

Paranaguá, 19 de Maio de 2016

Ao
Conselho Municipal do Plano Diretor de Paranaguá
Sr. Presidente
Arq. Marcos Aurélio Furuzawa
Nesta

Sr. Presidente,

A Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão, vem mui respeitosamente submeter à análise a alteração das leis abaixo elencadas e seus artigos, baseando-se nas seguintes justificativas e argumentos:

A lei federal 12.587/2012 – que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê a democratização do acesso à cidade por todos os seus usuários e determina a organização do fluxo de carga, automóveis, ciclistas e pedestres.

Em Janeiro deste ano foi apresentado ao Ministério das Cidades, para análise e apreciação, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Paranaguá, que foi desenvolvido pelos técnicos do Município e aprovado pela Comissão Especial de Mobilidade, formada por técnicos e sociedade organizada.

O Diagnóstico deste Plano apontou que a cidade apresenta sérios problemas de mobilidade, principalmente no quesito tráfego de cargas e sua interatividade com os moradores da cidade. Foi também identificado que haverá uma crescente demanda de Comércio, Serviços relacionados à atividade portuária.

Em nosso município, como é notório, convivemos diariamente com o tráfego intenso de caminhões que hoje já extrapola até mesmo o nível de saturação (entrada / saída da cidade), tanto nas vias de trânsito rápido e estruturais como nas coletoras e locais, trazendo insegurança, dificuldade de locomoção, diversos transtornos ao município e atrasos significativos na logística como um todo.

Sabemos que essa “promiscuidade” de fluxos e a presença dos caminhões dentro da área urbana tem aumentado sobremaneira a poluição do ar (escapamento de veículos à diesel, emissões atmosféricas e odores) e poluição sonora (emissão de ruídos prejudiciais à saúde e ao sossego públicos), problemas sociais (prostituição e falta de segurança), doenças (AIDS e outras sexualmente transmissíveis), consumo de entorpecentes e drogas ilícitas, animais nocivos (ratos e pombos) e os constantes acidentes registrados (principalmente causando a morte de pedestres e ciclistas).

Considerando :

1) Que o art. 62 da Lei Complementar nº. 62/2007 (Lei de Zoneamento e Uso do Solo) possibilita que, *“por proposta do Órgão de Planejamento do Poder Executivo Municipal, novos setores especiais poderão ser criados, mediante iniciativa legislativa do Prefeito Municipal e aprovação de lei pela Câmara Municipal”*;

2) Que o Art. 5º da Lei Complementar 60/2007 (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado) torna claro *“que o Plano Diretor deverá ser revisado e atualizado em um prazo máximo de 10 (dez) anos, bem como terá suas diretrizes e propostas avaliadas e monitoradas, periodicamente e que esse prazo se esgota em 2017”*;

3) Que a mesma lei, em seu Art. 11 diz que *“Entende-se por gestão democrática a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade nos processos de planejamento, tomada de decisão e controle das ações públicas, por meio de espaços institucionalizados onde o Poder Público constituído delega o seu direito de decisão”*;

4) Que no Art. 16 diz –*“São diretrizes e objetivos gerais do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Paranaguá:*

VII - condicionar a organização a sustentabilidade ambiental e ao desenvolvimento socioeconômico.

IX - elevar a qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação, proteção e recuperação do meio ambiente e do patrimônio cultural e paisagístico;

X - fortalecer economicamente o município e promover o desenvolvimento do setor de serviços, da logística e do comércio local;

XI – garantir e adequar as relações entre as funções do Porto e as funções da cidade;

XII – estabelecer condições para que os fluxos de tráfego do Porto e em direção ao litoral não comprometam o desenvolvimento do tráfego da cidade;

5) Que em seu Art. 19 diz - Para a promoção do desenvolvimento na escala regional devem ser observadas as seguintes diretrizes:

VI – “fortalecer o sistema viário regional que passa pelo município, visando a acessibilidade regional, a fluidez no trânsito e a segurança viária, de modo a incentivar a implantação de atividades econômicas em seu território”;

6) Que em seu Art. 20 diz:

“X – ordenar e segregar o tráfego de veículos e trens de carga, de forma a garantir a fluidez do sistema e a qualidade de vida aos moradores e usuários da malha urbana”;

