETAs), Estações de Tratamento de Esgoto (ETEs), reservatórios e unidades operacionais distribuídas no território municipal.

O abastecimento é realizado principalmente por duas Estações de Tratamento de Água: a ETA Cubatão, responsável pela maior parcela do fornecimento, e a ETA Piraí, que atende a região oeste e sul do município, incluindo a área onde se insere o empreendimento.

De acordo com dados institucionais, a ETA Cubatão concentra a maior capacidade de produção de água tratada do município, enquanto a ETA Piraí complementa o sistema de abastecimento nas regiões mais afastadas do eixo central.

Considerando a localização do empreendimento, o atendimento é realizado pela ETA Piraí, cuja capacidade operacional é compatível com a demanda existente, não sendo identificado impacto significativo no sistema de abastecimento de água.

Análise da situação atual, da demanda acrescida e do parecer da concessionária responsável, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

3.4.6 ESGOTAMENTO SANITÁRIO

Parecer da concessionária de esgoto nº:

O empreendimento não ocasionará aumento da demanda por tratamento de efluentes tendo em vista que a unidade industrial possui uma ETE própria, projetada para atender a contribuição relativa ao esgoto sanitário gerado pelos funcionários de todo o parque fabril da montadora.

O projeto inicial foi dimensionado prevendo a população estimada de 1070 pessoas. A geração média diária prevista será de 120 litros/pessoa, totalizando uma vazão de 90.000 l/d.





Ademais, visando a minimização e até a eliminação dos despejos de efluentes líquidos gerados no parque fabril, foi implantado um sistema de tratamento e reciclagem de efluentes sanitários por osmose reversa, garantindo que a água obtida seja de alta qualidade, isenta de microrganismos, sólidos suspensos e ainda possua baixo teor de sais dissolvidos, permitindo que ela possa ser usada para qualquer aplicação de água industrial não potável.

Pelo fato dos efluentes gerados serem tradados e destinados corretamente na própria unidade, não se considera a existência deste impacto para a vizinhança ou para o município como um todo.

Análise da situação atual, da demanda acrescida e do parecer da concessionária responsável, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

3.4.7 COLETA DE RESÍDUOS

Parecer da concessionária de coleta de resíduos nº:

A unidade industrial da GM gera resíduos Classe A (reutilizáveis ou recicláveis como agregados), Classe B (recicláveis para outras destinações), Classe C (para os quais não existe tecnologia de reciclagem) e Classe D (resíduos perigosos).

A destinação final e o tratamento de resíduos sólidos da unidade industrial da GM em Joinville são específicos para cada grupo de resíduo definido na Resolução CONAMA nº 307/02.

O transporte de resíduos é realizado por empresas licenciadas e a destinação final ocorre no aterro sanitário, havendo empresas específicas para coleta e transporte de cada tipo de resíduo.

Como o serviço de coleta e destinação final de resíduos sólidos é realizado por empresas licenciadas e contratado diretamente pela GM, não se considera que haverá impacto relacionado a este tema para a vizinhança.

Quanto aos resíduos comuns gerados na unidade, para o qual é utilizado o serviço de coleta público municipal, considera-se que o impacto no aumento da coleta e destinação final não impacta a vizinhança, tendo em vista que os bairros e AID já são atendidos como um todo, não havendo diminuição no atendimento já existente na vizinhança decorrente do volume coletado na unidade industrial.

Análise da situação atual, da demanda acrescida e do parecer da concessionária responsável, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

3.4.8 OUTROS EQUIPAMENTOS URBANOS

-

Análise de outro tipo de equipamento urbano relevante ao empreendimento, se necessário

3.5 SEGURANÇA URBANA

O empreendimento, localizado em Joinville, está implantado desde 2012, com ampliação em 2017, encontrando-se consolidado no contexto urbano local.

A edificação apresenta integração funcional com a via pública, com acessos controlados e compatíveis com o uso industrial/logístico predominante.

A permeabilidade urbana é adequada ao padrão da região, com circulação majoritariamente veicular e sem alterações significativas após a regularização.

A presença contínua de trabalhadores e o fluxo de veículos contribuem para a ocupação ativa do espaço e para a vigilância natural, não sendo observados impactos negativos relevantes na segurança urbana, o empreendimento apresenta impacto neutro a positivo, estando plenamente integrado à dinâmica urbana do entorno.

Análise da situação atual e do impacto que o empreendimento causará na segurança urbana, considerando integração edificação-rua, permeabilidade urbana e apropriação social do espaço, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

3.6 ECONOMIA

Considerando a área de influência do empreendimento, com destaque para o bairro Nova Brasília e seu entorno, observa-se uma região urbana consolidada e de ocupação diversificada, composta por usos residenciais, comerciais, de serviços, industriais e logísticos. Os dados de rendimento demonstram diferentes faixas de renda no território, refletindo as características socioeconômicas dos bairros e dos respectivos setores censitários.

A atividade industrial apresenta relevante participação na geração de empregos em Joinville. Dados divulgados pelo CEPAT em 2026 demonstram a demanda por mão de obra no setor, com 867 vagas industriais em junho e 876 vagas em julho, período em que a indústria se destacou entre os setores com maior oferta de oportunidades de trabalho.

Nesse contexto, a unidade da General Motors do Brasil – GMB, com 564 colaboradores, contribui diretamente para a manutenção de postos de trabalho e geração de renda, além de produzir efeitos indiretos sobre a economia por meio da contratação de fornecedores, serviços de logística e transporte, manutenção, atividades terceirizadas e demais serviços relacionados à cadeia produtiva industrial.

Por se tratar de um empreendimento já implantado e em operação, seus efeitos econômicos estão relacionados principalmente à continuidade das atividades existentes. Dessa forma, não são previstas alterações negativas significativas no nível de vida da população residente, sendo o impacto socioeconômico considerado predominantemente positivo, em razão da manutenção de empregos, geração de renda, movimentação do comércio e dos serviços, consumo local e contribuição para a dinamização da economia do município.

Não são identificados impactos econômicos negativos relevantes decorrentes da operação atual que demandem medidas mitigadoras específicas. Entretanto, como medida de prevenção e potencialização dos impactos positivos, recomenda-se, sempre que tecnicamente viável, priorizar a contratação de mão de obra local, incentivar a qualificação profissional e fomentar a participação de fornecedores e prestadores de serviços da região, fortalecendo a integração do empreendimento com a economia local.

Análise da situação atual e do impacto que o empreendimento causará na economia local, considerando sua instalação e operação, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

3.7 VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

O empreendimento, localizado em Joinville, encontra-se consolidado desde 2012, com ampliação em 2017, estando inserido em área com predominância de uso industrial/logístico.

A análise do entorno indica que não houve alterações significativas no perfil urbano ou socioeconômico da região, mantendo-se a compatibilidade com o uso do solo.

Comparativamente a empreendimento similares, observa-se que atividades industriais tendem a gerar dinamização econômica e empregos, sem induzir valorização imobiliária especulativa ou substituição da

população residente.

Não se verificam indícios de gentrificação, uma vez que não houve aumento relevante do custo de vida ou mudança no perfil da população local. O empreendimento apresenta impacto neutro a positivo, contribuindo para a atividade econômica local, sem gerar transformações urbanas adversas, sendo dispensáveis medidas mitigadoras específicas além das boas práticas operacionais.

Análise da situação atual e do impacto que o empreendimento causará no entorno, comparando a empreendimentos similares implantados em outras localidades e considerando possível gentrificação, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

4. IMPACTO VIÁRIO

4.1 SISTEMA VIÁRIO

Parecer do órgão responsável pela mobilidade urbana nº:

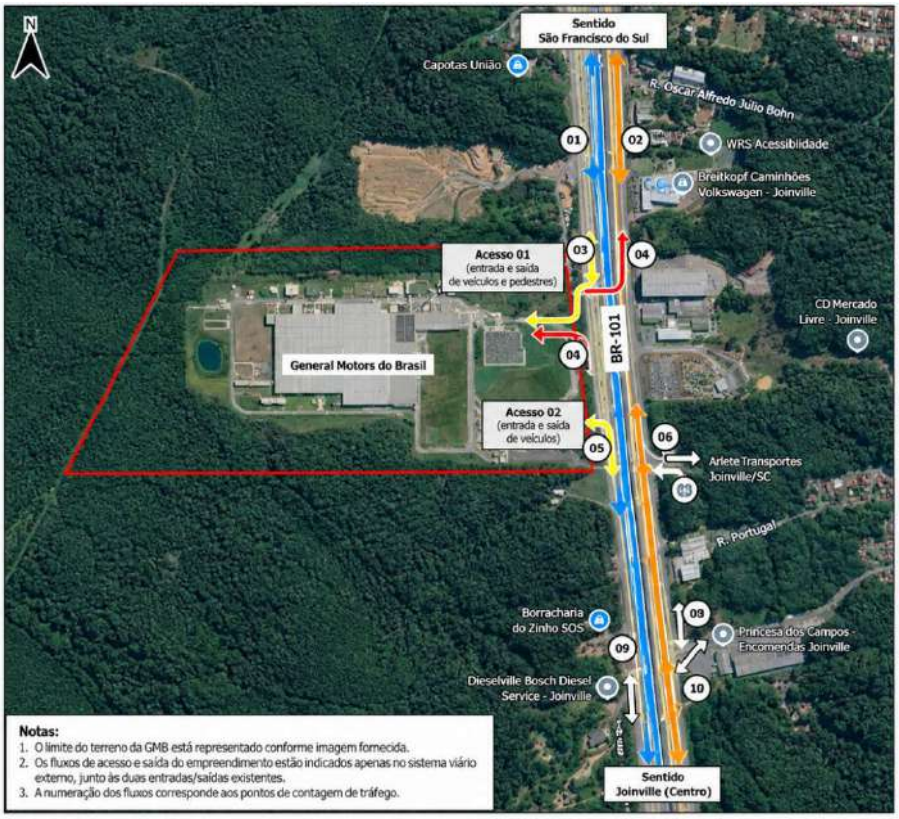


Tabela de Movimentos e Pontos de Contagem

Nº no mapa	Movimento	Via	Sentido
01	Fluxo BR-101	BR-101	Norte (São Francisco do Sul)
02	Fluxo BR-101	BR-101	Sul (Joinville - Centro)
03	Conversão à direita – Acesso 01 (entrada GMB)	BR-101	Sul → GMB
04	Conversão à esquerda – Acesso 01 (saída GMB)	BR-101	GMB → Norte
05	Conversão à direita – Acesso 02 (entrada GMB)	BR-101	Sul → GMB
06	Conversão à esquerda – Acesso 02 (saída GMB)	BR-101	GMB → Norte
07	Fluxo local	Rua Waldemiro José Borges	Leste → Oeste
08	Fluxo local	Rua Waldemiro José Borges	Oeste → Leste
09	Fluxo local	Rua dos Suíços	Leste → Oeste
10	Fluxo local	Rua dos Suíços	Oeste → Leste

Legenda

- Limite do terreno (GMB)
- Fluxo BR-101 sentido norte (São Francisco do Sul)
- Fluxo BR-101 sentido sul (Joinville - Centro)
- Acesso ao empreendimento (entrada)
- Saída do empreendimento
- Demais fluxos viários
- Vias do entorno

Escala 1:9.028

0 250 500 750 1.000 m

0 165 330 660 m

Sistema de Coordenadas: SIRGAS 2000 / UTM Zona 22S
Fonte: Google Maps, 2024. Elaboração: Equipe Técnica, 2026.





FOTO 01: Acesso à área da GM a partir de pista lateral




FOTOS 02, 03: Sinalização horizontal da Rodovia Federal BR-101 no trecho em frente à unidade industrial da GM





FOTOS 04, 05: Sinalização vertical da Rodovia Federal BR-101 trecho em frente à unidade industrial da GM



FOTOS 06 A 09: Vista da via construída em frente a unidade industrial da GM para melhoria da acessibilidade do sistema viário local.



FOTO 10: Ponto de ônibus em frente a unidade industrial da GM.

No acesso à unidade industrial da GM que deriva da rodovia BR-101, foi implantado um ponto de ônibus, com o intuito de melhorar a acessibilidade dos colaboradores até o empreendimento (Figura 83). A linha de ônibus faz o seu percurso regular no município de Joinville, e, nos dois horários de troca de turno de funcionários da unidade industrial, o ônibus se desloca da rota usual, percorrendo um trecho diferente para acessar a frente do empreendimento, no intuito de atender os passageiros que trabalham na unidade.

