



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Gabinete do Prefeito**

**Chefia de Gabinete**

**Gerência de Controle de Atos Legislativos**

Av. XV de Novembro, 701, Anexo do Paço Municipal - Bairro Centro, Maringá/PR

CEP 87013-230, Telefone: (44) 3221-1506 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**TERMO DE ABERTURA DE PROCESSO ELETRÔNICO**

**Processo nº:** 01.02.00129641/2024.04

**Interessados:**

Maringá Câmara Municipal

IPPLAM

**Unidade Protocolizadora:**

Gerência de Controle de Atos Legislativos

**Tipo do Processo:**

Legislativo: Autógrafos

**Assunto/Especificação:**

PLC 1.467



Documento assinado eletronicamente por **Claudia Hoffmann, Gerente de Controle de Atos Legislativos**, em 19/09/2024, às 15:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4626813** e o código CRC **316F76E1**.



CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ  
Avenida Papa João XXIII, 239 - CEP 87010-260 - Maringá - PR - <http://www.cmm.pr.gov.br>

## AUTÓGRAFO

**A Câmara Municipal de Maringá, Estado do Paraná, aprovou e eu, Presidente, encaminho ao Prefeito Municipal o seguinte:**

### PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N. 1.467.

**Autoria: Poder Executivo.**

**Dispõe sobre o Sistema Viário Básico no Município de Maringá e dá outras providências.**

#### TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**Art. 1.º** A presente Lei Complementar dispõe sobre o ordenamento e o planejamento do Sistema Viário Básico do Município de Maringá, estabelecendo as diretrizes para circulação e abertura de vias e logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou alargamento das vias públicas existentes.

**Parágrafo único.** A criação, supressão de diretriz viária ou desafetação de via são instrumentos legais que possibilitam a organização e reorganização do sistema viário municipal dentro do processo de planejamento urbano.

**Art. 2.º** Esta Lei Complementar regula o sistema viário básico, observando as disposições das legislações federais e estaduais relativas à matéria, em especial os requisitos da Lei Geral do Plano Diretor de Maringá, sendo parte integrante desta e revisada com base nos seus princípios, objetivos e diretrizes.

**Parágrafo único.** Em atendimento às disposições contidas nas legislações de que trata o *caput* deste artigo, a presente Lei está fundamentada na Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá, estabelecida por meio da Lei n. 11.518, de 14 de setembro de 2022.

#### CAPÍTULO I DOS OBJETIVOS GERAIS

**Art. 3.º** Constituem objetivos da presente Lei do Sistema Viário Básico do Município de Maringá:

I – induzir o desenvolvimento equilibrado da área urbana do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo;

II – fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego;

III – assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município e no processo de licenciamento de edificações em áreas consolidadas e em processo de consolidação;

IV – estabelecer as diretrizes para a elaboração dos projetos geométricos dos logradouros públicos e vias de circulação;

V – estabelecer condições necessárias para funcionamento do transporte coletivo do Município;

VI – melhorar as condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e garantindo a acessibilidade plena, de modo a privilegiar os pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

VII – conectar os diferentes modais à distribuição das atividades econômicas;

VIII – assegurar as condições adequadas de mobilidade na zona rural, promovendo o transporte de cargas e deslocamento de pessoas;

IX – articular a mobilidade urbana municipal com a região metropolitana.

**Art. 4.º** A presente Lei complementa, sem alterar ou substituir, a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de Maringá.

## CAPÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO MUNICIPAL

### Seção I

#### **Das Disposições Gerais do Sistema Viário Básico Municipal**

**Art. 5.º** O Sistema Viário Básico Municipal é subdividido em:

I – sistema viário urbano: ruas, avenidas, vielas, caminhos, vias compartilhadas e similares abertos à circulação pública, situados dentro do perímetro urbano;

II – sistema viário rural: conjunto de vias localizadas na zona rural do Município.

**Parágrafo único.** O sistema viário descrito no *caput*, quando não pertencente ao Município, para os efeitos desta Lei e demais normas relativas à abertura, conservação ou manutenção, não é de responsabilidade do Poder Público Municipal.

**Art. 6.º** Todo arruamento a ser implantado no Município e intervenções a serem realizadas no sistema viário básico, tais como pavimentação, recape ou sinalização viária, deverão ser previamente aprovados pelo Poder Público Municipal, nos termos previstos na presente Lei e na Lei Complementar de Parcelamento do Solo.

**§ 1.º** Ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM caberá o planejamento e gestão do Sistema Viário Básico do Município, ouvidos, quando couber, os demais órgãos da gestão municipal, bem como demais entes constituintes do Sistema de Planejamento e Gestão Municipal.

**§ 2.º** Os projetos que envolvam construção de novos eixos viários, obras de arte especiais, duplicação de vias ou de reestruturação viária urbana, ou rural, estão sujeitos às exigências das normas relativas à matéria.

**§ 3.º** As vias a serem implementadas no Município serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a essas vias.

**§ 4.º** O Sistema Viário Básico do Município é de uso comum, salvo nas hipóteses previstas em legislação específica, não sendo permitida sua apropriação pelas unidades imobiliárias lindeiras.

**Art. 7.º** A implantação de sistema viário em novos parcelamentos e demais empreendimentos, observados os requisitos legais, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o Município, salvo os casos específicos previstos por legislação.

**Parágrafo único.** É de responsabilidade do proponente solicitar diretrizes para a elaboração do projeto básico e apresentar projeto executivo do sistema viário proposto, assim como projetos complementares de infraestrutura urbana, a serem analisados e aprovados por órgãos municipais competentes.

**Art. 8.º** O sistema viário, nos projetos de parcelamento do solo no Município, deverá obedecer às diretrizes viárias do Sistema Viário Básico Municipal, definidas na presente Lei.

**Art. 9.º** Entendem-se por diretriz viária as linhas orientativas que são projeções das vias urbanas e rurais do Município, as quais podem ter seu traçado ajustado conforme condições físicas e ambientais.

**Parágrafo único.** O Anexo III desta Lei apresenta o Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, com a projeção das diretrizes viárias do território urbano e rural do Município.

**Art. 10.** São condicionantes impostas pelas diretrizes viárias:

I – fica vedado o licenciamento de edificação sob projeção de diretriz viária;

II – em processos de licenciamento de edificação, subdivisão e unificação, será exigida a projeção das diretrizes viárias que incidem sobre a área objeto do requerimento;

III – nos casos de licenciamento de edificações objeto de Estudo de Impacto de Vizinhança, poderá ser exigida:

a) a doação correspondente à faixa de diretriz viária prevista no Anexo III - Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, desta Lei;

b) a execução do sistema viário correspondente à faixa de diretriz viária que atinge o lote ou execução de sistema viário dentro das áreas de influência direta, ou indireta do empreendimento.

IV – quando se constituírem em prolongamento de sistema viário já implementado, não serão consideradas para a geração de lotes oriundos de processo de subdivisão, observados os requisitos da Lei Federal n. 6.766, de 19 de dezembro de 1979.

V – fica vedada a interrupção e o controle de acesso de vias arteriais e de trânsito rápido, quando da implantação de loteamentos fechados.

**Art. 11.** As diretrizes viárias definidas nesta Lei, quando do momento de sua implantação, deverão ter projeto geométrico que obedeça às exigências contidas nesta Lei.

## Seção II

### Da Hierarquia do Sistema Viário Básico Municipal

**Art. 12.** O Sistema Viário Básico Municipal será hierarquizado conforme as seguintes categorias de vias:

I – vias locais: destinadas ao acesso local ou a áreas restritas, podendo atender ao uso residencial ou industrial;

II – vias coletoras: vias com função de conectar as vias arteriais e as vias locais, possibilitando o trânsito dentro de regiões da cidade, podendo atender ao uso residencial, industrial, comercial e de serviços;

III – vias arteriais: vias estruturantes que conectam as regiões da cidade, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais;

IV – vias de trânsito rápido: vias caracterizadas por trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

V – via paisagística: via que se desenvolve acompanhando o leito dos cursos d'água, a uma distância mínima de 60,00m (sessenta metros) de suas margens e nascentes, delimitando as áreas de

fundo de vale.

§ 1.º As diretrizes viárias de alargamento, abertura ou prolongamento de vias existentes deverão ter sua hierarquização definida pelo órgão competente.

§ 2.º O sistema cicloviário municipal é parte integrante da hierarquização do sistema viário básico.

### CAPÍTULO III DAS VIAS URBANAS

#### Seção I

#### **Das Disposições Gerais do Sistema Viário Urbano Municipal**

**Art. 13.** São considerados, para o dimensionamento das vias urbanas, os seguintes elementos:

- I – caixa total da via;
- II – calçada contendo a faixa de acesso, faixa livre e faixa de serviços;
- III – canteiro central;
- IV – faixa de rolamento;
- V – faixa de estacionamento;
- VI – faixa exclusiva para ônibus;
- VII – ciclovia ou ciclofaixa;
- VIII – rotatória;
- IX – bolsão de retorno (“Cul-de-Sac”).

**Parágrafo único.** Mediante análise técnica, ouvidos os órgãos competentes, poderão ser ampliados, alterados ou excluídos os elementos citados nos incisos anteriores e detalhados nas subseções seguintes, para a melhoria do serviço de transporte coletivo, para a promoção de melhores condições de deslocamentos pelo modal a pé, para a melhoria do nível de serviço das vias e para a implementação de Soluções Baseadas na Natureza - SBNs.

**Art. 14.** Quando do prolongamento de vias já implantadas, deverão ser mantidas as dimensões destas, exceto:

- I – quando não contemplarem dimensões adequadas para a circulação de pedestres;
- II – representarem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego;
- III – quando constituírem parte das vias sujeitas a alargamento.

**Parágrafo único.** No prolongamento da via que intercepte uma intersecção em quatro ramos ou mais, ou uma rotatória, a continuidade da via deverá possuir a caixa total da via, conforme padrões estabelecidos por esta Lei.

**Art. 15.** Em vias já pertencentes ao Sistema Viário Básico Municipal, porém não pavimentadas, em áreas objeto de Regularização Fundiária Urbana - REURB, caberá ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano, ouvidos os demais órgãos competentes, no que couber, a definição da geometria da via e suas faixas constituintes.

#### Seção II

#### **Das Dimensões do Sistema Viário Urbano Municipal**

**Art. 16.** As dimensões do Sistema Viário Urbano Municipal se classificam em:

I – vias locais;

II – vias coletoras e vias locais industriais;

III – vias paisagísticas;

IV – vias arteriais;

a) novas vias arteriais;

b) prolongamento das vias arteriais existentes;

V – avenidas com torre de alta tensão.

**Parágrafo único.** A representação gráfica dos perfis ou seções viárias é aquela estabelecida nos Anexo I – Quadro de Especificações Mínimas do Sistema Viário Municipal e Anexo II – Perfis das Diretrizes Viárias, partes integrantes desta Lei.

#### Subseção I

### **Das Vias Locais**

**Art. 17.** As vias locais deverão possuir, no mínimo, 16,00m (dezesseis metros), contendo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos de, no mínimo, 2,90m (dois metros e noventa centímetros) cada;

II – 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros);

III – 2 (duas) calçadas de no mínimo 4,00m (quatro metros) cada, observando os requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá.

**Parágrafo único.** Nos casos em que a via existente a ser prolongada possuir caixa inferior a 16,00m (dezesseis metros), não se aplica o dimensionamento definido no *caput*, devendo ser mantido o dimensionamento padrão da via existente ou ser regrado a critério da Municipalidade.

#### Subseção II

### **Das Vias Coletoras e Vias Locais Industriais**

**Art. 18.** As vias coletoras e vias locais Industriais deverão possuir, no mínimo, 20,00m (vinte metros), contendo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos de, no mínimo, 3,70m (três metros e setenta centímetros) cada;

II – 2 (duas) faixas de estacionamento de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III – 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 4,00m (quatro metros) cada, observando os requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá.

#### Subseção III

### **Das Vias Paisagísticas**

**Art. 19.** As vias paisagísticas a serem implantadas, que limitam as áreas de fundo de vale, definidas por meio da Lei de Uso e Ocupação do Solo de Maringá, deverão possuir, no mínimo,

20,00m (vinte metros), contendo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos de, no mínimo, 2,90m (dois metros e noventa centímetros) cada;

II – 1 (uma) faixa de estacionamento lindeira à calçada oposta ao fundo de vale de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros);

III – 1 (uma) calçada de 4,00m (quatro metros) do lado oposto ao fundo de vale, observando os requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá;

IV – 1 (uma) calçada com ciclovia margeando as áreas de fundo de vale de, no mínimo, 8,00m (oito metros) contendo:

a) 1 (uma) faixa permeável alinhada à pista de rolamento de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

b) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 2,80m (dois metros e oitenta centímetros);

c) 1 (uma) faixa permeável gramada, situada entre a ciclovia e a faixa livre de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

d) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,80m (dois metros e oitenta centímetros).

§ 1.º Excetua-se do inciso III a adoção de faixa permeável linear gramada quando a via descrita no *caput* possuir usos não-residenciais, adotando-se faixas permeáveis gramadas de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.

§ 2.º Nos casos em que a via paisagística existente for prolongada, e possuir caixa inferior a 20,00m (vinte metros), não se aplica o dimensionamento definido no *caput*, devendo seu dimensionamento ser definido pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá, ouvidos os demais órgãos competentes.

#### Subseção IV

#### **Das Vias Arteriais**

**Art. 20.** As vias arteriais, deverão possuir, no mínimo, 40,00m (quarenta metros), contendo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 3,35m (três metros e trinta e cinco centímetros) cada;

II – 1 (uma) faixa de estacionamento em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III – 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros) cada, com ciclovia de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) cada, observando os demais requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá;

IV – 1 (um) canteiro central de, no mínimo, 9,00m (nove metros).

**Parágrafo único.** A critério do Poder Executivo, ouvidos os demais órgãos competentes, poderá ser alterado o dimensionamento das aléias anteriores para a implementação de corredores exclusivos de transporte coletivo.

#### Subseção V

#### **Do Prolongamento das Avenidas Existentes**

**Art. 21.** As avenidas existentes a serem prolongadas como via arterial deverão possuir, no mínimo, 35,00 m (trinta e cinco metros), contendo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 3,35m (três metros e trinta e cinco centímetros) cada;

II – 1 (uma) faixa de estacionamento em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III – 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) cada, observando os requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá;

IV – 1 (um) canteiro central de, no mínimo, 7,00m (sete metros) contendo:

a) 2 (duas) faixas permeáveis, alinhadas às pistas de rolamento de, no mínimo, 2,00m (dois metros);

b) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 3,00m (três metros).

§ 1.º Poderá ser dispensada a implementação da ciclovia disposta na alínea "b", ouvido o órgão municipal de trânsito.

§ 2.º Na impossibilidade de implementação de ciclovia no canteiro central, caberá aos órgãos municipais a definição da localização da ciclovia, ou ciclofaixa, quando necessário, podendo estar dispostas nas faixas definidas pelas alíneas anteriores.

§ 3.º Nos casos de avenidas existentes com caixa inferior a 35m (trinta e cinco metros), o prolongamento será realizado nas mesmas condições descritas no art. 14, parágrafo único, desta Lei.

## Subseção VI

### **Das Avenidas com Torres de Alta Tensão**

**Art. 22.** As avenidas com torre de alta tensão, deverão possuir, no mínimo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 3,35m (três metros e trinta e cinco centímetros) cada;

II – 1 (uma) faixa de estacionamento em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III – 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) cada, observando os requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá;

IV – 1 (um) canteiro central com dimensão a ser estabelecida na forma do § 1.º deste artigo.

§ 1.º A via a que se refere o *caput* terá a largura do canteiro central estabelecida por meio de anuência a ser concedida pela concessionária, a pedido do interessado.

§ 2.º Quando da necessidade de implantação de corredores de ônibus, estes deverão ser avaliados pelo órgão municipal competente quanto à sua localização.

## CAPÍTULO IV

### **DAS VIAS RURAIS**

#### Seção Única

### **Das Disposições Gerais do Sistema Viário Rural**

**Art. 23.** São denominadas vias e estradas rurais aquelas situadas fora do perímetro urbano e que servem ao trânsito público na área rural, excluídas as integrantes dos sistemas rodoviários federal e estadual.

§ 1.º As vias implantadas no meio rural são consideradas essenciais e de suporte à economia local, com reflexos na macroeconomia nos mais variados setores.

§ 2.º As dimensões das rodovias e vias rurais, estaduais ou federais são definidas pelo respectivo órgão competente.

**Art. 24.** As vias rurais municipais classificam-se em:

I – estradas e vias primárias ou municipais: cumprem a função de ligação entre diferentes áreas fora do perímetro urbano do Município de Maringá;

II – estradas e vias secundárias ou ligação: cumprem a função de dar acesso às glebas lindeiras fora do perímetro urbano do Município de Maringá.

§ 1.º Entende-se por estrada primária ou municipal aquela cuja finalidade é assegurar a locomoção para outra localidade e o escoamento das safras agrícolas.

§ 2.º Entende-se como estrada secundária ou ligação aquela cuja finalidade é proporcionar a ligação entre duas estradas primárias, que serve ao atendimento às restritas glebas rurais.

**Art. 25.** As vias rurais já implantadas e pavimentadas deverão permanecer com as dimensões existentes.

**Art. 26.** As estradas e vias primárias a serem implementadas deverão possuir, no mínimo, 20,00m (vinte metros) de largura.

**Art. 27.** As estradas e vias secundárias a serem implementadas deverão possuir, no mínimo, 12,00m (doze metros) de largura.

## CAPÍTULO V

### DOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES

**Art. 28.** São considerados elementos estruturadores e parte integrante do sistema viário do Município os seguintes elementos:

I – rotatória;

II – bolsão de retorno (“Cul-de-Sac”).

#### Seção I

##### Da Rotatória

**Art. 29.** A rotatória deverá possuir, no mínimo, 50,00m (cinquenta metros) de raio, medido a partir do alinhamento predial até a área central do canteiro, e deve conter:

I – 1 (uma) calçada de, no mínimo, 9,00m (nove metros), com ciclovia de, no mínimo, 3,00m (três metros), observando os demais requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá;

II – 3 (três) faixas de rolamento para tráfego de veículos, com respectivamente as seguintes dimensões: 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros) para a faixa lindeira ao meio fio e 4,30m (quatro metros e trinta centímetros) para as demais;

III – 1 (um) canteiro central com raio de, no mínimo, 28,00m (vinte e oito metros).

#### Seção II

##### Do Bolsão de Retorno

**Art. 30.** O bolsão de retorno, também denominado “Cul-de-Sac”, deverá ter dimensão que possa conter um círculo com diâmetro mínimo de 15,00m (quinze metros) na pista de rolamento, devendo a calçada seguir o dimensionamento do trecho de via imediatamente anterior ao bolsão de retorno.

**Parágrafo único.** Admite-se a implantação de bolsão de retorno (“Cul-de-Sac”) com acesso por via de, no máximo, 100,00m (cem metros) de comprimento, mediante parecer favorável do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM.

**Art. 31.** Somente será adotado o bolsão de retorno quando houver interrupção ou descontinuidade no traçado, salvo se constituir diretriz de arruamento, estabelecida na presente Lei do Sistema Viário Básico do Município.

## CAPÍTULO VI DO SISTEMA CICLOVIÁRIO MUNICIPAL

**Art. 32.** O Sistema Cicloviário Municipal é definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta e outros modais não motorizados adequados ao sistema.

**Art. 33.** Compõem o Sistema Cicloviário Municipal:

I – rotas contínuas de vias cicláveis compostas por ciclovias, ciclofaixas, vias compartilhadas e ciclorrotas, que compõe a Rede Cicloviária Municipal;

II – paraciclos e bicicletários para estacionamento de bicicletas com segurança, localizados em pontos estratégicos, próximos aos pontos e terminais do transporte coletivo e nos centros de empregos, comércio e serviços.

**Art. 34.** Para o desenvolvimento e implementação de projetos cicloviários, deverão ser observados:

I – as dimensões mínimas definidas nesta Lei;

II – o pavimento regular, antiderrapante e de fácil manutenção;

III – a redução das interferências e conflitos como tráfego de automóveis, em especial nas interseções viárias e canteiros centrais;

IV – a sinalização horizontal e vertical ao longo da rota, incluindo a sinalização semafórica nas interseções.

## TÍTULO II DAS INFORMAÇÕES ORIENTATIVAS

### CAPÍTULO I DA ACESSIBILIDADE

**Art. 35.** O ambiente urbano deverá garantir a acessibilidade universal e a justa distribuição dos espaços públicos, considerando minimamente:

I – calçada;

II – calçadão;

III – via compartilhada;

IV – rampa, escadaria e demais desníveis;

V – estacionamento;

VI – mobiliário urbano;

VII – sinalização de circulação e de travessia de vias públicas.

**Art. 36.** As calçadas serão divididas em três faixas de uso: faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso, observados os parâmetros e exigências estabelecidos em Norma Regulamentadora Municipal – NRM própria.

**Parágrafo único.** Havendo divergência entre o disposto nesta Lei e o disposto na Norma Regulamentadora Municipal – NRM que trata das calçadas, prevalecerá o disposto naquela norma.

**Art. 37.** Os responsáveis pelos imóveis, sejam edificados ou não, são obrigados a executar e conservar as respectivas calçadas na extensão correspondente à sua testada, conforme definido em legislações municipais.

## CAPÍTULO II DA ARBORIZAÇÃO URBANA

**Art. 38.** A arborização de vias e logradouros públicos deverá obedecer às disposições contidas no Plano Gestor de Arborização Urbana - PGAU, e, no que couber, deverá ser consultado o órgão técnico competente no Município.

**Art. 39.** Cabe ao Poder Público Municipal a adequação da arborização urbana, com a substituição gradual das árvores inadequadas por espécies apropriadas, prevista no PGAU.

**Parágrafo único.** Poderá ser solicitado pelo Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV o plantio ou replantio de arborização urbana em vias e logradouros públicos, às expensas do empreendedor, como forma de medida mitigadora/compensatória.

**Art. 40.** É obrigatório o plantio de 1 (uma) ou mais árvores na faixa de serviço da calçada, a depender da extensão da testada do imóvel lindeiro, observada a conformidade com os demais elementos de infraestrutura urbana.

**Parágrafo único.** O distanciamento de plantio das espécies para compor a arborização urbana bem como a espécie adequada para o porte da via e suas respectivas faixas seguirão os critérios estabelecidos no PGAU.

**Art. 41.** Nos casos em que a arborização urbana não puder ser implementada em nenhuma hipótese, caberá ao órgão responsável pela gestão da arborização do Município emitir documento oficial ao proprietário do imóvel.

**Art. 42.** É vedada a supressão de espécies arbóreas nas calçadas, sem prévia autorização do órgão competente.

## CAPÍTULO III DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO

**Art. 43.** Os projetos de pavimentação das vias municipais deverão seguir critérios estabelecidos por normas federais, estaduais e municipais relativas à matéria.

**Art. 44.** Para efeito de subsidiar a elaboração de projetos de pavimentação, as vias de circulação no Município correspondem à seguinte classificação, quanto ao volume de tráfego:

I – classe 1 - tráfego muito pesado;

II – classe 2 - tráfego pesado;

III – classe 3 - tráfego médio;

IV – classe 4 - tráfego leve;

V – faixa exclusiva de ônibus: vias para as quais é prevista, quase que exclusivamente, a passagem de ônibus e veículos comerciais (em número reduzido), podendo ser classificadas em:

- a) faixa exclusiva de ônibus com volume médio;
- b) faixa exclusiva de ônibus com volume elevado.

**Parágrafo único.** O tráfego e as cargas solicitantes na via a ser pavimentada deverão ser caracterizados, permitindo a estimativa de solicitações de veículos a que a via por efeito acumulado estará submetida em sua vida útil.

## CAPÍTULO IV DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

**Art. 45.** A manutenção da sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, consoante estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, estabelecido pela Lei Federal n. 9.503/97.

§ 1.º Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, definida em legislação federal específica.

§ 2.º A sinalização horizontal e vertical das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, incluindo a identificação dos logradouros por placas, a partir de projeto previamente aprovado pelo Poder Executivo Municipal.

§ 3.º A responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos condomínios e loteamentos fechados, constituídos por unidades autônomas, e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário.

**Art. 46.** Quando admitida a travessia em nível entre uma via e uma linha férrea ou modal similar com pista própria, esta deverá seguir as determinações contidas no Código de Trânsito Brasileiro e demais legislações específicas.

**Parágrafo único.** Os elementos de sinalização em cruzamentos rodoferroviários em nível são obrigatórios e de responsabilidade do responsável pela execução da via e, no que couber, da empresa concessionária.

## TÍTULO III DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

### CAPÍTULO I DAS ALTERAÇÕES DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO MUNICIPAL

**Art. 47.** Constituem instrumentos de planejamento e gestão do sistema viário básico do Município de Maringá:

- I – criação de diretrizes viárias;
- II – supressão de diretrizes viárias;
- III – adequação de diretrizes viárias;
- IV – desafetação de logradouros públicos.

**Parágrafo único.** Para a consecução dos instrumentos dispostos nos incisos I a IV deverão ser observados os requisitos deste capítulo, bem como as demais normativas municipais.

**Art. 48.** A criação de diretrizes viárias corresponde à inserção de uma nova diretriz viária ao Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, devendo seguir os seguintes critérios:

I – deverá ser elaborado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II – o estudo técnico mencionado no inciso anterior deverá ser apreciado pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III - tal proposta deverá ser submetida a projeto de lei específico, a ser avaliado pela Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo.

**Art. 49.** A supressão de diretrizes viárias corresponde à remoção de uma diretriz viária do Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, devendo observar o seguinte:

I – deverá ser elaborado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II – o estudo técnico mencionado no inciso anterior deverá ser apreciado pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III – será obrigatória a realização prévia de conferência pública, nos termos da Lei Geral do Plano Diretor;

IV – a proposta constará de projeto de lei específico, a ser aprovado pela Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo.

**Art. 50.** A desafetação de logradouros públicos corresponde à ação de deixar de destinar determinada área para a implementação de logradouros, permitindo dar outra destinação à área, observando-se:

I – deverá ser apresentado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II – o estudo técnico mencionado no inciso anterior deverá ser apreciado pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III – uma vez aprovado tal estudo, será obrigatória a realização prévia de conferência pública, nos termos da Lei Geral do Plano Diretor;

IV – a proposta deverá ser submetida por meio de projeto de lei específico, a ser avaliado pela Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo.

**Art. 51.** A adequação corresponde à modificação do posicionamento de uma diretriz viária do Mapa do Sistema Viário Básico Municipal e observará os seguintes critérios:

I – deverá ser elaborado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II – os estudos técnicos mencionados no inciso anterior deverão ser apreciados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III – mediante parecer favorável do CMPGT, será promovida e publicizada a adequação da diretriz viária.

**Art. 52.** A criação, supressão e adequação de diretrizes viárias, bem como desafetação de logradouros públicos, serão atualizadas no Sistema Único de Informações - SUI, por meio do sistema de geoprocessamento do Município.

## CAPÍTULO II

### DAS RESPONSABILIDADES E PENALIDADES

**Art. 53.** Constitui infração toda ação ou omissão contrária às disposições desta Lei, ou de outros atos baixados pelo Governo Municipal no uso do seu poder de polícia e respectivos regulamentos.

**Art. 54.** O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o infrator a multa, que será aplicada conforme a gravidade da infração, a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Poder Executivo Municipal, a ser definida em legislação específica.

§ 1.º O infrator deverá custear, com recurso próprio, obras de reparo e demolições por atos praticados contrários ao disposto nesta Lei.

§ 2.º As sanções previstas no *caput* deste artigo não excluem demais penalidades previstas na legislação de outras esferas federadas.

§ 3.º Em obras de manutenção, execução ou sinalização de via sem a anuência do Município, será realizada a interdição da via e a aplicação de multa ao infrator, até o cumprimento do § 1.º deste artigo.

§ 4.º A interdição mencionada no parágrafo anterior poderá ser dispensada caso represente dano à coletividade.

#### TÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

**Art. 55.** São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

I – Anexo I - Quadro de Especificações Mínimas do Sistema Viário Municipal;

II – Anexo II - Perfis das Diretrizes Viárias;

III – Anexo III - Mapa do Sistema Viário Básico Municipal;

IV - Anexo IV - Glossário.

**Art. 56.** Os casos omissos e conflitantes na presente Lei serão deliberados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial, ouvidos o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM e demais órgãos pertinentes.

**Art. 57.** Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 58.** Revogam-se as disposições a seguir:

I - a Lei Complementar n. 333, de 23 de dezembro de 1999, que dispõe sobre o Sistema Viário Básico do Município de Maringá e suas alterações;

II - a Lei Complementar n. 886, de 18 de julho de 2011, que altera o Anexo I da Lei Complementar n. 333, de 23 de dezembro de 1999, e suas alterações;

III - o art. 2.º da Lei n. 9.388, de 05 de dezembro de 2012, que institui o Sistema de Recuperação e Conservação de Estradas Rurais de Maringá.

**Plenário Vereador Ulisses Bruder, 18 de setembro de 2024.**

**MÁRIO MASSAO HOSSOKAWA**  
Presidente

**SIDNEI OLIVEIRA TELLES FILHO**  
1.º Secretário



Documento assinado eletronicamente por **Mário Massao Hossokawa, Presidente**, em 19/09/2024, às 13:00, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Sidnei Oliveira Telles Filho, 1.º Secretário**, em 19/09/2024, às 13:49, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.cmm.pr.gov.br/verifica> informando o código verificador **0355734** e o código CRC **E6B7DB7F**.

