

Lei de ordenamento do uso e ocupação do solo urbano

Na minuta proposta pela MPB Engenharia e Equipe Técnica da Prefeitura, tenho a comentar:

No artigo 14, no parágrafo 5º, inciso a) o máximo de 6 pavimentos conflita com o parágrafo 6º do mesmo artigo.

No artigo 17 item III substituir os sub-itens 1 e 3, pelos textos abaixo que são muito próximos do atual porém mais adequados:

1 – Nas áreas AIA 3, não será exigido a abertura de vias de tráfego no padrão dos perfis constantes do Anexo I da Lei de Parcelamento do Solo Urbano, uma vez que serão utilizadas apenas para acesso as unidades residenciais e turísticas ou equipamentos de lazer e obras de interesse público executadas pelo município ou pelo proprietário;

- a) A justificativa para a alteração proposta acima está explicada nas Contribuições finais ao LPSU a partir dos comentários do artigo 38 e tudo justificado pelas propostas da MPB com a equipe técnica da prefeitura constantes dos projetos de lei.

3- A supressão de vegetação deverá ser autorizada previamente pelo órgão ambiental que estiver incumbido de aprovar o licenciamento e deverá ser somente nas superfícies indispensáveis a implantação dos acessos, das edificações e dos equipamentos de lazer;

Manter o texto do sub-item 2 apenas com uma pequena correção no texto (em negrito)

2 – A ocupação de que trata o **sub**-item anterior será limitada em até 3 pavimentos, pilotis e mais o ático,

E inserir o sub-item 4 com o texto abaixo.

4 – No que se refere aos pavimentos de garagem, fica valendo o que já consta no item III do artigo 67 e no parágrafo 1º do artigo 69.

No artigo 18 item I- AIU 1, o seu inciso 1 conflita de certa maneira com o inciso 2, uma vez que o acesso pode ser o mesmo, apenas com áreas de estacionamento distintas.

No inciso 3 deste mesmo artigo complementar ao final do texto, “situados no mínimo a seis metros da esquina ou do entroncamento.”

No artigo 27, inciso VI, o acesso motorizado somente deve ser permitido quando houver área suficiente de estacionamento e manobra que comporte o número de veículos a serem utilizados pelos frequentadores.

Essa mesma regra proposta para o artigo 27 **deve valer para quaisquer áreas de interesse que precisem ter acesso a praia ou ao mar**, uma vez que em empreendimento já licenciado no município, foi requisitado pelos órgãos licenciadores a criação de um estacionamento, inclusive afastado da praia, visando preservar a vegetação de restinga existente junto a praia. O acesso motorizado até a praia ficou apenas para veículos de socorro ou de serviço essenciais como a coleta de lixo

No artigo 30 ocorre o mesmo que no artigo 14, ou seja, o máximo de 6 pavimentos conflita com o parágrafo 6º do mesmo artigo.

Lei de ordenamento do uso e ocupação do solo urbano

No artigo 34 a obrigação do acesso a praia, quando se tratarem de áreas muito grandes, deve ser considerado pelo menos um acesso por propriedade, até mesmo porque por exemplo, algumas áreas com mais de 1 milhão m² e muitas vezes com vegetação que precisa ser preservada e topografia muito acidentada, a abertura de mais uma servidão de passagem vai em sentido contrário a preservação desejada.

Estou exemplificando baseado em um projeto que já foi aprovado pelo município e pelo IMA anos atrás e finalmente depois de um longo processo judicial foi novamente aprovado num acordo com o ministério público federal - MPF e homologado no TRF4.

Para utilizar as distâncias propostas como regra única, apenas se já estejam previstas em legislação federal, neste caso basta citá-la.

No artigo 65 quando são mencionadas as edificações inadequadas e construções desconformes, entendo que englobam também as irregulares e incompatíveis !

No artigo 74 no seu parágrafo 1º , considero temerário destinar apenas 1 (uma) vaga para cada 2 (dois) studios, dessa forma poderemos estar criando um problema para o entorno do empreendimento.

Da mesma forma no parágrafo 2º, o numero de vagas para bicicletas deveria ser de pelo menos 2 (duas) por unidade visando atender no mínimo a um casal que se hospede nesse studio e seja praticante de ciclismo.

Ainda sobre o tema Studio, no Anexo 1 – conceitos e definições, o item Studio está inicialmente limitado a 30 m² o que não é estabelecido em nenhuma lei e saibam que no município existe projeto em análise onde os Studios tem áreas de 276 a 400 m².

No anexo 7 – Parâmetros Urbanísticos, na tabela das áreas de interesse especial, na Zona AIA 3 os parâmetros testada mínima, área mínima do lote e taxa de permeabilidade, muito provável deve ter ocorrido um equívoco, pois os valores são completamente fora da media de todas as outras zonas e não haveria justificativa para tais valores.

Desde que a expressão “não se aplica” utilizada nessa tabela represente que nesses parâmetros fique valendo o que está estabelecido na tabela 1 do mesmo anexo, sugerimos utilizar essa expressão para AIA 3, apenas não em relação ao coeficiente de aproveitamento e numero de pavimentos, uma vez que ficaria mais de acordo com a maioria das zonas existentes na tabela.

Adicionalmente, nesse mesmo anexo 7, nas notas ao final da última tabela, sugerimos a correção da nota **g)** para: Se a área estiver na Z1, Z2 ou Z3, esse valor sobe para 0,3.

Não há porque haver parâmetros diferentes para essas 3 zonas uma vez que são as únicas litorâneas da área urbana, excluídas as áreas na APA do Anhatomirim.

Me causou estranheza num município com reconhecido potencial turístico, haver apenas meia página para tratar das AITs, enquanto na APA foram despendidas 7 páginas, tanto que precisei fazer menção para que a proposta por mim apresentada para o artigo 27 fosse aplicada a todas as áreas de interesse com acesso a praia.

Lei de ordenamento do uso e ocupação do solo urbano

Finalmente, importante deixar claro no Anexo 6 que a AIA 2 é exatamente a zona 9, pelo menos são as cores que são vistas na planta no computador e que a zona 2 contem as áreas de interesse AIU 1, AIT 2, AIA 3 e AIA 4, caso não seja isso algumas contribuições aqui feitas necessitarão ser corrigidas.

Com relação ao anexo 10, creio que cabe uma reavaliação criteriosa para determinados usos, uma vez que atualmente já é um problema sério em certas regiões onde o adensamento urbano já traz a dificuldade de se encontrar vagas de estacionamento.

Luis Alberto Cadenas Pereira

Engenheiro / Empresário

Membro do Núcleo Gestor representando a Costeira de Palmas e a Camboa

FLP, 13/11/23