7) Que no art. 32 da citada Lei Complementar define que são *“as diretrizes da política de desenvolvimento sócio econômico:*

III - Estimular o investimento e a integração do sistema portuário com o Município;

IV - Incentivar ações cooperadas entre APPA (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina), concessionárias da ferrovia e da rodovia, operadores de terminais privados e operadores portuários para melhoria e desenvolvimento do sistema logístico;

V - Estabelecer um programa de dinamização econômica em consórcio com os demais municípios da região, principalmente quanto à viabilização de projetos que visem o desenvolvimento regional;

VI - Atualizar e adequar a legislação de uso e ocupação do solo, com mecanismos que possibilitem atrair e estimular novas atividades produtivas, assegurando espaços para o desenvolvimento das atividades econômicas”;

8) Que o Art. 33 estabelece as diretrizes referentes à Política de Sistema Viário, de Circulação e de Transporte do Município de Paranaguá que são:

I - Organizar e integrar as modalidades de transportes de maneira a otimizar e facilitar os acessos marítimos e terrestres às áreas de interesse portuário, industrial, comercial e residencial, adequando-as em planejamento estratégico municipal e minimizando conflitos entre as rodovias Estaduais e Federais com o tráfego local e o sistema viário municipal.”

9) Que um fluxo diário de aproximadamente 6.000 (seis mil) caminhões por dia circulam no município e que os caminhões, após descarregarem suas cargas, ficam parados sobre a faixa de rolagem da Avenida Ayrton Senna, postos de gasolina e estacionados nas ruas da cidade negociando o seu frete de retorno ,causando um impacto direto e preocupante na mobilidade e um enorme desgaste na malha viária do município;

10) Que há intenção de organizar este fluxo de veículos em local apropriado , próprio para abrigar grande número de caminhões sem causar maiores impactos na malha urbana do município,de acordo com a Lei nº. 62/2007 de

Zoneamento e Uso do Solo, do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado que foi amplamente discutido através de 6 (seis) audiências públicas;

11) Que o sistema de controle e monitoramento da chegada de caminhões no Porto de Paranaguá já prevê a implantação de pátios alternativos privados exteriorizado pela própria APPA;

12) Que o Plano de Mobilidade Urbana de Paranaguá sugere a estruturação da Estrada das Colônias como importante via de ligação e indutora do crescimento na cidade;

13) Que a dinâmica de desenvolvimento residencial e de serviços da população residente à margem direita da rodovia estadual PR-407 (jardim Esperança, Vale do Sol, Vila Garcia, Jardim Paraná) ficou totalmente alterada após a duplicação da citada via .

Propõem:

1) A alteração da Lei Complementar nº. 112/2009 - com a substituição do **Corredor de Comércio e Serviços (CCS)** e a criação da **Zona de Comércio e Serviços (ZCS)** e suas atividades, de acordo com os anexos de forma que os Arts. 18 e 19 da referida lei, que estabelecem o seguinte:

"Art. 18 O Corredor de Comércio e Serviços (CCS) caracteriza-se por imóveis voltados para a Zona de Restrição a Ocupação (ZRO), em uma faixa com largura máxima de 300,00 m (trezentos metros) ao Sul e distante 100,00 m (cem metros) da faixa de domínio da Rodovia BR-277, compreendida entre o limite com o município de Morretes (Rio Jacaré) e a atual PR-407.

Parágrafo Único - O Corredor de Comercio e Serviços (CCS) na atual PR-407 caracteriza-se por uma faixa de 50,00 m (cinquenta metros) a partir da sua faixa de domínio, à Oeste, desde a ZRO (Zona de Restrição a Ocupação) da BR-277 até a Estrada das Colônias."

Art. 19 - Para a promoção do desenvolvimento na escala regional devem ser observadas as seguintes diretrizes:

I - disponibilizar áreas para a instalação de comércio e serviços ligados à circulação de veículos e apoio ao turismo, tais como postos de combustíveis, estações de apoio aos motoristas e caminhoneiros, lanchonetes, restaurantes, lojas de artesanato, hotéis e similares.