## ANEXO I - QUADRO DE ESPECIFICAÇÕES MÍNIMAS DO SISTEMA VIÁRIO

Sistema Viário	Tipo de via	Caixa Total	Calçada	Calçada (margem de fundo de vale)	Canteiro Central	Pista de Rolamento	Faixa de Estac.	Faixa Exclusiva de Ônibus	Ciclovia ou Ciclofaixa
		(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(un.) / (m)
URBANO	VIA LOCAL (uso residencial)	16,00	4,00	-	-	2,90	2,20	-	-
	VIA LOCAL (uso não-residencial)	16,00	4,00	-	-	2,90	2,20	-	-
	VIA LOCAL (uso industrial)	20,00	4,00	-	-	3,70	2,30	-	-
	VIA PAISAGÍSTICA	20,00	4,00	8,00	-	2,90	2,20	-	1x2,80
	VIA ARTERIAL (em avenida já implantada)	35,00	5,00	-	7,00	3,35	2,30	-	1x3,00
	VIA ARTERIAL (em avenida há ser implantada)	40,00	5,00	-	9,00	3,35	2,30	( <sup>3</sup> )	2x1,50
	AVENIDA (com torre de alta tensão)	-	5,00	-	definida pela concessionária	3,25	2,30	( <sup>3</sup> )	-
RURAL	VIA PRIMÁRIA	20,00	-	-	-	-	-	-	-
	VIA SECUNDÁRIA	12,00	-	-	-	-	-	-	-
ROTATÓRIA (1)		50,00	9,00	-	28,00	( <sup>2</sup> )	-	-	1x3,00
BOLSÃO DE RETORNO/ "CUL-DE-SAC" (1)		( <sup>2</sup> )	( <sup>2</sup> )	( <sup>2</sup> )	-	( <sup>2</sup> )	-	-	( <sup>2</sup> )

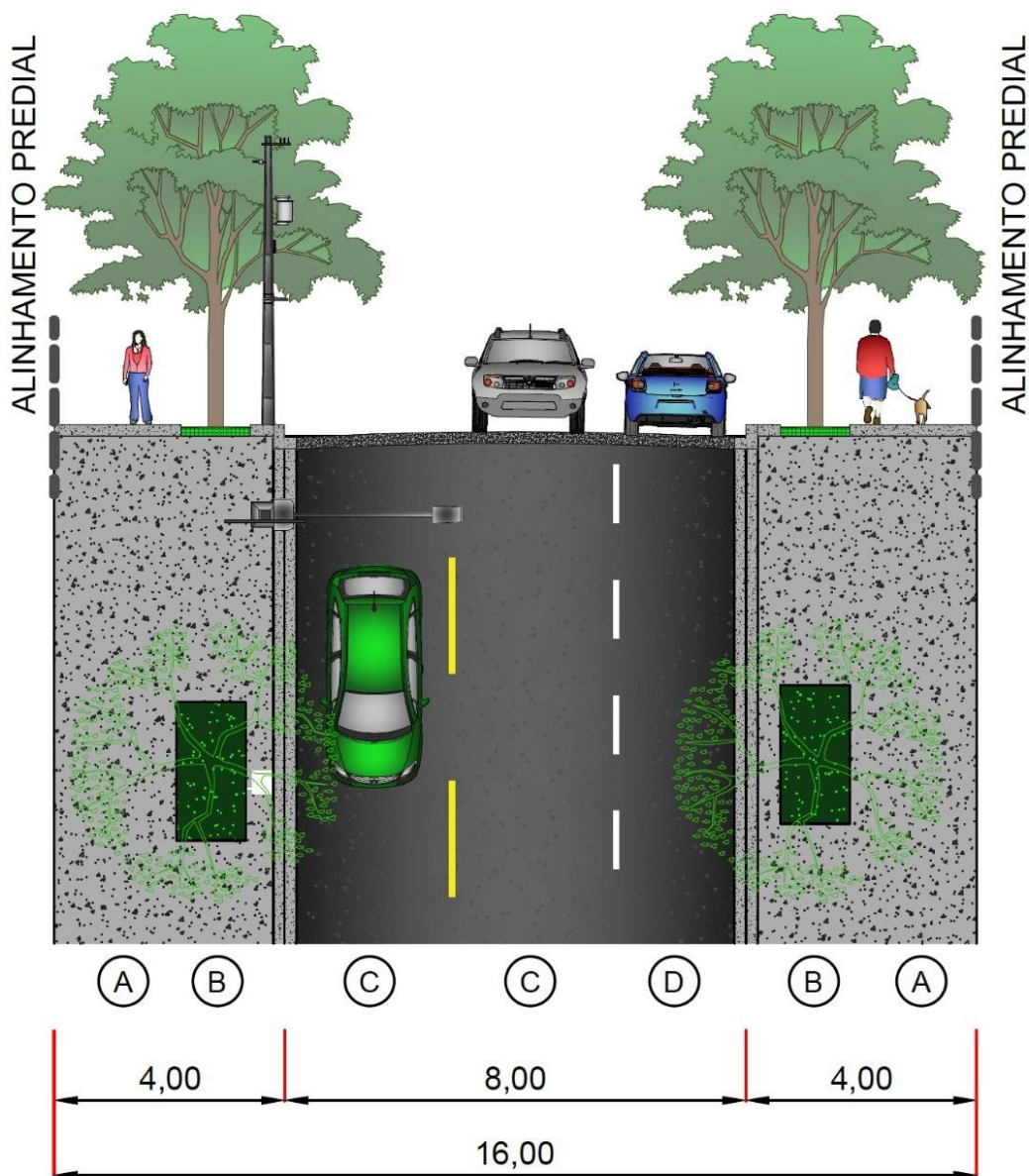
(1) Elementos Estruturadores do Sistema Viário Urbano e Rural.

(<sup>2</sup>) Variável consoante a via e a definição do órgão municipal competente.

(<sup>3</sup>) Definição do órgão municipal competente.

## ANEXO II - PERFIS DAS DIRETRIZES VIÁRIAS

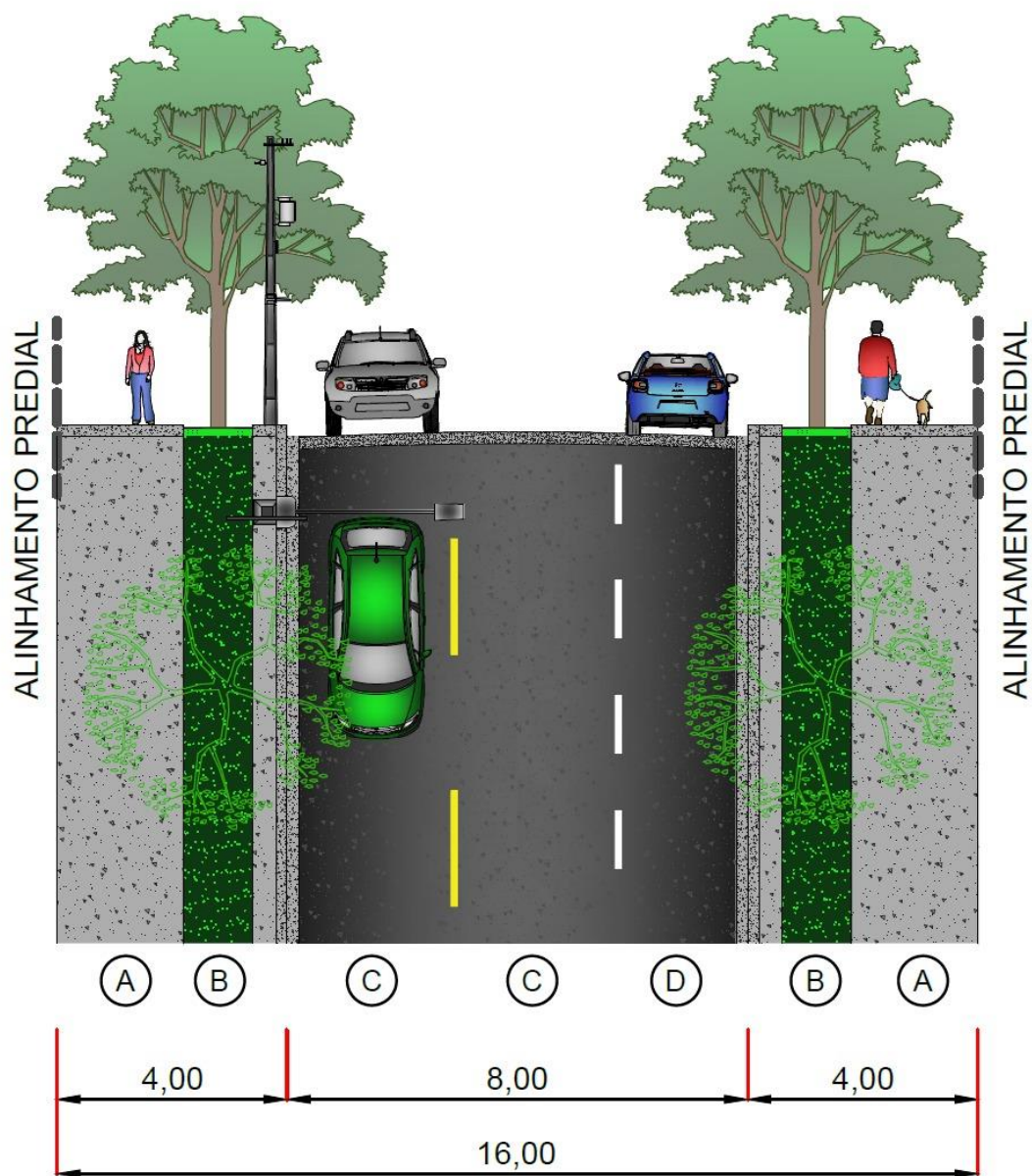
Figura I - Via Local com faixas permeáveis no entorno da arborização urbana.



- A - CALÇADA
- B - ÁREA PERMEÁVEL
- C - FAIXA DE ROLAMENTO
- D - FAIXA DE ESTACIONAMENTO

Desenho sem Escala

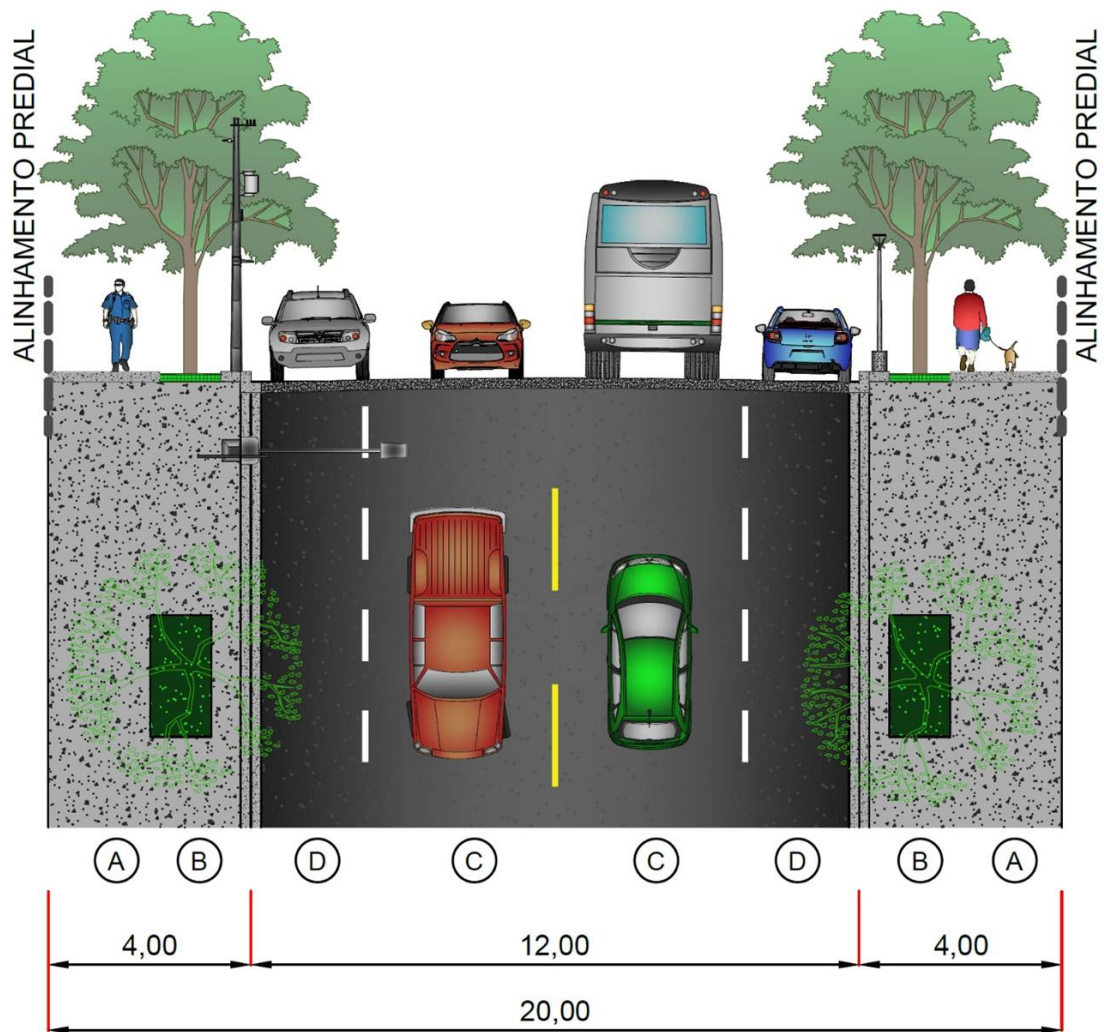
**Figura II** - Via Local com faixa permeável linear.



- A - CALÇADA
- B - FAIXA PERMEÁVEL
- C - FAIXA DE ROLAMENTO
- D - FAIXA DE ESTACIONAMENTO

Desenho sem Escala

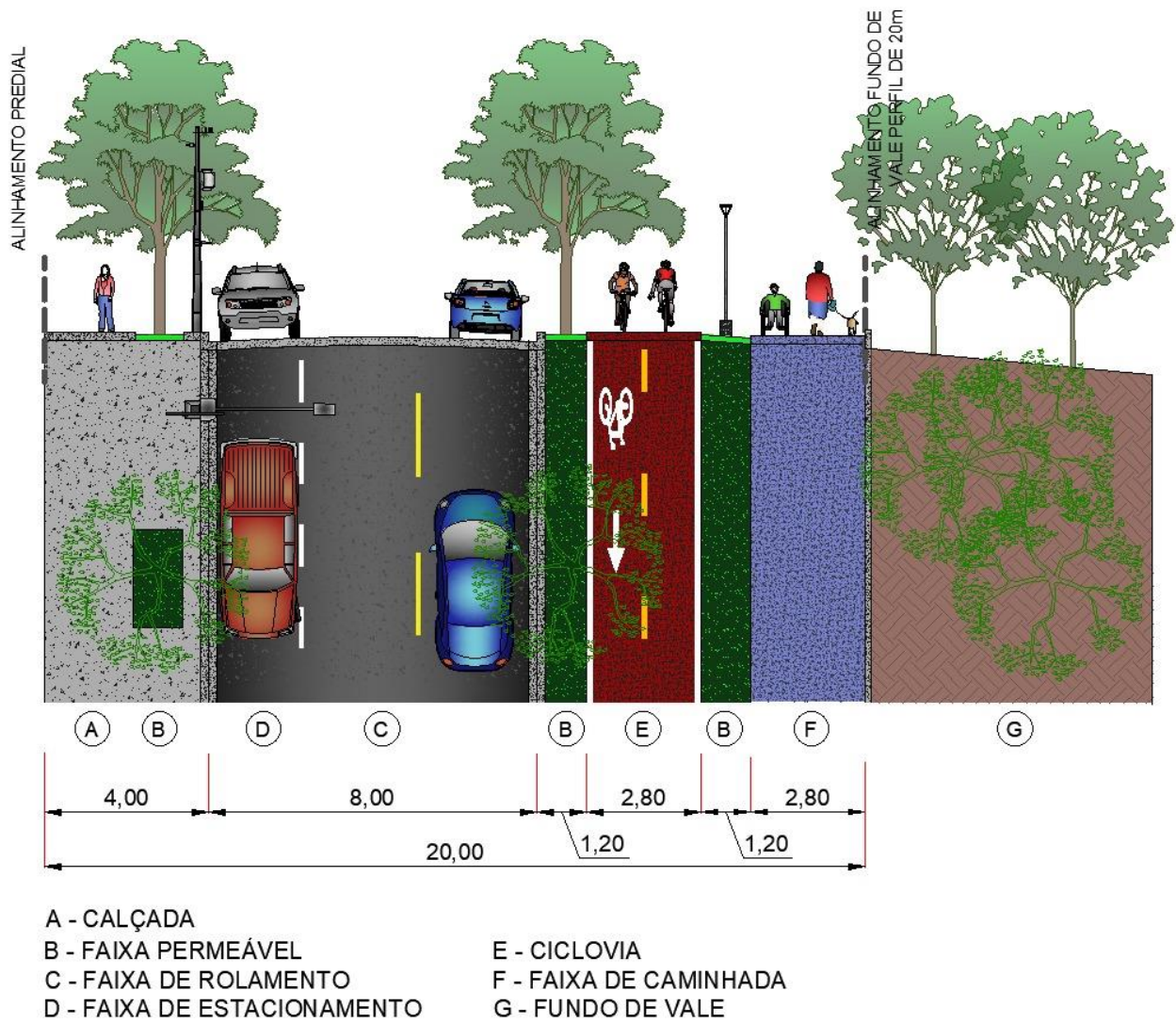
Figura III - Via Local e Industrial com faixas permeáveis no entorno da arborização urbana.



- A - CALÇADA
- B - ÁREA PERMEÁVEL
- C - FAIXA DE ROLAMENTO
- D - FAIXA DE ESTACIONAMENTO

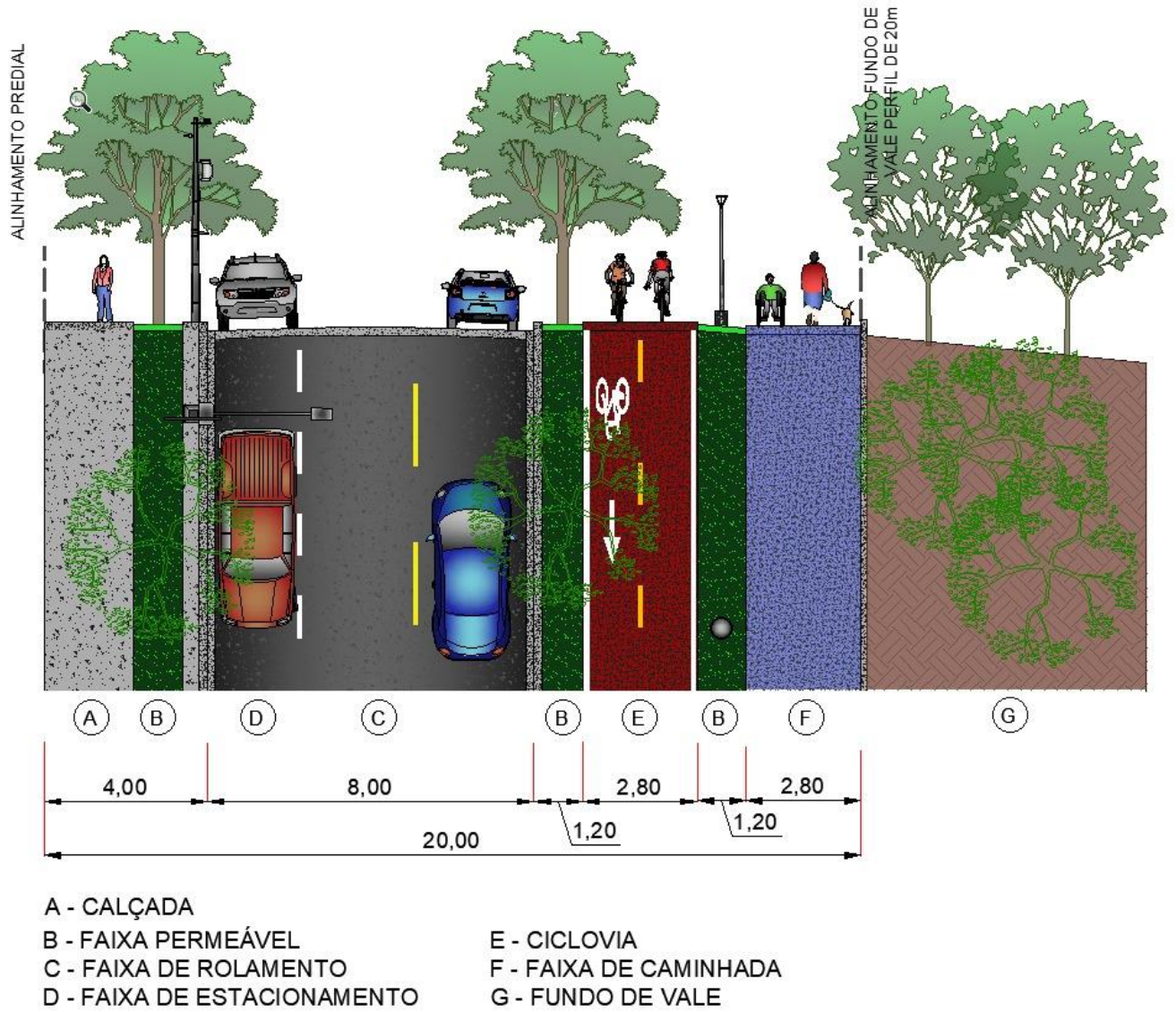
Desenho sem Escala

**Figura IV** - Via Paisagística com faixas permeáveis de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.



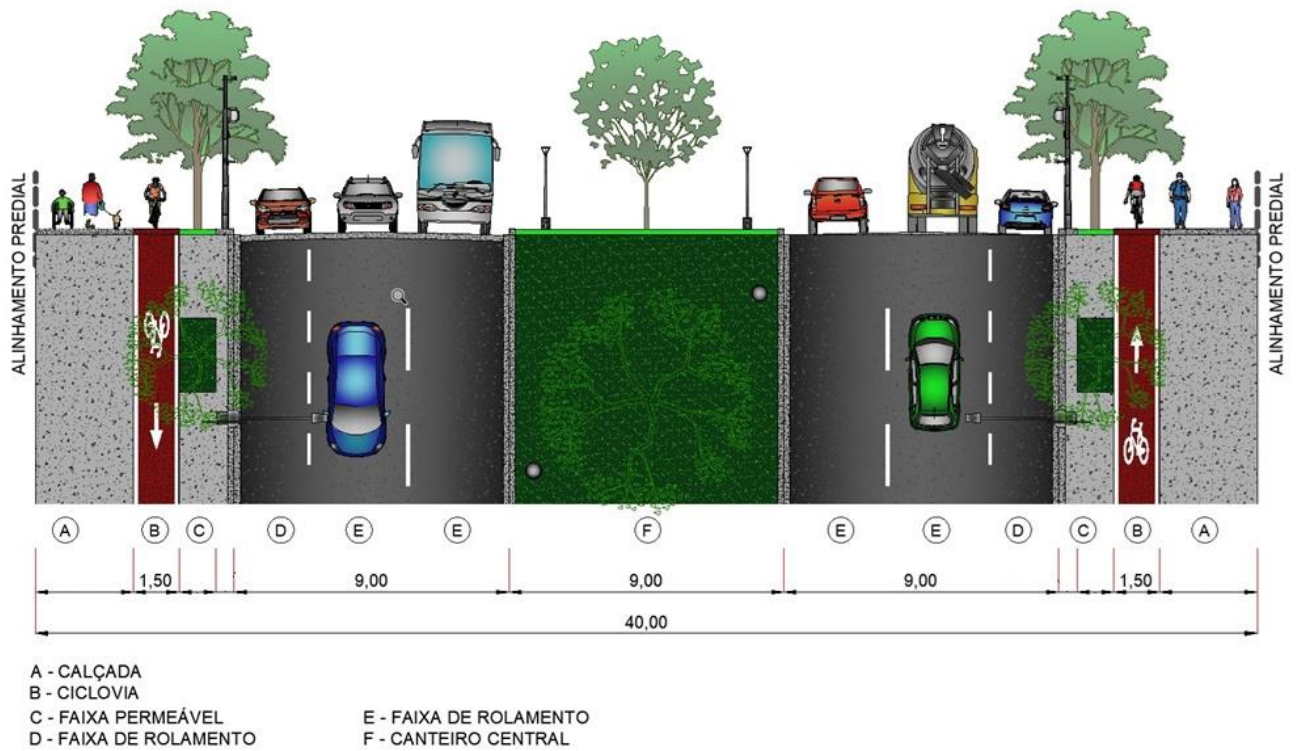
Desenho sem Escala

Figura V - Via Paisagística com faixa permeável linear.



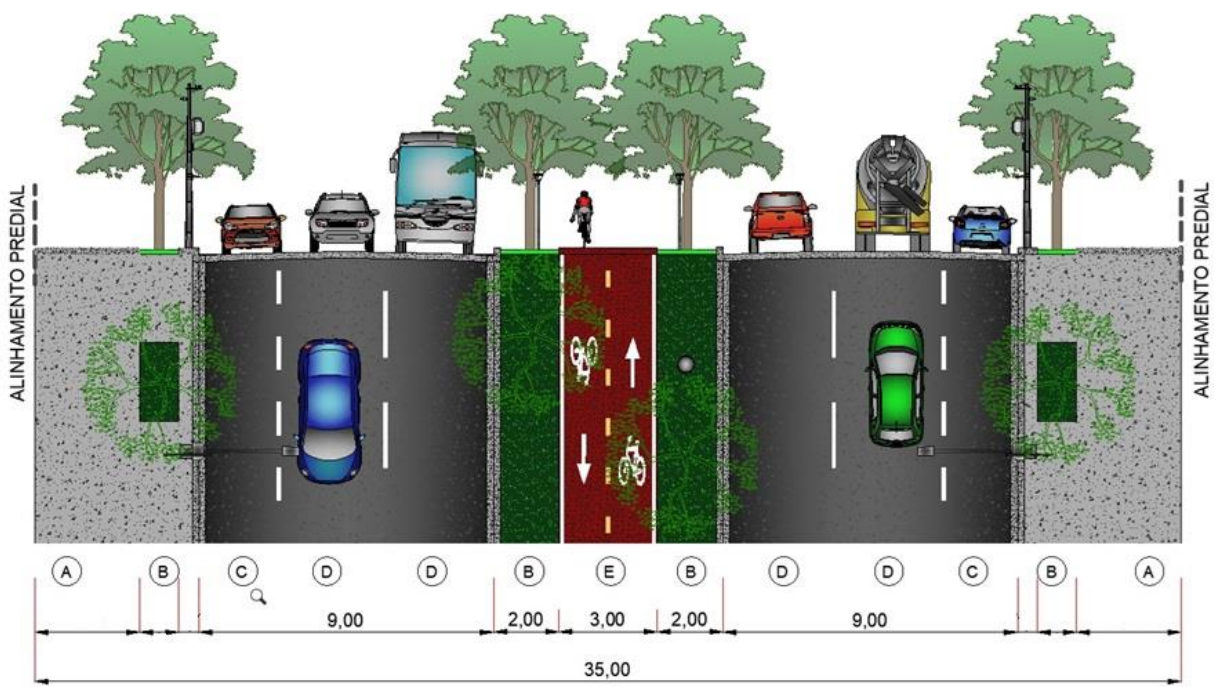
Desenho sem Escala

Figura VI - Novas avenidas com faixas permeáveis no entorno da arborização urbana.



Desenho sem Escala

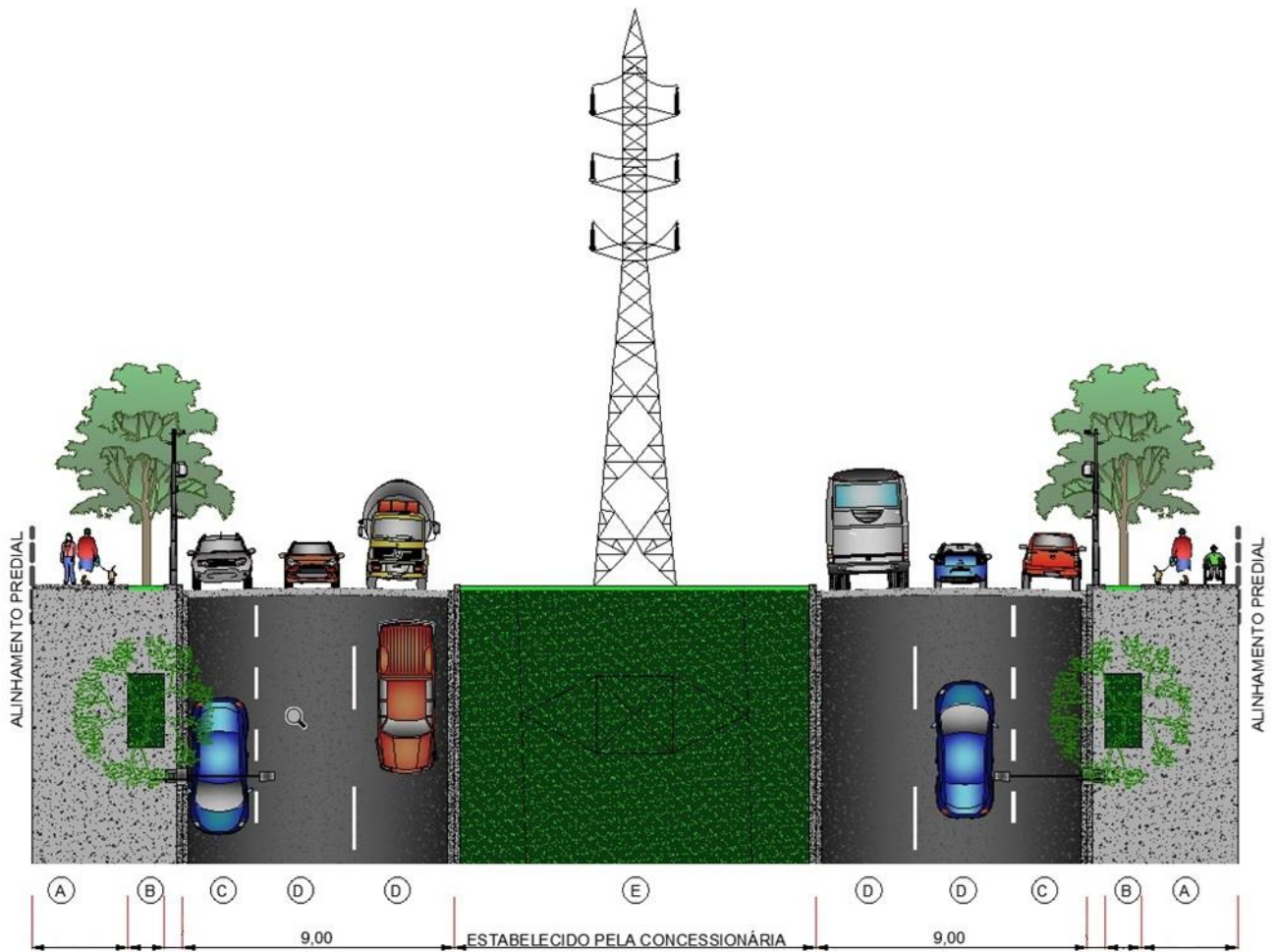
Figura VII - Prolongamento das avenidas existentes com faixas permeáveis no entorno da arborização urbana.