Levantamento das condições, com imagens, considerando as seções, diretrizes viárias existentes e mobilidade.

4.2 GERAÇÃO DE TRÁFEGO

4.2.1 CONTAGEM DE TRÁFEGO

Para avaliação dos impactos no sistema viário, foram considerados dados da concessionária Arteris Litoral Sul, responsável pela operação da BR-101 no trecho de acesso ao empreendimento, localizado em Joinville.

O trecho analisado apresenta elevado volume de tráfego, característico de rodovia federal estruturante, com predominância de veículos leves e significativa participação de veículos pesados, em função da forte atividade industrial e logística da região.

Com base na evolução do tráfego rodoviário e nas condições atuais observadas, verifica-se que o fluxo na rodovia permanece intenso e contínuo, mantendo sua função estratégica para o transporte regional e interestadual.

O mapa de tráfego elaborado contempla os principais eixos viários, os acessos ao empreendimento, os pontos de contagem (P01 e P02) e os sentidos de circulação, incluindo a diferenciação entre fluxos de veículos leves, pesados e modos não motorizados. As contagens foram realizadas em horários de pico, em dias úteis típicos, permitindo a caracterização adequada da dinâmica viária local.

Considerando a operação do empreendimento, observa-se a circulação de veículos leves e motocicletas associadas aos colaboradores, bem como veículos pesados vinculados à atividade logística. Destaca-se que o empreendimento possui acesso viário exclusivo, implantado desde sua instalação, o que reduz interferências diretas na rodovia.

Dessa forma, o acréscimo de tráfego gerado representa parcela reduzida em relação ao volume total da BR-101, não comprometendo a capacidade viária nem alterando significativamente o nível de serviço. Ressalta-se ainda que o trecho em análise é duplicado, favorecendo a fluidez e a segurança do tráfego.
Adicionalmente, o empreendimento dispõe de vagas internas de estacionamento para funcionários, terceirizados e visitantes, não gerando demanda por vagas na via pública do entorno.

O impacto do empreendimento sobre o sistema viário é classificado como baixo e não significativo, sendo plenamente absorvido pela infraestrutura existente, sem prejuízos à mobilidade e à segurança viária.



Mapa demarcando, no mínimo, o empreendimento, vias de acesso e pontos de contagem de tráfego, com indicação do norte, escala gráfica e legenda. Contagem de meios motorizados e não motorizados, em, no mínimo, 2 (dois) pontos, considerando todos os sentidos de deslocamento, no horário de pico de 3 (três) dias úteis distintos e típicos, evitando férias escolares e feriados.

A definição dos pontos de contagem de tráfego foi realizada com base na análise da hierarquia viária, nos acessos ao empreendimento e na representatividade dos fluxos predominantes na área de influência, localizada em Joinville.
Foram selecionados dois pontos estratégicos, de modo a garantir a adequada caracterização das condições de circulação existentes e a avaliação dos impactos gerados pelo empreendimento:

Ponto 01 (P01) – Rodovia BR-101
Implantado no trecho da rodovia federal que dá acesso direto ao empreendimento, este ponto representa o principal eixo estruturante de circulação regional e interestadual. A escolha deste local se justifica por:

- elevado volume de tráfego, com predominância de veículos leves e significativa participação de veículos pesados;
- função logística da rodovia, essencial para o transporte de cargas e conexão entre municípios;
- influência direta sobre o acesso ao empreendimento, sendo o principal canal de entrada e saída de fluxos externos.

Dessa forma, o P01 permite avaliar a capacidade da rodovia em absorver o acréscimo de tráfego gerado pela atividade.

Ponto 02 (P02) – Via de acesso local ao empreendimento
Localizado na via que conecta diretamente o empreendimento ao sistema viário urbano, este ponto foi definido para representar o comportamento do tráfego local. Sua escolha se justifica por:

- captar os fluxos de veículos leves, motocicletas e modos não motorizados associados aos colaboradores e ao entorno;
- permitir a análise da interação entre o empreendimento e a malha viária urbana;
- avaliar possíveis interferências na mobilidade local e na segurança viária.

Critérios adotados A seleção dos pontos considerou: proximidade com os acessos ao empreendimento; representatividade dos fluxos viários (regional e local); possibilidade de contabilizar todos os sentidos de deslocamento; atendimento às diretrizes metodológicas para Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV). Os pontos de contagem definidos são suficientes e adequados para caracterizar a dinâmica do tráfego na área de influência do empreendimento, permitindo a avaliação técnica dos impactos gerados. A escolha contempla tanto o fluxo de caráter regional quanto o local, garantindo uma análise completa e representativa das condições viárias existentes.

Justificativa técnica para a localização dos pontos de contagem de tráfego.

Ponto 01 - Sentido de deslocamento: PONTO 01 (BR-101)

Data: 14/04/2026 Segunda-feira

Modal	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônibus	2	2	2	2	2	2	2	1	15	2	2	2	2	2	2	2	2	16	2	2	3	2	3	2	2	2	18	2,04
Caminhão	18	17	19	16	18	17	17	18	140	15	14	15	14	15	14	15	14	116	20	21	19	20	21	20	19	20	160	17,33
Carro	40	38	42	39	41	40	39	41	320	30	32	31	30	32	31	30	32	248	48	50	47	49	46	48	46	46	380	39,5
Moto	12	11	13	10	12	11	10	11	90	9	8	9	8	9	8	9	8	68	14	13	15	14	13	14	13	14	110	11,16
Bicicleta	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	1	0	1	0	1	0	3	0	1	0	0	1	0	1	0	3	0,33
Pedestre	0	1	0	0	1	0	1	0	3	0	1	0	1	1	0	1	0	4	0	1	0	1	1	0	1	0	4	0,45

Data: 15/04/2026 Terça-feira

Modal	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônibus	2	2	2	2	2	2	2	1	15	2	2	2	2	2	2	2	2	16	2	2	2	2	2	2	2	2	16	1,95
Caminhão	17	16	18	17	17	16	17	17	135	14	14	14	14	14	14	14	14	112	19	20	19	19	20	19	19	20	155	16,75
Carro	38	37	40	39	39	38	39	40	310	29	30	30	29	30	30	29	30	237	45	46	44	45	44	45	45	46	360	37,79
Moto	11	10	12	11	11	10	10	10	85	8	8	8	8	8	8	8	8	64	13	12	14	13	13	13	13	14	105	10,58
Bicicleta	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	1	0	1	0	1	0	3	0	1	0	0	1	0	1	0	3	0,33
Pedestre	0	0	1	0	1	0	1	0	3	0	1	0	1	1	0	1	0	4	0	1	0	1	1	0	1	0	4	0,45

Data: 16/04/2026 Quarta-feira

Modal	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônibus	2	2	2	2	2	2	2	1	15	2	2	2	2	2	2	2	2	16	2	2	2	2	2	2	2	3	17	2
Caminhão	17	17	18	17	17	17	17	18	138	15	15	14	15	15	14	15	15	118	20	20	19	20	20	20	19	20	158	17,25
Carro	39	38	40	39	40	38	38	38	310	30	31	30	31	30	31	30	31	244	46	47	45	46	45	46	47	48	370	38,5
Moto	11	11	12	11	11	11	10	11	88	9	9	8	9	9	8	9	9	70	13	13	14	13	14	13	14	14	108	11,08
Bicicleta	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	1	0	1	0	1	0	3	0	1	0	0	1	0	1	0	3	0,33
Pedestre	0	0	1	0	1	0	1	0	3	0	1	0	1	1	0	1	0	4	0	1	0	1	1	0	1	0	4	0,45

TOTAL	209	202	222	205	218	204	209	207	1.676	165	170	168	167	174	164	171	167	1.346	244	254	243	248	249	244	247	249	1.978	208,33
Ponto 02 - Sentido de deslocamento: VIA LOCAL																												
Data: 14/04/2026 Segunda-feira																												
Modal	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônibus	0	1	0	1	0	1	0	0	3	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	1	0	1	0	1	1	0	4	0,37
Caminhão	3	3	4	3	3	3	3	3	25	2	2	3	2	2	2	2	2	17	4	3	4	4	3	4	4	4	30	3
Carro	12	11	13	12	12	11	12	12	95	10	11	10	11	10	11	10	11	84	15	16	15	14	15	15	15	15	120	12,45
Moto	6	5	6	5	6	5	6	6	45	4	5	4	5	4	5	4	5	36	8	7	8	7	8	7	8	7	60	5,87
Bicicleta	1	2	1	1	1	2	1	1	10	1	1	1	1	1	1	1	1	8	2	1	2	1	2	1	2	1	12	1,25
Pedestre	2	2	3	2	2	2	3	2	18	2	2	2	2	2	2	2	2	16	3	2	3	3	3	2	3	3	22	2,33
Data: 15/03/2026 Terça-feira																												
Modal	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônibus	0	1	0	1	0	1	0	0	3	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	1	0	1	0	1	1	0	4	0,37
Caminhão	3	3	3	3	2	3	3	2	22	2	2	2	2	2	2	2	2	16	3	4	3	4	3	4	3	4	28	2,75
Carro	11	11	12	11	11	11	12	11	90	10	10	10	10	10	10	10	10	80	14	15	14	14	15	14	15	14	115	11,87
Moto	5	5	6	5	5	5	6	5	42	4	4	4	4	4	4	5	5	34	7	7	8	7	7	7	8	7	58	5,58
Bicicleta	1	1	1	1	1	1	1	2	9	1	1	1	1	1	1	1	0	7	1	2	1	1	2	1	2	1	11	1,12
Pedestre	2	2	2	2	2	2	2	2	16	2	2	2	2	2	2	2	1	15	3	2	3	2	3	2	3	2	20	2,12
Data: 16/03/2026 Quarta-feira																												
Modal	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônibus	0	1	0	1	0	1	0	0	3	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	1	0	1	0	1	1	0	4	0,37
Caminhão	3	3	3	3	3	3	3	2	23	2	2	2	2	2	2	2	3	17	4	3	4	4	3	4	4	3	29	2,87
Carro	10	10	11	10	10	11	10	10	82	10	10	11	10	10	11	10	10	82	15	15	14	15	15	15	15	14	118	11,75
Moto	4	4	5	4	4	5	4	5	35	4	4	5	4	4	5	4	5	35	7	8	7	8	7	8	7	7	59	5,37
Bicicleta	1	1	1	1	1	1	1	1	8	1	1	1	1	1	1	1	1	8	1	2	1	2	1	2	1	2	12	1,16

Pedestre	2	2	2	2	2	2	2	2	16	2	2	2	2	2	2	2	2	16	3	2	3	3	2	3	3	2	21	2,20
TOTAL	66	68	73	68	65	70	69	66	545	57	59	60	62	57	64	58	60	477	90	92	90	92	89	92	96	86	727	72,87

Inserir mais tabelas conforme necessidade de pontos de contagem de tráfego e sentidos de deslocamento.

4.2.2 METODOLOGIA DO NÍVEL DE SERVIÇO
☐ Manual IPR 723 para rodovias de pista simples classe I; ☐ Manual IPR 723 para rodovias de pista simples classe II; ☒ Manual IPR 723 para rodovias de pista dupla; ☐ *High Way Capacity Manual* 2000 para interseção semaforizada; ☐ *High Way Capacity Manual* 2000 para interseção não semaforizada; ☐ *High Way Capacity Manual* 2000 para rotatórias; ☒ Outra: Análise qualitativa baseada em dados de volume de tráfego (VDMA) e observação de campo

4.2.3 EVOLUÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO

Ano	Ponto 1				Ponto 2			
	Sem o empreendimento		Com o empreendimento		Sem o empreendimento		Com o empreendimento	
	VP (ucp/h)	Nível de serviço	VP (ucp/h)	Nível de serviço	VP (ucp/h)	Nível de serviço	VP (ucp/h)	Nível de serviço
2025	2.800	**C**	2.950	**C**	450	B	520	B
2026	2.870	**C**	3.020	**C**	460	B	530	B
2027	2.940	**C**	3.100	**C**	470	B	545	B
2028	3.020	**C**	3.180	**C**	480	B	560	B
2029	3.100	**C**	3.270	**C**	490	B	575	B
2030	3.180	**C**	3.350	**C**	500	B	590	B
2031	3.260	**C**	3.430	**C**	510	B	605	B
2032	3.340	**C**	3.520	**C**	520	B	620	B
2033	3.420	**C**	3.600	**C**	530	B	635	B
2034	3.500	**C**	3.690	**C**	540	B	650	B
2035	3.580	**C**	3.780	**C**	550	B	665	B

Tabela para as metodologias apresentadas no manual IPR 723.
Para utilização de outras metodologias, apresentar tabela própria.
Inserir mais tabelas conforme necessidade de pontos de contagem de tráfego.