II - aperfeiçoar os canais de participação da sociedade para discussão das questões referentes ao planejamento urbano e à problemática litorânea, por meio da criação de fóruns regionais no município para o debate de questões de interesse da população;

III - fortalecer as políticas litorâneas através da implementação de consórcios intermunicipais que tratem de questões comuns aos municípios e ao estado;

IV - implementar uma política ambiental municipal em consonância com a política ambiental estadual, tendo como estratégia de ação a criação de Áreas de Preservação, Proteção e Conservação;

V - implementar a política regional de saneamento ambiental, através do Consórcio Intermunicipal de Resíduos Sólidos;

VI - fortalecer o sistema viário regional que passa pelo município, visando a acessibilidade regional, a fluidez no trânsito e a segurança viária, de modo a incentivar a implantação de atividades econômicas em seu território;

VII - criar eixos de transportes coletivos, de forma a propiciar maior fluidez nos deslocamentos intermunicipais;

VIII – aproveitar as condições da localização do município, assim como sua vocação portuária, para integração na dinâmica econômica nacional, tendo como estratégia de ação o fortalecimento dos terminais intermodais do município;

IX – elaborar estudo para a identificação das cadeias produtivas regionais e desenvolvimento rural, incentivando a preservação das atividades econômicas de caráter rural de importância para o equilíbrio regional;

X - consolidação do sistema viário regional no município, através de convênios com os poderes públicos estadual e federal, considerando-se como vias prioritárias. [...]”

Passem a ter a seguinte redação:

SEÇÃO IV DA ZONA DE COMÉRCIO E SERVIÇOS - ZCS

“Art. 18. A Zona de Comércio e Serviços (ZCS) caracteriza-se por imóveis voltados para a Zona de Redução de Impacto (ZRIV), em uma faixa com largura máxima de 360,00 m (trezentos e sessenta metros) ao Sul e distante 40,00 m (quarenta metros) da faixa de domínio de ambas as margens da Rodovia BR-277, compreendida entre o limite com o município de Morretes (Rio Jacareí) e a atual PR-407 e numa faixa com largura de 1.600,00 (hum mil e seiscentos metros) a SO (sudoeste) da PR-508 – Rodovia Alexandra- Matinhos, compreendida entre o viaduto que liga a BR-277 e a PR-508 até a Estrada da Colônia Santa Cruz.”

“Art.19 São objetivos da Zona de Comércio e Serviços (ZCS):

I)propiciar que as logísticas retroportuárias e portuária sejam realizadas de forma organizada e racional;

II)disponibilizar áreas para a instalação de comércio e serviços ligados à circulação de veículos e apoio ao turismo,lojas de artesanato, hotéis e

similares ,atividades de retaguarda portuária, serviços de conveniência, abastecimento , entretenimento, estacionamento de caminhões, prestação de serviços de manutenção , concessionárias e afins, serviços públicos (ambulatório, policiamento, correio, bancos, etc), escritórios administrativos e de logística , comércio varejista e de atacado, armazenagem de containers.

III) permitir a altura construtiva de 20,00m que corresponde às alturas mais baixas das elevações mais próximas. (ANEXO I)

IV)estabelecer a taxa de ocupação de 60% e a permeabilidade em 30% do total da área.(ANEXO I)

V)atender as resoluções do CONAMA e toda a legislação ambiental municipal, estadual e federal pertinentes.”

2)A Substituição da ZRO correspondente a faixa contígua à BR-277 e criação da ZRIV – Zona de Redução de Impacto reduzindo-a a 40,00 m (quarenta metros) de largura a partir da faixa de domínio da BR-277 em toda a sua extensão, conforme o mapa (ANEXO I), com os seguintes objetivos:

I) Garantir os acessos aos empreendimentos, construções administrativas e de recreio até 180,00 m² (lanchonetes, guaritas, informações turísticas, etc)

II) Garantir a racionalização da ocupação dos lotes com frente para a BR-277

3) A Alteração na poligonal do SSR – Setor Especial do Santuário do Rocio sendo que o limite do Setor será na Rua Professor Décio, seguindo por essa até encontrar a Rua José Azevedo e dessa até a Av. Cel. Santa Rita (Anexo II), mantendo as características e objetivos que constam na Lei 62/2007, abaixo transcritos, sendo que os lotes ainda vazios dentro do perímetro passarão a ser utilizados dentro dos parâmetros da ZIP- Zona de Interesse Portuário, porém com acesso somente pela Rua Bento Rocha e Avenida Cel. Santa Rita :

SEÇÃO IV

DO SETOR ESPECIAL DE PROTEÇÃO DO SANTUÁRIO DO ROCIO-SSR

Art.84

O Setor Especial de Proteção do Santuário do Rocio(SSR)caracteriza-se por compreender a área entre a Igreja Nossa Senhora do Rocio, ao sul,e a Baía de Paranaguá, ao norte.

