

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE**

### **PROJETO DE LEI Nº 358/2012**

#### **RELATÓRIO:**

De autoria do Vereador Professor Rony, o projeto em tela propõe transformar em Zona Comercial Três (ZC-3), o Lote nº 82-1/4 localizado na Gleba Fazenda Palhano, da sede do Município.

O Autor, na justificativa ao projeto, esclarece que a transformação do Lote 82-1/4 visa possibilitar a implantação de hipermercado no local, propiciando à população do entorno o acesso a diversas mercadorias e o aumento da oferta, contribuindo assim para o desenvolvimento da Zona Sul do Município, especificamente da Gleba Palhano, que vem demonstrando grande crescimento nos últimos meses.

#### **PARECER TÉCNICO:**

Inicialmente, para melhor localização, cabe apontar que os lotes objeto de alteração de zoneamento estão situados na Gleba Fazenda Palhano, entre a Avenida Madre Leônia Milito e a Rua Ulrico Zuínglio, próximo ao viaduto sobre a PR-445, sendo que os Lotes 82-1 e 82-2 fazem frente para aquela avenida, e os Lotes 82-3 e 82-4 para a Rua Ulrico Zuínglio. Os referidos lotes estão atualmente inseridos em ZC-3 e ZR-4 da seguinte maneira: a faixa de 50 metros dos Lotes 82-1 e 82-2, que fazem frente para a Avenida Madre Leônida, está classificada em ZC-3, e as demais porções desses lotes, em ZR-4. Já os Lotes 82-3 e 82-4, que fazem frente para a Rua Ulrico Zuínglio, estão classificados em ZR-4.

Verifica-se ainda que o zoneamento predominante no entorno desses lotes é a ZR-4, seguido pelo ZC-3. Entretanto, os referidos lotes estão situados próximos à Rodovia Celso Garcia Cid – PR 445 (cujas margens são classificadas em ZC-5) e da Rod. Mábio Gonçalves Palhano onde estão as instalações do Catuaí Shopping Center, classificada também em ZC-5.

Considerando que a proposta que dispõe sobre alterações do Uso e Ocupação do Solo da Zona Urbana ainda se encontra em tramitação nesta Casa (PL 398/2010), a lei que trata especificamente do zoneamento do Município é, atualmente, a Lei nº 7.485/98.

De acordo com a Lei nº 7.485/98, em seu Art. 22, os parâmetros para a ZC-3, no qual se quer incluir o Lote 82-1/4, estão assim definidas:

I - lote mínimo de 360m<sup>2</sup> (trezentos e sessenta metros quadrados);  
II - frente e largura média de 12m (doze metros), devendo os lotes de esquina ter no mínimo 15m (quinze metros);  
III - coeficiente de aproveitamento de 2,5 (dois vírgula cinco), observando-se o seguinte:

a) aplicando-se o previsto no artigo 42 desta lei, o coeficiente de aproveitamento poderá ser aumentado, em razão da área do lote e da taxa de ocupação adotada, para um valor máximo de 3,5 (três vírgula cinco);

b) além do coeficiente previsto na alínea "a" deste inciso, este poderá ser aumentado para o valor máximo de 4,5 (quatro vírgula cinco), utilizando-se o dispositivo de incentivo previsto na Lei 5.853/93;

IV - taxa de ocupação de 100% (cem por cento) da área livre do lote no térreo, 80% (oitenta por cento) no primeiro pavimento, e de 50% (cinquenta por cento) do lote nos demais pavimentos, com a altura máxima do muro ou da parede junto à divisa, a partir dos 5m (cinco metros) de recuo, de 9m (nove metros);

V - recuo de frente de no mínimo de 5m (cinco metros), sendo os recuos laterais e o de fundo calculados de acordo com os artigos 43 e 44 desta lei, para os pavimentos acima de 9m (nove metros) de altura, a contar do nível do passeio, junto às divisas laterais.

#### **VI - uso permitido para R, AR, CS, GRD, GRN, IND-1.1 e PGT.**

Acrescente-se que essa lei (7.485/1998), em seu Art. 19, III, caracteriza a Zona Comercial Três (ZC-3) como zona de apoio da zona central, com atividades semelhantes às da área central, ao longo dos corredores viários e áreas centrais de bairros, visando a estimular a concentração de atividades que exigem áreas mais amplas e que apresentem características incômodas ou inadequadas à área central.

