



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LAGES
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA

- 1 **Reunião: Conselho Municipal de Desenvolvimento Territorial (CMDT)**
- 2 **Data: 04/07/2023**
- 3 **Horário: 16:00hrs.**
- 4 **Local: Sala de reuniões do Mercado Público de Lages**
- 5 **Pauta da Reunião.**

- 1- Uso do recuo frontal em edificações;
- 2- Complementação referente às faixas de recuo da BR 116;
- 3- Ajuste no artigo 245 do Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial de Lages.
- 4- Assuntos Gerais.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LAGES

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA



- 1 **Ata Nº 04 Reunião CMDT**
- 2 **Data:** 04/07/2023
- 3 **Horário:** 16:20 Horas
- 4 **Local:** Mercado Público de Lages

5 Aos quatro dias do mês de julho de 2023, as 16h20, na sala de reuniões do Mercado Público de
6 Lages, aconteceu a reunião do Conselho Municipal de Desenvolvimento Territorial. Fizeram-se
7 presentes o Executivo de Planejamento, Arquiteto e Urbanista Roberto Carvalho Provenzano da
8 Secretaria de Planejamento e Mobilidade Urbana - SEPLAM; Gabriel Córdova, Secretário de
9 Planejamento e Mobilidade Urbana; Pedro Antônio Garib, representante do Sinduscon; Jorge
10 Alfredo Diener, representante União da Associação de Moradores; Kareenn Diener, representante
11 da UNIPLAC; Eduardo Rodrigues Rosa, representante da Polícia Militar; Gênesis Gonsalves, diretor
12 de planejamento SEPLAM; Willy V. Brun Filho, representante da AEA; Danyelle Bianca Xavier
13 Donati, Arquiteta e Urbanista da SEPLAM.; Fabiano Ventura dos Santos, representante do CDL;
14 Camila S.F. Padilha, representante da ACIL; Augusto B. Fornari Souza, representante da ACIL;
15 Camila Cunha Leite, representante da SESPUMA; Rafael Floriani, representante da Secretaria
16 Municipal de Saúde; e Maria Eduarda de Medeiros Fontana, estagiária da SEPLAM.

17 **Desenvolvimento do Trabalho:** O executivo de Planejamento e Urbanismo, Roberto Carvalho
18 Provenzano, inicia a reunião, saudando e agradecendo a presença de todos. Desculpando-se sobre
19 o imprevisto que ocorreu da sobreposição de horários da sala em que são feitas as reuniões do
20 conselho, havendo a necessidade de troca de sala. Roberto cita que a pauta será curta.

21 **Item I:** Roberto dá início a reunião, comentando sobre as faixas de recuo da BR 116. Cita sobre
22 conversa com a empresa Arteris, referente a duplicação da BR 116, próxima ao bairro Cidade Alta,
23 em Lages. Em relação ao projeto de ampliação, a Arteris respondeu que não há uma perspectiva
24 para efetivá-lo, mas sim, a obra do viaduto entre as BR's. Comenta que foi executada uma vistoria
25 na BR 116, no quilômetros pertencentes ao perímetro urbano, nas áreas ocupadas principalmente
26 as pertencentes aos bairros Cidade Alta, Santa Mônica e Caroba, há trechos onde ocorre ocupação
27 com recuos de aproximadamente 50m, seguindo o regramento federal anterior, permitindo assim
28 uma duplicação. Já em sentido Sul, após o hotel planalto, nas proximidades do acesso da área
29 industrial, há uma região de campo com grande desnível, demandando obras de aterro e
30 contenção para possibilitar o acesso destes terrenos de forma direta a BR. Seguindo em direção a
31 Yakult, passando pelo acesso da avenida Santa Catarina em direção a Berneck, há uma ocupação
32 já existente de empresas como a própria Berneck, havendo a possibilidade de duplicação, visto ao
33 novo regramento adotado onde atualmente institui-se os 35m de faixa de domínio da própria
34 rodovia, mais 5m de faixa de domínio municipal, e não mais 35+15 anteriormente adotado.
35 Tecnicamente falando é uma condição bem favorável com viabilidade de ser executada,
36 aumentando a implantação de empresas para as BR's, retirando-as do eixo urbano da cidade, e
37 reduzindo o tráfego pesado dentro da cidade. Roberto acrescenta que é uma pauta que já foi
38 estudada e que é viável para o município, e pergunta aos conselheiros sobre a validação da pauta.
39 A arquiteta Danyelle acrescenta que a mesma intervenção já foi feita em determinada faixa da BR