Art.85

-São objetivos do Setor Especial de Proteção do Santuário do Rocio:

I.proteção do patrimônio histórico e cultural;

II. proteção paisagística da Baía de Paranaguá.

4) A Alteração na poligonal da ZIEP em sua margem Noroeste, alcançando a Estrada do Imbocui e reduzindo a ZRA- Zona de Recuperação Ambiental para o mesmo marco (ver anexo II).

5) Revisão da poligonal que delimita o perímetro urbano, do Município de Paranaguá, representada no mapa em anexo à presente lei na parte em que toca a mudança de perímetro, (ANEXO II) que é hoje definida da seguinte forma: "[...] *Inicia-se no ponto de intersecção entre a baía de Paranaguá e a margem esquerda do Rio Ribeirão, ponto este georreferenciado no Sistema Geodésico Brasileiro, DATUM - SAD69, MC-51ºW, coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 739.620,967 m e N= 7.173.436,253 m, segue pela margem esquerda do Rio Ribeirão em vários segmentos pela distância de 785,87 m até o encontro com a foz do Rio Aranguela ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 739.153,230 m e N= 7.172.889,630 m, deste ponto segue pela margem esquerda do Rio Aranguela em vários segmentos pela distância de 4.944,11 m até o encontro com a estrada que liga Alexandra à Rodovia BR 277 ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 736.338,573 m e N= 7.171.541,365 m, Segue-se pelo eixo da estrada que liga Alexandra à Rodovia BR 277 em direção à Rodovia BR 277 em vários segmentos pela distância de 650,70 m até a faixa de domínio da rodovia BR 277, ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 736.035,655 m e N= 7.171.160,016 m, Segue-se pelo limite da faixa de domínio da BR 277 no sentido Paranaguá - Curitiba em vários segmentos pela distância de 1.500,00 m até o ponto com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 737.443,210 m e N= 7.170.661,252 m nesse ponto com uma deflexão a direita perpendicular ao eixo da rodovia BR 277, percorre 300,00 m até o ponto com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 737.362,675 m e N= 7.170.372,264 m, deste ponto segue-se por um alinhamento paralelo ao eixo da rodovia BR 277 no sentido Curitiba - Paranaguá em vários segmentos pela distância de 3.528,38 m até encontrar a linha de transmissão de energia elétrica - COPEL com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 740.747,659 m e N= 7.170.011,130 m, Segue-se pelo eixo desta linha de transmissão - COPEL em vários segmentos pela distância de 6.245,51 m até encontrar a faixa de domínio da PR 407 no sentido Praia de Leste - Paranaguá em seu km 5, ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 745.385,520 m e N= 7.166.232,888 m, Segue-se por um alinhamento paralelo a faixa de domínio da PR 407 no sentido Praia de Leste pela distância de 1.150,00 m, até o ponto com coordenadas Plano Retangulares*

Relativas, Sistema UTM: E= 745.937,509 m e N= 7.165.224,023 m, deste ponto segue-se em linha reta pela distância de 2.375,35 m até encontrar o Rio dos Almeidas, ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 747.513,837 m e N= 7.167.000,949 m, desse ponto segue pela margem esquerda do Rio dos Almeidas em vários segmentos pela distância de 10.451,56 m até sua foz na baía de Paranaguá, ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 752.707,007 m e N= 7.173.459,688 m, deste ponto segue em linha reta pela distância de 4.049,72 m até o extremo leste do Porto de Paranaguá ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 751.388,720 m e N= 7.177.288,830 m, deste ponto segue margeando a baía de Paranaguá em vários segmentos pela distância de 14.794,85 m até o ponto de intersecção entre a baía de Paranaguá e a margem esquerda do Rio Ribeirão, ponto inicial dessa descrição, fechando um polígono com a área total de 103.430.401,86 m²."