Do seu lado, o PL nº 398/2010 (nova proposta de zoneamento), em seu Art. 84, define os objetivos dos diferentes tipos de zonas e dispõe, no seu inciso III, que a Zona Comercial 3 (ZC-3) destina-se, predominantemente, às atividades de comércio e de prestação de serviços regionais intra-urbano, localizada ao longo dos corredores viários estruturais e **arteriais** (destaque-se que a Av. Madre Leônia Milito é classificada em via arterial, conforme dispõe o sistema viário).

Da análise dessas disposições, verifica-se que a instalação de supermercado na área pretendida é condizente com as características da ZC-3, em que está inserida a faixa frontal dos lotes 82-1 e 82-2, com fachada para a Avenida Madre Leônia Milito, haja vista que neste zoneamento, na configuração atual, permitem-se atividades comerciais e de serviços geradoras de ruídos e de tráfego, e, de acordo com os parâmetros da nova proposta (PL 398/2010), é permitido o Comércio em Geral, exclusivamente varejista, de produtos diversos, compreendido o CG-1 – Comércio Ocasional, que comporta o empreendimento que se quer implantar no local.

Com relação aos lotes frontais à Rua Ulrico Zuínglio (Lotes nºs 82-3 e 82-4), a lei de zoneamento em vigor, em seu Art. 16, permite para a ZR-4, os usos residencial, comercial/serviço e misto. Porém, esse zoneamento não comporta as atividades geradoras de tráfego (PGT), nem geradoras de ruído diurno e noturno (GRD/GRN).

Na nova proposta de zoneamento (PL 398/2010), os lotes 82-3 e 82-4 estão inseridos em ZR-7, na qual os usos permitidos, conforme seu Art. 57, estão assim definidos:

- I - Residencial Unifamiliar (RU);
- II - Residencial Multifamiliar Horizontal Isolada (RMHI);
- III - Residencial Multifamiliar Horizontal em Vilas (RMHV);
- IV- Residencial Multifamiliar Vertical (RMV);
- V - Nas vias coletoras A: Comércio (CL-1,CL-2) e Serviço (SP-2);
- VI- Serviço (SP-1).

Os usos permitidos no inciso V estão vinculados à autorização para suas instalações, que dependerão de análise prévia e aprovação do projeto, pelos órgãos afins.

Como se vê, na ZR-7, nas vias coletoras A, é permitida apenas a instalação de comércio e serviço local (como armazém, mercearia, casa de carnes, peixaria, padaria, entre outros). E conforme consulta ao PL 285/2010 – Plano Viário Básico do Município, em tramitação nesta Casa, a Rua Ulrico Zuínglio está inserida nesta categoria de via.

Em síntese, percebe-se que o objetivo do projeto é transformar os lotes integralmente em ZC-3, haja vista que este zoneamento permite a instalação de empreendimentos que, por sua natureza, utilizam-se rotineiramente de veículos, representados pelos estabelecimentos de comércio de serviço de grande porte, como supermercados, “shopping centers”, lojas de departamentos, centros de compras, pavilhões para feiras ou exposições, mercados, varejões e congêneres, denominados polos geradores de tráfego – PGT, conforme disposto na alínea “h”, do Art. 3º, da Lei 7.485/1998.

Quanto a esta classificação, a Lei 10.637/2008, em seu Art. 154, § 1º, estabelece que os empreendimentos, cujas atividades estão definidas, na Lei de Uso do Solo Municipal, como **Pólo Gerador de Tráfego**, Pólo Gerador de Risco, Gerador de Ruído Diurno e Gerador de Ruído Noturno dependerão de elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV), para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento.

Aliás, esta é a orientação constante na Lei Municipal nº 10.637/08 (Plano Diretor Participativo do Município de Londrina), que indica, em seu Art. 154, § 2º, que as alterações do perímetro urbano e **das leis de uso e ocupação do solo urbano**, de parcelamento do solo urbano e do sistema viário **deverão ser precedidas de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)**, e **deverão ser analisadas pelos membros do Conselho Municipal da Cidade**.

Neste ponto, verifica-se que o empreendimento cumpriu tal exigência, tendo sido o EIV anexado ao processo, do qual consideramos relevante destacar alguns itens.

Conforme descrito no item 5 do relatório (pág. 13 a 21), o poder público, as concessionárias públicas e empresas responsáveis demonstraram ter condições para atender à

nova demanda gerada com a implantação do novo empreendimento, quanto ao asfaltamento, ao consumo de água, o lançamento de esgoto, à drenagem de águas pluviais, ao sistema de coleta de resíduos sólidos, ao consumo de energia elétrica, à telefonia, à água potável e ao esgotamento sanitário.