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LAGES

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA



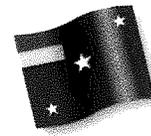
40 282 e sendo então aplicada na BR 116, a partir do trecho 245km, após o Zapellini, e 255km contíguo
41 a Berneck. Roberto acrescenta que a via cresce em sentido norte- sul. Jorge Diener pergunta sobre
42 os 35+15 que serão executados e o quórum o responde que serão apenas 35+5 devido ao a área
43 de domínio do município ter sido reduzida. Ao ser questionado pelos participantes Roberto
44 acrescenta que no caso da BR 282, houve um trecho suprimido desse novo condicionamento, visto
45 se tratar da região do parque ecológico, que além da topografia acentuada, se encontra em uma
46 área de preservação. Ademais a alteração das quilometragens referente as faixas do novo
47 regramento para as áreas de domínio do município frente as rodovias, Danyelle acrescenta ainda
48 que, junto a este artigo da lei também será acrescido um condicionante quanto ao acesso feito
49 entre os terrenos marginais e as rodovias, sendo que o estudo e projetos destes deverão estar em
50 consonância com o regramento do DNIT, devendo ser efeito então consulta prévia a este órgão.
51 Garib pergunta se já foi pensada uma terceira faixa para a BR282, próximo ao trevo de São
52 Joaquim, e acesso do condomínio ASPEN, visto a instalação de algumas industrias na região, além
53 da duplicação da BR, o conselheiro também comenta sobre a ampliação da quilometragem na
54 BR282, quanto a nova faixa de domínio, até o limite do perímetro urbano, abrangendo o acesso
55 do distrito de índios, onde está se implantando um loteamento industrial. O secretario Gabriel
56 concorda, ressalta ainda que o tema seja analisado para não haver necessidade de traze-lo
57 novamente em pauta em virtude de novas demandas na região. O secretário Gabriel, pergunta se
58 há 5 metros na região, Roberto o responde que são 15m, prevendo uma ampliação futura. Genesis
59 comenta que inclusive já temos o “aceite” do DNIT para fazer o projeto das trincheiras, na região
60 antes e depois da rótula da BR282 e Avenida das Torres, além do projeto da intervenção o órgão
61 também solicitou um projeto complementar para execução/revitalização das marginais da BR
62 nesse trecho. Gabriel acrescenta então que o município será responsável por terceirizar o projeto
63 e o DNIT fará a execução. Roberto encerra o tema, acrescentando que seja então feita a extensão
64 da quilometragem de abrangência junto da BR 282, do trecho próximo ao acesso do bairro Vista
65 Alegre (demarcação presente na lei), até chegarem aos Índios, até o final do perímetro urbano,
66 passando pela Polícia Rodoviária Federal, além da demarcação das faixas junto a BR116, com o
67 aceita dos conselheiros, realçando que quanto mais forem zoneadas as áreas industriais, haverá
68 uma melhoria no tráfego de carga pesada, resultando em uma maior ordem na cidade.

69 **Item II:** Roberto comenta sobre uma reparação histórica que deve ser feita, próxima ao Shopping,
70 na Avenida das torres em direção à Rua Bruno Luersen, demonstrada em mapa na apresentação,
71 pois esta área possui caráter industrial desde 2010 a partir de um decreto municipal, o qual
72 instituiu essa ocupação, porém no plano diretor não houve atualização do zoneamento, sendo
73 hoje a ocupação delimitada ainda como ZRP2. Jorge acrescenta sobre a instalação de áreas
74 industriais próximas a áreas de moradia, exemplificando sobre uma madeireira construída em
75 bairro da área industrial, onde ao lado da empresa existiam residências, havendo a necessidade
76 de realocação da empresa por ordem judicial, visto isso principalmente por haver possibilidade de
77 instalação de indústrias poluentes, sugere então, no caso da mudança de zoneamento, ser
78 proposto um recuo entre os lotes industriais e a região de moradias, uma área de amortização.
79 Garib comenta também sobre o tipo de zoneamento industrial que seria encaixada essa área, visto