A evolução do nível de serviço foi estimada considerando crescimento progressivo do volume de tráfego ao longo do horizonte de análise, bem como o acréscimo gerado pelo empreendimento.

Os resultados indicam que, tanto no cenário atual quanto futuro, o nível de serviço das vias analisadas permanece estável, com classificação C para a rodovia BR-101 e B para a via local, não sendo observada degradação significativa das condições operacionais.

Dessa forma, conclui-se que o sistema viário possui capacidade para absorver a demanda projetada, não havendo comprometimento da fluidez ou da segurança do tráfego.

Análise da situação atual e da demanda acrescida, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

4.3 SINALIZAÇÃO VIÁRIA

O acesso à área do empreendimento é realizado a partir da rodovia federal BR-101. O trecho da rodovia que dá acesso unidade industrial da GM conta com duas vias de faixa dupla. Ambas possuem sinalizações verticais e horizontais ao longo da pista

No trecho da Rodovia Federal BR-101 em frente à unidade industrial há a presença de sinalizações verticais e horizontais na rodovia assim como na via de entrada ao empreendimento.

Levantamento das condições, análise da situação atual e da demanda acrescida, considerando a instalação e operação do empreendimento, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

4.4 TRANSPORTE ATIVO

O empreendimento, localizado em Joinville, está inserido em área de predominância industrial, onde o transporte motorizado é predominante.

A infraestrutura para mobilidade ativa apresenta **baixa a moderada qualidade**, com trechos descontínuos de calçadas, ausência de infraestrutura cicloviária formal e mobiliário urbano limitado. O fluxo de pedestres e ciclistas é reduzido, concentrando-se nos horários de entrada e saída de trabalhadores.

A demanda acrescida pelo empreendimento é **pouco significativa**, não sendo suficiente para alterar as condições atuais de caminhabilidade ou gerar sobrecarga na infraestrutura existente.

Levantamento das condições de transporte ativo e caminhabilidade, considerando rotas existentes, estado de conservação da infraestrutura e mobiliário urbano, com análise da situação atual e da demanda acrescida, e proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

4.5 TRANSPORTE COLETIVO

Parecer do órgão responsável pela gestão do transporte coletivo nº:

O empreendimento está localizado no bairro Nova Brasília, às margens da BR-101, em região atendida pelo sistema de transporte coletivo urbano de Joinville. possui linhas integradas que permitem a conexão da região com diferentes setores do município.
Na região de Nova Brasília destacam-se linhas como a 0650 – Nova Brasília/Centro, além das linhas 0500 – Vila Nova/Centro, 0108 – Sul/Vila Nova, 1512 – Morro do Meio/Centro e 1515 – Morro do Meio/Centro via Ottokar Doerffel, que contribuem para a conexão dos bairros Nova Brasília, Morro do Meio, Floresta, Vila Nova e região central. Os itinerários e horários são disponibilizados pelo sistema oficial Onibus.info, com viagens distribuídas ao longo dos dias úteis e reforço da oferta nos períodos de maior demanda.
O sistema de transporte coletivo de Joinville apresenta maior concentração de passageiros nos horários de pico, principalmente entre 6h e 8h e entre 17h e 19h30, períodos relacionados aos deslocamentos de entrada e saída do trabalho.
Nas proximidades do empreendimento existem pontos de parada ao longo das vias de acesso, inclusive ponto de ônibus localizado na região da BR-101, km 47, próximo à unidade industrial. As paradas apresentam condições distintas de infraestrutura, sendo necessária a manutenção das condições de conservação, sinalização, acessibilidade e segurança dos usuários.
Considerando a população flutuante do empreendimento, estimada em 564 colaboradores, a utilização do transporte coletivo está associada principalmente aos deslocamentos de entrada, saída e troca de turnos. Entretanto, parte dos colaboradores utiliza transporte fretado e veículos particulares, reduzindo a demanda direta sobre o sistema público.
Dessa forma, considerando a existência de linhas regulares, a distribuição das viagens ao longo do dia e a utilização de outros modos de transporte pelos colaboradores, estima-se que a demanda gerada pela GMB seja compatível com a capacidade do sistema de transporte coletivo existente, não sendo prevista sobrecarga significativa decorrente da operação atual do empreendimento. O impacto é classificado como baixo e controlado, recomendando-se apenas o acompanhamento das condições dos pontos de parada e da oferta de transporte nos horários coincidentes com as trocas de turno.

Levantamento das condições, considerando as linhas de ônibus que circulam na região, número de viagens por dia, localização e estado de conservação das paradas próximas, estimativa de utilização do sistema pelo empreendimento, análise da situação atual e da demanda acrescida, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

5. IMPACTO MORFOLÓGICO

5.1 VENTILAÇÃO

A análise da ventilação local, no cenário sem a presença do empreendimento, baseia-se nos dados climatológicos da região obtidos junto à EPAGRI, que indicam predominância de ventos provenientes dos quadrantes nordeste e sudoeste ao longo do ano, com velocidade média de aproximadamente 2,8 m/s, variando entre 2,5 m/s (junho) e 3,2 m/s (janeiro).

Na ausência do empreendimento, a área apresenta baixa densidade construtiva e presença de espaços livres, favorecendo a circulação natural dos ventos. Nesse contexto, observa-se:

- Fluxo de ar livre e bem distribuído, sem obstáculos significativos;
- Ausência de barreiras físicas relevantes, permitindo adequada renovação do ar;
- Condições favoráveis de dispersão de poluentes e conforto térmico;

- Inexistência de efeitos de turbulência ou canalização expressiva.



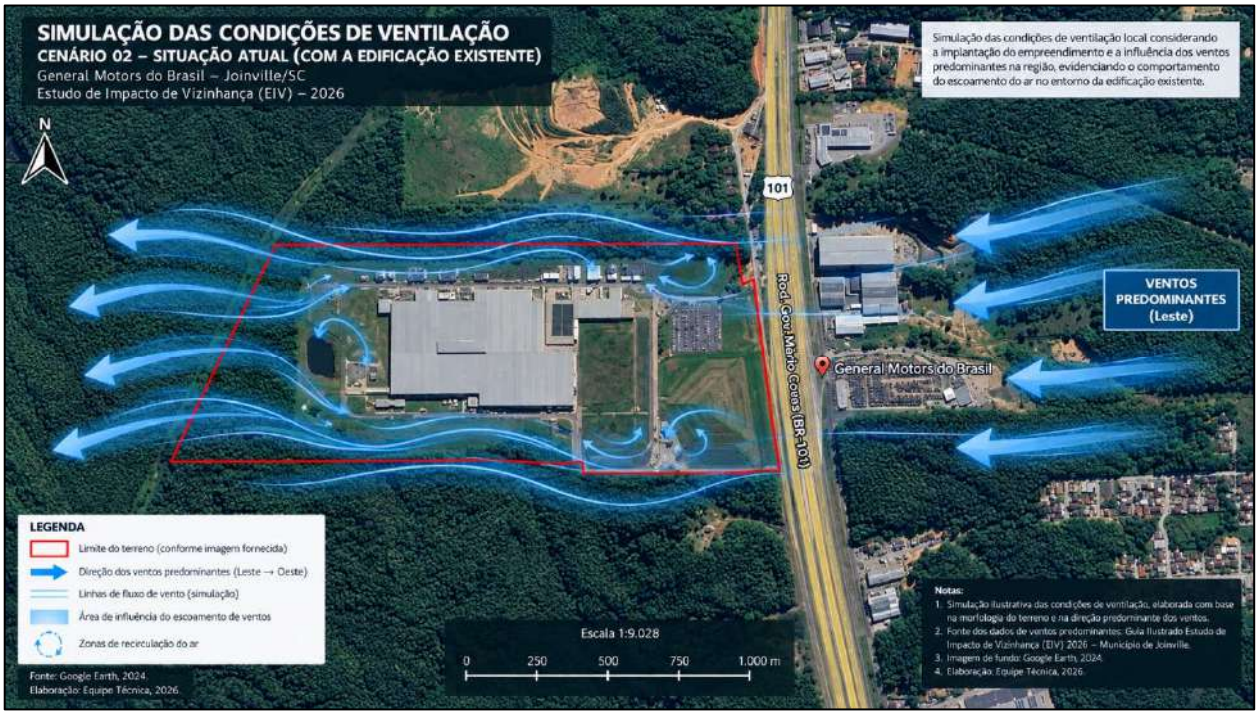
Simulação de ventilação local sem o empreendimento.

Considerando a implantação do empreendimento em Joinville, e as características físicas da edificação, observa-se que:

- o empreendimento possui baixo gabarito (aproximadamente 10 m de altura);
- está implantado em cota inferior em relação à rodovia BR-101;
- encontra-se recuado da vizinhança, sendo separado por infraestrutura viária de grande porte (rodovia duplicada);
- as ampliações ocorrem dentro de área já consolidada e edificada.

Dessa forma, mesmo considerando os ventos predominantes de nordeste e sudoeste, a edificação:

- não configura barreira significativa ao escoamento dos ventos;
- pode gerar apenas efeitos localizados de turbulência junto às fachadas, sem alcance relevante;
- não altera o padrão regional de circulação do ar;
- mantém adequadas as condições de ventilação e dispersão atmosférica no entorno.



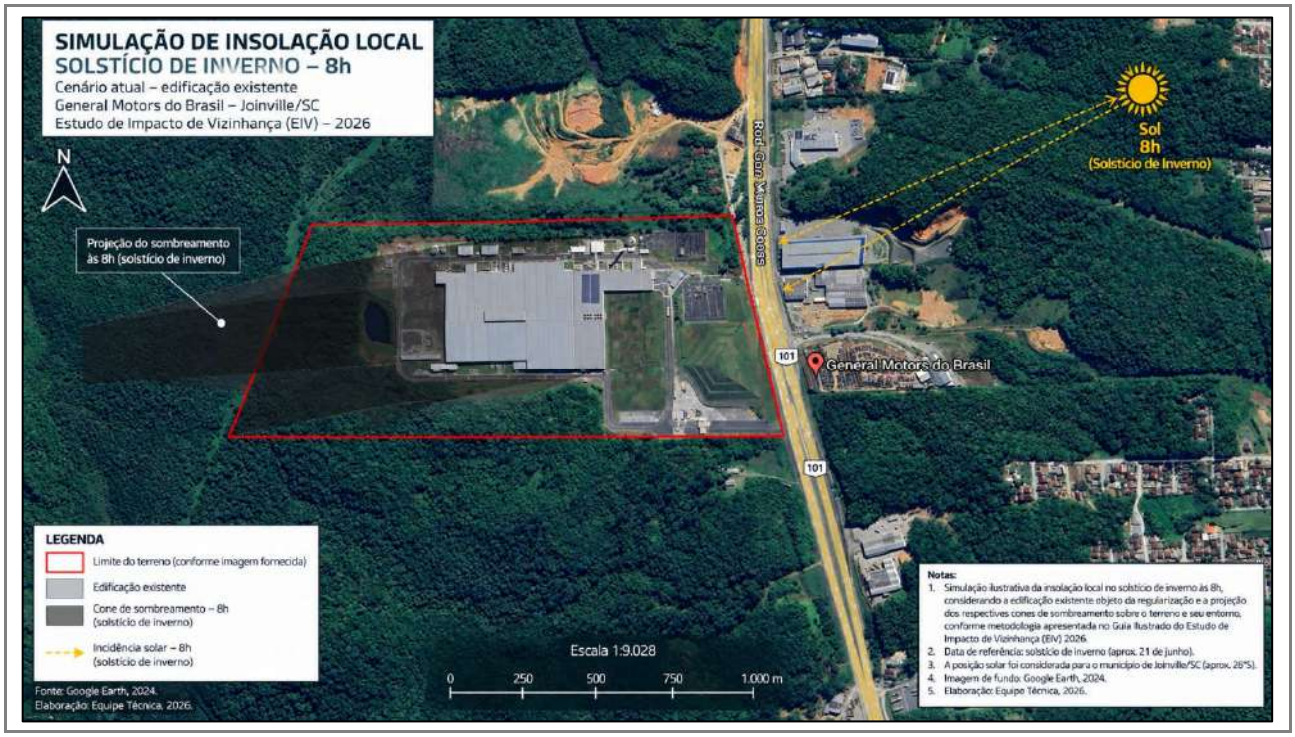
Simulação de ventilação local com o empreendimento.