- A - CALÇADA
- B - FAIXA PERMEÁVEL
- C - FAIXA DE ESTACIONAMENTO
- D - FAIXA DE ROLAMENTO
- E - CICLOVIA

Desenho sem Escala

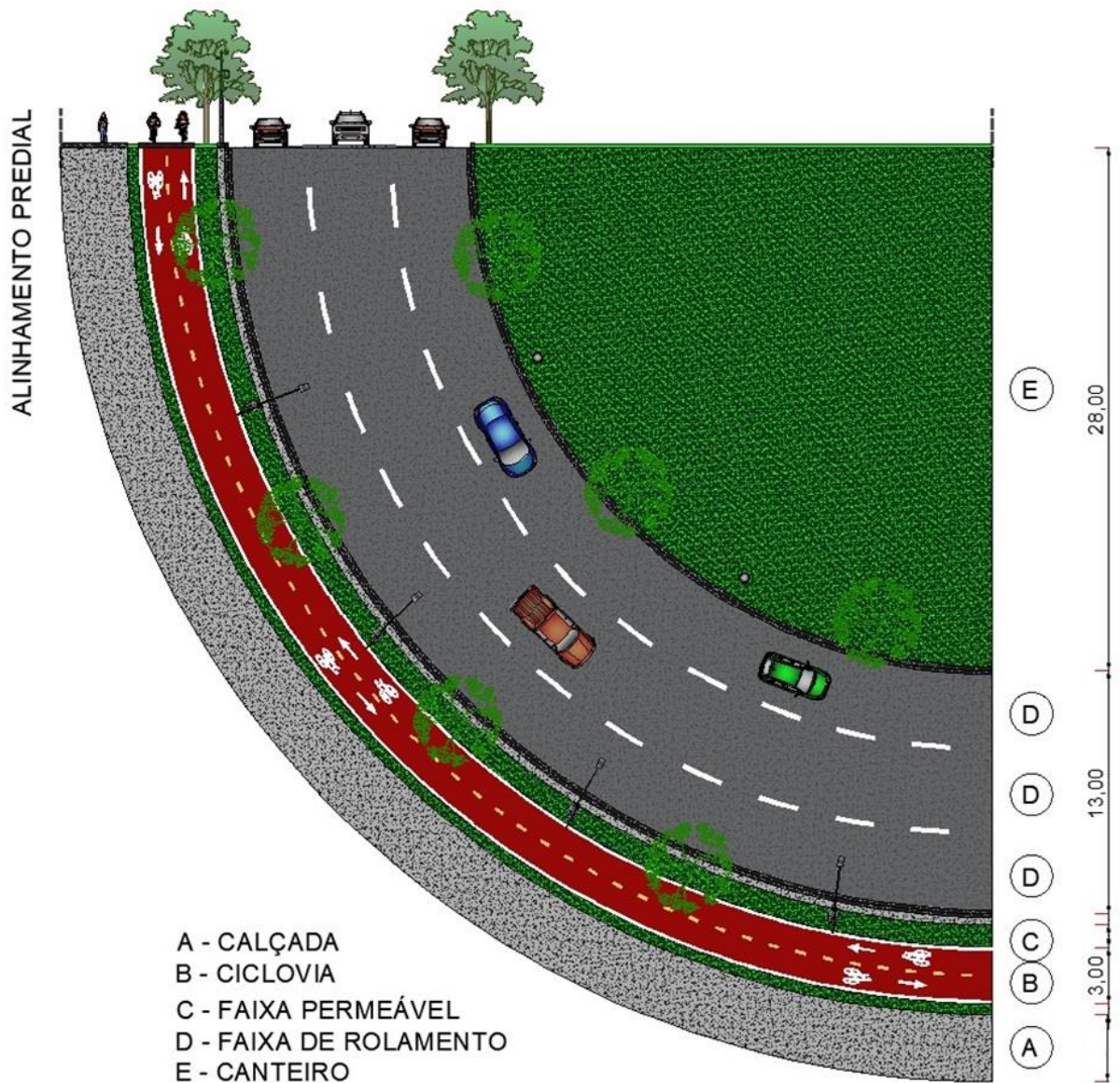
Figura VIII - Avenida com torre de alta tensão e faixas permeáveis no entorno da arborização urbana.



- A - CALÇADA
- B - FAIXA PERMEÁVEL
- C - FAIXA DE ESTACIONAMENTO
- D - FAIXA DE ROLAMENTO
- E - CANTEIRO CENTRAL

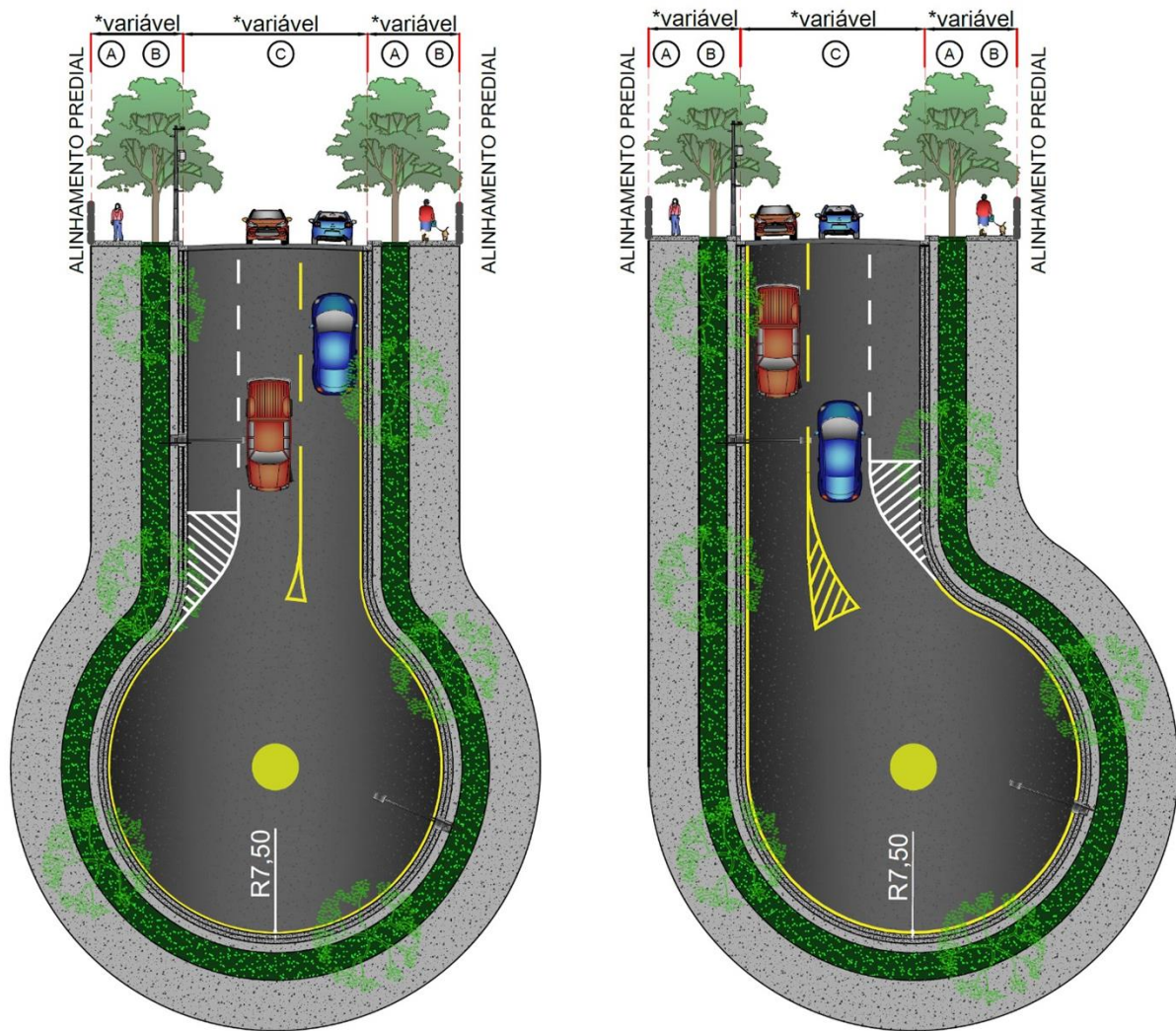
Desenho sem Escala

Figura IX - Rotatória com faixa permeável linear.



Desenho sem Escala

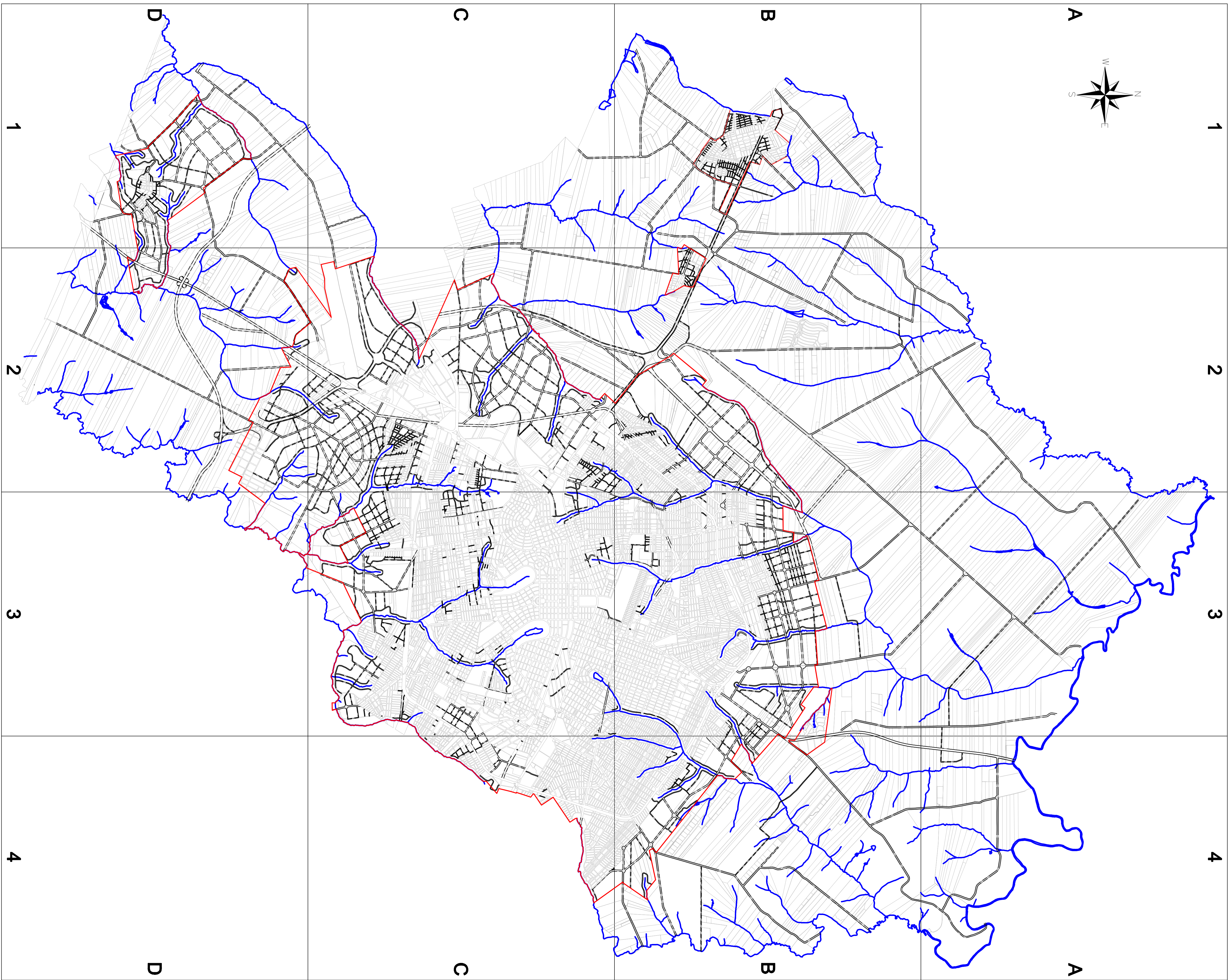
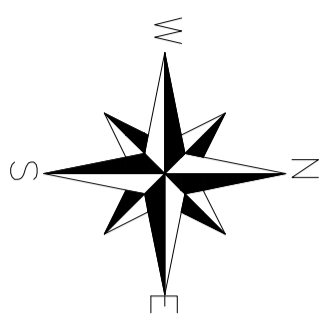
**Figura X** - Bolsão de Retorno/“Cul-de-Sac” com faixa permeável linear de 1,20m (um metro e vinte centímetros).



- A - CALÇADA
- B - ÁREA PERMEÁVEL
- C - FAIXA DE ROLAMENTO

\*Dimensão variável conforme dimensionamento do trecho imediatamente anterior.

Desenho sem Escala



LEGENDA

DIRETRIZES VIÁRIAS  
DIRETRIZES VIÁRIAS  
DIRETRIZES VIÁRIAS  
DIRETRIZES VIÁRIAS

# PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

ANEXO III - MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS

Escala: 1:50000  
Data: 11/09/2024



## ANEXO IV - GLOSSÁRIO

### A

**Acessibilidade:** possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

**Acessível:** espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa.

**Acesso:** interligação física que possibilita o trânsito de veículos ou de pedestres entre a via pública, o lote ou data, ou entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos.

**Acostamento:** parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

**Arruamento:** conjunto de logradouros públicos e vias destinados à circulação viária e acesso aos lotes.

### C

**Caixa da via:** largura da via, medida de forma ortogonal aos alinhamentos prediais opostos.

**Calçada:** também denominada de passeio público, é parte da via, segregada ou em nível diferente, reservada ao trânsito de pedestres e excepcionalmente ciclistas, dividida em três faixas: faixa de serviço, faixa livre ou passeio, e faixa de acesso.

**Canteiro central:** obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por sinalizações viárias e dispositivos auxiliares.

**Ciclo:** veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

**Ciclofaixa:** espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores.

**Ciclovia:** espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres.

**Circulação:** movimentação de pessoas, animais e veículos em deslocamento, conduzidos ou não, em vias públicas ou privadas abertas ao público e de uso coletivo.

**Cruzamento:** interseção de duas ou mais vias em nível

**Cul-de-sac:** espaço ampliado que terminam as ruas sem saída, adequada para automóveis retornarem ao sentido oposto à sua direção, com área suficiente que permita a manobra de um veículo, bem como a circulação de pessoas em ambas as margens dos passeios públicos.

### D

**Diretriz viária:** projeção do sistema viário a ser implementado no Município, podendo referir-se a novo arruamento ou prolongamento, alargamento ou duplicação de via já existente;

### E

**Extensões das calçadas:** são um recurso utilizado normalmente em cruzamentos para estreitar visual e fisicamente a faixa de tráfego e encurtar as distâncias de travessia. Podendo, desta forma, acomodar mobiliário urbano, assentos, vendedores, paradas de transporte coletivo, vasos de plantas e árvores.

**Estrada rural:** via rural não pavimentada.

### F

**Faixa de domínio:** superfície lindeira as vias rurais e ferrovias, delimitada por regra específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

**Faixa de estacionamento:** área da pista de rolamento destinada ao estacionamento de veículos, adjacente à calçada ou canteiro central

**Faixa non aedificandi:** área a ser preservada e não edificada, consoante a legislação vigente e critérios urbanísticos e ambientais

**Faixa de rolamento:** área longitudinal da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, podendo ser identificada por meio de pintura no pavimento.

**Faixas elevadas:** é uma tipologia de travessia de pedestre, onde esta é elevada na altura da calçada e demarcada por meio de pintura na faixa de rolamento e elevando-a de maneira a dar maior destaque e visibilidade da travessia aos condutores de veículos.

## H

**Hierarquia viária:** estabelecimento de requisitos que refletem no projeto geométrico das vias, com base nas funções previstas em cada categoria viária, objetivando definir função, preferências de fluxo e velocidade regulamentar.

## I

**Infraestrutura urbana:** conjunto de obras e serviços que constituem os suportes do funcionamento das áreas urbanizadas ou cidades

## L

**Logradouro público:** são os espaços de propriedade pública e de uso comum e/ou especial da população destinados a vias de circulação e espaços livres.

**Lote lindeiro:** são lotes localizados ao longo das vias urbanas ou rurais, estabelecendo uma fronteira direta com a via pública ou com outros terrenos adjacentes.

## M

**Meio-fio:** os meios-fios servem para criar um limite estrutural entre a calçada e as faixas adjacentes de bicicletas ou veículos, desencorajando os veículos a invadir ou bloquear áreas de pedestres. É essencial, também, os meios-fios estejam integrados corretamente com a sarjeta, para facilitar o escoamento de água

**Mobilidade urbana:** condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

## P

**Passeio público:** parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

**Piso tátil:** sinalização tátil e visual no piso, contrastante em relação ao piso adjacente, utilizado para informar à pessoa com deficiência visual sobre a existência de desníveis ou situações de risco permanente, pode ser do tipo alerta e direcional.

**Pista de rolamento:** parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, às rotatórias ou aos canteiros centrais.

## R

**Rampas de acessibilidade:** As rampas deverão estar implantadas nas calçadas, perpendicular a toda faixa de pedestres e mudança de nível. Elas devem ter acabamento em materiais antiderrapantes e inclinação máxima de 8,33%

**Refúgio de pedestres:** reduzem as distâncias de travessias e fornecem áreas de espera para as pessoas que não conseguem atravessar a largura total da rua na fase para pedestres dos semáforos, mantendo em segurança e conforto os usuários das calçadas.

**Rotatória:** dispositivo de controle de tráfego, ordenador de fluxos, caracterizado pela convergência de no mínimo 3 ramos para uma ilha central circular, sendo o fluxo giratório.

**Rota acessível:** trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros.

**Ruas compartilhadas:** são vias compartilhadas por diferentes modais (pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas), que utilizam o espaço de uma rua em conjunto, sendo necessário reforçar a conscientização do usuário e dos profissionais responsáveis em projetar vias com velocidade reduzida para os veículos motorizados.

**Ruas exclusivas para pedestres:** são espaços que dão prioridade a mobilidade ativa, como vias exclusivas para pedestres desempenham funções importantes na configuração das cidades que priorizam a caminhada, proporcionando ambientes para que cidadãos de todas as idades, sejam crianças, adultos e idosos, independente da sua condição física ou mental usufruam a cidade sem competir o espaço urbano com outros modais de transporte.

## S

**Sistema viário básico:** conjunto de vias do município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, observada a legislação pertinente ao tema.

**Sinalização viária:** conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública visando garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

**Sinalização horizontal:** subsistema da sinalização viária composta de marcas, símbolos e legendas, apostos sobre o pavimento da pista de rolamento.

**Sinalização vertical:** subsistema da sinalização viária, que se utiliza de sinais apostos sobre placas fixadas na posição vertical, ao lado ou suspensas sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente ou, eventualmente, variável, mediante símbolos e/ou legendas preestabelecidas e legalmente instituídas.

## T

**Tráfego:** fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período.

**Tráfego leve:** ruas de características essencialmente residenciais, para as quais não é previsto o tráfego de ônibus, podendo existir ocasionalmente passagens de caminhões e ônibus em número não superior a 20 por dia, por faixa de tráfego.

**Tráfego médio:** ruas ou avenidas para as quais é prevista a passagem de caminhões e ônibus em número de 21 a 100 por dia, por faixa de tráfego.

**Tráfego pesado:** ruas ou avenidas para as quais é prevista a passagem de caminhões ou ônibus em número 101 a 300 por dia, por faixa de tráfego.

**Tráfego muito pesado:** ruas ou avenidas para as quais é prevista a passagem de caminhões ou ônibus em número acima de 301 por dia, por faixa de tráfego.

**Trânsito:** movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

## V

**Via arterial:** aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e as vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

**Via coletora:** via que promove a ligação dos bairros com as vias arteriais.

**Via compartilhada:** espaço de circulação destinado para uso conjunto de diferentes modos de transporte, como pedestres, ciclistas e veículos motorizados. São vias caracterizadas por, geralmente, não possuírem separações físicas entre as áreas destinadas a cada tipo de usuário, promovendo a coexistência e a interação segura entre eles. Esse conceito busca incentivar a mobilidade sustentável, a convivência pacífica e a priorização do deslocamento não motorizado em áreas urbanas.

**Via de trânsito rápido:** vias caracterizadas por trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

**Via industrial:** via localizada dentro de zona industrial.

**Via local:** aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

**Via paisagística:** via que se desenvolve acompanhando o leito dos cursos d'água, a uma distância mínima de 60,00m (sessenta metros) de suas margens e nascentes, que delimita as áreas de fundo de vale.

**Vias públicas ou de circulação:** superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a rotatória e o canteiro central. Sendo classificadas como avenidas, ruas, alamedas, travessas, contornos rodoviários, estradas e caminhos de uso público.

**Via rural:** via situada fora do perímetro urbano, que serve ao trânsito de livre circulação na área rural, podem ser pavimentadas ou não, incluindo estradas e rodovias.



CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ  
Avenida Papa João XXIII, 239 - CEP 87010-260 - Maringá - PR - <http://www.cmm.pr.gov.br>

## OFÍCIO Nº 153/2024 - DAL

Maringá, 18 de setembro de 2024.

**Senhor Prefeito Municipal,**

Encaminhamos à competente consideração de Vossa Excelência o projeto de lei complementar abaixo relacionado, aprovado por esta Casa, em caráter terminativo, na sessão ordinária realizada no dia 17 de setembro, conforme segue apenso:

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N. 1.467**, de autoria do Poder Executivo, dispondo sobre o Sistema Viário Básico no Município de Maringá e dando outras providências.

Atenciosamente,

**MÁRIO MASSAO HOSSOKAWA**  
Presidente

**SIDNEI OLIVEIRA TELLES FILHO**  
1.º Secretário

A Sua Excelência o Senhor  
**ULISSES DE JESUS MAIA KOTSIFAS**  
Prefeitura Municipal de Maringá  
MARINGÁ - PR



Documento assinado eletronicamente por **Mário Massao Hossokawa, Presidente**, em 19/09/2024, às 13:40, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Sidnei Oliveira Telles Filho, 1.º Secretário**, em 19/09/2024, às 13:49, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.cmm.pr.gov.br/verifica> informando o código verificador **0355732** e o código CRC **38C6A63E**.







**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Gabinete do Prefeito**

**Chefia de Gabinete**

**Gerência de Controle de Atos Legislativos**

Av. XV de Novembro, 701, Anexo do Paço Municipal - Bairro Centro, Maringá/PR,

CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1506 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**DESPACHO**

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

**AO IPPLAM,**

Considerando o Projeto de Lei Complementar n. 1.467, por favor, emitir parecer quanto a sanção ou veto da lei.

O parecer deve conter assinatura do Secretário da pasta e deve ser encaminhado à GCAL até o dia 30/09/2024, para cumprimento do prazo estabelecido no artigo 32 da Lei Orgânica.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Claudia Hoffmann, Gerente de Controle de Atos Legislativos**, em 24/09/2024, às 10:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4648514** e o código CRC **91F69A22**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4648514



**INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE MARINGÁ**  
**Diretoria da Presidência do IPPLAM**  
**Diretoria de Planejamento e Gestão Territorial do IPPLAM**  
Av. XV de Novembro, 701, 3º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1545

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

À Gerência de Ordenamento Territorial,

Envio processo para análise e parecer para sanção ou veto do Projeto de Lei Complementar n.º 1.467/2024.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Bordin Catani, Diretor (a) de Planejamento e Gestão Territorial**, em 30/09/2024, às 08:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4680144** e o código CRC **DC6B589E**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4680144



**INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE MARINGÁ**  
**Diretoria da Presidência do IPPLAM**  
**Diretoria de Planejamento e Gestão Territorial do IPPLAM**  
**Gerência de Ordenamento Territorial do IPPLAM**  
Av. XV de Novembro, 701, 3º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR  
CEP 87013-230, Telefone: (44) 3221-1266

**PARECER Nº:** 142/2024 - DPR  
**PROCESSO Nº:** 01.02.00129641/2024.04  
**INTERESSADO:** Maringá Câmara Municipal, IPPLAM  
**ASSUNTO:** PLC 1.467/2024

A  
DPR

**Prezada Diretora-Presidente,**

Atendendo ao pedido feito pela Gerência de Controle de Atos Legislativos - GCAL (Processo SEI n.º 01.02.00129641/2024.04), segue parecer técnico quanto à sanção ou veto do Projeto de Lei Complementar n.º 1.467/2024, que Dispõe sobre o Sistema Viário Básico no Município de Maringá e dá outras providências.

**I - RELATÓRIO TÉCNICO**

Por meio de Despacho da Gerência de Controle de Atos Legislativos (Documento SEI n.º 4648514), foi solicitado ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM a emissão de parecer quanto à sanção ou veto do Projeto de Lei Complementar n.º 1.467/2024, de autoria do Poder Executivo. Este Projeto de Lei foi aprovado pela Câmara Municipal, em caráter terminativo, na sessão ordinária realizada em 17 de setembro de 2024 e enviado ao Poder Executivo no dia 19 do mesmo mês.

Analisando apenas aspectos técnicos dos textos das emendas aprovadas, bem como sua correlação com o restante do texto normativo, segue parecer:

**II – FUNDAMENTAÇÃO**

O Plano Diretor de Maringá precisa ser revisto para estar em situação regular mediante regramento estabelecido pelo Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257/2001, que no parágrafo 3º do artigo 40, estabelece o prazo de 10 (dez) anos para a revisão da lei.

Esta revisão se justifica pela necessidade de avaliação de todos os aspectos que abrangem o Plano Diretor e pela necessidade de fortalecer os processos de planejamento e gestão urbana no Município, frente às transformações econômicas, sociais, demográficas e ambientais, entre outras, em curso na cidade. Destaca-se que, além da Lei Geral do Plano Diretor, Plano de Ação e Investimentos, são revistas também as demais Leis Complementares ao Plano, sendo essas: Lei do Perímetro Urbano; Lei de Uso e Ocupação do Solo; Lei do Parcelamento do Solo; Lei do Sistema Viário; Código de Edificações e Posturas Básicas; Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsória - PEUC; Imposto Predial e Territorial Urbano Progressivo no Tempo - IPRO; Outorga Onerosa do Direito de Construir - OODC; Transferência do Direito de Construir - TDC; Lei de Audiências Públicas; Lei de Conferências Públicas Municipais.

O processo de revisão da Lei do Sistema Viário, objeto deste Projeto de Lei em análise, contou com o desenvolvimento de diferentes ações que ocorreram por meio de processos participativos, coordenados pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM, envolvendo o poder público e a sociedade civil, dentre as quais se destacam: a mobilização para envolvimento dos agentes e grupos sociais; coleta e sistematização de informações técnicas; Consultas Públicas; Reuniões Públicas; elaboração do Texto Base da Lei; elaboração da Minuta Preliminar; elaboração do Projeto de Lei; Audiências Públicas.

Uma vez concluídas as atribuições do Poder Executivo no processo de Revisão da Lei do Sistema Viário, por meio do processo SEI n.º 15.60.00000336/2024.50, foram encaminhados em 1º de setembro de 2024 ao Poder Legislativo os seguintes documentos:

- Mensagem de Lei n.º 53 (Documento SEI n.º 4072928);
- Projeto de Lei Complementar (Documento SEI n.º 4072929);
- Relatório Final\_LC\_do\_Sistema\_Viario\_Básico (Documento SEI n.º 4061228);
- Parecer n.º 18/2024 - IPPLAM (Documento SEI n.º 4040808);
- Ata do CMPGT 22-05-2024 e 23-05-2024 (Documento SEI n.º 4040801);
- Ata da Audiência Pública realizada em 19\_06\_24 (Documento SEI n.º 4061229).

Já em tramitação na Câmara, o Projeto de Lei Complementar foi votado nas sessões ordinárias dos dias 10, 12 e 17 de setembro de 2024, sendo objeto de 14 emendas modificativas e uma emenda supressiva, que por sua vez foram aprovadas, assim como o Projeto de Lei Complementar em análise.

Destaca-se que tais emendas não obtiveram previamente análise e parecer do IPPLAM, tampouco do Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT, e não foram submetidas à Audiência Pública. Neste momento, retorna por meio deste processo para análise de recomendação quanto à sanção ou veto pelo chefe do Poder Executivo.

**III – CONCLUSÃO**

No quadro a seguir, apresenta-se o número e o texto proposto na emenda, o texto original proposto pelo Poder Executivo para o Projeto de Lei do Sistema Viário Básico enviado à Câmara Municipal de Maringá e, em seguida, a análise técnica produzida pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá.

A análise foi realizada considerando, sobretudo:

- o regramento do território disposto na Lei Complementar n.º 1.424/2024 - Lei Geral do Plano Diretor, sendo este o instrumento estratégico de ordenamento territorial, desenvolvimento e expansão urbana e de orientação dos agentes públicos e privados que atuam na produção e gestão da cidade, aplicado em toda a extensão territorial do Município;
- os impactos gerados pela emenda no contexto geral do Projeto de Lei, sobretudo quanto ao atendimento aos Objetivos Gerais dispostos no Capítulo I;
- as mudanças ocasionadas pelo novo texto apresentado nas emendas no planejamento e gestão territorial, sua compatibilização com as demais legislações sobre o tema, bem como a clareza na aplicação;
- a observação quanto às ações executadas na Audiência Pública Municipal da revisão da Lei.