Já quanto aos resíduos sólidos, o EIV aponta (pág. 18) que o empreendimento será enquadrado como **Gerador Comercial** (com produção superior a 200 litros de resíduos por semana), cabendo-lhe a responsabilidade pela coleta e correta destinação, conforme estabelece a Lei Federal nº 12.305/2010 - Lei de Resíduos Sólidos, que institui, dentre outros instrumentos, o sistema de logística reversa que consiste em um conjunto de ações para facilitar o retorno dos resíduos aos seus geradores para que sejam tratados ou reaproveitados em novos produtos.

E, quanto aos resíduos de construção civil, o EIV (pág. 18) enquadra o empreendimento como **Grande Gerador**, devendo este apresentar o PGRCC, já aprovado pelo órgão ambiental municipal quando da aprovação do projeto na Secretaria Municipal de Obras, como também dar a destinação correta aos resíduos gerados.

A respeito do transporte coletivo, o Estudo conclui (pág. 21) que não haverá impactos para o poder público com a implantação do novo empreendimento, havendo, talvez, a necessidade de aumento da disponibilidade da frota atual em razão do incremento do número de passageiros, o que pode, em estudo de cálculo tarifário, representar um aspecto favorável para o equilíbrio do sistema, pois aumenta o número de passageiros por quilômetro rodado (IPK), porém depende de análise conjunta dos demais dados do sistema de transporte coletivo.

Por outro lado, o Relatório, considerando a natureza do empreendimento, traz em separado o **Estudo de Impacto de Trânsito** (pág. 22), o qual evidencia que o trânsito daquela região sofrerá uma sobrecarga com a implantação do hipermercado naquela localidade, influenciando o conforto e a segurança nos deslocamentos.

E, como forma significativa de minimizar a sobrecarga no sistema viário, esse estudo aponta a necessidade de conclusão das seguintes obras:

I – término do prolongamento da Avenida Ayrton Senna transpondo a Rod. Celso Garcia Cid (PR-445) e interligando-a à Avenida Terra de Santana, localizada ao sul do Shopping Catuaí; e

II – interligação da Avenida Ayrton Senna à Avenida Waldemar Spranger (obra denominada Anel do Emprego).

Além dessas considerações, o EIV apresenta as medidas mitigadoras que o empreendedor deverá adotar para melhoria do trânsito local, as quais consistem em:

I – implantar na Avenida Madre Leônia Milito faixa de desaceleração e aceleração na entrada do empreendimento;

II – instalar sinalização nas vias públicas do empreendimento para direcionar corretamente o motorista ao destino, evitando assim o alongamento da viagem;

III – implantar sinalizadores de plantão nas entradas e saídas do estacionamento do empreendimento para evitar eventuais imprevistos;

IV – deslocar, após estudo de viabilidade feito pela CMTU, os pontos de ônibus existentes na Av. Madre Leônia Milito, à frente do lote em questão, para frente da loja Tok Stok, antes da esquina com a Rua Maria Lúcia da Paz, com o objetivo de evitar conflitos no sistema viário, em razão dos acessos a serem criados, bem como o ordenamento do fluxo de pedestres em faixas apropriadas, visando à maior segurança;

V – implantar barreira natural (vegetação) objetivando mitigar a irradiação de ruídos gerados na operação de carga e descarga;

VI – manter, no projeto arquitetônico, dois acessos de veículos ao supermercado, um pela Avenida Madre Leônia Milito, e outro pela Rua Ulrico Zuinglio;

VII – manter docas com área mínima de 1.600m<sup>2</sup> para operação de carga e descarga (previsão de 15 a 18 caminhões de abastecimento por dia); e

VIII – executar, no projeto de drenagem, poços de infiltração forçada das águas pluviais para o recarregamento do nível hidrostático (lençol freático), além do atendimento da legislação municipal com relação à área mínima permeável (20%).