A comparação entre os cenários indica que a implantação do empreendimento não interfere de forma significativa na ventilação local, sendo os efeitos restritos ao entorno imediato da edificação.

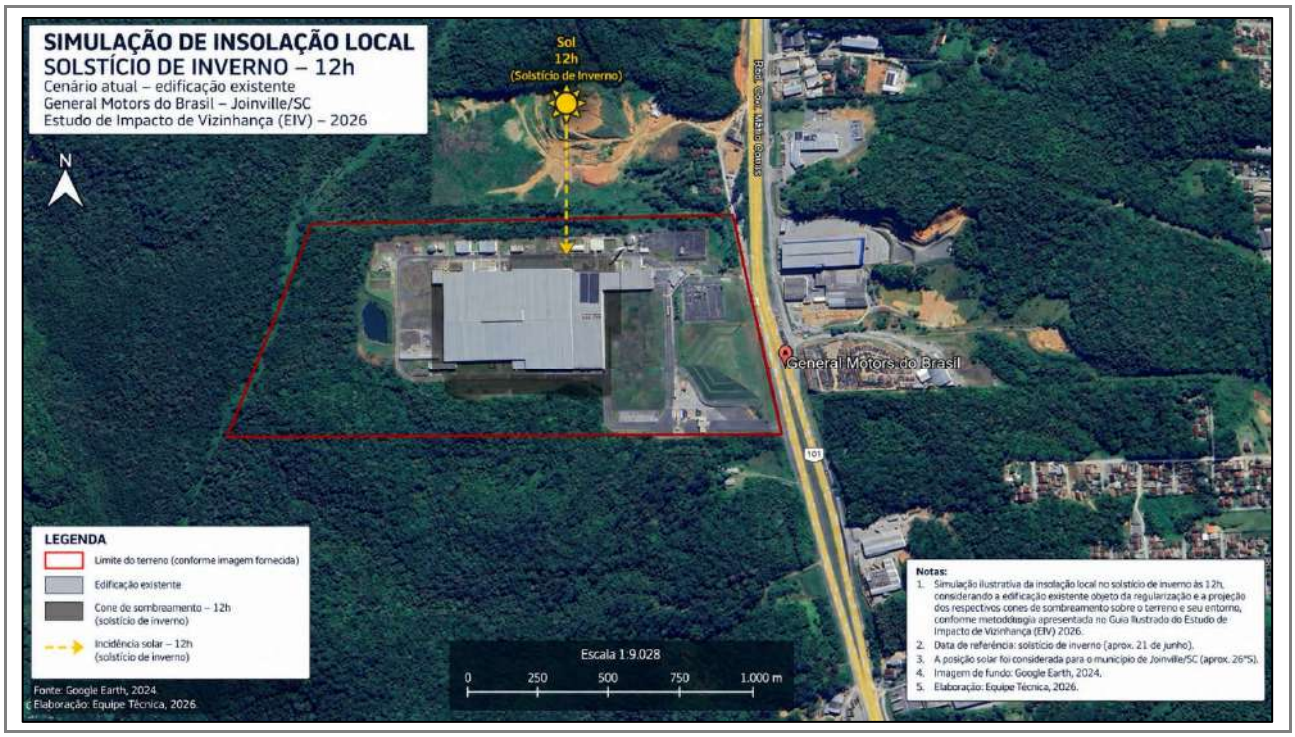
As características do projeto — especialmente o baixo gabarito, a implantação em cota inferior e o afastamento da vizinhança — contribuem para a manutenção das condições naturais de circulação do ar, não havendo prejuízos ao conforto ambiental ou à qualidade do ar.

Análise comparativa da situação atual e do impacto que o empreendimento causará, considerando os fluxos existentes e barreiras geradas, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

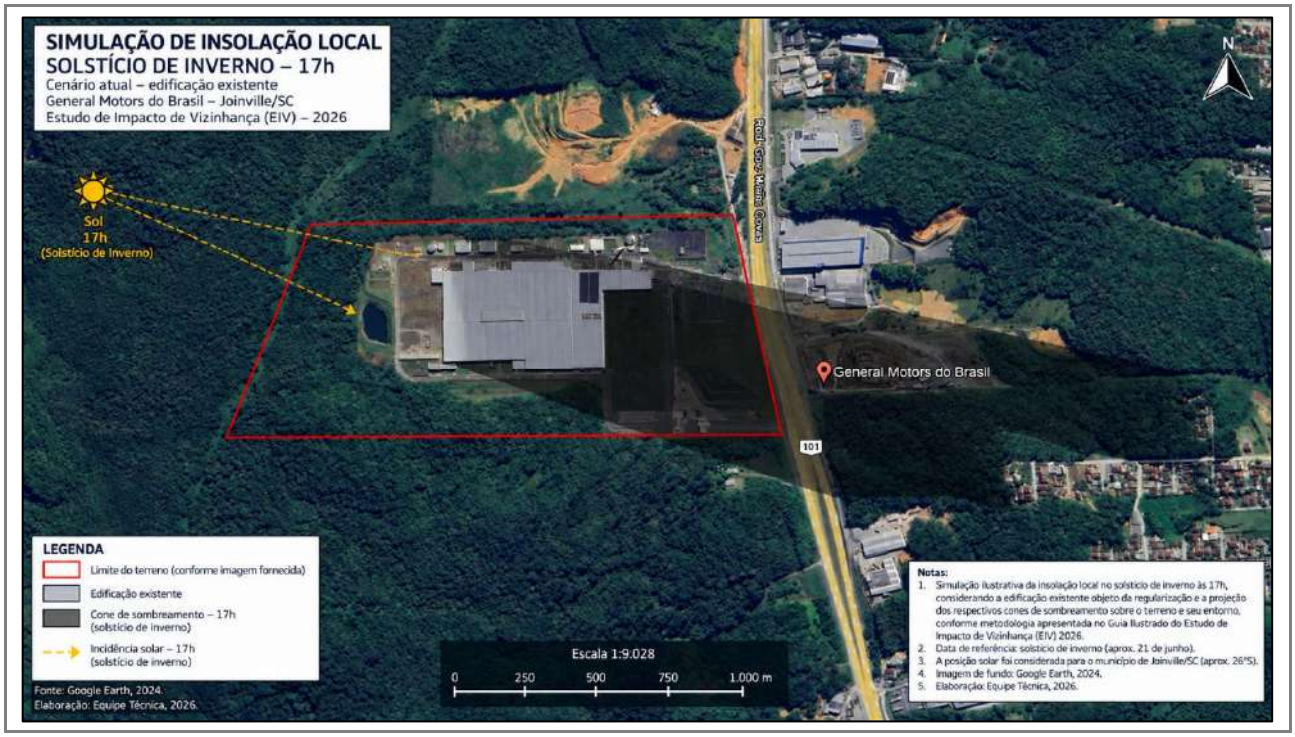
5.2 ILUMINAÇÃO



Simulação de insolação local no solstício de inverno às 8h.



Simulação de insolação local no solstício de inverno às 12h.



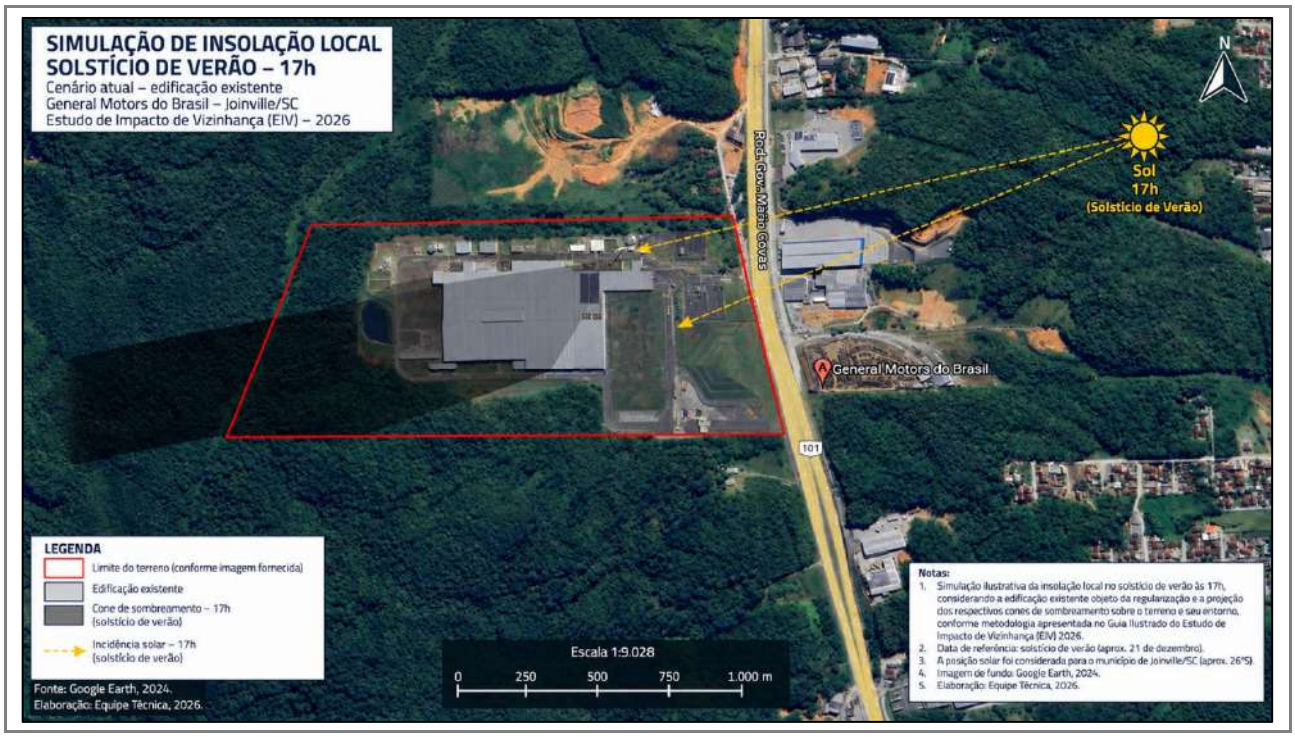
Simulação de insolação local no solstício de inverno às 17h.



Simulação de insolação local no solstício de verão às 8h.



Simulação de insolação local no solstício de verão às 12h.



Simulação de insolação local no solstício de verão às 17h.

Simulações elaboradas com base na carta solar de Joinville (Latitude: 26º18'S)

A análise comparativa da insolação considerou o cenário atual e a implantação do empreendimento em Joinville, avaliando a projeção de sombras ao longo dos solstícios de inverno e verão, nos horários de 08h, 12h e 17h.

O entorno apresenta características de baixa densidade construtiva e uso predominantemente industrial,

com edificações espaçadas e presença significativa de áreas livres. O empreendimento, por sua vez, possui baixo gabarito (aproximadamente 10 m de altura), está implantado em cota inferior à rodovia BR-101 e apresenta afastamento em relação às áreas vizinhas.

Com base nas simulações realizadas, verifica-se que:

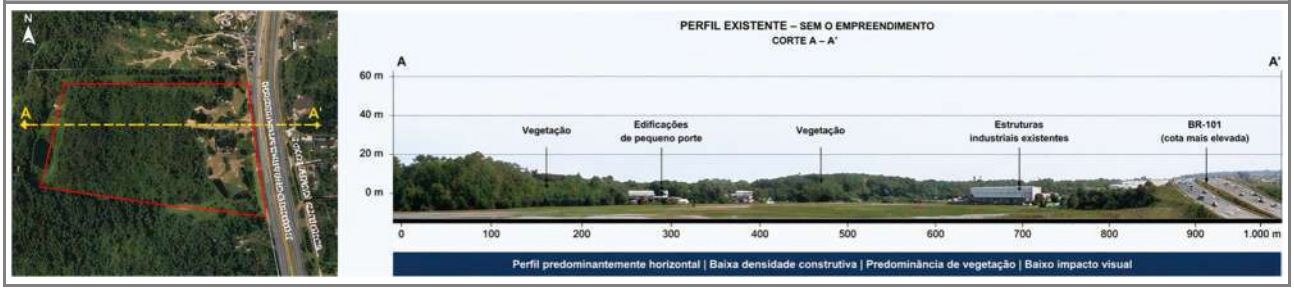
- os cones de sombreamento gerados são limitados ao entorno imediato do lote;
- não há interferência significativa na insolação de edificações vizinhas ou vias públicas;
- o comportamento das sombras segue o padrão natural sazonal, sem alteração relevante decorrente da implantação;
- os impactos são classificados como baixos e não significativos, compatíveis com a tipologia e ocupação da área.