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LAGES

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA



80 não se tratar de área consolidada, além disso relembra da necessidade de apresentação da
81 apresentação do EIV por parte das empresas/industrias a se instalarem nessa área, no que couber.
82 Roberto complementa que está sendo verificado junto à secretaria de planejamento a
83 documentação referente a esse decreto de instituição dos lotes industriais, para identificar as
84 metragens corretas e delimitações de cada terreno. Kareenn reitera a questão de ainda não ser
85 uma área consolidada quanto a industrias, bem como comenta sobre a dificuldade de acesso à
86 porção mais central dessa área, onde encontram-se os lotes industriais. Roberto fala então que a
87 equipe irá confirmar as delimitações da área industrial e a melhor forma de encaixar em um
88 zoneamento compatível com o entorno, e passará novamente pelo conselho para validação final,
89 via grupo do Whatsapp.

90 **Item III:** Roberto inicia o assunto sobre os recuos de ajardinamento e seu uso para
91 estacionamentos, falando que segundo o Art. 252, do PDDT atual, não pode ocorrer, salvo quando
92 o zoneamento do local o permitir, e sendo assim, deverá ter profundidade mínima de 6 (seis)
93 metros, medida a partir do alinhamento predial, e fala que de forma técnica pode-se fazer uma
94 encaminhamento junto ao documento que possa viabilizar a situação. Sita também o art. 68 do
95 Código de Trânsito Brasileiro – CTB que estabelece que é assegurada ao pedestre a utilização dos
96 passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para
97 circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros
98 fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres este é um embasamento de uma lei, que
99 a autoridade competente para tanto é, de acordo com o Art. 24, inciso II do CTB, o dirigente do
100 órgão executivo de trânsito do município, já que prevê como atribuição sua “planejar, projetar,
101 regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o
102 desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas”. O próprio código também define que
103 passeio é “parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou
104 elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e,
105 excepcionalmente, de ciclistas.

106 Então tendo em vista a demanda de recuo frontal como condição de procurar uma maneira técnica
107 e legal de regulamentação assim, pelo Art. 252, o novo §11 traz que para as edificações construídas
108 até a data da promulgação desta lei complementar, será permitido utilizar o recuo frontal para
109 estacionamento de veículos, desde que: a) Sejam respeitadas as recomendações do CTB (Código
110 Brasileiro de Trânsito); b) Sejam respeitadas as recomendações da lei municipal das Calçadas e
111 Passeios quanto à mobilidade e acessibilidade (lei 4549); c) Quando o recuo frontal for menor do
112 que 5,0m o veículo deve ser estacionado de acordo com o posicionamento geométrico da
113 edificação respeitando o alinhamento predial, de modo que não venha interferir no passeio
114 público; d) Se for necessário inviabilizar alguma vaga ofertada pelo estacionamento rotativo pago,
115 quando se tratar de rua ou avenida contemplada por esse serviço, deve ser feita uma solicitação
116 junto à Secretaria de Planejamento e Mobilidade Urbana, para que a vaga seja realocada, isso
117 porque o contrato da área azul, possui na planta 2500 vagas, que não podem ser suprimidas, mas
118 podem ser realocadas; “§3º Os recuos de ajardinamento poderão ser utilizados para



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LAGES



SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA

119 estacionamento desde que tenham profundidade mínima de 6 (seis) metros, medida a partir do
120 alinhamento predial, observadas as seguintes condições: a) As vagas que estiverem no recuo de
121 ajardinamento são computáveis como vagas mínimas, ou seja, além das vagas disponibilizadas no
122 recuo, devem ser atendidas as exigidas na tabela do referido anexo. Roberto cita como exemplo,
123 se o estabelecimento precisa atender 10 vagas, se colocar 3 no recuo as outras 7 deverão ser
124 colocadas dentro do lote pertencente ao estabelecimento. Assim entendemos como uma ideia
125 positiva, como um ganho, a prerrogativa de essas vagas estarem dentro das computáveis.

126 Garib pergunta sobre o que seria o recuo de ajardinamento, se seria o obrigatório de 4 metros,
127 podendo então usar o recuo, e Jorge o responde que sim, há a possibilidade do uso desde que
128 sejam no mínimo 6m, para que não atrapalhem os passeios, e Fabiano complementa referente ao
129 computo dessas dentro do número das obrigatórias exigidas. Kareenn questiona a redação da
130 alínea a), onde cita “além das vagas”, e sugere que se suprima a redação após “ou seja” para não
131 haver interpretações errôneas, pois no início da sentença já fica claro que as vagas serão
132 computadas, os demais conselheiros concordam.