Consta também no processo o Parecer Técnico Provisório nº 001/2012, do IPPUL, de 26 de abril de 2012 (pág. 19), que entendeu que “o empreendimento é aceitável no que tange a PGT tanto conforme o zoneamento vigente, quanto no projeto de lei para zoneamento futuro. Todavia, **algumas adequações de projetos e compatibilizações viárias se fazem necessárias para a mitigação dos impactos ocasionados com o advento do empreendimento**”, as quais passamos a elencar:

I – execução, pelo empreendedor, de dois quilômetros de ciclovia em local a ser especificado pelo IPPUL como medida de compensação ao aumento do fluxo de veículos gerado na rotatória da Avenida Madre Leônia Milito e Ayrton Senna, já que não há previsão para a execução de alças sob a trincheira existente no cruzamento da PR-455 com a Av. Madre Leônia Milito, e a ampliação da referida rotatória;

II – execução de sinalização vertical e horizontal do quadrilátero em questão, inclusive de acordo com a Lei nº 10.966/10 - Cidade Limpa, para acesso alternativo ao empreendimento, evitando a utilização da referida rotatória;

III – demarcação de vagas para portadores de necessidades especiais, idosos, motos, carro forte, bicicletas à proporção de 20% em relação ao número de vagas exigidas por lei, e carga e descarga (inclusive a exclusiva e permanente para atender a galeria de lojas, independente do mercado);

IV – instalação de controle de acesso de veículos ao estacionamento (guarita ou cancela), tanto no acesso da Rua Ulrico Zuinglio, quanto no acesso da Av. Madre Leônia Milito, distando 20 metros do alinhamento predial;

V – plantio de árvores, conforme orientações sobre quantidade, local e especificações feitas pela Sema, para compensar o carbono emitido pelos veículos;

VI – manutenção, pelo empreendedor, de pergolado ou caramanchão com plantio de trepadeiras ou arbustos escandentes nas vagas descobertas de veículos, para

melhoria do micro clima local por meio do sombreamento e da umidade proporcionados por esses elementos;

VII – execução, pelo empreendedor, de sistema de reuso da água, conforme determina a Resolução do Consemma nº 18;

VIII – atendimento à NBR 9050, que se refere à acessibilidade de cadeirantes, idosos, grávidas, deficientes visuais e demais pessoas com dificuldades de locomoção;

IX – retirada da baia de aceleração e desaceleração voltada para a Rua Ulrico Zuínglio para manter a continuidade do passeio público no lote do hipermercado;

X – disponibilização de espaço permanente para realizar feira do artesanato ou feira do produtor por sugestão da Secretaria de Assistência Social, e implantação de duas hortas comunitárias no valor aproximado de R\$8.000,00 cada, conforme localização e especificações da Secretaria de Agricultura, as quais ficariam sob a responsabilidade de manutenção dessa Secretaria.

Consta ainda anexo ao processo o Ofício nº 48/12, de 28 de setembro de 2012, do **Conselho Municipal da Cidade**, informando ao IPPUL que, após as reuniões realizadas nos dias 31 de agosto, 10 e 14 de setembro, o Conselho aprovou o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, observadas as seguintes medidas mitigatórias:

I – constar na aprovação do lote resultante de anexação que ali será permitida a atividade PGT para implantação de hipermercado;

II – acesso de caminhões ao empreendimento somente pelo trecho da Rua Ulrico Zuínglio, entre o Lote 82-1/4 e a PR-445;

III – desapropriação, pelo Executivo, e disponibilização, pelo empreendedor, de recursos financeiros para execução de meio-fio, sarjeta, pavimentação e calçada no trecho da Rua Ulrico Zuínglio, da área, entre o Lote 82-1/4 e a Rua Maria Lúcia da Paz, que hoje está em meia pista e parcialmente obstruída por propriedade particular;

IV – financiamento, pelo empreendedor, de estudo detalhado a ser realizado pelo IPPUL para implantação de alternativa semaforizada para que seja possível a conversão à esquerda de veículos oriundos da zona sul pela Av. Madre Leônia com destino ao hipermercado, a fim de evitar o colapso da rotatória ali instalada;

V – financiamento, pelo empreendedor, de sinalização nas vias do entorno e de faixa de pedestre na Av. Madre Leônia Milito;

VI – os acessos de veículos deverão assegurar a continuidade das calçadas com prioridade para os pedestres de acordo com a lei de acessibilidade;

VII – demonstração, utilizando-se de software específico, de viabilidade de manobra de caminhões nas docas de carga e descarga;

VIII – garantia, por parte do empreendedor, de que os caminhões, no aguardo de carga e descarga, não ficarão estacionados na via pública;

IX – implantação de controle de acesso de veículos por sistema de câmeras de circuito fechado com gravação a fim de evitar o acúmulo de veículos nas vias de acesso;

X – transferência do ponto de ônibus da Av. Madre Leônia Milito, após autorização da CMTU, a quem caberá também o dimensionamento adequado dos abrigos, conforme a demanda a ser gerada com o empreendimento;

XI – observância de no mínimo 20% do terreno para a área permeável;