**Quadro 01: Análise das Emendas ao Projeto de Lei do Sistema Viário Básico.**

**EMENDAS MODIFICATIVAS**

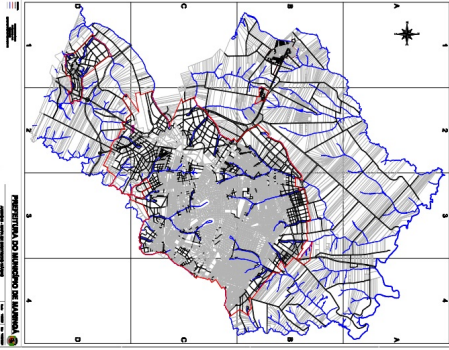
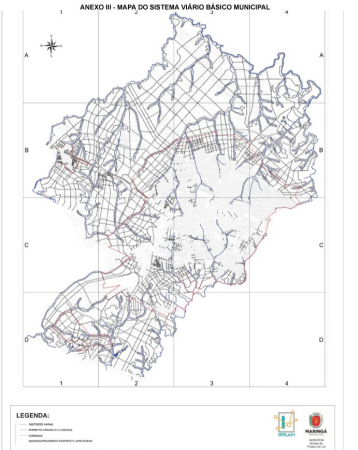
Emenda Nº	TEXTO PROPOSTO NA EMENDA	TEXTO DO PROJETO DE LEI DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO.	ANÁLISE TÉCNICA DA EMENDA
<p><b>Modificativa 01</b></p>	<p>O inc. V do art. 10 do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 passa a vigorar com a redação abaixo:</p> <p><b>"Art. 10. (...)</b>  V - fica vedada a interrupção e o controle de acesso de vias arteriais e de trânsito rápido, quando da implantação de loteamentos fechados."</p>	<p><b>Art. 10.</b> São condicionantes impostas pelas diretrizes viárias:</p> <p>I- fica vedado o licenciamento de edificação sob projeção de diretriz viária;</p> <p>II- em processos de licenciamento de edificação, subdivisão e unificação, será exigida a projeção das diretrizes viárias que incidem sobre a área objeto do requerimento;</p> <p>III- nos casos de licenciamento de edificações objeto de Estudo de Impacto de Vizinhança, poderá ser exigida:</p> <p>a) a doação correspondente à faixa de diretriz viária prevista no Anexo III- Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, desta lei;</p> <p>b) a execução do sistema viário correspondente à faixa de diretriz viária que atinge o lote ou execução de sistema viário dentro das áreas de influência direta, ou indireta do empreendimento.</p> <p>IV- quando se constituírem em prolongamento de sistema viário já implementado, não serão consideradas para a geração de lotes oriundos de processo de subdivisão, observados os requisitos da Lei Federal n.º 6766/79.</p> <p>V- fica vedada a interrupção e controle de acesso de vias que prejudiquem a mobilidade urbana e a conexão do sistema viário quando da implantação de loteamentos fechados.</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, objetiva promover a eficiência da gestão do sistema viário a partir de informações técnicas a respeito do desenvolvimento ou projeção de novas vias. O art. 10 especifica condicionantes impostas pelas diretrizes viárias e seu inciso V trata especificamente de loteamentos fechados, tomando clara a necessidade de análise técnica dos setores competentes quanto à interrupção de prolongamentos de vias, independente da classificação viária, a fim de impedir que haja prejuízos à mobilidade urbana quando da implantação dessa tipologia de loteamento.</p> <p>A Emenda Modificativa 01, define a proibição de interrupção somente de vias classificadas como arteriais e de trânsito rápido nessa tipologia de loteamento.</p> <p>Do ponto de vista técnico, foi constatado que a emenda contraria à Lei Geral do Plano Diretor, a qual a Lei do Sistema Viário se subordina, pois naquela consta dentre os objetivos gerais a promoção do uso e ocupação do solo urbano e rural, com a garantia da qualidade paisagística, urbanística e a preservação dos bens socioambientais bem como o asseguramento de condições de acessibilidade e mobilidade. Além disso, a emenda contraria também os objetivos da Lei do Sistema Viário Básico do Município, sobretudo o disposto no inciso II que estabelece como objetivo da Lei: fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego.</p> <p>É importante ressaltar que a interrupção viária e/ou o controle de acesso, promovem a descontinuidade do tecido urbano, dificulta a mobilidade ativa, gera sobrecarga nas demais vias, gera insegurança viária e pública e dificulta a gestão do transporte coletivo. Destaca-se ainda que os fatos acima citados podem ocorrer em vias de qualquer classificação, como por exemplo vias locais e coletoras. Sendo assim, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 01 poderá gerar a interrupção de outras vias fundamentais para o desenvolvimento urbano, ocasionando impactos como os já observados em algumas regiões da cidade, como, por exemplo, na região lindeira às avenidas Guedner e Doutor Gastão Vidigal.</p> <p>Salienta-se que a proposta apresentada na emenda não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se o veto à Emenda Modificativa 01.</b></p>

<p><b>Modificativa 02</b></p>	<p>O inc. III do caput do art. 14 do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 passa a vigorar com a redação abaixo:</p> <p><b>"Art. 14. (...)</b></p> <p>III - quando constituírem parte das vias sujeitas a alargamento."</p>	<p><b>Art. 14.</b> Quando do prolongamento de vias já implantadas, deverão ser mantidas as dimensões destas, exceto:</p> <p>I- quando não contemplarem dimensões adequadas para a circulação de pedestres;</p> <p>II- representarem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego;</p> <p>III- quando constituírem parte das vias sujeitas a prolongamento, ou alargamento.</p> <p><b>Parágrafo único.</b> No prolongamento da via que intercepte uma intersecção em quatro ramos ou mais, ou uma rotatória, a continuidade da via deverá possuir a caixa total da via conforme padrões estabelecidos por esta lei.</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, a redação do <i>caput</i> do art. 14 pretendia estabelecer que o prolongamento das vias com dimensões estabelecidas anteriormente mantivessem as medidas dos trechos existentes. Os incisos, por sua vez, tratavam de especificar exceções à regra, sendo que o inciso cuja emenda pleiteia a alteração, contraditoriamente, apontava como exceção o próprio prolongamento de que trata o <i>caput</i>. A proposta tinha por objetivo promover a continuidade viária, bem como a caminhabilidade e a qualidade do espaço urbano. A Emenda Modificativa 02 retira o termo "prolongamento" que causava contradição. Do ponto de vista técnico, a proposta apresentada facilitaria a compreensão do regramento dado ao dimensionamento das vias. É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública. Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se a sanção da Emenda Modificativa 02.</b></p>
<p><b>Modificativa 03</b></p>	<p>O inc. III do art. 17, caput, do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 passa a vigorar com o seguinte teor:</p> <p><b>"Art. 17. (...)</b></p> <p>III - 2 (duas) calçadas de no mínimo 4,00m (quatro metros) cada, observando os requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá."</p>	<p><b>Art. 17.</b> As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, 16,00m (dezesseis metros), contendo:</p> <p>III- 2 (duas) calçadas de no mínimo 4,00m (quatro metros) cada, contendo:</p> <p>a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros;</p> <p>b) 1 (uma) faixa permeável linear gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros);</p> <p>c) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros).</p> <p><b>§ 1.º</b> Excetua-se do inciso III, a adoção de faixa permeável linear gramada quando a via descrita no caput possuir usos não-residenciais, adotando-se faixas permeáveis de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, a dimensão das vias locais é definida pelo art. 17 e especificada em seus incisos, sendo que o inciso III trata da largura das calçadas, a fim de conferir maior clareza a respeito do regramento da implantação do Sistema Viário Básico do Município. A Emenda Modificativa 03 altera o texto do inciso III, com a finalidade de que a Norma Regulamentadora Municipal (NRM U-20001) que trata do assunto fosse a única disposição normativa a este respeito. É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública. Do ponto de vista técnico, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 03 não representa prejuízo ao planejamento do Sistema Viário. Entretanto, caso seja sancionada, recomenda-se que seja feita a compatibilização da NRM específica com o texto suprimido da redação original do Projeto de Lei, evitando incompatibilidade de informações. Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se a sanção da Emenda Modificativa 03.</b></p>
<p><b>Modificativa 04</b></p>	<p>O inc. III do art. 18 do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 passa a vigorar com o seguinte teor:</p> <p><b>"Art. 18. (...)</b></p> <p>III - 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 4,00m (quatro metros) cada, observando os requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá."</p>	<p><b>Art. 18.</b> As Vias Coletoras e Vias Locais Industriais deverão possuir, no mínimo, 20,00m (vinte metros), contendo:</p> <p>(...)</p> <p>III- 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 4,00m (quatro metros) cada, contendo:</p> <p>a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros e faixas permeável gramada de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana;</p> <p>b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros).</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, a dimensão das vias coletoras e locais industriais é definida pelo art. 18 e especificada em seus incisos, sendo que o inciso III trata da largura das calçadas, a fim de conferir maior clareza a respeito do regramento da implantação do Sistema Viário Básico do Município. A Emenda Modificativa 04 altera o texto do inciso III, com a finalidade de que a Norma Regulamentadora Municipal (NRM U-20001) que trata do assunto fosse a única disposição normativa a este respeito. É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública. Do ponto de vista técnico, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 04 não representa prejuízo ao planejamento do Sistema Viário. Entretanto, caso seja sancionada, recomenda-se que seja feita a compatibilização da NRM específica com o texto suprimido da redação original do Projeto de Lei, evitando incompatibilidade de informações. Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se a sanção da Emenda Modificativa 04.</b></p>

<p><b>Modificativa 05</b></p>	<p>O inc. III do art. 19, caput, do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 passa a conter a seguinte redação:</p> <p><b>"Art. 19. (...)</b></p> <p>III - 1 (uma) calçada de 4,00m (quatro metros) do lado oposto ao fundo de vale, observando os requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá;"</p>	<p><b>Art. 19.</b> As Vias Paisagísticas a serem implantadas, que limitam as áreas de Fundo de Vale, definidos por meio da Lei de Uso e Ocupação do Solo de Maringá, deverá possuir, no mínimo, 20,00m (vinte metros), contendo:</p> <p>(...)</p> <p>III - 1 (uma) calçada de 4,00m (quatro metros) do lado oposto ao fundo de vale contendo:</p> <p>a) 1 (uma) faixa de serviço de 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por, no mínimo, 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros, faixa permeável linear gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros);</p> <p>b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros).</p> <p>(...)</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, a dimensão das vias paisagísticas é definida pelo art. 19 e especificada em seus incisos, sendo que o inciso III trata da largura das calçadas, a fim de conferir maior clareza a respeito do regramento da implantação do Sistema Viário Básico do Município.</p> <p>A Emenda Modificativa 05 altera o texto do inciso III, com a finalidade de que a Norma Regulamentadora Municipal (NRM U-20001) que trata do assunto fosse a única disposição normativa a este respeito.</p> <p>É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.</p> <p>Do ponto de vista técnico, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 05 não representa prejuízo ao planejamento do Sistema Viário. Entretanto, caso seja sancionada, recomenda-se que seja feita a compatibilização da NRM específica com o texto suprimido da redação original do Projeto de Lei, evitando incompatibilidade de informações.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se a sanção da Emenda Modificativa 05.</b></p>
<p><b>Modificativa 06</b></p>	<p>O inc. III do art. 20, caput, do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 passa a conter a seguinte redação:</p> <p><b>"Art. 20. (...)</b></p> <p>III - 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros) cada, com ciclovia de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) cada, observando os demais requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá;"</p>	<p><b>Art. 20.</b> As Vias Arteriais, deverão possuir, no mínimo, 40,00m (quarenta metros), contendo:</p> <p>(...)</p> <p>III - 2 (duas) calçadas com ciclovia de, no mínimo, 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros) cada, contendo:</p> <p>a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros, faixas permeável gramada de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana;</p> <p>b) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);</p> <p>c) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 3,20m (três metros e vinte centímetros);</p> <p>(...)</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, a dimensão das vias arteriais é definida pelo art. 20 e especificada nos incisos, sendo que o inciso III trata da largura das calçadas, a fim de conferir maior clareza a respeito do regramento da implantação do Sistema Viário Básico do Município.</p> <p>A Emenda Modificativa 06 altera o texto do inciso III, com a finalidade de que a Norma Regulamentadora Municipal (NRM U-20001) que trata do assunto fosse a única disposição normativa a este respeito.</p> <p>É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.</p> <p>Do ponto de vista técnico, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 06 não representa prejuízo ao planejamento do Sistema Viário. Entretanto, caso seja sancionada, recomenda-se que seja feita a compatibilização da NRM específica com o texto suprimido da redação original do Projeto de Lei, evitando assim a ausência do regramento para as faixas das calçadas de 6,50m.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se a sanção da Emenda Modificativa 06.</b></p>
<p><b>Modificativa 07</b></p>	<p>O inc. III do art. 21, caput, do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 passa a apresentar o seguinte texto:</p> <p><b>"Art. 21. (...)</b></p> <p>III - 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) cada, observando os requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá;"</p>	<p><b>Art. 21.</b> As Avenidas existentes a serem prolongadas como Via Arterial, deverão possuir, no mínimo, 35,00 m (trinta e cinco metros), contendo:</p> <p>(...)</p> <p>III - 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) cada, contendo:</p> <p>a) 1 (uma) faixa de serviço de 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por, no mínimo, 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros e faixas permeável gramada de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana;</p> <p>b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 3,20m (três metros e vinte centímetros);</p> <p>(...)</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, a dimensão do prolongamento das vias arteriais existentes é definida pelo art. 21 e especificada nos incisos, sendo que o inciso III trata da largura das calçadas, a fim de conferir maior clareza a respeito do regramento da implantação do Sistema Viário Básico do Município.</p> <p>A Emenda Modificativa 07 altera o texto do inciso III, com a finalidade de que a Norma Regulamentadora Municipal (NRM U-20001) que trata do assunto fosse a única disposição normativa a este respeito.</p> <p>É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.</p> <p>Do ponto de vista técnico, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 07 não representa prejuízo ao planejamento do Sistema Viário. Entretanto, caso seja sancionada, recomenda-se que seja feita a compatibilização da NRM específica com o texto suprimido da redação original do Projeto de Lei, evitando incompatibilidade de informações.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se a sanção da Emenda Modificativa 07.</b></p>

<p><b>Modificativa 08</b></p>	<p>Os inc. III e IV do art. 22 do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 passam a apresentar o seguinte texto:</p> <p><b>"Art. 22. (...)</b></p> <p>III - 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) cada, observando os requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá;</p> <p>IV - 1 (um) canteiro central com dimensão a ser estabelecida na forma do § 1º. deste artigo."</p>	<p><b>Art. 22.</b> A Avenida com torre de alta tensão, deverá possuir, no mínimo:</p> <p>(...)</p> <p>III- 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) cada, contendo:</p> <p>a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 0,60 centímetros (sessenta centímetros), e 1 (uma) faixa permeável gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros);</p> <p>b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 3,20m (três metros e vinte centímetros).</p> <p>IV- 1 (um) canteiro central com dimensão a ser estabelecida pela concessionária.</p> <p><b>§1.º</b> A via a que se refere o caput, terá a largura do canteiro central estabelecido por meio de anuência a ser concedida pela concessionária a pedido do interessado.</p> <p><b>§2.º</b> Quando da necessidade de implantação de corredores de ônibus, estes deverão ser validados pelo órgão municipal competente quanto a sua localização.</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, a dimensão das avenidas onde são instaladas as torres de alta tensão é definida pelo art. 22 e especificada nos incisos, sendo que o inciso III trata da largura das calçadas, a fim de conferir maior clareza a respeito do regramento da implantação do Sistema Viário Básico do Município.</p> <p>A Emenda Modificativa 08 altera o texto do inciso III e acrescenta o inciso IV, com a finalidade de que a Norma Regulamentadora Municipal (NRM U-20001) que trata do assunto fosse a única disposição normativa a este respeito. É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.</p> <p>Do ponto de vista técnico, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 08 não representa prejuízo ao planejamento do Sistema Viário. Entretanto, caso seja sancionada, recomenda-se que seja feita a compatibilização da NRM específica com o texto suprimido da redação original do Projeto de Lei, evitando incompatibilidade de informações.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se a sanção da Emenda Modificativa 08.</b></p>
<p><b>Modificativa 09</b></p>	<p>O inc. I do art. 29 do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 passa a apresentar o seguinte texto:</p> <p><b>"Art. 29. (...)</b></p> <p>I - 1 (uma) calçada de, no mínimo, 9,00m (nove metros), com ciclovia de, no mínimo, 3,00m (três metros), observando os demais requisitos da Norma Regulamentadora Municipal - NRM que trata das calçadas no Município de Maringá;"</p>	<p><b>Art. 29.</b> A Rotatória deverá possuir, no mínimo, 50,00m (cinquenta metros) de raio, medido a partir do alinhamento predial até a área central do canteiro, e deve conter:</p> <p>I- 1 (uma) calçada com ciclovia de, no mínimo, 9,00m (nove metros), contendo:</p> <p>a) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo 3,60m (três metros e sessenta centímetros);</p> <p>b) 1 (uma) faixa de segurança entre a faixa livre e a ciclovia de no mínimo 0,60m (sessenta centímetros);</p> <p>c) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 3,00m (três metros);</p> <p>d) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60 centímetros (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio e 1 (uma) faixa permeável linear gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros);</p> <p>(...)</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, a dimensão das rotatórias é definida pelo art. 29 e especificada nos incisos, sendo que o inciso I trata da largura das calçadas, a fim de conferir maior clareza a respeito do regramento da implantação do Sistema Viário Básico do Município.</p> <p>A Emenda Modificativa 09 altera o texto do inciso I, com a finalidade de que a Norma Regulamentadora Municipal (NRM U-20001) que trata do assunto fosse a única disposição normativa a este respeito. É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.</p> <p>Do ponto de vista técnico, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 09 não representa prejuízo ao planejamento do Sistema Viário. Entretanto, caso seja sancionada, recomenda-se que seja feita a compatibilização da NRM específica com o texto suprimido da redação original do Projeto de Lei, evitando a ausência de regramento para as calçadas das rotatórias.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se a sanção da Emenda Modificativa 09.</b></p>

<p><b>Modificativa 10</b></p>	<p>O art. 36 do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p><b>"Art. 36.</b> As calçadas serão divididas em três faixas de uso: faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso, observados os parâmetros e exigências estabelecidos em Norma Regulamentadora Municipal – NRM própria.</p> <p><b>Parágrafo único.</b> Havendo divergência entre o disposto nesta Lei e o disposto na Norma Regulamentadora Municipal – NRM que trata das calçadas, prevalecerá o disposto naquela norma."</p>	<p><b>Art. 36.</b> As calçadas serão divididas em três faixas de uso, conforme definido:</p> <p>I– faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário urbano, os canteiros, os postes de iluminação ou sinalização e as árvores;</p> <p>II– faixa livre: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3% (três por cento), ser contínua entre lotes, sem degraus ou barreiras urbanísticas;</p> <p>III– faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote na extensão da testada do imóvel.</p> <p><b>Parágrafo único.</b> As referências do caput, devem atender às Normas Técnica da Associação Brasileira de Normas Técnicas – NBR/ABNT e às Normas Regulamentadoras Municipais- NRMs.</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, são descritas informações a respeito da estrutura física das calçadas, visando a melhoria nas condições de mobilidade, segurança e garantindo a acessibilidade plena, privilegiando os pedestres, conforme definido pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana e garantindo, mesmo que de forma mínima, a permeabilidade do solo e a redução dos impactos ambientais, além de contribuir para o sombreamento e a qualificação do espaço urbano. As informações apresentadas fazem menção a Norma Regulamentadora Municipal (NRM U-20001), assim como à NBR/ABNT específica ao assunto.</p> <p>A Emenda Modificativa 10 visa suprimir textualmente as informações básicas que devem ser observadas durante a estruturação das calçadas.</p> <p>Mesmo considerando que nas Emendas Modificativas de 03 a 09 são subtraídas as dimensões das faixas das calçadas, direcionando para a NRM de calçada (NRM U-20001) a obrigatoriedade de tratar de tais informações, é de fundamental importância que a Lei apresente as informações básicas que deverão ser tratadas na Norma Regulamentadora Municipal - NRM.</p> <p>É importante destacar que a proposta apresentada na emenda não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública. Caso seja sancionada a Emenda Modificativa 10, é necessário que, posteriormente, o contido nos incisos suprimidos seja especificado na NRM U-20001, visando a acessibilidade universal, evitando prejuízo ao processo de planejamento e gestão do Município.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se o veto da Emenda Modificativa 10.</b></p>
<p><b>Modificativa 11</b></p>	<p>O art. 40 do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p><b>"Art. 40.</b> É obrigatório o plantio de 1 (uma) ou mais árvores na faixa de serviço da calçada a depender da extensão da testada do imóvel lindeiro, observada a conformidade com os demais elementos de infraestrutura urbana.</p> <p><b>Parágrafo único.</b> O distanciamento de plantio das espécies para compor a arborização urbana, bem como a espécie adequada para o porte da via e suas respectivas faixas seguirão os critérios estabelecidos no PGAU."</p>	<p><b>Art. 40.</b> É obrigatório o plantio de 1 (uma) ou mais árvores na faixa de serviço da calçada a depender da extensão da testada do imóvel lindeiro.</p> <p><b>Parágrafo único.</b> O distanciamento de plantio das espécies para compor a arborização urbana deverá seguir os critérios estabelecidos no PGAU, devendo ser considerado no mínimo:</p> <p>I– a espécie adequada para o porte da via e suas respectivas faixas;</p> <p>II– a conformidade com os demais elementos de infraestrutura urbana (bocas de lobo, postes, redes subterrâneas, entre outros conforme PGAU).</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, o art. 40 trata das condicionantes impostas para o plantio de, no mínimo, uma árvore na faixa de serviço das calçadas defronte ao lote, sendo que os incisos determinam parâmetros mínimos para tal.</p> <p>A Emenda Modificativa 11 altera a redação, simplificando e unificando as informações no art. 40.</p> <p>Destaca-se que, além de ser necessário observar o local onde será implantada a árvore e a infraestrutura do local, é de fundamental importância a análise da espécie arbórea, avaliando, além da espécie destinada para a região, o porte e o sistema radicular da espécie. Cabe destacar que o Plano de Gestão da Arborização Urbana - PGAU estabeleceu as espécies arbóreas apenas para as vias já implementadas à época de sua formulação. Em novas vias a serem implementadas esta especificação é realizada pelo Instituto Ambiental de Maringá - IAM conforme critérios definidos pelo PGAU. É importante destacar que a proposta apresentada na emenda não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se a sanção da Emenda Modificativa 11.</b></p>

<p><b>Iodificativa 12</b></p>	<p>O art. 49, caput, e seus inc. III e IV, do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024, passam a vigorar com a seguinte redação:</p> <p><b>"Art. 49.</b> A supressão de diretrizes viárias corresponde à remoção de uma diretriz viária do Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, devendo observar o seguinte:</p> <p>(...)</p> <p>III – será obrigatória a realização prévia de conferência pública, nos termos da Lei Geral do Plano Diretor;</p> <p>IV – a proposta constará de projeto de lei específico, a ser aprovado pela Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo."</p>	<p><b>Art. 49.</b> A supressão de diretrizes viárias corresponde à remoção de uma diretriz viária do Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, devendo seguir os seguintes critérios:</p> <p>I– deverá ser elaborado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá- IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;</p> <p>II– o estudo técnico mencionado no inciso anterior deverá ser apreciados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial- CMPGT;</p> <p>III– uma vez aprovado o estudo, será obrigatória a realização prévia de conferência pública nos termos da Lei Geral do Plano Diretor.</p> <p>IV- a proposta deverá ser submetida a projeto de lei específico a ser avaliado pela Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo.</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, o art. 49 trata de informações a respeito da supressão de diretrizes viárias, descrevendo os trâmites que devem ser seguidos de forma obrigatória. A proposta textual apresenta outras informações sobre a necessidade de Conferência Pública e posterior elaboração e aprovação de Projeto de Lei.</p> <p>A Emenda Modificativa 12 altera a terminologia, o que pode gerar dúvida entendimento, como é o caso da substituição da palavra "seguir" para a palavra "observar". A mudança propicia a não obrigatoriedade do cumprimento das etapas dispostas nos incisos subsequentes.</p> <p>Outras alterações apresentadas na emenda como a retirada de parte da frase: "uma vez aprovado o estudo, (...)", e a alteração de parte da frase: "deverá ser submetida (...), para a palavra "constará", são alterações gramaticais que acarretam mudanças na compreensão nas frases. Salienta-se que a proposta apresentada na Emenda não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.</p> <p>Caso seja sancionada a Emenda Modificativa 12 poderá pautar em conferência pública supressões de diretrizes em que a partir de análises técnicas não atendem ao interesse público.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se o veto da Emenda Modificativa 12.</b></p>
<p><b>Iodificativa 13</b></p>	<p>O art. 51, caput, e seu inc. I, do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024, passam a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>"Art. 51. A adequação corresponde à modificação do posicionamento de uma diretriz viária do Mapa do Sistema Viário Básico Municipal e observará os seguintes critérios:</p> <p>I – deverá ser elaborado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano - IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;"</p>	<p><b>Art. 51.</b> A adequação corresponde à modificação do posicionamento de uma diretriz viária do Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, necessária para a garantia do planejamento viário do Município, devendo seguir os seguintes critérios:</p> <p>I– deverá ser apresentado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano- IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;</p> <p>II– os estudos técnicos mencionados nos incisos anteriores deverão ser apreciados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial- CMPGT;</p> <p>III- Mediante parecer favorável do CMPGT, será promovida e publicizada a adequação da diretriz viária.</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, o art. 51 define a adequação de diretrizes viárias, descrevendo os critérios que devem ser seguidos de forma obrigatória em seus incisos.</p> <p>A Emenda Modificativa 13 altera a redação, tanto do caput, quanto do inciso I, o que poderá gerar interpretações dúbias, como no caso da substituição das palavras "devendo seguir" para a palavra "observará". Outra alteração apresentada na emenda é a troca da palavra "apresentado" para a palavra "elaborado". Esta alteração não acarretará prejuízo textual.</p> <p>Salienta-se que a proposta apresentada na emenda não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se a sanção da Emenda Modificativa 13.</b></p>
<p><b>Iodificativa 14</b></p>	<p>O Anexo III do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024 (Mapa do Sistema Viário Básico Municipal) passa a tramitar na forma do anexo desta emenda.</p> 	<p><b>ANEXO III- MAPA DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO MUNICIPAL</b></p> 	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, o Anexo III, que estabelece o Sistema Viário Básico Municipal e o futuro arruamento a ser implementado, objeto de alteração da Emenda Modificativa 14, foi elaborado de modo a garantir a continuidade das principais vias do Município, mesmo além do Perímetro Urbano, para que a urbanização dos lotes e glebas não inviabilize a continuidade de um Sistema Viário salutar à mobilidade urbana. Além disso, o anexo foi elaborado utilizando como base o diagnóstico do Sistema de Sustentação Natural, que trata da caracterização do meio físico e biótico, com análise do clima, solo, geomorfologia e demais variáveis. Assim, todas as condicionantes, ambientais, topográficas e urbanísticas foram consideradas na elaboração da proposta do Poder Executivo.</p> <p>Destaca-se que o Sistema Viário, com planejamento adequado, é o elemento que ordena as demais funções a serem realizadas na cidade e esse planejamento é o que distingue Maringá dos demais Municípios brasileiros.</p> <p>A Emenda Modificativa 14 altera o mapa que constitui o Anexo III na sua integralidade e apenas de forma gráfica, sem a menção a cada uma das alterações feitas e diretrizes viárias suprimidas, o que dificulta a identificação de todos os possíveis impactos que a Emenda causará. Verificou-se, no entanto, uma redução significativa nas vias projetadas, cuja repercussão está descrita em alguns casos pontuais que foram passíveis de identificação mesmo que apenas na apresentação do mapa anexo.</p> <p>Destaca-se que a proposta elaborada pelo Poder Executivo estabeleceu o Sistema Viário Básico a ser implementado e reduzi-lo ainda mais gerará graves consequências para a garantia do</p>

crescimento adequado e ordenado do Município. Do ponto de vista técnico, os objetivos, princípios e diretrizes para o desenvolvimento da cidade, descritos na Lei Complementar n.º 1.424/2024 - Lei geral do Plano Diretor, foram estabelecidos avaliando, dentre outros fatores, a prevalência do interesse público na tomada de decisões que interfiram na futura disposição dos diversos sistemas urbanos em Maringá - o Sistema Viário, incluso.

Além disso, a emenda contraria também todos os objetivos da Lei do Sistema Viário Básico do Município, sobretudo o disposto nos incisos II, III, V, VI, VIII e IX que estabelece como objetivos da Lei:

- fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego;
- assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município e no processo de licenciamento de edificações em áreas consolidadas e em processo de consolidação;
- estabelecer condições necessárias para funcionamento do transporte coletivo do Município;
- melhorar as condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e garantindo a acessibilidade plena, de modo a privilegiar os pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- assegurar as condições adequadas de mobilidade na zona rural, promovendo o transporte de cargas e deslocamento de pessoas;
- articular a mobilidade urbana municipal com a região metropolitana.

Dentre as diversas alterações identificadas no mapa está a supressão da via paisagística do Córrego Pinguim nas Chácaras Aeroporto, e das vias paisagísticas, coletoras e arteriais na Zona Rural, o que poderá acarretar sérios prejuízos ambientais. As vias paisagísticas, além de permitirem o escoamento do fluxo de veículos por longos trechos e garantirem qualidade ambiental à paisagem, também possuem a função de preservação das áreas de Fundo de Vale, limitando os zoneamentos e definindo as áreas não edificáveis, com o intuito de preservação ambiental. Em complemento ao proposto na Emenda Modificativa 01, que propõe que seja vedada a interrupção e controle de acesso somente das vias arteriais e de trânsito rápido, e não em todos os casos que prejudiquem a mobilidade urbana e a conexão do sistema viário, quando da implantação de loteamentos fechados, a Emenda Modificativa 14 retira a projeção de diversas vias arteriais da Zona Rural. Fica assim evidente o estímulo a implantação de loteamentos fechados na área rural, empreendimentos estes, que sem planejamento viário, vão acarretar diversos prejuízos de mobilidade e transposição durante futuros processos de crescimento e expansão urbana.

Além disso, foram alteradas as projeções de futuras avenidas sem adequada conexão com a malha viária existente e em diversos casos há a abrupta interrupção de importantes avenidas do Município, o que contraria os objetivos gerais do Projeto de Lei do Sistema viário, de "fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego", bem como "assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município e no processo de licenciamento de edificações em áreas consolidadas e em processo de consolidação".

Outra alteração que integra a Emenda Modificativa 14 é a retirada da proteção ambiental da área da nascente do Córrego Água Diamante, através da remoção da diretriz de via paisagística do local. Além do impacto já mencionado que a supressão das vias paisagísticas causa às áreas de Fundo de Vale, seus córregos e áreas de preservação, neste caso, há um agravamento da situação em decorrência da existência da própria nascente no local da supressão, o que causa ainda mais prejuízos ambientais.