A análise demonstra que a implantação do empreendimento não gera impacto significativo na insolação do entorno, sendo os efeitos de sombreamento limitados, controlados e restritos ao lote ou áreas adjacentes imediatas.

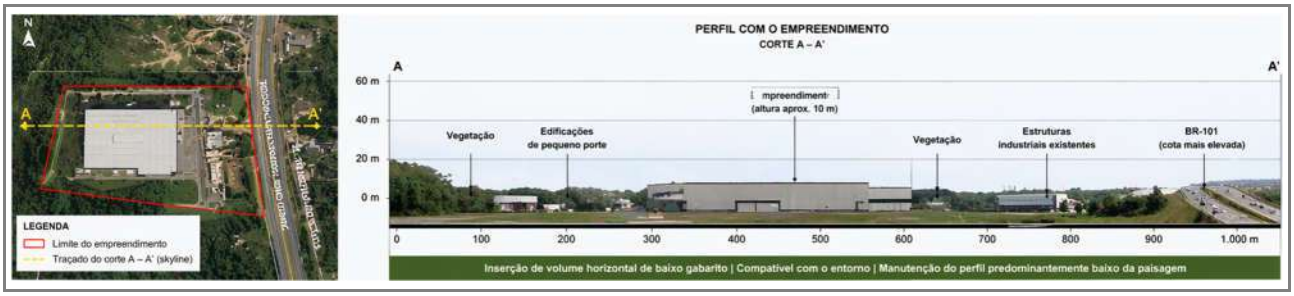
Dessa forma, conclui-se que não há necessidade de medidas mitigadoras estruturais.

Análise comparativa da situação atual e do impacto que o empreendimento causará, considerando o entorno existente e cones de sombreamento gerados, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

5.3 PAISAGEM URBANA



Elevação das edificações e elementos inseridos na paisagem (skyline) sem o empreendimento.



Elevação das edificações e elementos inseridos na paisagem (skyline) com o empreendimento.










FOTO 01
SIMULAÇÃO DO PONTO DE VISTA DO OBSERVADOR A PARTIR DA BR-101
VISTA DO EMPREENDIMENTO – SENTIDO NORTE ▸ SUL (LADO OESTE)
ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (EIV) – 2026
GENERAL MOTORS DO BRASIL – JOINVILLE/SC
TALUDE COM IDENTIFICAÇÃO DA GENERAL MOTORS DO BRASIL
CHEVROLET
EDIFICAÇÃO EXISTENTE (ÁREA INDUSTRIAL)
BR-101 SENTIDO SUL
N
01
LOCALIZAÇÃO DO PONTO DE OBSERVAÇÃO
DESCRIÇÃO DA VISTA
Vista do empreendimento da General Motors do Brasil a partir da BR-101, sentido norte – sul, evidenciando o talude com a identificação da empresa e parte da edificação existente ao fundo.
CONDIÇÕES DA SIMULAÇÃO
Imagem ilustrativa da situação atual, sem intervenções.
Por se tratar de regularização da edificação existente, não há alteração da volumetria ou das condições de percepção visual do empreendimento.



No cenário atual, a área de influência em Joinville apresenta predominância de usos industriais e logísticos, com edificações de baixo a médio porte, implantadas de forma espaçada, intercaladas por áreas vegetadas e vazios urbanos. A paisagem urbana é caracterizada por baixa verticalização, presença de elementos funcionais (galpões, pátios operacionais e acessos) e relativa permeabilidade visual, favorecida pelos recuos e pela vegetação existente.

Com a implantação do empreendimento, observa-se a inserção de volumetria horizontal de caráter industrial, com aproximadamente 10 metros de altura, plenamente compatível com o padrão construtivo do entorno. A edificação não promove alterações significativas no perfil urbano, mantendo a harmonia com a tipologia predominante da região.

A volumetria proposta, de baixo gabarito e desenvolvimento horizontal, não interfere no skyline local nem gera sensação de enclausuramento, permanecendo proporcional aos empreendimentos industriais vizinhos. Adicionalmente, a configuração topográfica da área — com a presença de um morro situado frontalmente ao empreendimento — atua como barreira natural de visibilidade. Soma-se a isso o fato de que as ampliações previstas se localizam na porção posterior de um lote já consolidado, reduzindo ainda mais sua exposição visual.

Dessa forma, conclui-se que não há impacto paisagístico relevante, uma vez que a edificação não é perceptível a partir dos principais pontos de visada da vizinhança, não ocasionando interferência na leitura do skyline local nem na qualidade visual da paisagem urbana.

Análise comparativa da situação atual e do impacto que o empreendimento causará, considerando a comunicação visual, barreiras, muros, fachadas, volumetria, vegetação, arborização e conforto urbano, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

5.4 PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL

O patrimônio arqueológico e histórico de Joinville é formado por patrimônios tombados e sítios arqueológicos do período pré-colonial (sambaquis, oficinas líticas, estruturas subterrâneas).

Os sítios arqueológicos históricos são todos os locais que reúnem vestígios significativos da cultura material, remanescente da passagem e/ou assentamento de populações imigrantes, a partir do século XVI, tais como engenhos, caieiras, residências, portos igrejas, cemitérios e caminhos.

O Museu arqueológico de Sambaqui tem cadastrado 42 sambaquis, 2 oficinas líticas, 3 estruturas subterrâneas e 2 sítios históricos, localizados em área urbana, área rural e em manguezais do município de Joinville.

A COMPHAAN – Comissão do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Natural de Joinville tem como função principal a gestão das políticas públicas municipais de preservação do patrimônio cultural da cidade, articuladas com a legislação municipal, estadual e federal em vigor.

Joinville possui três imóveis tombados por iniciativa da União, por meio do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), quatro imóveis tombados por iniciativa da União e do Estado de Santa Catarina, 38 imóveis tombados por iniciativa do estado de Santa Catarina e 60 imóveis tombados por iniciativa do Município de Joinville (IPPUJ, 2015).

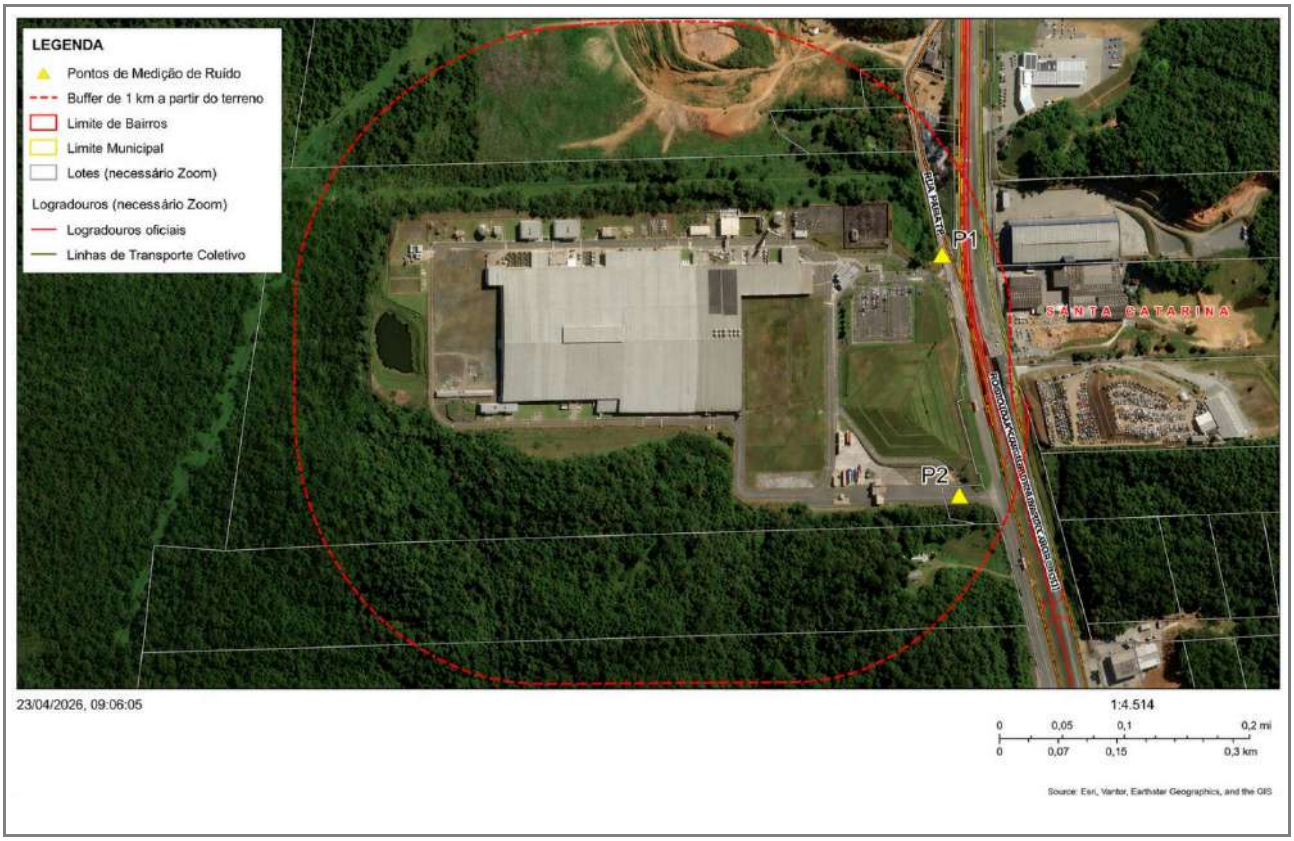
Mapa demarcando os patrimônios naturais e culturais existentes na área de influência do empreendimento, com indicação do norte, escala gráfica e legenda.

Nenhum dos três bairros da vizinhança nem da área rural no entorno possui bens tombados no município.

Análise da situação atual e do impacto que o empreendimento causará no entorno, considerando o ambiente natural, cultural, patrimônio material e imaterial, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

6. IMPACTO AMBIENTAL

6.1 RUÍDO



Mapa demarcando, no mínimo, o empreendimento e pontos de medição de ruído, com indicação do norte, escala gráfica e legenda. Medição em, no mínimo, 2 (dois) pontos, no horário de pico de 3 (três) dias úteis distintos e típicos, evitando férias escolares e feriados.

Medição de ruído					
Data: 14/04/2026 Segunda-feira					
Pontos de medição	Horário	Ruído medido (Db)	Projeção com o empreendimento (Db)	Limite vigente para implantação (Db)	Limite vigente para operação (Db)
P1	10:00	78	79	70	70
P2	10:00	68	69	70	70
Data: 15/03/2026 Terça-feira					
Pontos de medição	Horário	Ruído medido (Db)	Projeção com o empreendimento (Db)	Limite vigente para implantação (Db)	Limite vigente para operação (Db)
P1	15:00	80	81	70	70
P2	15:00	67	68	70	70
Data: 16/03/2026 Quarta-feira					
Pontos de medição	Horário	Ruído medido (Db)	Projeção com o empreendimento (Db)	Limite vigente para implantação (Db)	Limite vigente para operação (Db)
P1	20:00	78	79	60	60

P2	20:00	69	70	60	60

Com base nos resultados dos levantamentos realizados, verifica-se que a unidade da **General Motors** no município de **Joinville** não gera impacto significativo nos níveis de ruído na vizinhança.

As medições indicaram que a principal fonte de ruído ambiental na área é o tráfego intenso da **BR-101**, cujo fluxo contínuo de veículos leves e pesados resulta em níveis sonoros superiores àqueles associados às atividades da unidade industrial. Destaca-se que as residências mais próximas ao empreendimento encontram-se também em maior proximidade com a rodovia, estando, portanto, mais diretamente expostas a essa fonte predominante de ruído.