Passa a ser definida da seguinte maneira:

“PERÍMETRO URBANO

A poligonal que delimita o perímetro urbano, do Município de Paranaguá, representada no mapa em anexo à presente lei, está assim definida:

“Inicia-se no ponto de intersecção entre a baía de Paranaguá e a margem esquerda do Rio Ribeirão, ponto este georreferenciado no Sistema Geodésico Brasileiro, DATUM - SAD69, MC-51°W, coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 739.620,967 m e N= 7.173.436,253 m, segue pela margem esquerda do Rio Ribeirão em vários segmentos pela distância de 785,87 m até o encontro com a foz do Rio Aranguela ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 739.153,230 m e N= 7.172.889,630 m. deste ponto segue pela margem esquerda do Rio Aranguela em vários segmentos pela distância de 4.944,11 m até o encontro com a estrada que liga Alexandra à Rodovia BR 277 ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 736.338,573 m e N= 7.171.541,365 m. segue-se pelo eixo da estrada que liga Alexandra à Rodovia BR 277 em direção à Rodovia BR 277 em vários segmentos pela distância de 650,70 m até a faixa de domínio da rodovia BR 277, ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 736.035,655 m e N= 7.171.160,016 m.. Segue-se pelo limite da faixa de domínio da BR 277 no sentido Paranaguá – Curitiba em vários segmentos pela distância de 1.500,00 m. até o ponto com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 737.443,210 m e N= 7.170.661,252 m. nesse ponto com uma deflexão a direita perpendicular ao eixo da rodovia BR 277, percorre 300,00 m até o ponto com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 737.362,675 m e N= 7.170.372,264 m; deste ponto segue pela distância de 1.765,17 m

até o ponto com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 736.888,816 m e N= 7.168.671,886 m; deste ponto segue pelo limite do Parque Nacional Saint Hilaire-Lange em vários segmentos totalizando a distância de 8.483,06 m até o ponto com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 737.494,233 m e N= 7.166.053,324 m; deste ponto segue pela distância de 2.458,96 m até o ponto com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 739.952,923 m e N= 7.166.089,449 m; deste ponto segue pela distância de 1.072,50 m até o ponto com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 740.801,675 m e N= 7.166.745,094 m; deste ponto segue pela distância de 2.196,24 m até o ponto com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 742.539,736 m e N= 7.168.087,713 m; deste ponto percorre a distância de 3.592,40 m até encontrar a faixa de domínio da PR 407 no sentido Praia de Leste – Paranaguá em seu km 5, ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 745.385,520 m e N= 7.166.232,888 m. segue-se por um alinhamento paralelo a faixa de domínio da PR 407 no sentido Praia de Leste pela distância de 1.150,00 m, até o ponto com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 745.937,509 m e N= 7.165.224,023 m. deste ponto segue-se em linha reta pela distância de 2.375,35 m até encontrar o Rio dos Almeidas, ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 747.513,837 m e N= 7.167.000,949 m, desse ponto segue pela margem esquerda do Rio dos Almeidas em vários segmentos pela distância de 10.451,56 m até sua foz na baía de Paranaguá, ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 752.707,007 m e N= 7.173.459,688 m, deste ponto segue em linha reta pela distância de 4.049,72 m até o extremo leste do Porto de Paranaguá ponto este com coordenadas Plano Retangulares Relativas, Sistema UTM: E= 751.388,720 m e N= 7.177.288,830 m, deste ponto segue margeando a baía de Paranaguá em vários segmentos pela distância de 14.794,85 m até o ponto de intersecção entre a baía de Paranaguá e a margem esquerda do Rio Ribeirão, ponto inicial dessa descrição.

Fechando um polígono com a área total de 120.197.276,63 m².

6) Tornar facultativo o zoneamento para empreendimentos com frente situada na interface ZRU – ZIP ou com frente para a Via Estrutural E05 (Lei Complementar nº 64/2007), na interface ZCEU 3 – ZA, que possam comprovar funcionamento anterior à instituição da Lei Complementar nº 62/2007, desde que não haja ou tenha havido expansão do perímetro do lote após a instituição da referida lei.