Outra alteração de grande impacto negativo à mobilidade urbana é a supressão das diretrizes viárias que viabilizaram o planejamento

		<p>metropolitano através da criação de um contorno norte metropolitano, interligando a BR-376, entre o distrito de Iguatemi e o Jardim São Domingos, à mesma rodovia, já no Município de Marialva, o que seria extremamente importante para o desenvolvimento da região metropolitana e está previsto nas propostas consolidadas do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Maringá. Assim, a emenda contraria proposta de legislação estadual.</p> <p>A Emenda Modificativa 14 também contempla a retirada da diretriz viária de prolongamento da Avenida Paranavaí até o distrito de Iguatemi, futura via de suma importância e interesse público e alternativa à BR-376 para acesso daquele distrito à sede. Destaca-se que, além da retirada da interligação entre essas áreas urbanas via Avenida Paranavaí, foi retirada também uma nova ligação planejada através do prolongamento da Avenida Claus Paul Thonern.</p> <p>Outra alteração substancial realizada pela Emenda Modificativa 14 foi a retirada de diretrizes viárias que garantiriam a execução de ações previstas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Maringá. Aqui, destaca-se a resolução do atual cruzamento da Avenida Pedro Taques com a Avenida Adv. Horário Raccanello Filho, um dos cruzamentos que apresentam o maior número de acidentes do Município.</p> <p>Sendo assim, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 14 fere todas as medidas tomadas há décadas pela Municipalidade para ser garantida a continuidade da malha viária no futuro da urbanização do Município, pois retira a previsão de incontáveis vias, inviabilizando o planejamento urbano e metropolitano e a conformação prévia das importantes conexões futuras que se desejam na ocupação de Maringá, mantendo a qualidade do traçado já implementado.</p> <p>É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, em sua totalidade, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se o veto à Emenda Modificativa 14.</b></p>
--	--	--

**EMENDA SUPRESSIVA**

Emenda n.º	TEXTO PROPOSTO NA EMENDA	TEXTO DO PROJETO DE LEI DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO.	ANÁLISE TÉCNICA DA EMENDA
Supressiva 01	Fica suprimido o § 1.º, renumerando-se o § 2.º para parágrafo único, do art. 17 do Projeto de Lei Complementar n. 2.311/2024.	<p><b>Art. 17.</b> As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, 16,00m (dezesseis metros), contendo:</p> <p>I- 2(duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos de, no mínimo, 2,90m (dois metros e noventa centímetros) cada;</p> <p>II- 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros);</p> <p>III- 2 (duas) calçadas de no mínimo 4,00m (quatro metros) cada, contendo:</p> <p>a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros;</p> <p>b) 1 (uma) faixa permeável linear gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros); c) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros).</p> <p><b>§ 1.º</b> Excetua-se do inciso III, a adoção de faixa permeável linear gramada quando a via descrita no caput possuir usos não-residenciais, adotando-se faixas permeáveis de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.</p> <p><b>§ 2.º</b> Nos casos em que a via existente a ser prolongada possuir caixa inferior a 16,00m (dezesseis metros), não se aplicam o dimensionamento definido no caput, devendo ser mantido o dimensionamento padrão da via existente, ou ser regrado a critério da municipalidade.</p>	<p>No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, a dimensão das vias locais é definida pelo art. 17, sendo que o detalhamento das faixas que as compõem é especificado pelos incisos. O inciso III trata da largura das calçadas e o § 1.º, da exceção a este inciso, no que tange às dimensões da área permeável, a fim de conferir maior clareza a respeito do regramento da implantação do Sistema Viário Básico do Município.</p> <p>A Emenda Modificativa 03 alterou o texto do inciso III, delimitando que apenas a Norma Regulamentadora Municipal (NRM U-20001), que trata do regramento geral das calçadas, disporá sobre o assunto.</p> <p>É importante destacar que a proposta apresentada na emenda não foi matéria de contribuição durante as etapas de Consulta Pública e Audiência Pública.</p> <p>Do ponto de vista técnico, a sanção da medida não representa prejuízo ao planejamento do Sistema Viário, principalmente em decorrência do próprio inciso não estabelecer mais a dimensão da calçada a que o parágrafo opunha exceção.</p> <p>Entretanto, caso seja sancionada a Emenda Supressiva 01, torna-se necessário realizar a compatibilização da NRM U-20001, evitando a controvérsia ou ausência de regramentos.</p> <p>Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, sendo o que cabe a este Instituto, <b>recomenda-se a sanção da Emenda Supressiva 01.</b></p>





**INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE MARINGÁ**  
**Diretoria da Presidência do IPPLAM**  
Av. XV de Novembro, 701, 3º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1461

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

**Ao Senhor**  
**Orlando Chiqueto - Chefe de Gabinete,**

Em atenção ao Despacho (SEI n.º 4648514) encaminho o Despacho (SEI n.º 4683321), emitido pelos Técnicos do IPPLAM.  
Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Bruna Barbosa Barroca, Diretor (a)-Presidente do IPPLAM**, em 30/09/2024, às 15:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4684758** e o código CRC **A1FDCC53**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4684758



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Gabinete do Prefeito**

**Chefia de Gabinete**

**Gerência de Controle de Atos Legislativos**

Av. XV de Novembro, 701, Anexo do Paço Municipal - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1506 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**DESPACHO**

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

À Proge,

Por orientação do Chefe de Gabinete, segue o Projeto de Lei Complementar 1.467 (SEI nº 4626735) para elaboração de VETO PARCIAL, conforme Parecer nº 142/2024-DPGT (SEI nº 4683321)

Lembrando que o prazo final para encaminhamento à Câmara Municipal é dia 07/10/2024 (segunda-feira).

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Claudia Hoffmann, Gerente de Controle de Atos Legislativos**, em 30/09/2024, às 17:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4687835** e o código CRC **B824AED1**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4687835

# MINUTA



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Estado do Paraná

## MENSAGEM DE LEI Nº 000/2024.

Veto parcial ao PLC nº 1.467

Maringá, 01 de outubro de 2024.

\* MINUTA DE DOCUMENTO

Exmo. Senhor Presidente:

O presente encaminhamento tem por objetivo levar ao conhecimento de Vossa Excelência e Excelentíssimos Senhores Vereadores, nos termos do Artigo 32, § 1º da Lei Orgânica do Município, o **VETO PARCIAL**, ao Projeto de Lei Complementar nº 1.467, que dispõe sobre o Sistema Viário Básico no Município de Maringá e dá outras providências.

O referido Projeto de Lei integra a revisão periódica do Plano Diretor, instrumento previsto na Constituição Federal e de que trata a Lei Federal nº 10.257/01 - Estatuto da Cidade. No âmbito estadual, a Lei nº 15.229/2006 disciplina, pelo art. 3º, inciso III, que só se considera revisado o Plano Diretor quando um complexo de normas também tenham sido revistas, como é o caso da lei que dispõe sobre o Sistema Viário.

Portanto, como é de conhecimento de Vossas Senhorias, a construção de tais legislações leva em consideração aspectos técnicos que são colocados em ampla discussão pela população, nos exatos termos do art. 39, §4º, inciso I, do Estatuto da Cidade. Referido dispositivo diz que tanto o Poder Executivo, quanto o Legislativo, devem garantir a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade. Além de garantir a publicidade quanto aos documentos e informações produzidas e, ainda, acesso de qualquer interessado aos documentos e tais informações produzidas.

Somente com a presença de *fundamento técnico e gestão democrática da cidade* é que a vontade política, do Executivo e do Legislativo se legitimam.

Destaca-se, desta feita, que o processo de revisão da Lei do Sistema Viário, objeto deste Projeto de Lei em análise, contou com o desenvolvimento de diferentes ações que ocorreram por meio de processos participativos, coordenados pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM, envolvendo o poder público e a sociedade civil, dentre as quais se destacam: a mobilização para envolvimento dos agentes e grupos sociais; coleta e sistematização de informações técnicas; Consultas Públicas; Reuniões Públicas; elaboração do Texto Base da Lei; elaboração da Minuta Preliminar; elaboração do Projeto de Lei; Audiências Públicas.

Em tramitação na Câmara, o Projeto de Lei Complementar foi votado nas sessões ordinárias dos dias 10, 12 e 17 de setembro de 2024, sendo objeto de 14 emendas modificativas e uma emenda supressiva, que por sua vez foram aprovadas, assim como o Projeto de Lei Complementar em análise.

Destaca-se que tais emendas não obtiveram previamente análise e parecer do IPPLAM, tampouco do Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT, e não foram submetidas à Audiência Pública, contrariando o já citado art. 39, §4º, do Estatuto da Cidade, embora exista a previsão regimental, no art. 230<sup>[1]</sup> e ss., desta Colenda Câmara de Vereadores.

Registra-se, oportunamente, que as razões de voto foram pautadas nas decisões técnicas, conforme orientação do IPPLAM. As sugestões técnicas seguem as mesmas premissas metodológicas adotadas pelo IPPLAM, que é uma instância na qual são realizadas ações com debates junto ao Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT e ações participativas, como está relacionada ao processo de revisão desta Lei, e o processo de revisão do Plano Diretor, ação que entrou para a história de Maringá como processo mais participativo até então realizado, dando voz à sociedade civil.

Também é preciso pontuar que durante a revisão desta Lei do Sistema Viário, **todas as contribuições oriundas da sociedade civil durante as Consultas Públicas, Reunião Pública e Audiência Pública, foram estudadas tecnicamente e respondidas**, sendo material constante no Relatório de Contribuições publicado no site do Plano Diretor por meio do link: [http://www3.maringa.pr.gov.br/construtor/arquivos/140824171342\\_relatorio\\_de\\_contribicoes\\_lc\\_do\\_bloco\\_2\\_udo\\_solo\\_e\\_sistema\\_viario\\_pdf.pdf](http://www3.maringa.pr.gov.br/construtor/arquivos/140824171342_relatorio_de_contribicoes_lc_do_bloco_2_udo_solo_e_sistema_viario_pdf.pdf).

É necessário apontar que, diferentemente de algumas afirmações ditas durante as sessões em que foram realizadas as votações do Projeto de Lei e suas emendas na Câmara Municipal de Maringá, **o Anexo III, proposto pelo Poder Executivo, foi embasado em análises ambientais in loco, contando com o auxílio de técnicos do Instituto Ambiental de Maringá - IAM - e referendado em instâncias democráticas, que contam com o apoio técnico de dezenas de segmentos da sociedade civil, através de seus representantes indicados (CMPGT, Consultas Públicas e Audiência Pública)**. Dentre estas, destacamos o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente de Maringá - COMDEMA. A Emenda Modificativa n.º 14, que alterou de sobremaneira a Proposta originalmente enviada pelo Poder Executivo, contraria uma das normas urbanísticas mais caras do Município de Maringá e que, conforme o Instituto de Água e Terra - IAT, servirá de base legal para os demais municípios do Estado: a preservação e manutenção das áreas de fundo de vale, através da especificação de vias paisagísticas, que auxiliam na sua proteção.

Destaca-se que quase a totalidade das emendas apresentadas não foram debatidas em Audiência Pública, não foram submetidas à análise do Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT, conforme especificado pelo artigo 379 da Lei Geral do Plano Diretor de Maringá (Lei Complementar n.º 1424/2024), bem como não foram avaliadas pelo IPPLAM, conforme especificado pelo artigo 1º da Lei Complementar n.º 1.117/2018, sendo estes pré-requisitos para aprovação na Câmara Municipal de Maringá.

Por fim, é importante ressaltar que a criação do presente Projeto de Lei Complementar foi resultado de um extenso estudo coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM - para a revisão das Leis Complementares n.º 333/1999 e

886/2011, respaldado nas legislações vigentes, analisado e debatido por meio de processos amplos e participativos, de modo que as propostas apresentadas na redação original visam relatar a realidade e necessidade do Município de Maringá, discutidas nas etapas de revisão da Lei Geral do Plano Diretor, e que podem ser acompanhados através do link <http://www3.maringa.pr.gov.br/portal/>.

Partindo desses pontos, portanto, o Poder Executivo, fundado em premissas técnicas e a leitura de que faz dos eventos participativos, discorda de alguns pontos que foram objetos de emendas do Poder Legislativo e que vieram a alterar parte da Lei do Sistema Viário, como passa a ser exposto de forma segmentada.

### **1. Inciso V, do art. 10 (Emenda Modificativa nº 01)**

*"Art. 10. (...)*

*V - fica vedada a interrupção e o controle de acesso de vias arteriais e de trânsito rápido, quando da implantação de loteamentos fechados.*

No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, objetiva-se promover a eficiência da gestão do sistema viário a partir de informações técnicas a respeito do desenvolvimento ou projeção de novas vias. O art. 10 especifica condicionantes impostas pelas diretrizes viárias e seu inciso V trata especificamente de loteamentos fechados, tornando clara a necessidade de análise técnica dos setores competentes quanto à interrupção de prolongamentos de vias, independente da classificação viária, **a fim de impedir que haja prejuízos à mobilidade urbana quando da implantação dessa tipologia de loteamento.**

A Emenda Modificativa 01, define a proibição de interrupção somente de vias classificadas como arteriais e de trânsito rápido nessa tipologia de loteamento.

Do ponto de vista técnico, foi constatado que a emenda contraria à Lei Geral do Plano Diretor, a qual a Lei do Sistema Viário se subordina, pois naquela consta dentre os objetivos gerais a promoção do uso e ocupação do solo urbano e rural, com a garantia da qualidade paisagística, urbanística e a preservação dos bens socioambientais bem como o asseguramento de condições de acessibilidade e mobilidade. Além disso, a emenda contraria também os objetivos da Lei do Sistema Viário Básico do Município, sobretudo o disposto no inciso II que estabelece como objetivo da Lei: *fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego.*

É importante ressaltar que a interrupção viária e/ou o controle de acesso, promovem a descontinuidade do tecido urbano, dificulta a mobilidade ativa, gera sobrecarga nas demais vias, gera insegurança viária e pública e dificulta a gestão do transporte coletivo. Destaca-se ainda que os fatos acima citados podem ocorrer em vias de qualquer classificação, como por exemplo vias locais e coletoras. Sendo assim, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 01 poderá gerar a interrupção de outras vias fundamentais para o desenvolvimento urbano, ocasionando impactos como os já observados em algumas regiões da cidade, como, por exemplo, na região lindeira às avenidas Guedner e Doutor Gastão Vidigal.

Salienta-se que a proposta apresentada na emenda não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.

Em razão disso, **apresento o veto com relação ao inciso V, do art. 10, do Projeto de Lei.**

### **2. Parágrafo único, do art. 36 e seu caput. (Emenda Modificativa nº 10)**

*"Art. 36. As calçadas serão divididas em três faixas de uso: faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso, observados os parâmetros e exigências estabelecidos em Norma Regulamentadora Municipal – NRM própria.*

*Parágrafo único. Havendo divergência entre o disposto nesta Lei e o disposto na Norma Regulamentadora Municipal – NRM que trata das calçadas, prevalecerá o disposto naquela norma."*

No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, são descritas informações a respeito da estrutura física das calçadas, visando a melhoria nas condições de mobilidade, segurança e garantindo a acessibilidade plena, privilegiando os pedestres, conforme definido pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana e garantindo, mesmo que de forma mínima, a permeabilidade do solo e a redução dos impactos ambientais, além de contribuir para o sombreamento e a qualificação do espaço urbano. As informações apresentadas fazem menção a Norma Regulamentadora Municipal (NRM U-20001), assim como à NBR/ABNT específica ao assunto.

Pela Emenda Modificativa 10 foram suprimidas as informações básicas que devem ser observadas durante a estruturação das calçadas.

Mesmo considerando que nas Emendas Modificativas de 03 a 09 foram subtraídas as dimensões das faixas das calçadas, direcionando para a NRM de calçada (NRM U-20001) a obrigatoriedade de tratar de tais informações é de fundamental importância que na Lei presente as informações básicas que deverão ser tratadas na Norma Regulamentadora Municipal - NRM.

É importante destacar que a proposta apresentada na emenda não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.

Caso seja sancionada o texto alterado pela Emenda Modificativa 10, é necessário que, posteriormente, o contido nos incisos suprimidos seja especificado na NRM U-20001, visando a acessibilidade universal, evitando prejuízo ao processo de planejamento e gestão do Município.

Em razão disso, **apresento o veto com relação art. 36, caput e parágrafo único, do Projeto de Lei.**

### **3. Incisos III e IV, do art. 49. (Emenda Modificativa nº 12)**

*"Art. 49. A supressão de diretrizes viárias corresponde à remoção de uma diretriz viária do Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, devendo observar o seguinte:*

(...)

*III – será obrigatória a realização prévia de conferência pública, nos termos da Lei Geral do Plano Diretor;*

*IV – a proposta constará de projeto de lei específico, a ser aprovado pela Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo."*

No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, o art. 49 trata de informações a respeito da supressão de diretrizes viárias, descrevendo os trâmites que devem ser seguidos de forma obrigatória. A proposta textual apresenta outras informações sobre a necessidade de Conferência Pública e posterior elaboração e aprovação de Projeto de Lei.

Através da Emenda Modificativa 12 foi alterado o trâmite para tanto. Foi retirada parte da frase: "uma vez aprovado o estudo, (...)", e a alteração de parte da frase: "deverá ser submetida (...), para a palavra "constará", são alterações gramaticais que acarretam mudanças na compreensão nas frases.

Salienta-se que a proposta apresentada na Emenda não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.

Caso seja sancionado o texto a partir da Emenda Modificativa 12 poderá pautar em conferência pública supressões de diretrizes em que a partir de análises técnicas não atendem ao interesse público.

Em razão disso, apresento o veto com relação ao art. 49, do Projeto de lei.

#### **4. Alterações no Mapa.**

No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, o Anexo III, que estabelece o Sistema Viário Básico Municipal e o futuro arruamento a ser implementado, objeto de alteração da Emenda Modificativa 14, foi elaborado de modo a garantir a continuidade das principais vias do Município, mesmo além do Perímetro Urbano, para que a urbanização dos lotes e glebas não inviabilize a continuidade de um Sistema Viário salutar à mobilidade urbana. Além disso, o anexo foi elaborado utilizando como base o diagnóstico do Sistema de Sustentação Natural, que trata da caracterização do meio físico e biótico, com análise do clima, solo, geomorfologia e demais variáveis. Assim, todas as condicionantes, ambientais, topográficas e urbanísticas foram consideradas na elaboração da proposta do Poder Executivo. Destaca-se que o Sistema Viário, com planejamento adequado, é o elemento que ordena as demais funções a serem realizadas na cidade e esse planejamento é o que distingue Maringá dos demais Municípios brasileiros.

A Emenda Modificativa 14 altera o mapa que constitui o Anexo III na sua integralidade e apenas de forma gráfica, sem a menção a cada uma das alterações feitas e diretrizes viárias suprimidas, o que dificulta a identificação de todos os possíveis impactos que a Emenda causará. Verificou-se, no entanto, uma redução significativa nas vias projetadas, cuja repercussão está descrita em alguns casos pontuais que foram passíveis de identificação mesmo que apenas na apresentação do mapa anexo.

Destaca-se que a proposta elaborada pelo Poder Executivo estabeleceu o Sistema Viário Básico a ser implementado e reduzi-lo ainda mais gerará graves consequências para a garantia do crescimento adequado e ordenado do Município

Do ponto de vista técnico, os objetivos, princípios e diretrizes para o desenvolvimento da cidade, descritos na Lei Complementar n.º 1.424/2024 - Lei geral do Plano Diretor, foram estabelecidos avaliando, dentre outros fatores, a prevalência do interesse público na tomada de decisões que interfiram na futura disposição dos diversos sistemas urbanos em Maringá - o Sistema Viário, incluso.

Além disso, a emenda contraria também todos os objetivos da Lei do Sistema Viário Básico do Município, sobretudo o disposto nos incisos II, III, V, VI, VIII e IX que estabelece como objetivos da Lei:

*fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego;*

*assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município e no processo de licenciamento de edificações em áreas consolidadas e em processo de consolidação;*  
*estabelecer condições necessárias para funcionamento do transporte coletivo do Município;*

*melhorar as condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e garantindo a acessibilidade plena, de modo a privilegiar os pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;*

*assegurar as condições adequadas de mobilidade na zona rural, promovendo o transporte de cargas e deslocamento de pessoas;*

*articular a mobilidade urbana municipal com a região metropolitana .*

Dentre as diversas alterações identificadas no mapa está a supressão da via paisagística do Córrego Pinguim nas Chácaras Aeroporto, e das vias paisagísticas, coletoras e arteriais na Zona Rural, o que poderá acarretar sérios prejuízos ambientais. As vias paisagísticas, além de permitirem o escoamento do fluxo de veículos por longos trechos e garantirem qualidade ambiental à paisagem, também possuem a função de preservação das áreas de Fundo de Vale, limitando os zoneamentos e definindo as áreas não edificáveis, com o intuito de preservação ambiental.

Em complemento ao proposto na Emenda Modificativa 01, que propõe que seja vedada a interrupção e controle de acesso somente das vias arteriais e de trânsito rápido, e não em todos os casos que prejudiquem a mobilidade urbana e a conexão do sistema viário, quando da implantação de loteamentos fechados, a Emenda Modificativa 14 retira a projeção de diversas vias arteriais da Zona Rural. Fica assim evidente o estímulo a implantação de loteamentos fechados na área rural, empreendimentos estes, que sem planejamento viário, vão acarretar diversos prejuízos de mobilidade e transposição durante futuros processos de crescimento e expansão urbana.

Além disso, foram alteradas as projeções de futuras avenidas sem adequada conexão com a malha viária existente e em diversos casos há a abrupta interrupção de importantes avenidas do Município, o que contraria os objetivos gerais do Projeto de Lei do Sistema viário, de "fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e

segurança ao seu volume de tráfego”, bem como “assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município e no processo de licenciamento de edificações em áreas consolidadas e em processo de consolidação”.

Outra alteração que integra a Emenda Modificativa 14 é a retirada da proteção ambiental da área da nascente do Córrego Água Diamante, através da remoção da diretriz de via paisagística do local. Além do impacto já mencionado que a supressão das vias paisagísticas causa às áreas de Fundo de Vale, seus córregos e áreas de preservação, neste caso, há um agravamento da situação em decorrência da existência da própria nascente no local da supressão, o que causa ainda mais prejuízos ambientais.

Outra alteração de grande impacto negativo à mobilidade urbana é a supressão das diretrizes viárias que viabilizaram o planejamento metropolitano através da criação de um contorno norte metropolitano, interligando a BR-376, entre o distrito de Iguatemi e o Jardim São Domingos, à mesma rodovia, já no Município de Marialva, o que seria extremamente importante para o desenvolvimento da região metropolitana e está previsto nas posturas consolidadas do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Maringá. Assim, a emenda contraria proposta de legislação estadual.

A Emenda Modificativa 14 também contempla a retirada da diretriz viária de prolongamento da Avenida Paranavaí até o distrito de Iguatemi, futura via de suma importância e interesse público e alternativa à BR-376 para acesso daquele distrito à sede. Destaca-se que, além da retirada da interligação entre essas áreas urbanas via Avenida Paranavaí, foi retirada também uma nova ligação planejada através do prolongamento da Avenida Claus Paul Thonern.

Outra alteração substancial realizada pela Emenda Modificativa 14 foi a retirada de diretrizes viárias que garantiriam a execução de ações previstas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Maringá. Aqui, destaca-se a resolução do atual cruzamento da Avenida Pedro Taques com a Avenida Adv. Horário Raccanello Filho, um dos cruzamentos que apresentam o maior número de acidentes do Município.

Sendo assim, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 14 fere todas as medidas tomadas há décadas pela Municipalidade para ser garantida a continuidade da malha viária no futuro da urbanização do Município, pois retira a previsão de incontáveis vias, inviabilizando o planejamento urbano e metropolitano e a conformação prévia das importantes conexões futuras que se desejam na ocupação de Maringá, mantendo a qualidade do traçado já implementado.

É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, em sua totalidade, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.

Com base apenas em aspectos técnicos apresentados neste relatório, **apresento o veto ao inciso III, do art. 55, do Projeto de Lei, que dispõe sobre o Anexo III - Mapa do Sistema Viário Básico Municipal.**

Em conclusão, por essas razões, não resta alternativa, senão, nos termos do artigo 32, § 1º da Lei Orgânica Municipal, promover o **VETO PARCIAL** ao Projeto de Lei Complementar nº 1.467/2024, conforme exposto nos itens 1, 2, 3 e 4, onde se veta:

1. inciso V, do art. 10, do Projeto de Lei.
2. art. 36, caput e parágrafo único, do Projeto de Lei.
3. art. 49, do Projeto de lei.
4. inciso III, do art. 55, do Projeto de Lei, que dispõe sobre o Anexo III - Mapa do Sistema Viário Básico Municipal.

Contamos com a compreensão, e na certeza do mesmo entendimento por parte de Vossas Excelências às justificativas para o veto ora apresentado, aproveitamos a oportunidade para apresentar-lhes meus protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,

Excelentíssimo Senhor:

**MARIO MASSAO HOSSOKAWA**

Presidente da Câmara Municipal de Maringá

**NESTA**

[1] Art. 230. A realização de audiência pública pela Câmara, com órgãos públicos ou entidades da sociedade civil, para instruir matéria em trâmite e/ou da competência legislativa, ou tratar de assuntos de interesse público relevante, darse-á mediante proposta de qualquer membro de Comissão Permanente que tenha pertinência com a matéria, a pedido da autoridade responsável pelo órgão público ou do Presidente da entidade interessada, ou, ainda, por determinação do Presidente da Câmara.



Documento assinado eletronicamente por **Rodolfo Vassoler da Silva, Procurador (a) Municipal**, em 02/10/2024, às 13:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4693888** e o código CRC **6BF23E7E**.



## PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

### Procuradoria-Geral do Município

Av. XV de Novembro, 701, 2º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1248 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

Considere "retorno programado", favor encaminhar o feito à unidade GPPROGE, para providenciar o veto.



Documento assinado eletronicamente por **Douglas Galvao Vilardo, Procurador Geral do Município**, em 01/10/2024, às 16:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4697148** e o código CRC **264F79CE**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4697148



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Procuradoria-Geral do Município**

**Procuradoria-Geral Adjunta**

**Diretoria de Núcleos Jurídicos**

**Gerência de Processos da PROGE**

Av. XV de Novembro, 701, 2º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1621 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**DESPACHO**

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

**À AGP/SEGOV**

1. Segue para análise, a minuta de veto.

**Ao IPPLAM**

Para análise do veto, devendo ser esclarecido e pontuado, de forma importante, os seguintes aspectos.

1. Não se faz veto com relação à Emenda em si, mas com o texto e contexto de suas alterações;
2. Não é possível vetar emendas supressivas;
3. Nesse sentido, caso sejam acolhidos os vetos, deixará de vigorar *o inciso V, do art. 10; art. 36 caput e parágrafo único; art. 49 (isto é, toda a temática de supressão das diretrizes) e o art. inciso III, do art. 55, Anexo III - ou seja, o próprio mapa de diretrizes deixa de existir.*
4. Sendo assim, remeto para análise e para verificar se é recomendável mandar o veto, nesses termos.



Documento assinado eletronicamente por **Rodolfo Vassoler da Silva, Procurador (a) Municipal**, em 02/10/2024, às 13:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4702700** e o código CRC **FC382AC9**.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**  
**Secretaria Municipal de Governo**  
**Superintendência da Secretaria de Governo**  
**Assessoria de Gestão Pública da SEGOV**

Av. XV de Novembro, 701, 1º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1528 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

### À GPPROGE/IPPLAM

Para retorno a esta unidade após manifestação do IPPLAM.

Atenciosamente



Documento assinado eletronicamente por **Natalia Bezerra Rodrigues Gentilin, Assessor (a) de Gestão Pública**, em 02/10/2024, às 14:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4704196** e o código CRC **106391D3**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4704196



**INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE MARINGÁ**  
**Diretoria da Presidência do IPPLAM**  
**Diretoria de Planejamento e Gestão Territorial do IPPLAM**  
**Gerência de Ordenamento Territorial do IPPLAM**  
Av. XV de Novembro, 701, 3º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1266

## **DESPACHO**

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

### **À AGP/SEGOV**

Em atenção ao solicitado no Despacho 4702700, esclarecemos o que segue:

1. A indicação constante ao fim da Análise Técnica da Emenda, no Quadro 01 do Parecer n.º 142/2024-DPGT (Documento SEI n.º 4683321), refere-se à análise técnica das emendas em si e sua correlação com as demais legislações urbanísticas, buscando assim orientar o Chefe do Poder Executivo quanto ao contexto das alterações por elas gerado;

2. Em relação às Emendas Supressivas, a intenção expressa na Análise Técnica da Emenda é a de formalização do parecer técnico deste Instituto a respeito do texto e contexto das alterações propostas pelas Emendas Supressivas, ainda que da impossibilidade do Veto;

3. Quanto ao fato de que, caso sejam acolhidos os indicativos de veto do inciso V, do art. 10; art. 36, caput e parágrafo único; art. 49; art. 55, inciso III e o Anexo III fará com que estes deixem de vigorar na legislação proposta, informamos o objetivo deste Instituto é o rigor técnico e a viabilidade urbanística da revisão da legislação complementar ao Plano Diretor e seu alinhamento às diretrizes e objetivos do próprio Plano Diretor e da Lei do Sistema Viário.

Portanto, conforme análise técnica, foi constatado por este Instituto que as emendas aprovadas pela Câmara Municipal e que tiveram recomendação de veto no Projeto de Lei Complementar n.º 1.467/2024 representam grave retrocesso em relação às leis complementares n.º 333/1999 e n.º 886/2011, que o Projeto de Lei revogará, sobretudo em relação ao Anexo III, uma vez que este orientará sobremaneira o processo de urbanização do Município nas próximas décadas. Além disso, o Projeto de Lei contraria o artigo 182 da Constituição Federal, que estabelece que a política de desenvolvimento urbano, executado pelo

poder público municipal, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, dentre estas a mobilidade e o planejamento. Também contraria os princípios, objetivos e diretrizes instituídos pela Lei Geral do Plano Diretor, a Lei Complementar n.º 1.424/2024, em especial: a promoção da preservação, conservação e recuperação do meio ambiente, buscando a integração e a sustentabilidade, de forma a melhorar a qualidade de vida urbana e rural; garantir uma cidade inteligente, eficaz, eficiente e equitativa; garantir o desenvolvimento sustentável da cidade; promover o uso e a ocupação do solo urbano e rural, com a garantia da qualidade paisagística, urbanística e a preservação dos bens socioambientais; garantir mobilidade, acessibilidade, fluidez e integração de diferentes modais, priorizando a mobilidade ativa e os modelos de transportes coletivos; articular o sistema viário local com a rede estadual e federal, potencializando e ampliando as condicionantes de logística e garantindo o escoamento da produção local; promover de forma integrada o planejamento e a gestão do território municipal; garantir o desenvolvimento rural sustentável e promover a integração das áreas e atividades urbanas e rurais; fomentar e integrar as políticas públicas intermunicipais e regionais de desenvolvimento territorial; garantir coesão legislativa urbanística interna e identificar a necessidade de adequar as normas urbanísticas municipais às normas e planos estaduais e nacionais, além das agendas internacionais pertinentes ao desenvolvimento sustentável; garantir e promover o crescimento urbano planejado da cidade, ampliando o acesso da população a lotes urbanizados e unidades habitacionais dignas. **Em conclusão, mediante à contrariedade ao disposto no artigo 182 da Constituição Federal e à Lei Geral do Plano Diretor do Município de Maringá, os intensos impactos socioambientais negativos que serão gerados e o retrocesso urbanístico para Maringá com a sanção da Lei Complementar n.º 1.467/2024, este Instituto recomenda seu veto total.**



Documento assinado eletronicamente por **Isabela Alves De Paula, Arquiteto (a)**, em 04/10/2024, às 11:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Bordin Catani, Diretor (a) de Planejamento e Gestão Territorial**, em 04/10/2024, às 11:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Bruna Barbosa Barroca, Diretor (a)-Presidente do IPPLAM**, em 04/10/2024, às 11:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4704933** e o código CRC **B526D43F**.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**  
**Secretaria Municipal de Governo**  
**Superintendência da Secretaria de Governo**  
**Assessoria de Gestão Pública da SEGOV**

Av. XV de Novembro, 701, 1º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1528 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

### À GPPROGE

Considerando os questionamentos feitos pela unidade GPPROGE, bem como o Despacho 4704933, remeto para análise.

Atenciosamente



Documento assinado eletronicamente por **Natalia Bezerra Rodrigues Gentilin, Assessor (a) de Gestão Pública**, em 04/10/2024, às 13:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4721166** e o código CRC **1904245D**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4721166

# MINUTA



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Estado do Paraná

MENSAGEM DE LEI Nº 000/2024.

Veto Total ao PLC nº 1.467

Maringá, 01 de outubro de 2024.

