

Navegantes (SC), 4 de setembro de 2024

**Ofício 039/2024/GCAA.**

Ilmo. Sr.

**Gilmar Germano Jacobowski**

Secretário de Planejamento Urbano

**Assunto: Considerações à resposta da equipe de análise do EIV referente à 2ª análise do EIV do Residencial Montego da INBRASUL.**

Cumprimentando-o cordialmente, vimos por meio deste mui respeitosamente em presença de Vossa Senhoria apresentar considerações e resposta ao documento emitido pela equipe de análise do EIV referente à segunda análise do EIV do empreendimento Montego, da Construtora INBRASUL.

Em relação à análise conduzida por essa ilustre comissão, gostaríamos de apresentar algumas considerações importantes.

Primeiramente, quanto à largura do passeio localizado na Rua Simão Schmidt, destacamos que a medida de 1,20 m segue o padrão adotado nos demais passeios da via. Inclusive, outros empreendimentos vizinhos utilizam a mesma largura ou até dimensões inferiores, conforme pode ser verificado in loco. Vale ressaltar que o projeto arquitetônico já foi submetido à análise e aprovado, atendendo à Legislação Municipal vigente.

No tocante ao acesso por via local, é essencial que a questão seja analisada à luz de alguns aspectos interpretativos da Lei Complementar n° 55/2008, bem como da legislação atual, representada pela Lei Complementar n° 414/2023, com as alterações introduzidas pela LC n° 454/2024.

O artigo 260 da Lei Complementar n° 55/2008 previa a restrição de polos geradores de tráfego de alto impacto em “vias classificadas como locais”. Em complementação, o artigo 262 estabelecia medidas mitigadoras para as condições de acesso a esses polos geradores de tráfego. De maneira redundante, o Anexo VI

também reforçava essas medidas mitigadoras, apresentando inclusive uma tabela com restrições específicas para atividades de alto impacto.

No presente caso, temos uma questão interpretativa. De acordo com a doutrina e jurisprudência majoritária, sempre que houver divergência entre o texto da lei e uma tabela complementar, deve prevalecer o texto legal. A intenção do legislador está expressa claramente no texto que detalha as condições mitigadoras, o que é corroborado pelo parágrafo §2º, que prevê:

§ 2º **Como medida mitigadora, mediante justificativa técnica**, o Município poderá ainda exigir número superior de vagas que as definidas no Código de Obras com o objetivo de mitigar o impacto gerado pelo uso gerador de tráfego **ou solicitar outra medida mitigadora distinta das listadas no caput do artigo.**

Conforme pode-se observar, o rol apresentado no artigo 260 é exemplificativo, permitindo expressamente ao Município solicitar outras medidas mitigadoras além daquelas listadas no caput do referido artigo.

Esse entendimento é reforçado pela análise do artigo 263, que aborda as atividades de pico situadas em vias arteriais, conforme podemos verificar a seguir:

Art. 263. Para as atividades de pico localizadas nas Vias Arteriais, o Município poderá estabelecer como medida mitigadora, além das definidas no artigo anterior:

I – que os acessos sejam feitos pelas vias laterais aos lotes ou paralelas às vias;

II – que os acessos efetuados por via lateral ao lote mantenham uma distância mínima de 20m (vinte metros) da testada do lote lindeira a Via Arterial, exclusivamente no caso do uso habitacional.

Parágrafo Único – **Nos casos em que não seja possível adotar uma das medidas listadas acima, o Poder Executivo Municipal poderá sugerir outras medidas mitigadoras.**

Conforme é possível observar, nos casos de atividades de pico que podem gerar impacto significativo no tráfego, há uma orientação no sentido de desviar o fluxo

para vias locais ou adotar outras medidas mitigadoras que não estão listadas de forma exaustiva.

Ao comparar a legislação anterior com a atual, é possível concluir que a intenção do legislador é buscar a melhor solução para o tráfego de veículos em diversas situações. No artigo 269 da LC n° 414/2023, o legislador não impõe restrições quanto à localização de polos geradores de tráfego de alto impacto em vias locais, conforme podemos verificar a seguir:

Art. 269. Não será permitida a localização de polos geradores de tráfego de alto impacto nas vias classificadas como Vias Locais, exceto se o polo gerador estiver a menos de 500m (quinhentos metros) de uma via coletora ou de maior capacidade.