Adicionalmente, na fase de operação, as atividades desenvolvidas na unidade apresentam baixo potencial de emissão sonora para o meio externo, não configurando incremento relevante nos níveis de pressão sonora já existentes na área.

Dessa forma, conclui-se que o empreendimento não contribui de forma significativa para a alteração do cenário acústico local, sendo o impacto classificado como baixo e não significativo.

Análise da situação atual e do impacto que o empreendimento causará, considerando sua instalação e operação, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.
Inserir mais linhas conforme necessidade de pontos de medição de ruído.

6.2 VIBRAÇÃO, PERICULOSIDADE E RISCOS AMBIENTAIS

A área do empreendimento apresenta características predominantemente industriais, sendo as principais fontes externas de vibração relacionadas à circulação de veículos, especialmente veículos pesados, na BR-101 e nas vias de acesso à região. As atividades desenvolvidas pela unidade industrial já se encontram consolidadas no local e não apresentam geração significativa de vibrações perceptíveis fora dos limites do empreendimento, não sendo identificados impactos relevantes à vizinhança decorrentes desse aspecto.
Quanto à periculosidade e à prevenção de riscos ambientais, a atividade industrial envolve a operação de máquinas e equipamentos, instalações elétricas, movimentação de materiais, utilização de produtos químicos e demais insumos relacionados aos processos produtivos. A prevenção e o controle desses riscos são realizados por meio de procedimentos operacionais de segurança, manutenção preventiva de máquinas e equipamentos, armazenamento adequado de produtos e insumos, sinalização das áreas de risco, utilização de equipamentos de proteção individual e coletiva, treinamento dos colaboradores e controle de acesso às áreas operacionais.
A unidade também adota medidas relacionadas à prevenção e combate a incêndios, atendimento a situações de emergência, contenção de eventuais vazamentos e derramamentos, gerenciamento de resíduos e controle dos aspectos ambientais associados às atividades industriais, visando minimizar riscos aos trabalhadores, ao meio ambiente e à população do entorno.
Ressalta-se que o objeto do presente estudo corresponde à regularização de edificação já existente e inserida no complexo industrial, não envolvendo a implantação de nova atividade ou alteração significativa das condições operacionais atualmente estabelecidas. Dessa forma, a regularização da edificação não resulta em incremento significativo de vibrações, periculosidade ou riscos ambientais em relação à situação existente.
Assim, considerando a atividade já consolidada e a manutenção das medidas de prevenção e controle, os impactos relacionados à vibração, periculosidade e riscos ambientais são considerados baixos e controláveis, não sendo previstas alterações significativas nas condições atuais da vizinhança em decorrência da regularização pretendida.

Análise da situação atual e do impacto que o empreendimento causará, com proposta de medidas de prevenção, se necessárias.

7. MATRIZ DE IMPACTO

Preencher o Anexo II da Instrução Normativa que disciplina a forma de apresentação do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) no Município de Joinville, disponível em: https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/estudo-previo-de-impacto-de-vizinhanca-eiv/
Em seguida, anexar neste campo o PDF completo.

8. BIBLIOGRAFIA

ABNT.
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 10151:2019 – Acústica: Medição e avaliação de níveis de pressão sonora em áreas habitadas. Rio de Janeiro, 2019.
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 10152:2017 – Níveis de pressão sonora em ambientes internos a edificações. Rio de Janeiro, 2017.

IBGE.
INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: https://www.ibge.gov.br. Acesso em: 2026.

Prefeitura de Joinville.
JOINVILLE. Prefeitura Municipal. Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Joinville. Joinville, 2016 (e atualizações).

IPPUJ.
INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE JOINVILLE. Base de dados socioeconômicos e territoriais. Joinville: IPPUJ, 2017 (e atualizações).

Arteris Litoral Sul.
ARTERIS LITORAL SUL. Dados de tráfego rodoviário – BR-101 (Volume Diário Médio Anual – VDMA). Florianópolis, 2017 (e atualizações).

DNIT.
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Manual de Estudos de Tráfego. Brasília: DNIT, 2006.

EPAGRI.
EMPRESA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA E EXTENSÃO RURAL DE SANTA CATARINA. Normais climatológicas – Estação de São Francisco do Sul. Florianópolis: EPAGRI, 1983.

Águas de Joinville.
ÁGUAS DE JOINVILLE. Sistema de abastecimento de água e esgotamento sanitário. Joinville, 2015 (e atualizações).

Ministério das Cidades.
BRASIL. Ministério das Cidades. Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/2012. Brasília, 2012.

ANTT.
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Dados do sistema rodoviário federal concedido. Brasília, 2026. Disponível em: https://www.gov.br/antt. Acesso em: 2026.

Esri.
ESRI. Base cartográfica digital – World Imagery. Redlands, CA, 2026.

Fontes de dados e referências bibliográficas consultadas.

9. ASSINATURAS

O(s) responsável(is) técnico(s) pela elaboração do estudo e o responsável legal pelo empreendimento assumem solidariamente a responsabilidade pelas informações prestadas.



Responsável técnico



Responsável legal

Joinville, 08 de agosto de 2026.
P

As assinaturas podem ser digitais. No caso de assinatura manual, rubricar todas as páginas e reconhecer em cartório ou conforme art. 1º, inciso I, da Lei 9.342/2023.

10. ANEXOS

Obrigatórios

☒ Guia de protocolo com comprovante de recolhimento da respectiva taxa;
☒ ART ou RRT referente à elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança;
☐Pedido de parecer e o parecer do órgão responsável pela pavimentação;
☐Pedido de parecer e o parecer do órgão responsável pela drenagem;
☐Pedido de parecer e o parecer do órgão responsável pela iluminação pública;
☐Pedido de parecer e o parecer da concessionária de água;
☐Pedido de parecer e o parecer da concessionária de esgoto;
☐Pedido de parecer e o parecer da concessionária de coleta de resíduos;
☐Pedido de parecer e o parecer do órgão responsável pela mobilidade urbana;
☐Pedido de parecer e o parecer do órgão responsável pela gestão do transporte coletivo;
☐Mapas, plantas e imagens que perderam a qualidade e dimensão apropriada no corpo do estudo.

Para empreendimentos em ampliação e/ou regularização

☒ Alvarás e/ou certificados anteriores;
☐Não se aplica.

Para empreendimentos em imóvel sem inscrição imobiliária

☐Matrícula do imóvel atualizada;
☒ Não se aplica.

Para empreendimentos que aplicaram instrumento urbanístico

☐Declaração de TDC, OODC, OOAU ou outra;
☒ Não se aplica.

Para empreendimentos residenciais (com 177 unidades habitacionais ou mais):

☐Pedido de parecer e o parecer do órgão responsável pela educação;
☐Pedido de parecer e o parecer do órgão responsável pela saúde;
☒ Não se aplica.

Para empreendimentos em área de influência de patrimônio

☐Pedido de parecer e o parecer do órgão responsável pelo patrimônio natural ou cultural;
☒ Não se aplica.

Outros anexos relevantes ao empreendimento

MATRIZ DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - EIV

INFORME A TIPOLOGIA DO EMPREENDIMENTO: Industrial com área edificável igual ou superior a 5.000m²

EIXO TEMÁTICO	1.7	USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	IMPACTO:	0,83

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Conformidade com o zoneamento existente	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	*Operação*	Respeita os índices estabelecidos na lei de uso e ocupação do solo em vigor.	-	Não se aplica	Não se aplica
Compatibilidade com os usos do entorno	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	Conforme a análise apresentada, o empreendimento é compativel com os usos do entorno.	-	Não se aplica	Não se aplica
Adoção de instrumentos urbanísticos	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	Não se aplica.	-	Não se aplica	Não se aplica
	Positivo	Leve ou Baixo			Não se aplica.	-	Não se aplica	Não se aplica
	Positivo	Leve ou Baixo			Não se aplica.	-	Não se aplica	Não se aplica

EIXO TEMÁTICO	3.3	EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS	IMPACTO:	0,00

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Demanda por unidades escolares	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Demanda por Unidades de saúde	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Demanda por Áreas de lazer	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
					O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica

MATRIZ DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - EIV

EIXO TEMÁTICO 3.4 EQUIPAMENTOS URBANOS **IMPACTO:** 5,00

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Soluções baseadas na natureza	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	Não se aplica.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	Não se aplica.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	Não se aplica.	-	Não se aplica	Não se aplica
Capacidade da Iluminação pública	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Capacidade e condição dos passeios	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Capacidade da Pavimentação das vias	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Arborização urbana	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Mobiliário urbano	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Capacidade da Drenagem	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Capacidade da Coleta de resíduos	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
					O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica

MATRIZ DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - EIV

EIXO TEMÁTICO	3.5	SEGURANÇA URBANA	IMPACTO:	0,83

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Integração Visual Empreendimento–Rua	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Fruição pública	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Percepção e apropriação social do espaço	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica

EIXO TEMÁTICO	3.7	VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA E ECONOMIA LOCAL	IMPACTO:	1,67

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Efeito sobre a dinâmica imobiliária local	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Geração de atividade econômica	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Incremento na arrecadação de tributos	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica

MATRIZ DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - EIV

EIXO TEMÁTICO	4.0	IMPACTO VIÁRIO					IMPACTO:	4,17
CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Sinalização viária	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Capacidade do sistema viário existente	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Variação no nível de serviço viário	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Impacto sobre vagas de estacionamento público	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Impacto sobre os abrigos de passageiros	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Frequência e qualidade das linhas de transporte público	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Impacto sobre a movimentação das calçadas existentes	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Impacto sobre as condições de acessibilidade	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Impacto sobre faixas exclusivas de transporte coletivo	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Impacto sobre ciclovias/ciclofaixa existentes	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará de forma irrelevante neste aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica

MATRIZ DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - EIV

EIXO TEMÁTICO	5.0	IMPACTO MORFOLÓGICO	IMPACTO:	0,83

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Interferência na ventilação natural	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Interferência na iluminação natural	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica

EIXO TEMÁTICO	5.3	PAISAGEM URBANA	IMPACTO:	1,67

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Interferência na paisagem urbana	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Impacto sobre a poluição visual	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Fruição Visual	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica

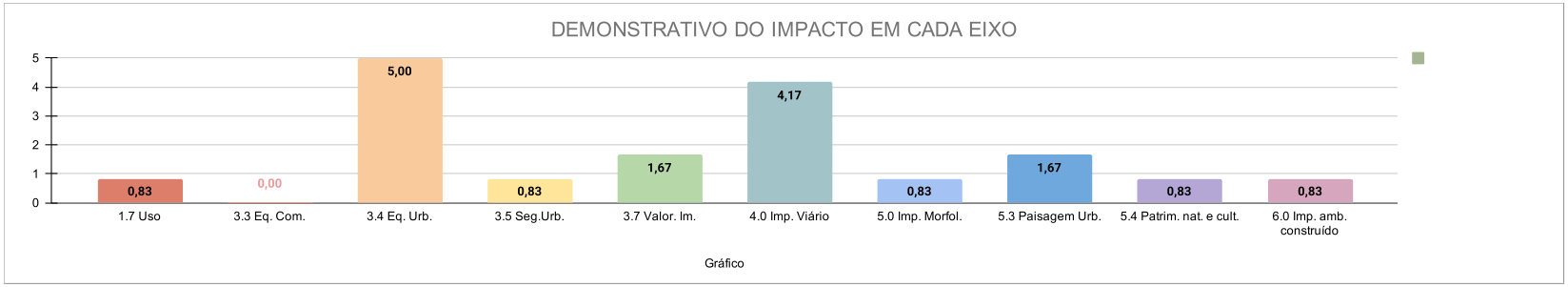
EIXO TEMÁTICO	5.4	PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL	IMPACTO:	0,83

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Interferência no meio natural e cultural	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica

MATRIZ DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - EIV

EIXO TEMÁTICO	6.0	IMPACTO AMBIENTE CONSTRUÍDO	IMPACTO:	0,83

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Geração ou intensificação de ruídos urbanos	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Não se aplica	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Não se aplica	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
Riscos por vibração, periculosidade ou agentes ambientais	Positivo	Leve ou Baixo	Não se aplica	Não se aplica	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica
				Não se aplica	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	-	Não se aplica	Não se aplica



0 0 0 0 0 0

SCORE FINAL :	17	Médio impacto positivo

OFÍCIO SEI Nº 31017209/2026 - SEPUR.UIN.AAP

Joinville, 24 de setembro de 2026.