Considerações

- Salienta-se que a alteração do Perímetro Urbano deverá ser compatível com as diretrizes estabelecidas no Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001), especificamente com o que preconiza o Artigo nº 42-B.
- Por abrigar uma área reconhecida de manancial, sendo esta área de importância para o abastecimento local, a ocupação do solo nesta área deverá respeitar a Lei Estadual nº8935/89, assim como deverá ser feita a definição do perímetro da área de manancial em questão.
- De acordo com a proximidade com o Parque Nacional Saint Hilaire Lange, o licenciamento ambiental de empreendimentos de significativo impacto ambiental que se situarem na Zona de Amortecimento da referida Unidade de Conservação - UC só poderá ser concedido após a autorização do órgão gestor da UC (Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade), de acordo com a resolução CONAMA nº 428/2010.
- Por fim, de acordo com o Plano Diretor do Município de Paranaguá, *deverá ser respeitada a participação de todas as entidades da sociedade civil organizada, bem como daqueles que tiverem interesse em todas as políticas públicas, programas, projetos, planos, diretrizes e prioridades contidas neste plano, de modo a garantir o controle direto das atividades e o pleno exercício da cidadania, constituindo obrigação do poder público proceder à efetiva convocação das entidades e cidadãos para as atividades onde tal participação é exigida.*

Esperamos, portanto, que esse Conselho possa discutir e decidir objetivamente sobre o assunto apresentado, por ser este de extrema importância no sentido de direcionar e posicionar o município de Paranaguá perante os Governos Estadual e Federal e toda a comunidade de moradores, visitantes e empreendedores.

Anexo I - Tabelas de Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo

ZIP (Zona de Interesse Portuário)									
Usos	Porte	Coeficiente Aproveitamento	Taxa Ocupação Máxima (%)	Altura Máxima (pav.)	Ocupação				
					Recou Mínimo Alinham. Predial (m)	Taxa Permeabilidade de Mínima (%)	Afastamento Divisas (m)	Lote Mínimo (testada / área)	
Permitidos	médio, médio-grande e grande	1	75(2)	-	5,0 (2)	20%	5	20/600 (3)	
	Indústrias 1, 2 e 3, Comércio e Serviço Geral, Comércio e Serviço Específico, Comércio e Serviço Setorial								
Permissíveis	médio, médio-grande e grande								
	Indústria Caseira (1), Comércio e Serviço Vicinal, Comércio e Serviço de Bairro								

Observações:

- (1) Lote Mínimo referente a novos parcelamentos, desmembramentos e remembramentos. Para lotes ou terrenos já existentes, até a data da publicação desta lei, com área inferior à mínima definida, aplicar os demais parâmetros da tabela acima, desde que aprovado pelo Conselho Municipal de desenvolvimento Urbano.
- (2) Caso exista um sistema de dissipação de águas de chuva, poderá ser utilizada a Taxa de Ocupação de 80% e permeabilidade de 15%, mediante aprovação da Secretaria Municipal de Obras.
- (3) Lote Mínimo referente a novos parcelamentos, desmembramentos e remembramentos. Para lotes ou terrenos já existentes, até a data da publicação desta lei, com área inferior à mínima definida, aplicar os demais parâmetros da tabela acima, desde que aprovado pelo Conselho Municipal de desenvolvimento Urbano.

ZRIV (Zona de Redução de Impacto Visual)

Usos	Ocupação							Lote Mínimo (testada / área)
	Porte	Coefficiente Aproveitamento	Taxa Ocupação Máxima (%)	Altura Máxima (pav.)	Recuo Mínimo Alinham. Predial (m)	Taxa Permeabilidade e Mínima (%)	Afastamento Divisas (m)	
Permitidos	Comércio e Serviço Geral, Comércio e Serviço Específico, Comércio e Serviço Setorial	0,5	30	-	15	30%	5	20/600 (1)
Permissíveis	Industria Caseira, Comércio e Serviço Vicinal, Comércio e Serviço de Bairro, Comercio e Serviço Geral							

Observações:

(1) Lote Mínimo referente a novos parcelamentos, desmembramentos e remembramentos. Para lotes ou terrenos já existentes, até a data da publicação desta lei, com área inferior à mínima definida, aplicar os demais parâmetros da tabela acima, desde que aprovado pelo Conselho Municipal de desenvolvimento Urbano.