\* MINUTA DE DOCUMENTO

Exmo. Senhor Presidente:

O presente encaminhamento tem por objetivo levar ao conhecimento de Vossa Excelência e Excelentíssimos Senhores Vereadores, nos termos do Artigo 32, § 1º da Lei Orgânica do Município, o **VETO TOTAL**, ao Projeto de Lei Complementar nº 1.467, que dispõe sobre o Sistema Viário Básico no Município de Maringá e dá outras providências.

O referido Projeto de Lei integra a revisão periódica do Plano Diretor, instrumento previsto na Constituição Federal e de que trata a Lei Federal nº 10.257/01 - Estatuto da Cidade. No âmbito estadual, a Lei nº 15.229/2006 disciplina, pelo art. 3º, inciso III, que só se considera revisado o Plano Diretor quando um complexo de normas também tenham sido revistas, como é o caso da lei que dispõe sobre o Sistema Viário.

Portanto, como é de conhecimento de Vossas Senhorias, a construção de tais legislações leva em consideração aspectos técnicos que são colocados em ampla discussão pela população, nos exatos termos do art. 39, §4º, inciso I, do Estatuto da Cidade. Referido dispositivo diz que tanto o Poder Executivo, quanto o Legislativo, devem garantir a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade. Além de garantir a publicidade quanto aos documentos e informações produzidas e, ainda, acesso de qualquer interessado aos documentos e tais informações produzidas.

Somente com a presença de *fundamento técnico e gestão democrática da cidade* é que a vontade política, do Executivo e do Legislativo se legitimam.

Destaca-se, desta feita, que o processo de revisão da Lei do Sistema Viário, objeto deste Projeto de Lei em análise, contou com o desenvolvimento de diferentes ações que ocorreram por meio de processos participativos, coordenados pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM, envolvendo o poder público e a sociedade civil, dentre as quais se destacam: a mobilização para envolvimento dos agentes e grupos sociais; coleta e sistematização de informações técnicas; Consultas Públicas; Reuniões Públicas; elaboração do Texto Base da Lei; elaboração da Minuta Preliminar; elaboração do Projeto de Lei; Audiências Públicas.

Em tramitação na Câmara, o Projeto de Lei Complementar foi votado nas sessões ordinárias dos dias 10, 12 e 17 de setembro de 2024, sendo objeto de 14 emendas modificativas e uma emenda supressiva.

Destaca-se que tais emendas não obtiveram previamente análise e parecer do IPPLAM, tampouco do Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT, e não foram submetidas à Audiência Pública, contrariando o já citado art. 39, §4º, do Estatuto da Cidade, embora exista a previsão regimental, no art. 230<sup>[1]</sup> e ss., desta Colenda Câmara de Vereadores.

Registra-se, oportunamente, que as razões de veto foram pautadas nas decisões técnicas, conforme orientação do IPPLAM. As sugestões técnicas seguem as mesmas premissas metodológicas adotadas pelo IPPLAM, que é uma instância na qual são realizadas ações com debates junto ao Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT e ações participativas, como está relacionada ao processo de revisão desta Lei, e o processo de revisão do Plano Diretor, ação que entrou para a história de Maringá como processo mais participativo até então realizado, dando voz à sociedade civil.

Também é preciso pontuar que durante a revisão desta Lei do Sistema Viário, **todas as contribuições oriundas da sociedade civil durante as Consultas Públicas, Reunião Pública e Audiência Pública, foram estudadas tecnicamente e respondidas**, sendo material constante no Relatório de Contribuições publicado no site do Plano Diretor por meio do link: [http://www3.maringa.pr.gov.br/construtor/arquivos/140824171342\\_relatorio\\_de\\_contribicoes\\_lc\\_do\\_bloco\\_2\\_udo\\_solo\\_e\\_sistema\\_viario\\_pdf.pdf](http://www3.maringa.pr.gov.br/construtor/arquivos/140824171342_relatorio_de_contribicoes_lc_do_bloco_2_udo_solo_e_sistema_viario_pdf.pdf).

É necessário apontar que, **diferentemente de algumas afirmações ditas durante as sessões em que foram realizadas as votações do Projeto de Lei e suas emendas na Câmara Municipal de Maringá, o Anexo III, proposto pelo Poder Executivo, foi embasado em análises ambientais in loco, contando com o auxílio de técnicos do Instituto Ambiental de Maringá - IAM - e referendado em instâncias democráticas, que contaram com o apoio técnico de dezenas de segmentos da sociedade civil, através de seus representantes indicados (CMPGT, Consultas Públicas e Audiência Pública)**. Dentre estas, destacamos o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente de Maringá - COMDEMA. A Emenda Modificativa n.º 14, que alterou de sobremaneira a Proposta originalmente enviada pelo Poder Executivo, contraria uma das normas urbanísticas mais caras do Município de Maringá e que, conforme o Instituto de Água e Terra - IAT, servirá de base legal para os demais municípios do Estado: a preservação e manutenção das áreas de fundo de vale, através da especificação de vias paisagísticas, que auxiliam na sua proteção.

Destaca-se que quase a totalidade das emendas apresentadas não foram debatidas em Audiência Pública, não foram submetidas à análise do Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT, conforme especificado pelo artigo 379 da Lei Geral do Plano Diretor de Maringá (Lei Complementar n.º 1424/2024), bem como não foram avaliadas pelo IPPLAM, conforme especificado pelo artigo 1º da Lei Complementar n.º 1.117/2018, sendo estes pré-requisitos para aprovação na Câmara Municipal de Maringá.

É importante ressaltar que a criação do presente Projeto de Lei Complementar foi resultado de um extenso estudo coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM - para a revisão das Leis Complementares n.º 333/1999 e 886/2011, respaldado nas legislações vigentes, analisado e debatido por meio de processos amplos e participativos, de modo que as propostas

apresentadas na redação original visam relatar a realidade e necessidade do Município de Maringá, discutidas nas etapas de revisão da Lei Geral do Plano Diretor, e que podem ser acompanhados através do link <http://www3.maringa.pr.gov.br/portal/>.

Partindo desses pontos, portanto, o Poder Executivo, fundado em premissas técnicas e a leitura de que faz dos eventos participativos, discorda de alguns pontos que foram objetos de emendas do Poder Legislativo e que vieram a alterar parte da Lei do Sistema Viário.

No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, o Anexo III, que estabelece o Sistema Viário Básico Municipal e o futuro arruamento a ser implementado, objeto de alteração da Emenda Modificativa 14, foi elaborado de modo a garantir a continuidade das principais vias do Município, mesmo além do Perímetro Urbano, para que a urbanização dos lotes e glebas não inviabilize a continuidade de um Sistema Viário salutar à mobilidade urbana. Além disso, o anexo foi elaborado utilizando como base o diagnóstico do Sistema de Sustentação Natural, que trata da caracterização do meio físico e biótico, com análise do clima, solo, geomorfologia e demais variáveis. Assim, todas as condicionantes, ambientais, topográficas e urbanísticas foram consideradas na elaboração da proposta do Poder Executivo. Destaca-se que o Sistema Viário, com planejamento adequado, é o elemento que ordena as demais funções a serem realizadas na cidade e esse planejamento é o que distingue Maringá dos demais Municípios brasileiros.

**A Emenda Modificativa 14 altera o mapa que constitui o Anexo III na sua integralidade e apenas de forma gráfica, sem a menção a cada uma das alterações feitas e diretrizes viárias suprimidas, o que dificulta a identificação de todos os possíveis impactos que a Emenda causará.** Verifica-se, no entanto, uma redução significativa nas vias projetadas, cuja repercussão está descrita em alguns casos pontuais que foram passíveis de identificação mesmo que apenas na apresentação do mapa anexo.

Destaca-se que a proposta elaborada pelo Poder Executivo estabeleceu o Sistema Viário Básico a ser implementado e reduzi-lo ainda mais gerará graves consequências para a garantia do crescimento adequado e ordenado do Município

Do ponto de vista técnico, os objetivos, princípios e diretrizes para o desenvolvimento da cidade, descritos na Lei Complementar n.º 1.424/2024 - Lei geral do Plano Diretor, foram estabelecidos avaliando, dentre outros fatores, a prevalência do interesse público na tomada de decisões que interfiram na futura disposição dos diversos sistemas urbanos em Maringá - o Sistema Viário, incluso.

Além disso, a emenda contraria também todos os objetivos da Lei do Sistema Viário Básico do Município, sobretudo o disposto nos incisos II, III, V, VI, VIII e IX que estabelece como objetivos da Lei:

*fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego;*

*assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município e no processo de licenciamento de edificações em áreas consolidadas e em processo de consolidação;  
estabelecer condições necessárias para funcionamento do transporte coletivo do Município;*

*melhorar as condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e garantindo a acessibilidade plena, de modo a privilegiar os pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;*

*assegurar as condições adequadas de mobilidade na zona rural, promovendo o transporte de cargas e deslocamento de pessoas;*

*articular a mobilidade urbana municipal com a região metropolitana .*

Dentre as diversas alterações identificadas no mapa está **a supressão da via paisagística do Córrego Pinguim nas Chácaras Aeroporto, e das vias paisagísticas, coletoras e arteriais na Zona Rural, o que poderá acarretar sérios prejuízos ambientais.** As vias paisagísticas, além de permitirem o escoamento do fluxo de veículos por longos trechos e garantirem qualidade ambiental à paisagem, também possuem a função de preservação das áreas de Fundo de Vale, limitando os zoneamentos e definindo as áreas não edificáveis, com o intuito de preservação ambiental.

Em complemento ao proposto na Emenda Modificativa 01, que propõe que seja vedada a interrupção e controle de acesso somente das vias arteriais e de trânsito rápido, e não em todos os casos que prejudiquem a mobilidade urbana e a conexão do sistema viário, quando da implantação de loteamentos fechados, a Emenda Modificativa 14 retira a projeção de diversas vias arteriais da Zona Rural. Fica assim evidente o estímulo a implantação de loteamentos fechados na área rural, empreendimentos estes, que sem planejamento viário, vão acarretar diversos prejuízos de mobilidade e transposição durante futuros processos de crescimento e expansão urbana.

**Além disso, foram alteradas as projeções de futuras avenidas sem adequada conexão com a malha viária existente e em diversos casos há a abrupta interrupção de importantes avenidas do Município, o que contraria os objetivos gerais do Projeto de Lei do Sistema viário,** de "fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego", bem como "assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município e no processo de licenciamento de edificações em áreas consolidadas e em processo de consolidação".

Outra alteração que integra a Emenda Modificativa 14 é a retirada da proteção ambiental da área da nascente do Córrego Água Diamante, através da remoção da diretriz de via paisagística do local. Além do impacto já mencionado que a supressão das vias paisagísticas causa às áreas de Fundo de Vale, seus córregos e áreas de preservação, neste caso, há um agravamento da situação em decorrência da existência da própria nascente no local da supressão, o que causa ainda mais prejuízos ambientais.

Outra alteração de grande impacto negativo à mobilidade urbana é a supressão das diretrizes viárias que viabilizaram o planejamento metropolitano através da criação de um contorno norte metropolitano, interligando a BR-376, entre o distrito de Iguatemi e o Jardim São Domingos, à mesma rodovia, já no Município de Marialva, o que seria extremamente importante para o desenvolvimento da região metropolitana e está previsto nas propostas consolidadas do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Maringá. Assim, a emenda contraria proposta de legislação estadual.

A Emenda Modificativa 14 também contempla a retirada da diretriz viária de prolongamento da Avenida Paranavaí até o distrito de Iguatemi, futura via de suma importância e interesse público e alternativa à BR-376 para acesso daquele distrito à sede. Destaca-se que, além da retirada da interligação entre essas áreas urbanas via Avenida Paranavaí, foi retirada também uma nova ligação planejada através do prolongamento da Avenida Claus Paul Thonern.

Outra alteração substancial realizada pela Emenda Modificativa 14 foi a retirada de diretrizes viárias que garantiriam a execução de ações previstas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Maringá. Aqui, destaca-se a resolução do atual cruzamento da Avenida Pedro Taques com a Avenida Adv. Horário Raccanello Filho, um dos cruzamentos que apresentam o maior número de acidentes do Município.

**Sendo assim, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 14 fere todas as medidas tomadas há décadas pela Municipalidade para ser garantida a continuidade da malha viária no futuro da urbanização do Município, pois retira a previsão de incontáveis vias, inviabilizando o planejamento urbano e metropolitano e a conformação prévia das importantes conexões futuras que se desejam na ocupação de Maringá, mantendo a qualidade do traçado já implementado.**

É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, em sua totalidade, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.

Em conclusão, por essas razões, não resta alternativa, senão, nos termos do artigo 32, § 1º da Lei Orgânica Municipal, promover o **VETO TOTAL** ao Projeto de Lei Complementar nº 1.467/2024.

Contamos com a compreensão, e na certeza do mesmo entendimento por parte de Vossas Excelências às justificativas para o veto ora apresentado, aproveitamos a oportunidade para apresentar-lhes meus protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,

Excelentíssimo Senhor:  
**MARIO MASSAO HOSSOKAWA**  
Presidente da Câmara Municipal de Maringá  
**NESTA**

[1] Art. 230. A realização de audiência pública pela Câmara, com órgãos públicos ou entidades da sociedade civil, para instruir matéria em trâmite e/ou da competência legislativa, ou tratar de assuntos de interesse público relevante, darse-á mediante proposta de qualquer membro de Comissão Permanente que tenha pertinência com a matéria, a pedido da autoridade responsável pelo órgão público ou do Presidente da entidade interessada, ou, ainda, por determinação do Presidente da Câmara.



Documento assinado eletronicamente por **Rodolfo Vassoler da Silva, Procurador (a) Municipal**, em 04/10/2024, às 14:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4721238** e o código CRC **851074C9**.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Procuradoria-Geral do Município**

**Procuradoria-Geral Adjunta**

**Diretoria de Núcleos Jurídicos**

**Gerência de Processos da PROGE**

Av. XV de Novembro, 701, 2º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1621 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**DESPACHO**

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

À AGP

Segue para análise.



Documento assinado eletronicamente por **Rodolfo Vassoler da Silva, Procurador (a) Municipal**, em 04/10/2024, às 14:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4721310** e o código CRC **A61FE30C**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4721310



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**  
**Secretaria Municipal de Governo**  
**Superintendência da Secretaria de Governo**  
**Assessoria de Gestão Pública da SEGOV**

Av. XV de Novembro, 701, 1º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1528 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

### À GPPROGE

Para prosseguimento.

Atenciosamente



Documento assinado eletronicamente por **Natalia Bezerra Rodrigues Gentilin, Assessor (a) de Gestão Pública**, em 04/10/2024, às 15:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4722792** e o código CRC **17EDEADE**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4722792



## PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Estado do Paraná

MENSAGEM DE LEI Nº 84/2024.

Maringá, 07 de outubro de 2024.

Exmo. Senhor Presidente:

O presente encaminhamento tem por objetivo levar ao conhecimento de Vossa Excelência e Excelentíssimos Senhores Vereadores, nos termos do Artigo 32, § 1º da Lei Orgânica do Município, o **VETO TOTAL**, ao Projeto de Lei Complementar nº 1.467, que dispõe sobre o Sistema Viário Básico no Município de Maringá e dá outras providências.

O referido Projeto de Lei integra a revisão periódica do Plano Diretor, instrumento previsto na Constituição Federal e de que trata a Lei Federal nº 10.257/01 - Estatuto da Cidade. No âmbito estadual, a Lei nº 15.229/2006 disciplina, pelo art. 3º, inciso III, que só se considera revisado o Plano Diretor quando um complexo de normas também tenham sido revistas, como é o caso da lei que dispõe sobre o Sistema Viário.

Portanto, como é de conhecimento de Vossas Senhorias, a construção de tais legislações leva em consideração aspectos técnicos que são colocados em ampla discussão pela população, nos exatos termos do art. 39, §4º, inciso I, do Estatuto da Cidade. Referido dispositivo diz que tanto o Poder Executivo, quanto o Legislativo, devem garantir a promoção de audiência públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade. Além de garantir a publicidade quanto aos documentos e informações produzidas e, ainda, acesso de qualquer interessado aos documentos e tais informações produzidas.

Somente com a presença de *fundamento técnico e gestão democrática da cidade* é que a vontade política, do Executivo e do Legislativo se legitimam.

Destaca-se, desta feita, que o processo de revisão da Lei do Sistema Viário, objeto deste Projeto de Lei em análise, contou com o desenvolvimento de diferentes ações que ocorreram por meio de processos participativos, coordenados pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM, envolvendo o poder público e a sociedade civil, dentre as quais se destacam: a mobilização para envolvimento dos agentes e grupos sociais; coleta e sistematização de informações técnicas; Consultas Públicas; Reuniões Públicas; elaboração do Texto Base da Lei; elaboração da Minuta Preliminar; elaboração do Projeto de Lei; Audiências Públicas.

Em tramitação na Câmara, o Projeto de Lei Complementar foi votado nas sessões ordinárias dos dias 10, 12 e 17 de setembro de 2024, sendo objeto de 14 emendas modificativas e uma emenda supressiva.

Destaca-se que tais emendas não obtiveram previamente análise e parecer do IPPLAM, tampouco do Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT, e não foram submetidas à Audiência Pública, contrariando o já citado art. 39, §4º, do Estatuto da Cidade, embora exista a previsão regimental, no art. 230<sup>[1]</sup> e ss., desta Colenda Câmara de Vereadores.

Registra-se, oportunamente, que as razões de veto foram pautadas nas decisões técnicas, conforme orientação do IPPLAM. As sugestões técnicas seguem as mesmas premissas metodológicas adotadas pelo IPPLAM, que é uma instância na qual são realizadas ações com debates junto ao Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT e ações participativas, como está relacionada ao processo de revisão desta Lei, e o processo de revisão do Plano Diretor, ação que entrou para a história de Maringá como processo mais participativo até então realizado, dando voz à sociedade civil.

Também é preciso pontuar que durante a revisão desta Lei do Sistema Viário, **todas as contribuições oriundas da sociedade civil durante as Consultas Públicas, Reunião Pública e Audiência Pública, foram estudadas tecnicamente e respondidas**, sendo material constante no Relatório de Contribuições publicizado no site do Plano Diretor por meio do link: [http://www3.maringa.pr.gov.br/construtor/arquivos/140824171342\\_relatorio\\_de\\_contribicoes\\_lc\\_do\\_bloco\\_2\\_udo\\_solo\\_e\\_sistema\\_viario\\_pdf.pdf](http://www3.maringa.pr.gov.br/construtor/arquivos/140824171342_relatorio_de_contribicoes_lc_do_bloco_2_udo_solo_e_sistema_viario_pdf.pdf).

É necessário apontar que, diferentemente de algumas afirmações ditas durante as sessões em que foram realizadas as votações do Projeto de Lei e suas emendas na Câmara Municipal de Maringá, o Anexo III, proposto pelo Poder Executivo, foi embasado em análises ambientais *in loco*, contando com o auxílio de técnicos do Instituto Ambiental de Maringá - IAM - e referendado em instâncias democráticas, que contaram com o apoio técnico de dezenas de segmentos da sociedade civil, através de seus representantes indicados (CMPGT, Consultas Públicas e Audiência Pública). Dentre estas, destacamos o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente de Maringá - COMDEMA. A Emenda Modificativa n.º 14, que alterou de sobremaneira a Proposta originalmente enviada pelo Poder Executivo, contraria uma das normas urbanísticas mais caras do Município de Maringá e que, conforme o Instituto de Água e Terra - IAT, servirá de base legal para os demais municípios do Estado: a preservação e manutenção das áreas de fundo de vale, através da especificação de vias paisagísticas, que auxiliam na sua proteção.

Destaca-se que quase a totalidade das emendas apresentadas não foram debatidas em Audiência Pública, não foram submetidas à análise do Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT, conforme especificado pelo artigo 379 da Lei Geral do Plano Diretor de Maringá (Lei Complementar n.º 1424/2024), bem como não foram avaliadas pelo IPPLAM, conforme especificado pelo artigo 1º da Lei Complementar n.º 1.117/2018, sendo estes pré-requisitos para aprovação na Câmara Municipal de Maringá.

É importante ressaltar que a criação do presente Projeto de Lei Complementar foi resultado de um extenso estudo coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM - para a revisão das Leis Complementares n.º 333/1999 e 886/2011, respaldado nas legislações vigentes, analisado e debatido por meio de processos amplos e participativos, de modo que as propostas apresentadas na redação original visam relatar a realidade e necessidade do Município de Maringá, discutidas nas etapas de revisão da Lei Geral do Plano Diretor, e que podem ser acompanhados através do link <http://www3.maringa.pr.gov.br/portal/>.

Partindo desses pontos, portanto, o Poder Executivo, fundado em premissas técnicas e a leitura de que faz dos eventos participativos, discorda de alguns pontos que foram objetos de emendas do Poder Legislativo e que vieram a alterar parte da Lei do Sistema Viário.

No Projeto de Lei do Sistema Viário enviado à Câmara Municipal de Maringá, o Anexo III, que estabelece o Sistema Viário Básico Municipal e o futuro arruamento a ser implementado, objeto de alteração da Emenda Modificativa 14, foi elaborado de modo a garantir a continuidade das principais vias do Município, mesmo além do Perímetro Urbano, para que a urbanização dos lotes e glebas não inviabilize a continuidade de um Sistema Viário salutar à mobilidade urbana. Além disso, o anexo foi elaborado utilizando como base o diagnóstico do Sistema de Sustentação Natural, que trata da caracterização do meio físico e biótico, com análise do clima, solo, geomorfologia e demais variáveis. Assim, todas as condicionantes, ambientais, topográficas e urbanísticas foram consideradas na elaboração da proposta do Poder Executivo. Destaca-se que o Sistema Viário, com planejamento adequado, é o elemento que ordena as demais funções a serem realizadas na cidade e esse planejamento é o que distingue Maringá dos demais Municípios brasileiros.

**A Emenda Modificativa 14 altera o mapa que constitui o Anexo III na sua integralidade e apenas de forma gráfica, sem a menção a cada uma das alterações feitas e diretrizes viárias suprimidas, o que dificulta a identificação de todos os possíveis impactos que a Emenda causará.** Verifica-se, no entanto, uma redução significativa nas vias projetadas, cuja repercussão está descrita em alguns casos pontuais que foram passíveis de identificação mesmo que apenas na apresentação do mapa anexo.

Destaca-se que a proposta elaborada pelo Poder Executivo estabeleceu o Sistema Viário Básico a ser implementado e reduzi-lo ainda mais gerará graves consequências para a garantia do crescimento adequado e ordenado do Município

Do ponto de vista técnico, os objetivos, princípios e diretrizes para o desenvolvimento da cidade, descritos na Lei Complementar n.º 1.424/2024 - Lei geral do Plano Diretor, foram estabelecidos avaliando, dentre outros fatores, a prevalência do interesse público na tomada de decisões que interfiram na futura disposição dos diversos sistemas urbanos em Maringá - o Sistema Viário, incluso.

Além disso, a emenda contraria também todos os objetivos da Lei do Sistema Viário Básico do Município, sobretudo o disposto nos incisos II, III, V, VI, VIII e IX que estabelece como objetivos da Lei:

*fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego;*

*assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município e no processo de licenciamento de edificações em áreas consolidadas e em processo de consolidação;*  
*estabelecer condições necessárias para funcionamento do transporte coletivo do Município;*

*melhorar as condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e garantindo a acessibilidade plena, de modo a privilegiar os pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;*

*assegurar as condições adequadas de mobilidade na zona rural, promovendo o transporte de cargas e deslocamento de pessoas;*

*articular a mobilidade urbana municipal com a região metropolitana .*

Dentre as diversas alterações identificadas no mapa está **a supressão da via paisagística do Córrego Pinguim nas Chácaras Aeroporto, e das vias paisagísticas, coletoras e arteriais na Zona Rural, o que poderá acarretar sérios prejuízos ambientais.** As vias paisagísticas, além de permitirem o escoamento do fluxo de veículos por longos trechos e garantirem qualidade ambiental à paisagem, também possuem a função de preservação das áreas de Fundo de Vale, limitando os zoneamentos e definindo as áreas não edificáveis, com o intuito de preservação ambiental.

Em complemento ao proposto na Emenda Modificativa 01, que propõe que seja vedada a interrupção e controle de acesso somente das vias arteriais e de trânsito rápido, e não em todos os casos que prejudiquem a mobilidade urbana e a conexão do sistema viário, quando da implantação de loteamentos fechados, a Emenda Modificativa 14 retira a projeção de diversas vias arteriais da Zona Rural. Fica assim evidente o estímulo a implantação de loteamentos fechados na área rural, empreendimentos estes, que sem planejamento viário, vão acarretar diversos prejuízos de mobilidade e transposição durante futuros processos de crescimento e expansão urbana.

**Além disso, foram alteradas as projeções de futuras avenidas sem adequada conexão com a malha viária existente e em diversos casos há a abrupta interrupção de importantes avenidas do Município, o que contraria os objetivos gerais do Projeto de Lei do Sistema viário,** de “fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego”, bem como “assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município e no processo de licenciamento de edificações em áreas consolidadas e em processo de consolidação”.

Outra alteração que integra a Emenda Modificativa 14 é a retirada da proteção ambiental da área da nascente do Córrego Água Diamante, através da remoção da diretriz de via paisagística do local. Além do impacto já mencionado que a supressão das vias paisagísticas causa às áreas de Fundo de Vale, seus córregos e áreas de preservação, neste caso, há um agravamento da situação em decorrência da existência da própria nascente no local da supressão, o que causa ainda mais prejuízos ambientais.

Outra alteração de grande impacto negativo à mobilidade urbana é a supressão das diretrizes viárias que viabilizaram o planejamento metropolitano através da criação de um contorno norte metropolitano, interligando a BR-376, entre o distrito de Iguatemi e o Jardim São Domingos, à mesma rodovia, já no Município de Marialva, o que seria extremamente importante para o desenvolvimento da região metropolitana e está previsto nas propostas consolidadas do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Maringá. Assim, a emenda contraria proposta de legislação estadual.

A Emenda Modificativa 14 também contempla a retirada da diretriz viária de prolongamento da Avenida Paranavaí até o distrito de Iguatemi, futura via de suma importância e interesse público e alternativa à BR-376 para acesso daquele distrito à sede. Destaca-se que, além da retirada da interligação entre essas áreas urbanas via Avenida Paranavaí, foi retirada também uma nova ligação planejada através do prolongamento da Avenida Claus Paul Thonern.

Outra alteração substancial realizada pela Emenda Modificativa 14 foi a retirada de diretrizes viárias que garantiriam a execução de ações previstas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Maringá. Aqui, destaca-se a resolução do atual cruzamento da Avenida Pedro Taques com a

Avenida Adv. Horário Raccanello Filho, um dos cruzamentos que apresentam o maior número de acidentes do Município.

**Sendo assim, a proposta apresentada na Emenda Modificativa 14 fere todas as medidas tomadas há décadas pela Municipalidade para ser garantida a continuidade da malha viária no futuro da urbanização do Município, pois retira a previsão de incontáveis vias, inviabilizando o planejamento urbano e metropolitano e a conformação prévia das importantes conexões futuras que se desejam na ocupação de Maringá, mantendo a qualidade do traçado já implementado.**

É importante destacar que a proposta apresentada na emenda, em sua totalidade, não foi matéria de contribuição durante as etapas de consulta pública e audiência pública.

Em conclusão, por essas razões, não resta alternativa, senão, nos termos do artigo 32, § 1º da Lei Orgânica Municipal, promover o **VETO TOTAL** ao Projeto de Lei Complementar nº 1.467/2024.

Contamos com a compreensão, e na certeza do mesmo entendimento por parte de Vossas Excelências às justificativas para o veto ora apresentado, aproveitamos a oportunidade para apresentar-lhes meus protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,

Excelentíssimo Senhor:

**MARIO MASSAO HOSSOKAWA**

Presidente da Câmara Municipal de Maringá

**NESTA**

[1] Art. 230. A realização de audiência pública pela Câmara, com órgãos públicos ou entidades da sociedade civil, para instruir matéria em trâmite e/ou da competência legislativa, ou tratar de assuntos de interesse público relevante, darse-á mediante proposta de qualquer membro de Comissão Permanente que tenha pertinência com a matéria, a pedido da autoridade responsável pelo órgão público ou do Presidente da entidade interessada, ou, ainda, por determinação do Presidente da Câmara.



Documento assinado eletronicamente por **Hercules Maia Kotsifas, Secretário (a) de Governo**, em 07/10/2024, às 10:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ulisses de Jesus Maia Kotsifas, Prefeito Municipal**, em 07/10/2024, às 15:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4726135** e o código CRC **B8FAA6E7**.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**  
**Procuradoria-Geral do Município**  
**Procuradoria-Geral Adjunta**  
**Diretoria de Núcleos Jurídicos**  
**Gerência de Processos da PROGE**

Av. XV de Novembro, 701, 2º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1621 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

À AGP

Mensagem de Lei inserida no Bloco de Assinatura n. 61961.



Documento assinado eletronicamente por **Rodolfo Vassoler da Silva, Procurador (a) Municipal**, em 07/10/2024, às 10:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4727253** e o código CRC **E0DDDBF9**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4727253



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**  
**Procuradoria-Geral do Município**  
**Procuradoria-Geral Adjunta**  
**Diretoria de Núcleos Jurídicos**  
**Gerência de Processos da PROGE**

Av. XV de Novembro, 701, 2º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1621 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

À GCAL

Considerando a assinatura na Mensagem de Lei (Veto), solicito providências de protocolo junto à Câmara Municipal.