À General Motors do Brasil /SC Plan Engenharia e Assessoria Empresarial

Processo: **156 - Ampliação General Motors do Brasil**

Protocolo: **13414/2026**

Endereço do empreendimento: Rua 1252 - Br-101 Nº km 47

Inscrição cadastral: 13.10.12.63.49.69.000

Interessado: GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA

Consultoria: SC Plan Engenharia e Assessoria Empresarial

Assunto: Estudo de Impacto de Vizinhança - **Dilação de prazo**

Após análise da manifestação apresentada em reunião ocorrida no dia 24 de setembro de 2026, a Comissão Técnica de Análise dos Estudos de Impacto de Vizinhança - EIV, nomeada pelo Decreto nº 68.910, de 17 de setembro de 2025, deliberou pelo **deferimento da dilação de prazo** solicitada, datada de 21 de setembro de 2026, por mais 30 dias úteis.

Atenciosamente,

Documento assinado eletronicamente por **Gilberto Lessa dos Santos**, **Servidor(a) Público(a)**, em 24/09/2026, às 11:55, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

Documento assinado eletronicamente por **Sabrina Aparecida Lopes Roman**, **Servidor(a) Público(a)**, em 24/09/2026, às 14:09, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

Documento assinado eletronicamente por **Tabata Soares**, **Servidor(a) Público(a)**, em 24/09/2026, às 15:36, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

Documento assinado eletronicamente por **Luis Rogerio Pupo Goncalves**, **Servidor(a) Público(a)**, em 24/09/2026, às 16:47, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

Documento assinado eletronicamente por **Andre Luis Maciel Pimpao Pimentel**, **Coordenador(a)**, em 25/09/2026, às 08:29, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

Documento assinado eletronicamente por **Diego Felipe da Costa**, **Coordenador(a)**, em 25/09/2026, às 09:09, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://portalsei.joinville.sc.gov.br/ informando o código verificador **31017209** e o código CRC **517E04B3**.

OFÍCIO SEI Nº 31021151/2026 - SEINFRA.UND

Joinville, 24 de setembro de 2026.

À CAF CONSULTORIA AGRO FLORESTAL LTDA

Processo: 156 - Ampliação General Motors do Brasil

Protocolo: 13414/2026

Endereço: Rodovia Governador Mário Covas, 1518 - Km 47 - Nova Brasília

Inscrição Imobiliária: 13-10-12-63-4969

Interessado: General Motors do Brasil Ltda

Assunto: Viabilidade técnica de drenagem pluvial para implantação de novo empreendimento.

Prezados,

Servimo-nos em resposta ao pedido de parecer para elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) a fim de oferecer a viabilidade técnica de drenagem pluvial. O empreendimento que será regularizado localiza-se na Rodovia Governador Mário Covas, 1518 - Km 47 - Nova Brasília, no lote de inscrição imobiliária nº 13-10-12-63-4969, sendo a área a ser regularizada de 20.090,96m².

Verificou-se que há a existência de nascentes e corpos d'água no lote do empreendimento, que desaguam até o Ribeirão Águas Escuras. Adicionalmente, nota-se que o terreno em questão encontra-se na área de inundação, conforme observado na interface de busca desse setor de drenagem, conforme mostrada na Figura 1.

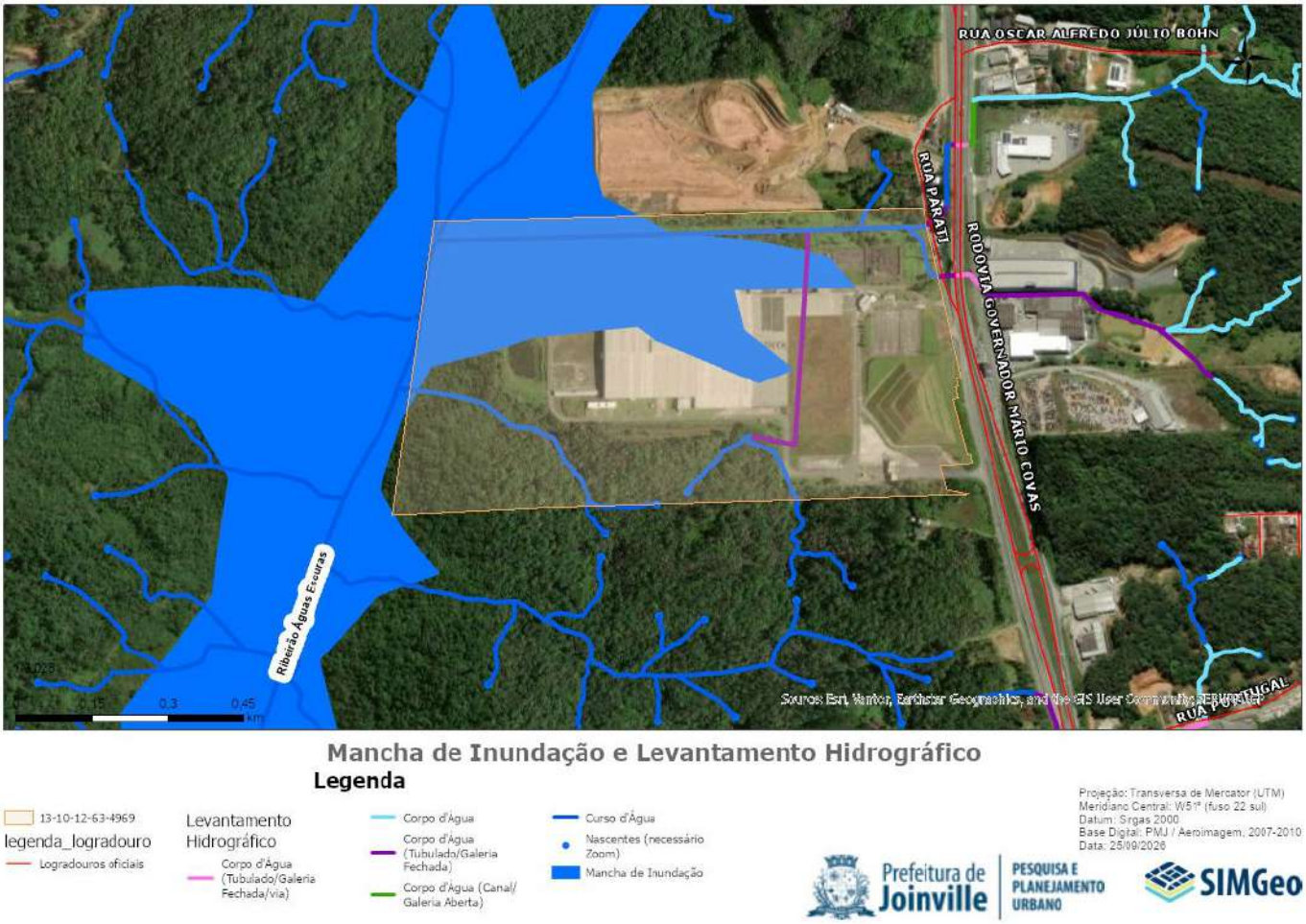


Figura 1. Mancha de inundação e levantamento hidrográfico no local do empreendimento
Fonte: SEINFRA/Unidade de Drenagem - SimGeo (Acesso em 25/09/2026)

Podemos destacar que as construções em áreas sujeitas a inundações geralmente causam impactos na impermeabilização do solo pela área construída e pelas áreas de estacionamento e pátios com pavimentos impermeáveis. Além disso, pode propiciar a transferência da área de inundação e restrição ao escoamento pela execução de aterros a fim de resguardar determinada área dos alagamentos.

Considerando que o EIV trata-se de uma regularização construtiva de empreendimento existente, fica dispensado que o empreendedor atenda o Decreto nº 62.543, de 01 de outubro de 2024**,** que regulamenta a implantação de mecanismos de mitigação de inundação conforme Lei n° 1.971/1983, Lei Complementar n° 470/2017 e inciso III, do art. 8° da Lei Complementar nº 29/96.

Contudo, conforme informado pelo empreendedor no pedido de parecer (31000447), o terreno possui um sistema de drenagem, no qual toda contribuição pluvial passa por uma lagoa de contenção/sedimentação localizado aos fundos do lote e posteriormente é lançada para o Ribeirão Águas Escuras. A implantação do sistema de detenção foi executada em 2012, conforme observado na Figura 2.



Figura 2. Implantação de lagoa em 2012
Fonte: Google Earth Pro (Acesso em 25/09/2026)

Ademais, o empreendedor afirma que as águas pluviais provenientes dos telhados será coletada e reaproveitada na fábrica de motores, através do sistema de reaproveitamento de água de chuva.

Desta forma, como condicionante do EIV, o empreendedor deverá apresentar:

- O **projeto do sistema de aproveitamento** das águas pluviais que será executado;
- O ***as built*** **do sistema de detenção implantado**, juntamente com o plano de **manutenção e operação** do sistema;
- O **estudo hidrológico** do Ribeirão Águas Escuras, considerando que o imóvel é atingido pela mancha de inundação e todo o sistema de águas pluviais ter seu lançamento num corpo hídrico;
- O ***as built*** **do projeto de drenagem** executado à época, visando comprovar o atendimento às faixas não edificáveis estabelecidas pela Lei Complementar nº 601/2022.

Sem mais, nos encontramos à disposição para outras informações que se fizerem necessárias.

Atenciosamente,

Documento assinado eletronicamente por **Adriane Pczieczek**, **Servidor(a) Público(a)**, em 25/09/2026, às 12:09, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

Documento assinado eletronicamente por **Vanessa Doerner Radun**, **Coordenador(a)**, em 25/09/2026, às 12:09, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://portalsei.joinville.sc.gov.br/ informando o código verificador **31021151** e o código CRC **E33FD410**.

OFÍCIO SEI Nº 31029240/2026 - SEPUR.UMO

Joinville, 24 de setembro de 2026.

À General Motors do Brasil LTDA.
A/C. Sr Ricardo Fernandes Poltini

À SC Plan Engenharia e Assessoria Empresarial
A/C Silvio Luiz Rodrigues de Camargo

Processo: **156 - Ampliação General Motors do Brasil**
Protocolo: **13414/2026**
Endereço do empreendimento: Rua 1252 - Br-101 nº km 47
Inscrição cadastral: 13.10.12.63.49.69.000
Interessado: General Motors do Brasil Ltda
Consultoria: SC Plan Engenharia e Assessoria Empresarial

Assunto: Estudo de Impacto de Vizinhança - **Parecer**

Em atenção ao Memorando SEI nº 31000600 , SEPUR.UIN.AAP, no qual encaminha a solicitação de análise prévia de impacto de mobilidade referente ao EIV protocolado pela General Motors, documento SEInº 31000491, temos as seguintes considerações a fazer:

- Deverá o EIV considerar a implantação de um ponto de ônibus, conforme modelo estabelecido pela prefeitura municipal de Joinville, com a devida infraestrura para o seu funcionamento, incluino-se iluminação.

- Em relação aos acessos à Rua Parati deverá o mesmo considerar as normativas técnicas e legais em vigor destacando-se

- Código de Trânsito Brasileiro CTB, principalmente com sinalização adequada;
- A legislação municipal de implementação de Calçadas, ligando os ponto de circulação de pedestres até ponto de onibus, e deste local até aos acessos de pedestres junto à fábrica.
- Atender à NBR 9050.
- Verificar a implementação de ciclovias ou ciclofaixas.

Sendo o que tinhamos para o momento , colocamo-nos à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Cordias Saudações;

Unidade de Mobilidade _ UMO

Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Joinville - SEPUR.

-

Documento assinado eletronicamente por **Luis Rogerio Pupo Goncalves**, **Servidor(a) Público(a)**, em 24/09/2026, às 16:46, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

Documento assinado eletronicamente por **Diego Felipe da Costa**, **Coordenador(a)**, em 25/09/2026, às 08:36, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://portalsei.joinville.sc.gov.br/ informando o código verificador **31029240** e o código CRC **36C332C5**.

OFÍCIO SEI Nº 31129779/2026 - SEINFRA.UNP

Joinville, 02 de outubro de 2026.