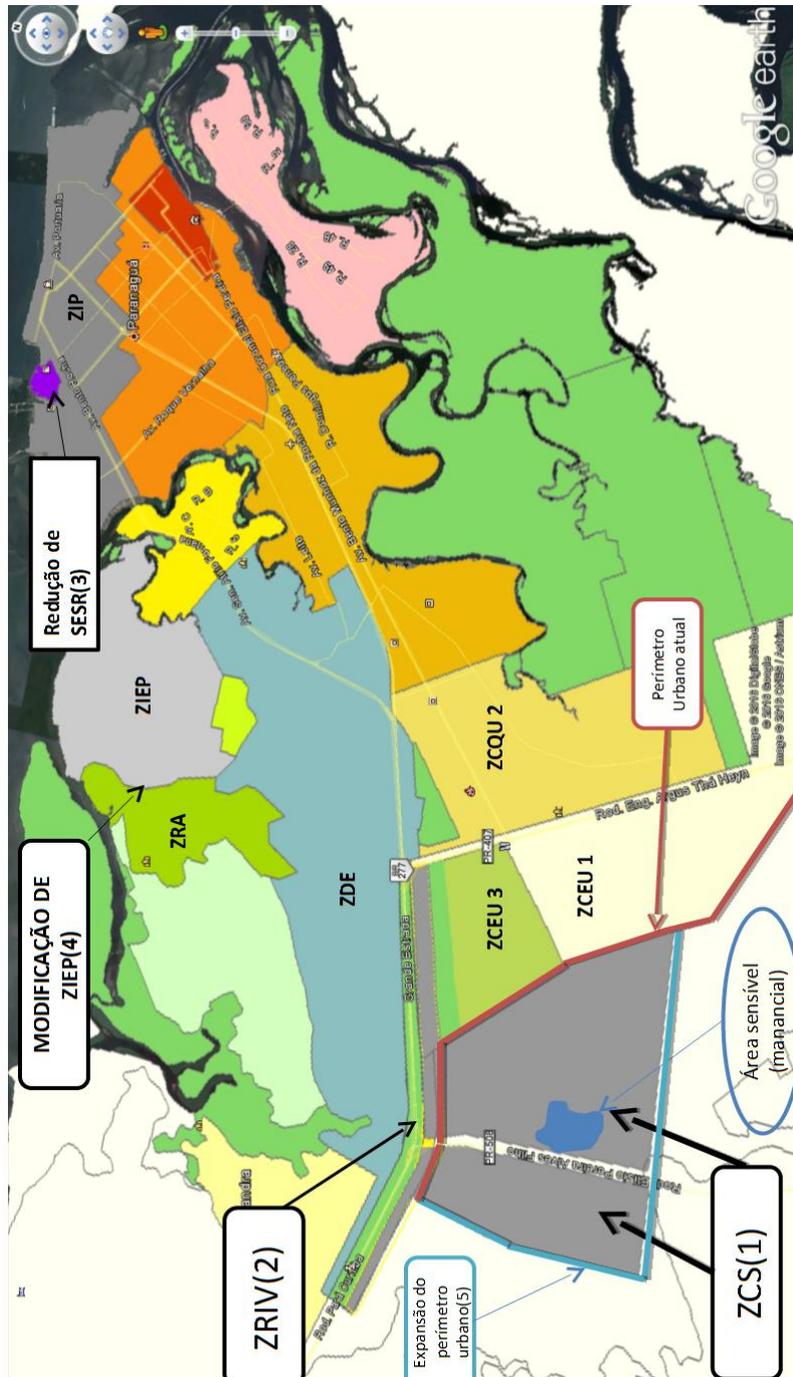
ZCS (Zona de Comércio e Serviços)

Usos	Ocupação							Lote Mínimo (testada / área)
	Porte	Coefficiente Aproveitamento	Taxa Ocupação Máxima (%)	Altura Máxima (pav.)	Recuo Mínimo Alinham. Predial (m)	Taxa Permeabilidade e Mínima (%)	Afastamento Divisas (m)	
Predominantes	-	2	60	20	5	30	5	20/800m2
Possíveis	-	2	60	20	5	30	5	

Observações:

(1) Lote Mínimo referente a novos parcelamentos, desmembramentos e remembramentos. Para lotes ou terrenos já existentes, até a data da publicação desta lei, com área inferior à mínima definida, aplicar os demais parâmetros da tabela acima, desde que aprovado pelo Conselho Municipal de desenvolvimento Urbano.

- Zoneamento Proposto (Mapa de caráter ilustrativo)



Anexo III – Novo Perímetro urbano