Documento assinado eletronicamente por **Rodolfo Vassoler da Silva, Procurador (a) Municipal**, em 07/10/2024, às 16:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4732376** e o código CRC **0836C1C5**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4732376

## Certidão de Intimação Cumprida - 4739843

<b>Tipo de Destinatário:</b>	Pessoa Jurídica
<b>Destinatário:</b>	Maringá Câmara Municipal
<b>Tipo de Intimação:</b>	Envio de Mensagem de Lei
<b>Documento Principal da Intimação:</b>	Mensagem de Lei 84 (4726135)
<b>Data de Expedição da Intimação:</b>	08/10/2024 10:13:31
<b>Tipo de Cumprimento da Intimação:</b>	Consulta Direta
<b>Data do Cumprimento:</b>	08/10/2024
<b>Usuário Responsável pelo Cumprimento:</b>	Andreia Maria Bonini

Esta Certidão formaliza o cumprimento da intimação eletrônica referente aos dados acima, observado o seguinte:

- O Tipo de Cumprimento "Consulta Direta" indica que o "Destinatário" realizou a consulta aos documentos da intimação diretamente no sistema antes do término do Prazo Tácito para intimação.
  - O Prazo Tácito para intimação é definido conforme normativo aplicável ao órgão, em que, a partir da "Data de Expedição da Intimação", o Destinatário possui o referido prazo para consultar os documentos diretamente no sistema, sob pena de ser considerado automaticamente intimado na data de término desse prazo.
- O Tipo de Cumprimento "Por Decurso do Prazo Tácito" indica que não ocorreu a mencionada consulta aos documentos da intimação diretamente no sistema, situação na qual a Certidão é gerada automaticamente na data de término desse prazo.
  - No caso do Prazo Tácito terminar em dia não útil, a geração automática da Certidão ocorrerá somente no primeiro dia útil seguinte.
- Conforme regras de contagem de prazo processual e normas afetas a processo eletrônico, tanto no Prazo Tácito para intimação como nos possíveis prazos externos para Peticionamento de Resposta:
  - sempre é excluído da contagem o dia do começo e incluído o do vencimento;
  - o dia do começo e o do vencimento nunca ocorrem em dia não útil, prorrogando-o para o primeiro dia útil seguinte;
  - a consulta a intimação ocorrida em dia não útil tem a correspondente data apresentada em linha separada, sendo a "Data do Cumprimento" a do primeiro dia útil seguinte.
- Para todos os efeitos legais, somente após a geração da presente Certidão e com base exclusivamente na "Data do Cumprimento" é que o Destinatário, ou a Pessoa Jurídica ou Física por ele representada, é considerado efetivamente intimado e são iniciados os possíveis prazos externos para Peticionamento de Resposta.
  - Caso a intimação se dirija a Pessoa Jurídica, ela será considerada efetivamente intimada na "Data do Cumprimento" correspondente à primeira Certidão gerada referente a Usuário Externo que possua poderes de representação.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Gabinete do Prefeito**

**Chefia de Gabinete**

**Gerência de Controle de Atos Legislativos**

Av. XV de Novembro, 701, Anexo do Paço Municipal - Bairro Centro, Maringá/PR

CEP 87013-230, Telefone: (44) 3221-1506 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**TERMO DE ENCERRAMENTO DE PROCESSO ELETRÔNICO**

Processo nº 01.02.00129641/2024.04

Tendo o presente cumprido ao que se destinava, promovo seu encerramento.

A conclusão do procedimento administrativo se dá, portanto, na data de assinatura do presente Termo.



Documento assinado eletronicamente por **Claudia Hoffmann, Gerente de Controle de Atos Legislativos**, em 09/10/2024, às 17:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4751466** e o código CRC **9E38DDA3**.

Referência: Processo nº 01.02.00129641/2024.04

SEI nº 4751466



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Gabinete do Prefeito**

**Chefia de Gabinete**

**Gerência de Controle de Atos Legislativos**

Av. XV de Novembro, 701, Anexo do Paço Municipal - Bairro Centro, Maringá/PR

CEP 87013-230, Telefone: (44) 3221-1506 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**TERMO DE ABERTURA DE PROCESSO ELETRÔNICO**

**Processo nº:** 01.02.00127613/2024.52

**Interessados:**

Maringá Câmara Municipal

IPPLAM

**Unidade Protocolizadora:**

Gerência de Controle de Atos Legislativos

**Tipo do Processo:**

Legislativo: Autógrafos

**Assunto/Especificação:**

PLC 1466



Documento assinado eletronicamente por **Claudia Hoffmann, Gerente de Controle de Atos Legislativos**, em 16/09/2024, às 15:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4599466** e o código CRC **04F31004**.



CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ  
Avenida Papa João XXIII, 239 - CEP 87010-260 - Maringá - PR - <http://www.cmm.pr.gov.br>

## AUTÓGRAFO

**A Câmara Municipal de Maringá, Estado do Paraná, aprovou e eu, Presidente, encaminho ao Prefeito Municipal o seguinte:**

### **PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N. 1.466.**

**Autor: Vereador Jean Marques.**

**Altera a Lei Complementar n. 416/2001, que regulamenta o parcelamento, o uso e a ocupação do solo na área denominada Zona Especial 1 - Novo Centro.**

**Art. 1.º** O § 3.º do artigo 10 da Lei Complementar n. 416/2001 passa a vigorar com o seguinte teor:

**"Art. 10. (...)**

**§ 3.º Não serão permitidos a instalação e o uso de equipamentos sobre o passeio público, tais como bancos, mesas, toldos, materiais publicitários, vitrines e outros. (NR)"**

**Art. 2.º** Fica incluído o § 4.º no artigo 10 da Lei Complementar n. 416/2001, com o seguinte teor:

**"Art. 10. (...)**

**§ 4.º Na faixa de recuo de que trata o *caput* serão permitidos, mediante autorização do Poder Público Municipal, apenas a instalação e o uso de equipamentos móveis do tipo bancos, cadeiras e mesas, devendo ser observado um vão livre, em linha reta, contíguo ao alinhamento predial, com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), em toda a testada do imóvel, para o trânsito de pedestres."**

**Art. 3.º** Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

**Plenário Vereador Ulisses Bruder, 05 de setembro de 2024.**

**MÁRIO MASSAO HOSSOKAWA**

Presidente

**SIDNEI OLIVEIRA TELLES FILHO**  
**1.º Secretário**



Documento assinado eletronicamente por **Mário Massao Hossokawa, Presidente**, em 10/09/2024, às 13:37, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Sidnei Oliveira Telles Filho, 1.º Secretário**, em 16/09/2024, às 13:12, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.cmm.pr.gov.br/verifica> informando o código verificador **0354262** e o código CRC **40953A5E**.



CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ  
Avenida Papa João XXIII, 239 - CEP 87010-260 - Maringá - PR - <http://www.cmm.pr.gov.br>

## OFÍCIO N° 146/2024 - DAL

Maringá, 06 de setembro de 2024.

**Senhor Prefeito Municipal,**

Encaminhamos à competente consideração de Vossa Excelência o projeto de lei abaixo relacionado, aprovado por esta Casa, em caráter terminativo, na sessão ordinária realizada no dia 05 de setembro, conforme segue apenso:

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N. 1.466**, de autoria do Vereador Jean Marques, alterando a Lei Complementar n. 416/2001, que regulamenta o parcelamento, o uso e a ocupação do solo na área denominada Zona Especial 1 - Novo Centro.

Atenciosamente,

**MÁRIO MASSAO HOSSOKAWA**  
Presidente

**SIDNEI OLIVEIRA TELLES FILHO**  
1.º Secretário

A Sua Excelência o Senhor  
**ULISSES DE JESUS MAIA KOTSIFAS**  
Prefeitura Municipal de Maringá  
MARINGÁ - PR



Documento assinado eletronicamente por **Mário Massao Hossokawa, Presidente**, em 10/09/2024, às 13:36, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Sidnei Oliveira Telles Filho, 1.º Secretário**, em 16/09/2024, às 13:12, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.cmm.pr.gov.br/verifica> informando o código verificador **0354342** e o código CRC **1C171E3D**.

**Usuário Externo (signatário):** Andreia Maria Bonini  
**Data e Horário:** 16/09/2024 14:51:22  
**Tipo de Peticionamento:** Processo Novo  
**Número do Processo:** 01.02.00127613/2024.52

**Interessados:**  
 Maringá Câmara Municipal

**Protocolos dos Documentos (Número SEI):**

- **Documento Principal:**
- Projeto de Lei 4599322
- **Documentos Complementares:**
- Ofício 4599325

O Usuário Externo acima identificado foi previamente avisado que o peticionamento importa na aceitação dos termos e condições que regem o processo eletrônico, além do disposto no credenciamento prévio, e na assinatura dos documentos nato-digitais e declaração de que são autênticos os digitalizados, sendo responsável civil, penal e administrativamente pelo uso indevido. Ainda, foi avisado que os níveis de acesso indicados para os documentos estariam condicionados à análise por servidor público, que poderá alterá-los a qualquer momento sem necessidade de prévio aviso, e de que são de sua exclusiva responsabilidade:

- a conformidade entre os dados informados e os documentos;
- a conservação dos originais em papel de documentos digitalizados até que decaia o direito de revisão dos atos praticados no processo, para que, caso solicitado, sejam apresentados para qualquer tipo de conferência;
- a realização por meio eletrônico de todos os atos e comunicações processuais com o próprio Usuário Externo ou, por seu intermédio, com a entidade porventura representada;
- a observância de que os atos processuais se consideram realizados no dia e hora do recebimento pelo SEI, considerando-se tempestivos os praticados até as 23h59min59s do último dia do prazo, considerado sempre o horário oficial de Brasília, independente do fuso horário em que se encontra;
- a consulta periódica ao SEI, a fim de verificar o recebimento de intimações eletrônicas.

A existência deste Recibo, do processo e dos documentos acima indicados pode ser conferida no Portal na Internet do(a) Prefeitura do Município de Maringá.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Gabinete do Prefeito**

**Chefia de Gabinete**

**Gerência de Controle de Atos Legislativos**

Av. XV de Novembro, 701, Anexo do Paço Municipal - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1506 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**DESPACHO**

Processo nº 01.02.00127613/2024.52

**AO IPPLAM,**

Considerando o Projeto de Lei Complementar n. 1.466, conforme Projeto de Lei PLC (SEI nº 4599322)), por favor, emitir parecer quanto a sanção ou veto da lei.

O parecer deve conter assinatura do Secretário da pasta e deve ser encaminhado à GCAL até o dia 25/09/2024, para cumprimento do prazo estabelecido no artigo 32 da Lei Orgânica.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Luciene Aparecida Viscovini Lapedra, Auxiliar Administrativo**, em 19/09/2024, às 08:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4601671** e o código CRC **8D368C9F**.

Referência: Processo nº 01.02.00127613/2024.52

SEI nº 4601671



**INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE MARINGÁ**  
**Diretoria da Presidência do IPPLAM**  
**Diretoria de Planejamento e Gestão Territorial do IPPLAM**  
Av. XV de Novembro, 701, 3º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1545

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00127613/2024.52

À Gerência de Ordenamento Territorial,

Encaminho processo para análise e parecer uma vez que vossa Gerência realizou a análise do Projeto de Lei quando originalmente solicitado ao poder executivo.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Bordin Catani, Diretor (a) de Planejamento e Gestão Territorial**, em 19/09/2024, às 08:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4620680** e o código CRC **80072768**.



**INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE MARINGÁ**  
**Diretoria da Presidência do IPPLAM**  
**Diretoria de Planejamento e Gestão Territorial do IPPLAM**  
**Gerência de Ordenamento Territorial do IPPLAM**  
Av. XV de Novembro, 701, 3º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR  
CEP 87013-230, Telefone: (44) 3221-1266

**PARECER Nº:** 141/2024 - DPR  
**PROCESSO Nº:** 01.02.00127613/2024.52  
**INTERESSADO:** Maringá Câmara Municipal, IPPLAM  
**ASSUNTO:** Projeto de Lei Complementar n.º 1.466/2024

À Gerência de Controle de Atos Legislativos,

## I. RELATÓRIO

Por meio do encaminhamento do Despacho s/n.º da GCAL (SEI n.º 4601671), é solicitado ao IPPLAM emissão de parecer quando à sanção ou veto do Projeto de Lei n.º 1.466/2024.

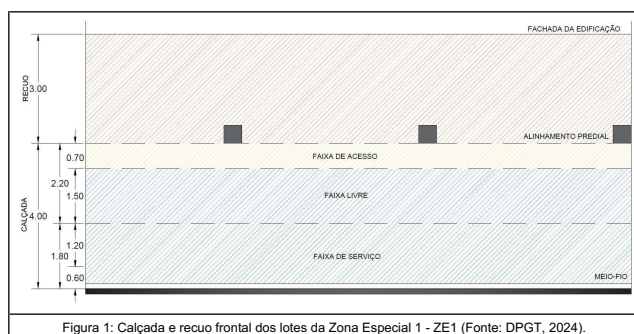
## II. CONCLUSÃO

A legislação urbanística de Maringá, embora conte com uma Lei de Uso e Ocupação do Solo (LC n.º 888/2011), uma Lei de Parcelamento do Solo (LC n.º 889/2011) e um Código de Edificações e Posturas (LC n.º 1.045/2016) vigentes que tratam de todo o território municipal, também regulamenta o Parcelamento e o Uso e Ocupação do Solo da região denominada Novo Centro (Zona Especial 1 - ZE1) através de um lei específica (LC n.º 416/2001).

A intenção do Projeto de Lei Complementar n.º 1.466/2024 é alterar a LC n.º 416/2001, permitindo a instalação de mobiliário urbano no recuo frontal obrigatório de três metros dos lotes da região, cuja função é a continuidade do passeio público .

Originalmente, o Projeto de Lei Complementar com este teor era o n.º 2302/2024, que foi tratado no processo SEI n.º 01.02.00071625/2024.80. A matéria foi analisada pela Diretoria de Planejamento e Gestão Territorial - DPGT - à época (Parecer n.º 107/2024-DPGT, SEI n.º 3917927), que recomendou que tal proposição não fosse tratada de forma isolada e alheia ao processo de revisão das Leis Complementares ao Plano Diretor, apontando que o ordenamento territorial do Novo Centro, embora tenha sido proposto por lei própria, no processo de revisão destas leis, passaria, naturalmente, a integrá-las, e que, portanto, o encaminhamento dado ao Projeto de Lei Complementar deveria ser à Diretoria Extraordinária de Revisão do Plano Diretor - DERP - para análise e consideração de seu conteúdo, juntamente com a análise técnica feita pela DPGT.

Quanto à pertinência técnica do Projeto, foi apontada uma falha na redação, conforme apresentada pela Câmara Municipal, que teria impacto na mobilidade urbana, por conta da compreensão equivocada do que seria o alinhamento predial nos lotes do Novo Centro: o "vão livre [...] com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros)" estaria junto ao alinhamento predial, desconiderando que esta é a localização dos pilares das edificações que, por padrão no Novo Centro, possuem o recuo obrigatório de 3 (três) metros coberto, conforme demonstrado pela Diretoria. A Figura 1 representa a particularidade das calçadas adjacentes ao recuo frontal obrigatório na região do Novo Centro:



Foi proposto como solução, então que, assim como no passeio público, a faixa de circulação de pedestres que deveria ficar livre de obstáculos dentro do recuo obrigatório fosse contígua às fachadas das edificações - que não estão no alinhamento predial, mas recuadas dele 3 (três) metros, o que seria, inclusive, salutar à orientação do usuário com deficiência visual, dado o potencial orientativo do alinhamento. Naquele momento, as leis complementares referentes ao planejamento urbano estavam sendo revisadas por este Instituto, a audiência pública que trataria das leis de Uso e Ocupação do Solo e do Sistema Viário, em vias de realização, e o Código de Edificações e Posturas e a Lei de Parcelamento do Solo, em fase de coleta de contribuições de toda a população e setores cuja pauta era atinente à legislação urbanística.

Abaixo, pode-se observar o comparativo entre a situação proposta pela Câmara Municipal (Figuras 2 e 4, à esquerda) e a contribuição feita pela DPGT e exposta no CMPGT (Figuras 3 e 5, à direita) no Projeto de Lei:

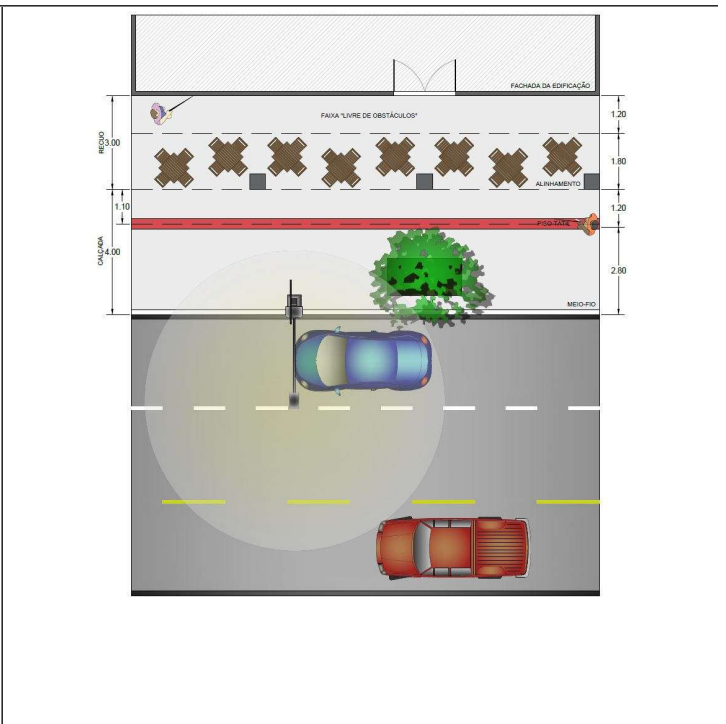
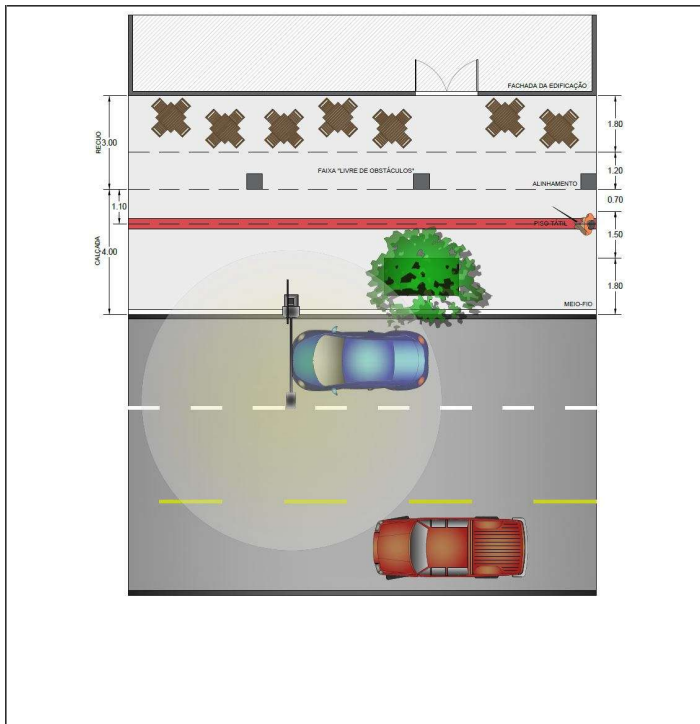


Figura 2: Planta da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação original do PLC (Fonte: DPGT, 2024).

Figura 3: Planta da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação alterada pelo IPPLAM (Fonte: DPGT, 2024).

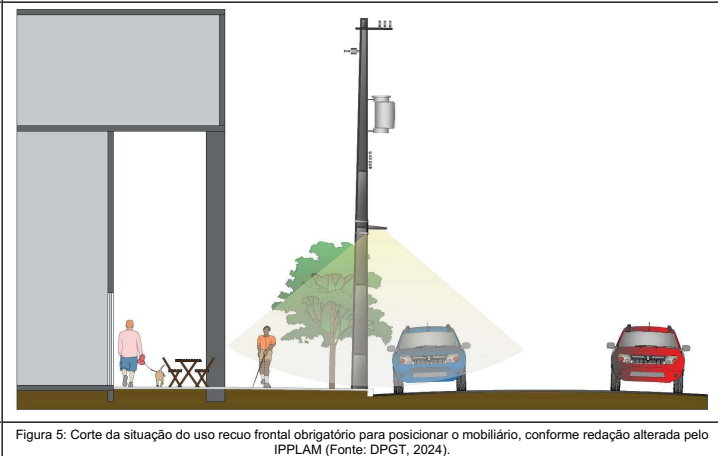
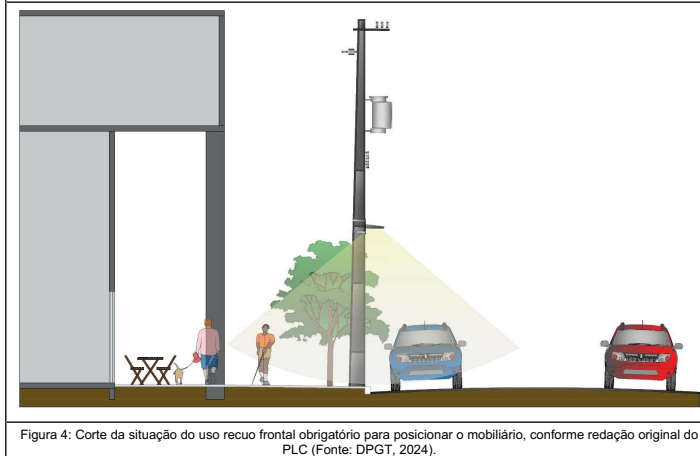


Figura 4: Corte da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação original do PLC (Fonte: DPGT, 2024).

Figura 5: Corte da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação alterada pelo IPPLAM (Fonte: DPGT, 2024).

O processo foi, então, apreciado pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT (Parecer n.º 29/2024-CMPGT, SEI n.º 4100088) - que, após análise e discussão, foi contrário ao Projeto de Lei Complementar n.º 2.302/2024 (SEI n.º 3874973), pelos seguintes motivos (elencados no Parecer da DPGT, à época):

- A proposta deverá ser analisada na revisão da LC n.º 1.045/2016 ;
- A sugestão da DPGT, exposta no Parecer n.º 107/2024-DPGT deve ser considerada.
- Quando da análise da matéria, para integrar o processo de revisão das leis complementares, seja verificada a possibilidade de garantir uma faixa livre maior que os 1,20 metros propostos, em relação ao afastamento das mesas e o trecho livre de obstáculos para trânsito de pedestres;

Portanto, reiteramos que em análise técnica da proposição, quando solicitada ao Poder Executivo via Projeto de Lei Complementar n.º 2302/2024, tanto o IPPLAM como o CMPGT foram contrários à proposição pelos fatos a seguir. Caso seja aprovado, o referido Projeto de Lei dará a possibilidade de licenciamento, autorizando a colocação de mesas e cadeiras, em local inadequado, pois prejudica o trânsito de pedestres, e divergente do disposto na revisão das legislações urbanísticas que breve vigorarão no Município. Isto pode causar descontinuidade na faixa livre que tem como função a circulação de pedestres, gerando obstrução no percurso que estes farão no recuo adjacente e análogo ao passeio público.

Em tempo, informamos que a redação do novo Código de Edificações e Posturas, conforme proposta pelo IPPLAM, já contempla tanto a possibilidade de uso do recuo frontal obrigatório para o posicionamento do mobiliário urbano, quanto a sugestão da DPGT e do CMPGT de que seja resguardada a faixa livre para o trânsito de pedestres contígua, não ao alinhamento predial, mas à fachada da edificação. Entretanto, embora finalizada, a referida Minuta de Lei aguarda encaminhamento à Câmara Municipal para apreciação daquela Casa de Leis. Desta forma, sugerimos que a problemática em questão aguarde pela publicação das novas leis complementares ao Plano Diretor, momento onde devem ser sanados os problemas de redação contidos no Projeto de Lei apresentado, visto que a intenção das medidas é análoga.

Assim, o nosso parecer recomenda o veto do Projeto de Lei. Retornamos o processo para os encaminhamentos necessários.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Isabela Alves De Paula, Arquiteto (a)**, em 20/09/2024, às 09:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maria Claudia Carnielli Mukai, Gerente de Ordenamento Territorial**, em 20/09/2024, às 09:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Bordin Catani, Diretor (a) de Planejamento e Gestão Territorial**, em 20/09/2024, às 10:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Bruna Barbosa Barroca, Diretor (a)-Presidente do IPPLAM**, em 25/09/2024, às 15:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4628426** e o código CRC **71A7AE36**.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Gabinete do Prefeito**

**Chefia de Gabinete**

**Gerência de Controle de Atos Legislativos**

Av. XV de Novembro, 701, Anexo do Paço Municipal - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1506 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**DESPACHO**

Processo nº 01.02.00127613/2024.52

À Proge,

Por orientação do Chefe de Gabinete, segue o Projeto de Lei Complementar 1.466 (SEI nº 4599322) para elaboração de VETO TOTAL, conforme Parecer nº 141/2024-DPGT (SEI nº 4628426)

Lembrando que o prazo final para encaminhamento à Câmara Municipal é dia 02/10/2024 (quarta-feira).

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Claudia Hoffmann, Gerente de Controle de Atos Legislativos**, em 26/09/2024, às 10:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4665799** e o código CRC **1F354A27**.



## PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

### Procuradoria-Geral do Município

Av. XV de Novembro, 701, 2º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1248 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00127613/2024.52

Considerando o "retorno programado", favor encaminhar o feito à unidade "GPPROGE" para elaboração do veto.



Documento assinado eletronicamente por **Douglas Galvao Vilardo, Procurador Geral do Município**, em 26/09/2024, às 16:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4670267** e o código CRC **B8272273**.

Referência: Processo nº 01.02.00127613/2024.52

SEI nº 4670267

# MINUTA



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Estado do Paraná

## MENSAGEM DE LEI Nº 000/2024.

Veto total ao PLC nº 1.466

Maringá, 30 de setembro de 2024.

\* MINUTA DE DOCUMENTO

Exmo. Senhor Presidente:

O presente encaminhamento tem por objetivo levar ao conhecimento de Vossa Excelência e Excelentíssimos Senhores Vereadores, nos termos do Artigo 32, § 1º da Lei Orgânica do Município, o **VETO TOTAL**, ao Projeto de Lei Complementar nº 1.466, que altera a Lei Complementar nº 416/2001, que regulamenta o parcelamento, o uso e a ocupação do solo na área denominada Zona Especial 1- Novo Centro.

A lei, de autoria do Poder Legislativo, assim dispõe:

Art. 1.º O § 3.º do artigo 10 da Lei Complementar n. 416/2001 passa a vigorar com o seguinte teor:

"Art. 10. (...)

§ 3.º Não serão permitidos a instalação e o uso de equipamentos sobre o passeio público, tais como bancos, mesas, toldos, materiais publicitários, vitrines e outros. (NR)"

Art. 2.º Fica incluído o § 4.º no artigo 10 da Lei Complementar n. 416/2001, com o seguinte teor:

"Art. 10. (...)

§ 4.º Na faixa de recuo de que trata o caput serão permitidos, mediante autorização do Poder Público Municipal, apenas a instalação e o uso de equipamentos móveis do tipo bancos, cadeiras e mesas, devendo ser observado um vão livre, em linha reta, contíguo ao alinhamento predial, com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), em toda a testada do imóvel, para o trânsito de pedestres."

Art. 3.º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Contudo, conforme passa a ser exposto, é necessário o veto,

### a) Das razões jurídicas

A iniciativa das leis que disciplinam o parcelamento, uso e ocupação do solo, de que trata o inciso VIII, do art.30, da Constituição Federal, são reservadas ao Poder Executivo, conforme entendimento do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná e das recentes decisões proferidas pelo Supremo Tribunal Federal.

No caso da Corte Paranaense, em cotejo de leis urbanísticas - parcelamento, uso e ocupação do solo - já ficou decidido, inclusive em um precedente envolvendo o Município de Maringá, que tais

*MUNICÍPIO DE MARINGÁ, QUE DISPÕE SOBRE O USO E A OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO - POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO - COMPETÊNCIA DE INICIATIVA CONSTITUCIONALMENTE CONFERIDA AO PODER EXECUTIVO - VÍCIO FORMAL DE ORIGEM RECONHECIDO - ARTIGOS 4º, 7º, 150, 151 E 152, TODOS DA CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DO PARANÁ - PROCEDÊNCIA DO PEDIDO - DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE.I - RELATÓRIO (TJPR - Órgão Especial - AI - Curitiba - Rel.: DESEMBARGADOR LUIZ OSORIO MORAES PANZA - Unânime - J. 06.04.2015)*

No âmbito do STF, recentemente foi decidido, no RE 1006176 AgR, de relatoria do Min. André Mendonça, que:

*EMENTA AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI Nº 15.855, DE 2013, DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO/SP. EFICÁCIA TRANSCENDENTAL DOS MOTIVOS DETERMINANTES. DESCABIMENTO. REQUISITOS PARA CONCESSÃO DE ALVARÁS E LICENCIAMENTOS. PODER DE POLÍCIA. ADI Nº 5.696/MG. INICIATIVA PRIVATIVA DO CHEFE DO PODER EXECUTIVO. VÍCIO DE INICIATIVA. LEI INCONSTITUCIONAL. 1. Lei de iniciativa da Câmara Municipal que dispensa uma série de procedimentos para ocupação do uso do solo urbano se insere em matéria de competência do Poder Executivo, porquanto atinente a atribuições deste. 2. Ausência de ofensa ao Tema RG nº 917, porque a dispensa de "habite-se", alvará de conservação, auto de conclusão, certificado de conclusão e auto de regularização para imóveis com áreas de até 1.500 m2. ADI nº 5.696/MG. 3. Chancela da Corte de origem quanto à ofensa ao princípio da razoabilidade não infirmada. 4. Agravo regimental a que se nega provimento. (RE 1006176 AgR, Relator(a): ANDRÉ MENDONÇA, Tribunal Pleno, julgado em 24-06-2024, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 29-07-2024 PUBLIC 30-07-2024)*

Conforme consta das razões do acórdão, a decisão encontram diversos precedentes: ARE nº 1.473.668/MG, Rel. Min. Dias Toffoli, j. 16/02/2024, p. 19/02/2024; ARE nº 1.258.510-AgR/MG, Rel. Min. Edson Fachin, j. 17/09/2020, p. 23/09/2020; RE nº 1.255.240/RJ, Rel. Min. Rosa Weber, j. 20/02/2020, p. 28/02/2020.

Portanto, considerando que há vício de iniciativa, de acordo com a interpretação dada pelo Órgão Especial do TJ/PR aos arts. 150 e ss., da Carta Estadual, bem como pelo entendimento do Supremo Tribunal Federal, o Projeto de Lei ora vetado apresenta tal inconstitucionalidade.

## b) Das razões técnicas/política

Como se não bastasse o vício de iniciativa que desborda para a inconstitucionalidade da norma, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano

Nos termos apontados, verifica-se que a intenção do Projeto de Lei Complementar n.º 1.466/2024 é alterar a LC n.º 416/2001, permitindo a instalação de mobiliário urbano no recuo frontal obrigatório de três metros dos lotes da região, cuja função é a continuidade do passeio público.

Originalmente, o Projeto de Lei Complementar com este teor era o n.º 2302/2024, que foi tratado no processo SEI n.º 01.02.00071625/2024.80. A matéria foi analisada pela Diretoria de Planejamento e Gestão Territorial - DPGT - à época (Parecer n.º 107/2024-DPGT, SEI n.º 3917927), que recomendou que tal proposição não fosse tratada de forma isolada e alheia ao processo de revisão das Leis Complementares ao Plano Diretor, apontando que o ordenamento territorial do Novo Centro, embora tenha sido proposto por lei própria, no processo de revisão destas leis, passaria, naturalmente, a integrá-las, e que, portanto, o encaminhamento dado ao Projeto de Lei Complementar deveria ser à Diretoria Extraordinária de Revisão do Plano Diretor - DERP - para análise e consideração de seu conteúdo, juntamente com a análise técnica feita pela DPGT.