Também vale frisar que a tabela que constava na LC n° 55/2008 deu lugar ao Anexo IV – Mapa da Hierarquização do Sistema Viário Municipal, não fazendo, portanto, qualquer vedação.

Da mesma forma, os demais dispositivos permanecem com mesma redação, demonstrando que é necessária uma interpretação mais flexível do que constou na análise.

Assim sendo, solicita-se a essa ilustre comissão a revisão do referido ponto, considerando os argumentos apontados.

Para fornecer maior subsídio ao julgamento dos fatos, anexamos o parecer da Fundação Municipal de Vigilância e Trânsito – NAVETRAN, o qual não identifica impedimentos ao projeto com acesso pela via local.

Além disso, anexamos também os demais pareceres emitidos pelas Secretarias e Fundações requisitados por esta ilustre comissão, conforme pode ser observado nos documentos anexados via sistema APROVA DITIGAL.

Sendo o que tínhamos para o momento, e certos de vossa especial atenção, nos colocamos à disposição para dirimir quaisquer dúvidas e esclarecimentos.

Atenciosamente,

JOAO PAULO Assinado de forma  
GAYA:93968 PAULO digital por JOAO  
388968 GAYA:93968388968 PAULO  
Dados: 2024.09.04  
15:13:46 -03'00'

**João Paulo Gaya**  
Engenheiro Agrônomo M. Sc.  
CREA/SC 57.622-5  
Responsável Técnico



## PARECER Nº: 005/2024

Parecer sobre a implantação do Condomínio Residencial e Comercial Montego Bay pela INBRASUL SUL I CONSTRUTORA S 3 LTDA.

### Empreendimento:

- Área Total: 5.954,10 m<sup>2</sup>;
- Área Total Edificada: 35.734,89 m<sup>2</sup>.

### Projeto Apresentado:

- Recuo do Terreno: Implementado;
- Acesso Principal: Av. Prefeito José Juvenal Mafra;
- Medida Mitigadora de Acesso: Rua Simão Schmidt.

### Decisão:

- **Pedido:** Deferido.
- **Condições:**
  - **Normas de Segurança:** Seguir todas as normas de segurança referentes à sinalização da obra/evento a ser executado.
  - **Livre Circulação:** Nenhuma obra ou evento deve perturbar ou interromper a livre circulação sem a prévia autorização do Órgão ou Entidade de Trânsito competente.
  - **Responsabilidade pela Sinalização:** A sinalização da obra é de responsabilidade do executor ou mantenedor da obra/evento, conforme estabelecido no Art. 95, §1º, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

### Observações:

- **Cumprimento das Normas de Trânsito:** A INBRASUL SUL I CONSTRUTORA S 3 LTDA deve garantir que todas as medidas de segurança e sinalização sejam devidamente implementadas e mantidas durante todo o período de execução da obra.
- **Autorização Prévia:** Qualquer intervenção que possa afetar a circulação deve ser previamente comunicada e autorizada pelo Órgão ou Entidade de Trânsito competente.

Este parecer tem como objetivo assegurar que a implantação do Condomínio Residencial e Comercial Montego Bay pela INBRASUL SUL I CONSTRUTORA S 3, ocorra de acordo com as normas de segurança e regulamentações vigentes, garantindo a segurança e a fluidez do trânsito na área impactada pelo empreendimento.

Navegantes, 04 de setembro de 2024.

Documento assinado digitalmente



JOZIEL JOSE PEREIRA  
Data: 04/09/2024 11:36:47-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

**JOZIEL JOSÉ PEREIRA**  
Superintendente  
Fundação Municipal de Trânsito

Documento assinado digitalmente



JULIO SANDRO EVARISTO  
Data: 04/09/2024 11:14:30-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

**JULIO SANDRO EVARISTO**  
Assessor Técnico  
Fundação Municipal de Trânsito