À General Motors do Brasil LTDA.
A/C. Sr Ricardo Fernandes Poltini

À SC Plan Engenharia e Assessoria Empresarial
A/C Silvio Luiz Rodrigues de Camargo

Processo: **156 - Ampliação General Motors do Brasil**
Protocolo: **13414/2026**
Endereço do empreendimento: Rua 1252 - Br-101 nº km 47
Inscrição cadastral: 13.10.12.63.49.69.000
Interessado: General Motors do Brasil Ltda
Consultoria: SC Plan Engenharia e Assessoria Empresarial

Assunto: Estudo de Impacto de Vizinhança - **Parecer**

Em atenção ao Memorando SEI nº 31000600 , SEPUR.UIN.AAP, no qual encaminha a solicitação de análise prévia sobre a pavimentação referente ao EIV protocolado pela General Motors, documento SEInº 31000439, informamos que o endereço/acesso a GM se dá através da BR-101, em seu km47 e Rua 1252 (continuação da rua Parati), sendo assim somos do entendimento que a empresa deverá fazer consulta a concessionária Auto Pista Litoral Sul, uma vez que o acesso está dentro da faixa de domínio, na via marginal a BR-101.

Sendo o que tínhamos para o momento , colocamo-nos à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente

Unidade de Pavimentação - UNP
Secretaria de Infraestrutura - SEINFRA

-

Documento assinado eletronicamente por **Miguel Angelo da Silva Mello**, **Servidor(a) Público(a)**, em 02/10/2026, às 14:30, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://portalsei.joinville.sc.gov.br/ informando o código verificador **31129779** e o código CRC **A305F588**.

OFÍCIO SEI Nº 31170496/2026 - SEINFRA.UIP

Joinville, 06 de outubro de 2026.

À General Motors do Brasil LTDA.
A/C. Sr Ricardo Fernandes Poltini

À SC Plan Engenharia e Assessoria Empresarial
A/C Silvio Luiz Rodrigues de Camargo

Processo: **156 - Ampliação General Motors do Brasil**
Protocolo: **13414/2026**
Endereço do empreendimento: Rua 1252 - Br-101 nº km 47
Inscrição cadastral: 13.10.12.63.49.69.000
Interessado: General Motors do Brasil Ltda
Consultoria: SC Plan Engenharia e Assessoria Empresarial

Assunto: Estudo de Impacto de Vizinhança - **Parecer**

Em atenção ao Memorando SEI nº 31000600 , referente ao EIV protocolado pela General Motors, documento SEI nº 31000461, a Unidade de Iluminação Pública informa que, não havendo alteração do aspecto geométrico da rua Parati, não há óbice por parte desta Unidade. Informamos ainda que a iluminação da BR-101 é de responsabilidade da concessionária Auto Pista Litoral Sul, de modo que a mesma deve ser consultada sobre o possível impacto do empreendimento sobre a iluminação local.

Atenciosamente

Unidade de Iluminação Pública

Documento assinado eletronicamente por **Bruno Myagushicu**, **Gerente**, em 06/10/2026, às 15:50, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://portalsei.joinville.sc.gov.br/ informando o código verificador **31170496** e o código CRC **D4070972**.

OFÍCIO SEI Nº 31180023/2026 - SEINFRA.UTP

Joinville, 07 de outubro de 2026.

À General Motors do Brasil LTDA.
A/C. Sr Ricardo Fernandes Poltini

À SC Plan Engenharia e Assessoria Empresarial
A/C Silvio Luiz Rodrigues de Camargo

Processo: **156 - Ampliação General Motors do Brasil**
Protocolo: **13414/2026**
Endereço do empreendimento: Rua 1252 - Br-101 nº km 47
Inscrição cadastral: 13.10.12.63.49.69.000
Interessado: General Motors do Brasil Ltda
Consultoria: SC Plan Engenharia e Assessoria Empresarial

Assunto: Estudo de Impacto de Vizinhança - **Parecer**

Em atenção ao Memorando SEI nº 31000600 , referente ao EIV protocolado pela General Motors, documento SEI nº 31000461, a Unidade de Transportes informa que, atualmente, não há linhas de transporte coletivo público que contemplem o itinerário onde o empreendimento está localizado. Em virtude dessa condição, não se faz necessária a instalação de abrigos de ônibus nas proximidades do local.

Atenciosamente,

Documento assinado eletronicamente por **Andressa Oliveira Araujo de Moura**, **Coordenador(a)**, em 07/10/2026, às 11:32, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://portalsei.joinville.sc.gov.br/ informando o código verificador **31180023** e o código CRC **F9796F5B**.

MANIFESTAÇÃO DO EMPREENDEDOR SOBRE OS PARECERES TÉCNICOS MUNICIPAIS

Empreendimento	Ampliação General Motors do Brasil – regularização construtiva
Processo / Protocolo	Processo 156 / Protocolo 13414/2026
Empreendedor	General Motors do Brasil Ltda. – CNPJ [redacted]

OBJETIVO

A General Motors do Brasil Ltda. apresenta esta manifestação sobre os pareceres técnicos municipais e aproveita a oportunidade para juntar ao processo de EIV como documento complementar, incluindo juntamente com os pareceres técnicos emitidos pelas unidades municipais. O documento não substitui, altera ou reescreve o EIV original, que permanece preservado em sua versão protocolada.

CONTEXTO DO EMPREENDIMENTO

A unidade da General Motors do Brasil Ltda., situada em Joinville/SC, foi implantada e iniciou suas operações em outubro de 2012. Portanto, o empreendimento objeto do presente procedimento não corresponde a uma nova implantação, mas à regularização de uma unidade industrial existente, cuja implantação, operação e ampliações foram objeto de estudos, licenças e autorizações emitidos ao longo do tempo.

Durante o processo de implantação e expansão da unidade, a GM adotou as medidas administrativas e ambientais aplicáveis ao período, tendo sido elaborado Estudo de Impacto de Vizinhança em tempo de implantação do empreendimento, além da obtenção das licenças ambientais correspondentes, parte do empreendimento já possui habite-se e outra parte possui alvará, demonstrando que a implantação não ocorreu de forma clandestina ou desprovida de acompanhamento pelos órgãos competentes.

Entretanto, durante o processo de implantação e regularização, houve alteração do macrozoneamento e da legislação urbanística municipal, especialmente com a edição da Lei Complementar nº 470/2017. Essa alteração superveniente dificultou ou impediu a continuidade da regularização e a obtenção dos alvarás de construção relativos às áreas ainda pendentes.

O EIV anterior reconheceu que a instalação e a operação da unidade haviam sido licenciadas conforme o zoneamento vigente à época.

Após a atualização do macrozoneamento e a criação das condições administrativas para retomada do procedimento, a GM voltou a buscar a regularização formal do empreendimento. Contudo, nesse momento, a análise passou a considerar uma área mais abrangente do que aquela originalmente submetida ao procedimento anterior. Em razão dessa alteração de enquadramento e da consideração da área total atualmente existente, passou a ser exigida a apresentação de novo EIV.

Ressaltamos que caso a regularização tivesse prosseguido no momento e segundo o rito originalmente aplicável, a situação poderia ter sido analisada dentro dos limites e parâmetros então vigentes, sem a necessidade de reapresentação integral do estudo.

Na exigência atual e parecer técnico definitivo deve ser levado em consideração o caráter histórico da implantação, a existência de EIV anterior, as licenças já emitidas, as estruturas já executadas e o fato de que o procedimento atual busca, essencialmente, regularizar uma unidade industrial existente.

O novo EIV não deve ser compreendido como reconhecimento de que todas as estruturas e impactos estão sendo produzidos novamente. Seu objetivo deve ser a atualização das informações, a verificação das condições atuais e a complementação documental necessária à regularização, preservando-se os efeitos e as informações dos estudos e licenças anteriormente produzidos.

COMENTÁRIOS AOS PARECERES MUNICIPAIS

Mobilidade Urbana – Ofício SEI nº 31029240/2026 – SEPUR.UMO

Considerando todos os pareceres, a GM entende que não deve ser exigida a implantação de novo ponto de ônibus, abrigo ou iluminação pela empresa. O parecer de Transporte informa que não há linha ativa no trecho e que não é necessário abrigo nas proximidades.

A GM aproveita para informar que o local vem sendo usado para paradas prolongadas de caminhões e atividades comerciais aparentemente irregulares, gerando circulação de pedestres em área sem sinalização adequada, solicitamos que o Município verifique e organize o local como questão de segurança e ordenamento público, e não como demanda adicional da regularização.

A GM solicita a prefeitura municipal a possibilidade de desativação da parada de ônibus, para melhorar a ocupação e segurança dos pedestres.

Transporte Coletivo – Ofício SEI nº 31180023/2026 – SEINFRA.UTP

O parecer informa que atualmente não há linhas de transporte coletivo público contemplando o itinerário onde o empreendimento está localizado e, por essa razão, não considera necessária a instalação de abrigo de ônibus nas proximidades.

O parecer confirma que o problema principal é a organização e segurança do local, e não a ampliação do transporte coletivo para atender ao empreendimento.

A GM solicita que a Prefeitura confirme a inexistência de linha ativa e avalie a, relocação ou retirada do ponto, além das medidas de sinalização e segurança.

Pavimentação e acessos – Ofício SEI nº 31129779/2026 – SEINFRA.UNP

O acesso envolve a BR-101, a Rua 1252/Rua Parati e faixa de domínio da concessionária. O parecer orienta consulta à Auto Pista Litoral Sul.

A GM concorda com essa articulação e solicita que qualquer intervenção seja definida pela autoridade competente e pela concessionária.

Drenagem pluvial – Ofício SEI nº 31021151/2026 – SEINFRA.UND

O parecer considera a regularização de empreendimento existente e solicita documentos do sistema de drenagem já implantado.

A GM apresentará os documentos disponíveis e avaliará eventuais complementações relacionadas à regularização.

Iluminação pública – Ofício SEI nº 31170496/2026 – SEINFRA.UIP

O parecer não identifica impedimento se não houver alteração da Rua Parati e informa que a iluminação da BR-101 é responsabilidade da concessionária.

A GM solicita que essa responsabilidade seja mantida e que qualquer necessidade na faixa de domínio seja tratada com a concessionária.

CONCLUSÃO

O EIV anterior registrou que parcela relevante da estrutura da unidade já estava implantada e seria aproveitada na ampliação. Entre os elementos existentes ou contemplados no estudo, destacam-se:

- acesso próprio construído pela GM para circulação de cargas e pessoas, reduzindo a interferência do empreendimento no fluxo da BR-101;
- áreas internas de estacionamento;
- sistema de drenagem canalizado;
- planta de drenagem;
- lagoa de sedimentação e contenção;
- sistema de captação e reaproveitamento de águas pluviais;
- Estação de Tratamento de Efluentes própria, dimensionada para a fábrica e sua ampliação;
- áreas industriais, pavimentação, acessos, marquises, sanitários, sistema de incêndio e iluminação;
- ponto de ônibus implantado junto ao acesso da unidade;
- iluminação pública existente nas vias próximas;
- sistema lava-rodas;
- umectação das vias internas;
- coletores de névoa e pó;
- controle de velocidade e sinalização interna;
- Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos;
- estacionamento interno e controle dos acessos;
- reserva legal e ausência de novas intervenções em áreas protegidas.

O EIV anterior também concluiu que a ampliação não provocaria alteração significativa na pavimentação, no tráfego, no transporte coletivo, na iluminação pública, na paisagem urbana ou na estrutura urbana existente.

Realizando uma leitura comparativa entre o EIV anterior e os novos pareceres, indica que algumas solicitações atuais não correspondem necessariamente à implantação de novas estruturas, mas à comprovação, atualização ou verificação de elementos já tratados no EIV anterior.

Diante desse histórico, solicitamos que os pareceres definitivos destaque que a GM está promovendo a regularização de um empreendimento industrial existente, previamente estudado e parcialmente licenciado, as exigências atuais devem considerar as estruturas já executadas, as medidas já

adotadas e das competências específicas de cada órgão ou concessionária. A apresentação do novo EIV decorre da necessidade de atualização e regularização diante da evolução legislativa e da ampliação da área considerada no procedimento, não significando que todos os impactos, obras ou medidas estejam sendo produzidos pela primeira vez.



General Motors do Brasil Ltda.
Representante legal
Nome: Ricardo Fernandes Pioltini



Responsável técnico
Ecplan Engenharia e Assessoria Empresarial
Nome: Silvio Luiz Rodrigues de Camargo