XII – aprovação de projeto de arborização perante o IPPUL e à SEMA a fim de evitar a geração de calor da grande área construída;

XIII – execução e financiamento, pelo empreendedor, da ampliação da capacidade do sistema de galerias de águas pluviais existente na Av. Madre Leônia Milito, para suportar o acréscimo da área impermeabilizada pela nova construção;

XIV – implantação de depósitos de resíduos orgânicos estanques e refrigerados para coibir a proliferação de insetos, roedores e evitar odores desagradáveis;

XV – implantação de no mínimo 424 vagas para estacionamento de veículos, de acordo como anexo III da Lei nº 7.485/1998; e

XVI – cumprimento, pelo empreendedor, da legislação vigente objetivando a diminuição de ruídos provenientes de casas de máquinas e geradores.

Por fim, o Conselho entendeu que as referidas medidas deverão constar de Termo de Compromisso assinado pelo empreendedor, ficando a aprovação do projeto, o respectivo visto de conclusão e o alvará de funcionamento condicionados ao seu cumprimento, conforme dispõe o § 2º do Art. 156 da Lei 10.637/2008.

Pela própria natureza do empreendimento (PGT) e da análise do Estudo, percebe-se que o fator de maior impacto àquela região é, sem dúvida, o trânsito local, considerando-se o sistema viário atual.

É evidente que o sistema viário da cidade necessita de uma reestruturação geral, haja vista os constantes congestionamentos que vêm ocorrendo em decorrência do rápido desenvolvimento de algumas regiões de nossa Cidade, concomitante ao crescimento demográfico. Um exemplo disso, é a região da Gleba Palhano, que, nos últimos quatorze anos, passou por um crescimento populacional vertiginoso em razão da valorização imobiliária ali verificada, a qual acelerou a construção de edifícios residenciais.

Agora, esta região vem apresentando também um significativo crescimento comercial, visando atender àquela população com produtos e serviços, sem que as pessoas tenham que se deslocar para outras regiões.

Como a região é caracterizada por grandes áreas, a instalação de pequenos comércios não se torna viável em razão do alto custo dos terrenos. Por isso, a forma encontrada para possibilitar ali a instalação desses comércios foi a construção de condomínios comerciais, em que os lojistas se unem para arcar com os custos.

Outra alternativa que desponta atualmente é a instalação de grandes empreendimentos, como no caso do hipermercado, que propiciaria à população ali residente variedade de produtos num mesmo local.

E, quanto ao empreendedor, convém ressaltar que a empresa Supermercado Angeloni é considerada uma das maiores redes de supermercados do país e, conforme o ranking elaborado pela Revista Exame, está entre as 500 maiores empresas do país.

Portanto, considerando o crescimento populacional verificado na Gleba Palhano, e o fato de o empreendimento estar próximo à área onde estão instalados vários condomínios fechados (entorno do Shopping Catuaí), somado ao fato de se tratar de uma empresa bem conceituada, acreditamos ser viável a sua implantação naquele local, desde que

adotadas as medidas necessárias para minimizar o impacto viário com a instalação do empreendimento, além das outras indicadas pelos órgãos municipais.

Assim, considerando a aprovação do EIV referente à implantação do hipermercado no Lote 82-1/4 pelo CMC, e do parecer do IPPUL, favorável à mudança de zoneamento, desde que o empreendedor execute as medidas mitigatórias, esta Assessoria avalia que a proposta pode tramitar normalmente nesta Casa.

Acrescente-se que, na nossa avaliação, a proposta se reveste de mérito em razão do impacto socioeconômico positivo que poderá acarretar à Cidade, em especial à Zona Sul, ao propiciar a melhoria na oferta de produtos e a geração de empregos e renda.

Lembramos, contudo, que a acolhida da matéria é prerrogativa exclusiva dos membros da Comissão, por meio do seu voto.

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA, 7 de dezembro de 2012.



CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA  
*Estado do Paraná*

**Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte**

**VOTO AO PROJETO DE LEI Nº 358/2012**

**VOTO DA COMISSÃO**

Esta Comissão corrobora o parecer Técnico da Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte apresentado, e manifestamo-nos favoráveis à tramitação da matéria por esta Casa, respeitadas as opiniões em contrário.

SALA DAS SESSÕES, aos 27 de março de 2013.

A COMISSÃO:



GAÚCHO TAMARRADO  
Presidente/Relator



VILSON BITTENCOURT  
Vice Presidente



ELZA CORREIA  
Membro