133 Jorge se manifesta contrário ao ponto que comenta a validação da nova redação do Art. 252 a
134 partir da promulgação da mesma, visto que o plano diretor anterior, que é o de 2007, já previa o
135 recuo de 6m mínimo para possibilitar o uso do recuo, sendo que quem fez de forma diferente, a
136 partir desta data, já estaria contra a lei, assim solicita que a emenda e suas prerrogativas sejam
137 cobradas a partir da data original do PDDT, pois quem estava irregular antes estaria regular a partir
138 de agora, e que com metragens inferiores a 6m ainda muitos veículos se sobreporiam aos passeios.
139 Gabriel cita que não, que os veículos devem estar para o lado interno do alinhamento predial, fora
140 disto incorre em infração de trânsito, por desrespeitar o CTB. Roberto comenta ainda que o CDL,
141 e lojistas em geral devem auxiliar nesta ação de fiscalização de forma orientar seus clientes a
142 utilizar de forma correta as delimitações dessas áreas de estacionamento. Jorge pontua que
143 permanece contrário a este ponto, e cita como exemplo as leis de regularização que acabam sendo
144 reeditadas anualmente sem ter uma marco regulatório anterior e sim o ano da promulgação, que
145 acabam de certo modo “prejudicando” quem seguiu os regramentos construtivos nesse período.

146 Roberto retoma falando que a premissa do plano diretor não é de engessar a cidade, e que talvez
147 uma decisão tomada em algum momento anterior pode não ter sido a melhor, podendo então ser
148 revista. Fabiano comenta também que a questão cultural da população em algumas situações é
149 bem forte, como é o caso dos estacionamentos, sendo que os lageanos de modo geral tendem a
150 querer estacionar na frente do comércio que irão frequentar. E Roberto complementa que essa
151 questão cultural de não cumprir regramentos acaba sendo geral, em várias áreas, como é o
152 trânsito que possui seus regramentos mais rígidos mas as pessoas acabam não cumprindo.
153 Kareenn se manifesta que deve haver um equilíbrio, tanto propor um ordenamento legal, como
154 ter certa flexibilidade em alguns casos. Gabriel fala também da questão dos motivos desse tópico
155 estar em pauta, tanto por questões econômicas, visto que a “retirada” de estacionamentos pode
156 gerar uma diminuição de fluxo em alguns comércios, como também questões legais como é a
157 proposta de um TAC via Ministério Público referente a este tema, sendo esta então a proposta que



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LAGES



SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA

158 a equipe técnica do SEPLAM tem a propor para equalizar essa questão, sendo a premissa maior a
159 não “invasão” dos passeios por parte por veículos.