Quanto à pertinência técnica do Projeto, foi apontada uma falha na redação, conforme apresentada pela Câmara Municipal, que teria impacto na mobilidade urbana, por conta da compreensão equivocada do que seria o alinhamento predial nos lotes do Novo Centro: o "vão livre [...] com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros)" estaria junto ao alinhamento predial, desconsiderando que esta é a localização dos pilares das edificações que, por padrão no Novo Centro, possuem o recuo obrigatório de 3 (três) metros coberto, conforme demonstrado pela Diretoria. A Figura 1 representa a particularidade das calçadas adjacentes ao recuo frontal obrigatório na região do Novo Centro:



Foi proposto como solução que, assim como no passeio público, a faixa de circulação de pedestres que deveria ficar livre de obstáculos dentro do recuo obrigatório fosse contígua às fachadas das edificações - que não estão no alinhamento predial, mas recuadas dele 3 (três) metros, o que seria, inclusive, salutar à orientação do usuário com deficiência visual, dado o potencial orientativo do alinhamento. Naquele momento, as leis complementares referentes ao planejamento urbano estavam sendo revisadas por este Instituto, a audiência pública que trataria das leis de Uso e Ocupação do Solo e do Sistema Viário, em vias de realização, e o Código de Edificações e Posturas e a Lei de Parcelamento do Solo, em fase de coleta de contribuições de toda a população e setores cuja pauta era atinente à legislação urbanística.

Abaixo, pode-se observar o comparativo entre a situação proposta pela Câmara Municipal (Figuras 2 e 4, à esquerda) e a contribuição feita pela DPGT e exposta no CMPGT (Figuras 3 e 5, à direita) no Projeto de Lei:

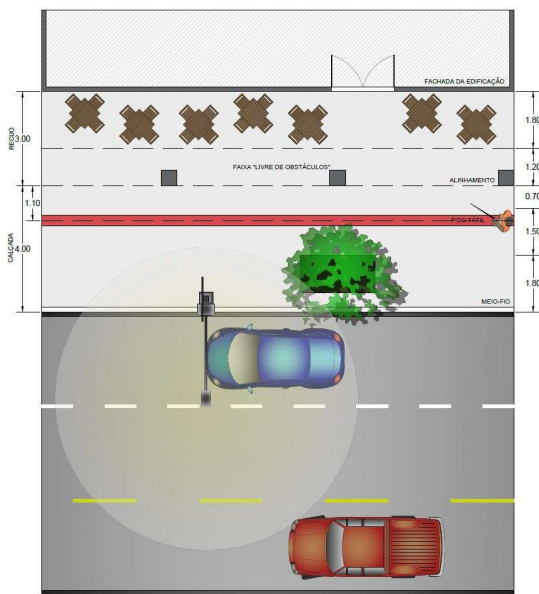


Figura 2: Planta da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação original do PLC (Fonte: DPGT, 2024).

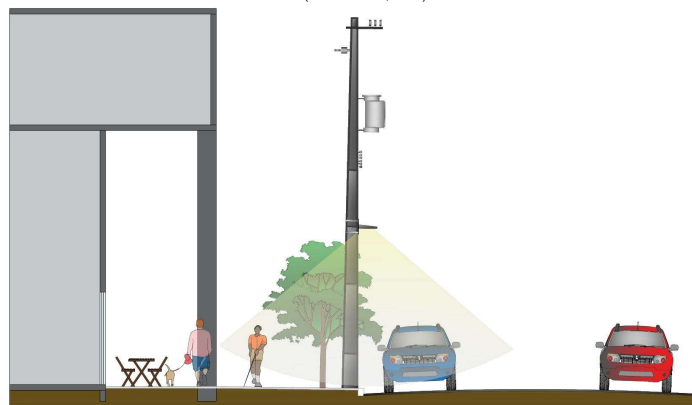


Figura 4: Corte da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação original do PLC (Fonte: DPGT, 2024).

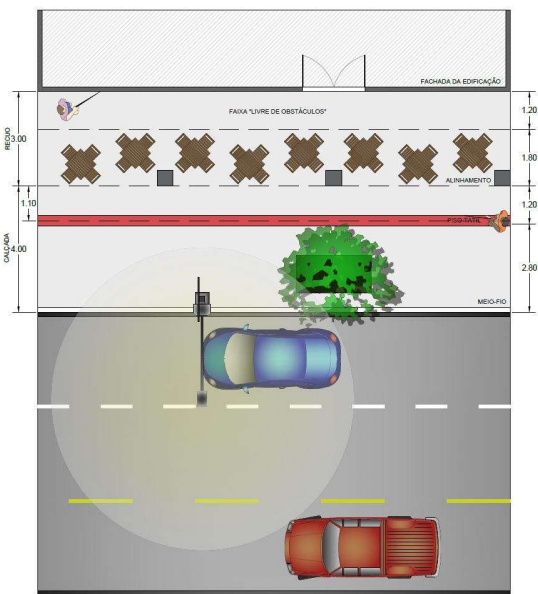


Figura 3: Planta da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação alterada pelo IPPLAM (Fonte: DPGT, 2024).



Figura 5: Corte da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação alterada pelo IPPLAM (Fonte: DPGT, 2024).

O processo foi, então, apreciado pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT (Parecer n.º 29/2024-CMPGT, SEI n.º 4100088) - que, após análise e discussão, foi contrário ao Projeto de Lei Complementar n.º 2.302/2024 (SEI n.º 3874973), pelos seguintes motivos (elencados no Parecer da DPGT, à época):

A proposta deverá ser analisada na revisão da LC n.º 1.045/2016;

A sugestão da DPGT, exposta no Parecer n.º 107/2024-DPGT deve ser considerada.

Quando da análise da matéria, para integrar o processo de revisão das leis complementares, seja verificada a possibilidade de garantir uma faixa livre maior que os 1,20 metros propostos, em relação ao afastamento das mesas e o trecho livre de obstáculos para trânsito de pedestres;

Portanto, reiteramos que em análise técnica da proposição, quando solicitada ao Poder Executivo via Projeto de Lei Complementar n.º 2302/2024, **tanto o IPPLAM como o CMPGT foram contrários à proposição pelos fatos a seguir**. Caso seja aprovado, o referido Projeto de Lei dará a possibilidade de licenciamento, autorizando a colocação de mesas e cadeiras, em local inadequado, pois prejudica o trânsito de pedestres, e divergente do disposto na revisão das legislações urbanísticas que breve vigorarão no Município. Isto pode causar descontinuidade na faixa livre que tem como função a circulação de pedestres, gerando obstrução no percurso que estes farão no recuo adjacente e análogo ao passeio público.

Em tempo, informamos que a **redação do novo Código de Edificações e Posturas, conforme proposta pelo IPPLAM, já contempla tanto a possibilidade de uso do recuo frontal obrigatório para o posicionamento do mobiliário urbano, quanto a sugestão da DPGT e do CMPGT de que seja resguardada a faixa livre para o trânsito de pedestres contígua, não ao alinhamento predial, mas à fachada da edificação.** Entretanto, embora finalizada, a referida Minuta de Lei aguarda encaminhamento à Câmara Municipal para apreciação daquela Casa de Leis. Desta forma, sugerimos que a problemática em questão aguarde pela publicação das novas leis complementares ao Plano Diretor, momento onde devem ser sanados os problemas de redação contidos no Projeto de Lei apresentado, visto que a intenção das medidas é análoga.

Por essas razões, não resta alternativa, senão, nos termos do artigo 32, § 1º da Lei Orgânica Municipal, promover o **VETO TOTAL** ao Projeto de Lei Complementar nº 1.466/2024.

Contamos com a compreensão, e na certeza do mesmo entendimento por parte de Vossas Excelências às justificativas para o veto ora apresentado, aproveitamos a oportunidade para apresentar-lhes meus protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,

Excelentíssimo Senhor:

**MARIO MASSAO HOSSOKAWA**

Presidente da Câmara Municipal de Maringá

NESTA



Documento assinado eletronicamente por **Rodolfo Vassoler da Silva, Procurador (a) Municipal**, em 01/10/2024, às 11:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4682234** e o código CRC **FA7EFC64**.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**  
**Procuradoria-Geral do Município**  
**Procuradoria-Geral Adjunta**  
**Diretoria de Núcleos Jurídicos**  
**Gerência de Processos da PROGE**

Av. XV de Novembro, 701, 2º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1621 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00127613/2024.52

**À AGP**

Para análise.



Documento assinado eletronicamente por **Rodolfo Vassoler da Silva, Procurador (a) Municipal**, em 01/10/2024, às 11:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4692133** e o código CRC **1AA230B1**.

Referência: Processo nº 01.02.00127613/2024.52

SEI nº 4692133



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**  
**Secretaria Municipal de Governo**  
**Superintendência da Secretaria de Governo**  
**Assessoria de Gestão Pública da SEGOV**

Av. XV de Novembro, 701, 1º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1528 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00127613/2024.52

### À GPPROGE

Para prosseguimento.

Atenciosamente



Documento assinado eletronicamente por **Natalia Bezerra Rodrigues Gentilin, Assessor (a) de Gestão Pública**, em 01/10/2024, às 14:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4694383** e o código CRC **C8B123B5**.

Referência: Processo nº 01.02.00127613/2024.52

SEI nº 4694383



## PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Estado do Paraná

MENSAGEM DE LEI Nº 83/2024.

Maringá, 01 de outubro de 2024.

VETO TOTAL AO PLC Nº 1.446/2024

Exmo. Senhor Presidente:

O presente encaminhamento tem por objetivo levar ao conhecimento de Vossa Excelência e Excelentíssimos Senhores Vereadores, nos termos do Artigo 32, § 1º da Lei Orgânica do Município, o **VETO TOTAL**, ao Projeto de Lei Complementar nº 1.466, que altera a Lei Complementar nº 416/2001, que regulamenta o parcelamento, o uso e a ocupação do solo na área denominada Zona Especial 1- Novo Centro.

A lei, de autoria do Poder Legislativo, assim dispõe:

*Art. 1.º O § 3.º do artigo 10 da Lei Complementar n. 416/2001 passa a vigorar com o seguinte teor:*

*"Art. 10. (...)*

*§ 3.º Não serão permitidos a instalação e o uso de equipamentos sobre o passeio público, tais como bancos, mesas, toldos, materiais publicitários, vitrines e outros. (NR)"*

*Art. 2.º Fica incluído o § 4.º no artigo 10 da Lei Complementar n. 416/2001, com o seguinte teor:*

*"Art. 10. (...)*

*§ 4.º Na faixa de recuo de que trata o caput serão permitidos, mediante autorização do Poder Público Municipal, apenas a instalação e o uso de equipamentos móveis do tipo bancos, cadeiras e mesas, devendo ser observado um vão livre, em linha reta, contíguo ao alinhamento predial, com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), em toda a testada do imóvel, para o trânsito de pedestres."*

*Art. 3.º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.*

Contudo, conforme passa a ser exposto, é necessário o veto,

### a) Das razões jurídicas

A iniciativa das leis que disciplinam o parcelamento, uso e ocupação do solo, de que trata o inciso VIII, do art.30, da Constituição Federal, são reservadas privativamente ao Poder Executivo, conforme entendimento do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná e das recentes decisões proferidas pelo Supremo Tribunal Federal.

No caso da Corte Paranaense, em cotejo de leis urbanísticas - parcelamento, uso e ocupação do solo - já ficou decidido, inclusive em um precedente envolvendo o Município de Maringá, que tais

*MUNICÍPIO DE MARINGÁ, QUE DISPÕE SOBRE O USO E A OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO - POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO - **COMPETÊNCIA DE INICIATIVA CONSTITUCIONALMENTE CONFERIDA AO PODER EXECUTIVO** - VÍCIO FORMAL DE ORIGEM RECONHECIDO - ARTIGOS 4º, 7º, 150, 151 E 152, TODOS DA CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DO PARANÁ - PROCEDÊNCIA DO PEDIDO - DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE.I - RELATÓRIO (TJPR - Órgão Especial - AI - Curitiba - Rel.: DESEMBARGADOR LUIZ OSORIO MORAES PANZA - Unânime - J. 06.04.2015)*

No âmbito do STF, recentemente foi decidido, no RE 1006176 AgR, de relatoria do Min. André Mendonça, que:

*EMENTA AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI Nº 15.855, DE 2013, DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO/SP. EFICÁCIA TRANSCENDENTAL DOS MOTIVOS DETERMINANTES. DESCABIMENTO. REQUISITOS PARA CONCESSÃO DE ALVARÁS E LICENCIAMENTOS. PODER DE POLÍCIA. ADI Nº 5.696/MG. INICIATIVA PRIVATIVA DO CHEFE DO PODER EXECUTIVO. VÍCIO DE INICIATIVA. LEI INCONSTITUCIONAL. 1. **Lei de iniciativa da Câmara Municipal que dispensa uma série de procedimentos para ocupação do uso do solo urbano se insere em matéria de competência do Poder Executivo, porquanto atinente a atribuições deste.** 2. Ausência de ofensa ao Tema RG nº 917, porque a dispensa de "habite-se", alvará de conservação, auto de conclusão, certificado de conclusão e auto de regularização para imóveis com áreas de até 1.500 m2. ADI nº 5.696/MG. 3. Chancela da Corte de origem quanto à ofensa ao princípio da razoabilidade não infirmada. 4. Agravo regimental a que se nega provimento. (RE 1006176 AgR, Relator(a): ANDRÉ MENDONÇA, Tribunal Pleno, julgado em 24-06-2024, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 29-07-2024 PUBLIC 30-07-2024)*

Conforme consta das razões do acórdão, a decisão encontram diversos precedentes: ARE nº 1.473.668/MG, Rel. Min. Dias Toffoli, j. 16/02/2024, p. 19/02/2024; ARE nº 1.258.510-AgR/MG, Rel. Min. Edson Fachin, j. 17/09/2020, p. 23/09/2020; RE nº 1.255.240/RJ, Rel. Min. Rosa Weber, j. 20/02/2020, p. 28/02/2020.

Portanto, considerando que há vício de iniciativa, de acordo com a interpretação dada pelo Órgão Especial do TJ/PR aos arts. 150 e ss., da Carta Estadual, bem como pelo entendimento do Supremo Tribunal Federal, o Projeto de Lei ora vetado apresenta tal inconstitucionalidade, não podendo ingressar validamente no ordenamento jurídico municipal.

#### b) Das razões técnicas/política

Como se não bastasse o vício de iniciativa que desborda para a inconstitucionalidade da norma, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano - IPPLAM analisou o seu teor e fez os seguintes apontamentos técnicos.

Verifica-se que a intenção do Projeto de Lei Complementar n.º 1.466/2024 é alterar a LC n.º 416/2001, permitindo a instalação de mobiliário urbano no recuo frontal obrigatório de três metros dos lotes da região, cuja função é a continuidade do passeio público.

Originalmente, o Projeto de Lei Complementar com este teor era o n.º 2302/2024, que foi tratado no processo SEI n.º 01.02.00071625/2024.80. A matéria foi analisada pela Diretoria de Planejamento e Gestão Territorial - DPGT - à época (Parecer n.º 107/2024-DPGT, SEI n.º 3917927), que recomendou que tal proposição não fosse tratada de forma isolada e alheia ao processo de revisão das Leis Complementares ao Plano Diretor, apontando que o ordenamento territorial do Novo Centro, embora tenha sido proposto por lei própria, no processo de revisão destas leis, passaria, naturalmente, a integrá-las, e que, portanto, o encaminhamento dado ao Projeto de Lei Complementar deveria ser à Diretoria Extraordinária de Revisão do Plano Diretor - DERPD - para análise e consideração de seu conteúdo, juntamente com a análise técnica feita pela DPGT.

Quanto à pertinência técnica do Projeto, foi apontada uma falha na redação, conforme apresentada pela Câmara Municipal, que teria impacto na mobilidade urbana, por conta da compreensão equivocada do que seria o alinhamento predial nos lotes do Novo Centro: o "vão livre [...] com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros)" estaria junto ao alinhamento predial, desconsiderando que esta é a localização dos pilares das edificações que, por padrão no Novo Centro, possuem o recuo obrigatório de 3 (três) metros coberto, conforme demonstrado pela Diretoria. A Figura 1 representa a particularidade das calçadas adjacentes ao recuo frontal obrigatório na região do Novo Centro:



Figura 1: Calçada e recuo frontal dos lotes da Zona Especial 1 - ZE1 (Fonte: DPGT, 2024).

Foi proposto como solução que, assim como no passeio público, a faixa de circulação de pedestres que deveria ficar livre de obstáculos dentro do recuo obrigatório fosse contígua às fachadas das edificações - que não estão no alinhamento predial, mas recuadas dele 3 (três) metros, o que seria, inclusive, salutar à orientação do usuário com deficiência visual, dado o potencial orientativo do alinhamento. Naquele momento, as leis complementares referentes ao planejamento urbano estavam sendo revisadas por este Instituto, a audiência pública que trataria das leis de Uso e Ocupação do Solo e do Sistema Viário, em vias de realização, e o Código de Edificações e Posturas e a Lei de Parcelamento do Solo, em fase de coleta de contribuições de toda a população e setores cuja pauta era atinente à legislação urbanística.

Abaixo, pode-se observar o comparativo entre a situação proposta pela Câmara Municipal (Figuras 2 e 4, à esquerda) e a contribuição feita pela DPGT e exposta no CMPGT (Figuras 3 e 5, à direita) no Projeto de Lei:

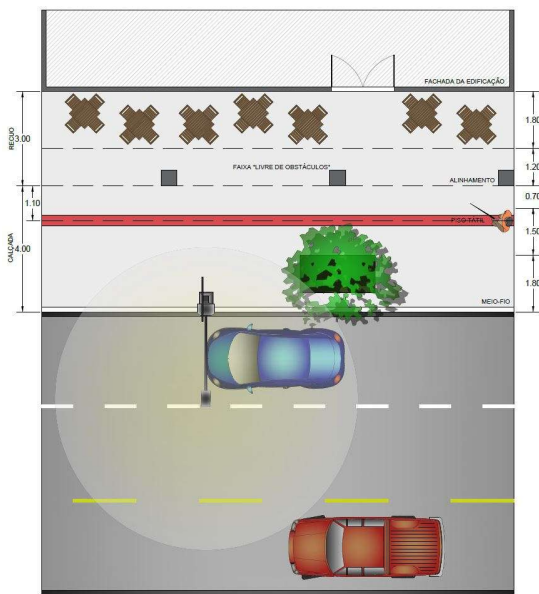


Figura 2: Planta da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação original do PLC (Fonte: DPGT, 2024).

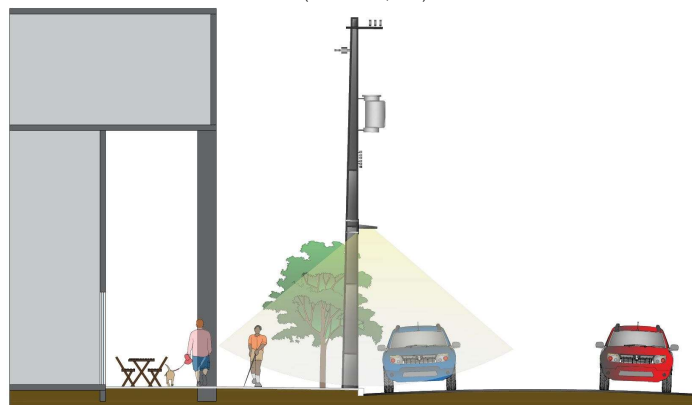


Figura 4: Corte da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação original do PLC (Fonte: DPGT, 2024).

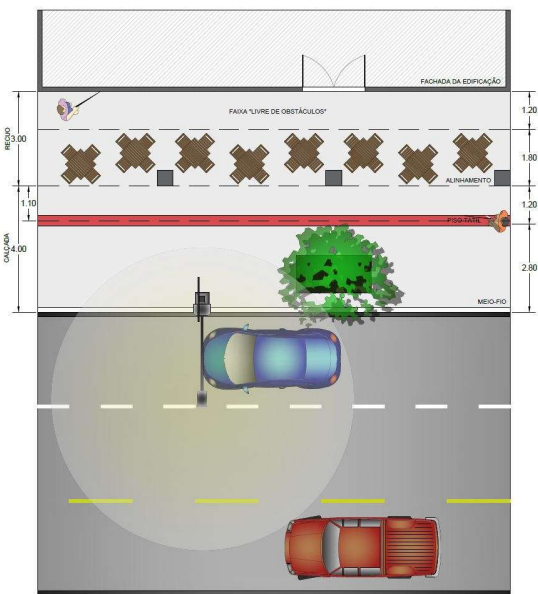


Figura 3: Planta da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação alterada pelo IPPLAM (Fonte: DPGT, 2024).

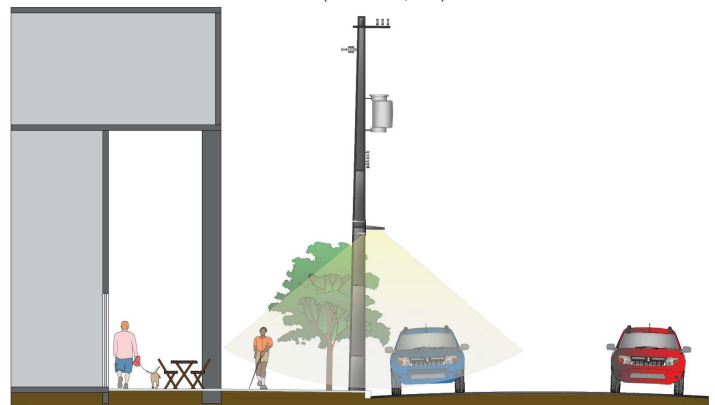


Figura 5: Corte da situação do uso recuo frontal obrigatório para posicionar o mobiliário, conforme redação alterada pelo IPPLAM (Fonte: DPGT, 2024).

O processo foi, então, apreciado pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT (Parecer n.º 29/2024-CMPGT, SEI n.º 4100088) - que, após análise e discussão, foi contrário ao Projeto de Lei Complementar n.º 2.302/2024 (SEI n.º 3874973), pelos seguintes motivos (elencados no Parecer da DPGT, à época):

A proposta deverá ser analisada na revisão da LC n.º 1.045/2016;

A sugestão da DPGT, exposta no Parecer n.º 107/2024-DPGT deve ser considerada.

Quando da análise da matéria, para integrar o processo de revisão das leis complementares, seja verificada a possibilidade de garantir uma faixa livre maior que os 1,20 metros propostos, em relação ao afastamento das mesas e o trecho livre de obstáculos para trânsito de pedestres;

Portanto, reiteramos que em análise técnica da proposição, quando solicitada ao Poder Executivo via Projeto de Lei Complementar n.º 2302/2024, **tanto o IPPLAM como o CMPGT foram contrários à proposição pelos fatos a seguir**. Caso seja aprovado, o referido Projeto de Lei dará a possibilidade de licenciamento, autorizando a colocação de mesas e cadeiras, em local inadequado, pois prejudica o trânsito de pedestres, e divergente do disposto na revisão das legislações urbanísticas que breve vigorarão no Município. Isto pode causar descontinuidade na faixa livre que tem como função a circulação de pedestres, gerando obstrução no percurso que estes farão no recuo adjacente e análogo ao passeio público.

Em tempo, informamos que a **redação do novo Código de Edificações e Posturas, conforme proposta pelo IPPLAM, já contempla tanto a possibilidade de uso do recuo frontal obrigatório para o posicionamento do mobiliário urbano, quanto a sugestão da DPGT e do CMPGT de que seja resguardada a faixa livre para o trânsito de pedestres contígua, não ao alinhamento predial, mas à fachada da edificação.** Entretanto, embora finalizada, a referida Minuta de Lei aguarda encaminhamento à Câmara Municipal para apreciação daquela Casa de Leis. Desta forma, sugerimos que a problemática em questão aguarde pela publicação das novas leis complementares ao Plano Diretor, momento onde devem ser sanados os problemas de redação contidos no Projeto de Lei apresentado, visto que a intenção das medidas é análoga.

Por essas razões, não resta alternativa, senão, nos termos do artigo 32, § 1º da Lei Orgânica Municipal, promover o **VETO TOTAL** ao Projeto de Lei Complementar nº 1.466/2024.

Contamos com a compreensão, e na certeza do mesmo entendimento por parte de Vossas Excelências às justificativas para o veto ora apresentado, aproveitamos a oportunidade para apresentar-lhes meus protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,

Excelentíssimo Senhor:

**MARIO MASSAO HOSSOKAWA**

Presidente da Câmara Municipal de Maringá

NESTA



Documento assinado eletronicamente por **Hercules Maia Kotsifas, Secretário (a) de Governo**, em 01/10/2024, às 14:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ulisses de Jesus Maia Kotsifas, Prefeito Municipal**, em 02/10/2024, às 13:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4694436** e o código CRC **3B0235EB**.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Procuradoria-Geral do Município**

**Procuradoria-Geral Adjunta**

**Diretoria de Núcleos Jurídicos**

**Gerência de Processos da PROGE**

Av. XV de Novembro, 701, 2º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1621 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**DESPACHO**

Processo nº 01.02.00127613/2024.52

**À AGP**

Informo que inseri a Mensagem de Lei n. 83 (Veto), no Bloco de assinaturas n. 61455.



Documento assinado eletronicamente por **Rodolfo Vassoler da Silva, Procurador (a) Municipal**, em 01/10/2024, às 14:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4694543** e o código CRC **810C956E**.

Referência: Processo nº 01.02.00127613/2024.52

SEI nº 4694543



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**  
**Procuradoria-Geral do Município**  
**Procuradoria-Geral Adjunta**  
**Diretoria de Núcleos Jurídicos**  
**Gerência de Processos da PROGE**

Av. XV de Novembro, 701, 2º Andar - Bairro Centro, Maringá/PR,  
CEP 87013-230 Telefone: (44) 3221-1621 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

## DESPACHO

Processo nº 01.02.00127613/2024.52

À GCAL

Considerando a assinatura na Mensagem de Lei/Veto, solicito providências de protocolo da mesma junto à Câmara de Vereadores.

- Mensagem de Lei 83 (4694436)



Documento assinado eletronicamente por **Rodolfo Vassoler da Silva, Procurador (a) Municipal**, em 02/10/2024, às 17:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4706580** e o código CRC **D9FEB3CF**.

Referência: Processo nº 01.02.00127613/2024.52

SEI nº 4706580

## Certidão de Intimação Cumprida - 4739118

<b>Tipo de Destinatário:</b>	Pessoa Jurídica
<b>Destinatário:</b>	Maringá Câmara Municipal
<b>Tipo de Intimação:</b>	Envio de Mensagem de Lei
<b>Documento Principal da Intimação:</b>	Mensagem de Lei 83 (4694436)
<b>Data de Expedição da Intimação:</b>	02/10/2024 17:14:16
<b>Tipo de Cumprimento da Intimação:</b>	Consulta Direta
<b>Data do Cumprimento:</b>	08/10/2024
<b>Usuário Responsável pelo Cumprimento:</b>	Andreia Maria Bonini

Esta Certidão formaliza o cumprimento da intimação eletrônica referente aos dados acima, observado o seguinte:

- O Tipo de Cumprimento "Consulta Direta" indica que o "Destinatário" realizou a consulta aos documentos da intimação diretamente no sistema antes do término do Prazo Tácito para intimação.
  - O Prazo Tácito para intimação é definido conforme normativo aplicável ao órgão, em que, a partir da "Data de Expedição da Intimação", o Destinatário possui o referido prazo para consultar os documentos diretamente no sistema, sob pena de ser considerado automaticamente intimado na data de término desse prazo.
- O Tipo de Cumprimento "Por Decurso do Prazo Tácito" indica que não ocorreu a mencionada consulta aos documentos da intimação diretamente no sistema, situação na qual a Certidão é gerada automaticamente na data de término desse prazo.
  - No caso do Prazo Tácito terminar em dia não útil, a geração automática da Certidão ocorrerá somente no primeiro dia útil seguinte.
- Conforme regras de contagem de prazo processual e normas afetas a processo eletrônico, tanto no Prazo Tácito para intimação como nos possíveis prazos externos para Peticionamento de Resposta:
  - sempre é excluído da contagem o dia do começo e incluído o do vencimento;
  - o dia do começo e o do vencimento nunca ocorrem em dia não útil, prorrogando-o para o primeiro dia útil seguinte;
  - a consulta a intimação ocorrida em dia não útil tem a correspondente data apresentada em linha separada, sendo a "Data do Cumprimento" a do primeiro dia útil seguinte.
- Para todos os efeitos legais, somente após a geração da presente Certidão e com base exclusivamente na "Data do Cumprimento" é que o Destinatário, ou a Pessoa Jurídica ou Física por ele representada, é considerado efetivamente intimado e são iniciados os possíveis prazos externos para Peticionamento de Resposta.
  - Caso a intimação se dirija a Pessoa Jurídica, ela será considerada efetivamente intimada na "Data do Cumprimento" correspondente à primeira Certidão gerada referente a Usuário Externo que possua poderes de representação.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Gabinete do Prefeito**

**Chefia de Gabinete**

**Gerência de Controle de Atos Legislativos**

Av. XV de Novembro, 701, Anexo do Paço Municipal - Bairro Centro, Maringá/PR

CEP 87013-230, Telefone: (44) 3221-1506 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**TERMO DE ENCERRAMENTO DE PROCESSO ELETRÔNICO**

Processo nº 01.02.00127613/2024.52

Tendo o presente cumprido ao que se destinava, promovo seu encerramento.

A conclusão do procedimento administrativo se dá, portanto, na data de assinatura do presente Termo.



Documento assinado eletronicamente por **Claudia Hoffmann, Gerente de Controle de Atos Legislativos**, em 08/10/2024, às 14:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4739472** e o código CRC **4729D9CE**.

Referência: Processo nº 01.02.00127613/2024.52

SEI nº 4739472



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Gabinete do Prefeito**

**Chefia de Gabinete**

**Gerência de Controle de Atos Legislativos**

Av. XV de Novembro, 701, Anexo do Paço Municipal - Bairro Centro, Maringá/PR

CEP 87013-230, Telefone: (44) 3221-1506 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**Ofício n.º 3629/2024 - GAPRE**

Maringá, 31 de outubro de 2024.

A Sua Excelência o Senhor

**Mário Massao Hossokawa**

Presidente da Câmara Municipal de Maringá

Nesta

Senhor Presidente,

Em atenção ao Requerimento n.º 1223/2024 (0357369/CMM), apresentado pelo Vereador **Jean Carlos Marques Silva**, que solicita que envie a cópia integral dos Processos Administrativos SEI n.º 01.02.00129641/2024.04 e SEI n.º 01.02.00127613/2024.52; anexamos os processos SEI\_01.02.00129641\_2024.04 (SEI n.º [4882412](#)) e SEI\_01.02.00127613\_2024.52 (SEI n.º [4882417](#)), disponibilizados pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - Ipplam.

Respeitosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Domingos Trevizan Filho, Chefe de Gabinete**, em 04/11/2024, às 07:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4882473** e o código CRC **2CF3C485**.

**Referência:** Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 24.0.000006189-8

SEI nº 4882473