160 Garib sugere que em vias onde não há estacionamento paralelo a via, em casos de proibição, que
161 fosse permitido o rebaixo completo de cada testada, visto que estariam sendo oferecidas vagas
162 então dentro do alinhamento; isso porque na legislação atual só pode haver rebaixo de 7m em
163 testadas de 12m já que deve-se manter as vagas públicas paralelas as vias. Roberto comenta que
164 essa questão de não haver um rebaixamento total a guia seria também pela questão do pedestre
165 e acessibilidade, principalmente para haver possibilidade de implantação de travessias. Então
166 Garib sugere que haja uma premissa da permissão do rebaixo além dos 7m, garantindo áreas de
167 travessias para pedestres, aí no caso, haveria adequação de acordo com cada testada de lote.
168 Danyelle apresenta algumas possibilidades de implantação dos estacionamentos de acordo com
169 cada dimensão de recuos, 6m ou inferior (4m, 5m, etc), sendo perpendicular, em diagonal e/ou
170 paralelo a edificação. Além disso também apresenta a alínea “c) A possibilidade de usar o recuo
171 frontal para estacionamento, não exime das exigências descritas no §8º do artigo 252”. Eduardo
172 questiona, que se permitir o estacionamento em recuos menores que 6m as pessoas continuariam
173 estacionando nos passeios, pois não estacionariam em paralelo, não resolvendo o problema.
174 Roberto fala que o ajuste da lei vai possibilitar o uso e que este só poderá ocorrer dentro do
175 alinhamento predial, como será feito não importante, deste que respeite esse limitador, em
176 descumprimento (sobreposição ao passeio) acarretara em infração de trânsito. Genesis reforça
177 que novas edificações deverão apresentar os 6m. Roberto complementa que os traçados
178 apresentados das vagas de estacionamento são meramente ilustrativos, cada proprietário e/ou
179 profissional responsável pelo projeto definirá o traçado dentro do recuo, de acordo com as
180 dimensões e tipologias da edificação. E reitera a condição da vaga ser computada dentro do
181 número das vagas obrigatórias para cada tipo de empreendimento, e que também devem ser
182 atendimento as questões de permeabilidade dos recuos, já presentes no Plano Diretor. Kareenn
183 questiona quanto ao uso do recuo para alargamento viário. Fabiano comenta que que estas faixas
184 deveriam estar já previstas, mapeadas segundo o PDDT. Roberto explica que no caso a faixa não
185 vai deixar de existir, e no caso de necessidade de uso, será utilizado para o alargamento, só
186 deixando de existir os estacionamentos. E Garib complementa que essa utilização dos recuos por
187 parte do poder público para alargamento só ocorrerá mediante indenização dos proprietários.
188 Eduardo sugere então que já devam ser delimitadas essas vagas, estas sendo previamente
189 pintadas, para o condutor estacionar dentro do espaço limitado do traçado. E Camila Padilha
190 completa que este traçado já seja condição para obtenção do “Habite-se”. Os conselheiros
191 comentam que certamente ainda ocorrerão infrações independente do regramento, cabe dar
192 sequencias com fiscalização e aplicação de multas via órgãos competentes. Roberto então pede
193 aos conselheiros quanto o aceite deste item, estes são favoráveis as emendas do PDDT, e Jorge
194 somente reitera sua posição quanto ao início de vigência da emenda. Ainda sobre o tema Garib
195 complementa que as vagas no recuo não devem ser cobertas, devendo assim, isto também estar
196 expresso em lei para não configurar possibilidades de ampliações/ocupações de modo ilegal.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LAGES



SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA

197 **Assuntos gerais:** Roberto apresenta uma solicitação de EIV, que foi encaminhada para apreciação
198 do Conselho referente a uma área do bairro São Cristóvão, confrontante as ruas Acre, Brasília e
199 Avenida Presidente Vargas. A solicitação seria para uma possível permissão para implantação de
200 um empreendimento de grande porte, atacado, visto que a área do requerente possui pequena
201 parte em EDD1 e maior parte em ZRE3, sendo a mais restritiva a ser usada, inviabilizando o
202 empreendimento em questão, visto que já houve indeferimento por parte do setor de aprovação
203 da SEPLAM. Os conselheiros se manifestam quanto ao seguimento da lei atual, sem alterações,
204 visto que área principal do terreno é confrontante com residências unifamiliares, além disso as
205 ruas adjacentes citadas, internas ao bairro, não comportam transporte de grande porte em relação
206 a logística do empreendimento proposto.

207 Por fim, deu se por encerrada a reunião.

208 Eu, Danyelle Donati, Arquiteta e Urbanista da Secretaria de Planejamento e Mobilidade Urbana
209 de Lages, redijo a presente ata.

210 Roberto Carvalho Provenzano, Arquiteto e Urbanista - SEPLAM;

211 Gabriel Córdova, Secretário de Planejamento e Mobilidade Urbana;

212

213 Eduardo Rodrigues Rosa, representante da Polícia Militar;

214

215 Pedro Antônio Garib, representante do SINDUSCON;

216

217 Kareenn Diener, representante da UNIPLAC;

218

219 Jorge Alfredo Diener, representante União da Associação de Moradores;

220

221 Genesis Gonsalves, Diretor de Planejamento - SEPLAM;

222

223 Willy V. Brun F., representante da AEA;

224

225 Fabiano Ventura dos Santos, representante do CDL;

226

227 Camila S.F. Padilha, representante da ACIL;

228

229 Augusto B. Fornari Souza, representante da ACIL;

230

231 Camila Cunha Leite, representante da SESPUMA;

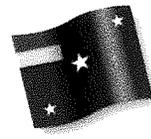
232

233 Rafael Floriani, representante da Secretaria Municipal de Saúde;

234



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LAGES
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA



235 Maria Eduarda de Medeiros Fontana, estagiária - SEPLAM.