

## ATA 07/2023

### AUDIÊNCIA PÚBLICA, APRESENTAÇÃO DA MINUTA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA E REUNIÃO DO CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE CRICIÚMA

14.09.2023

1 Aos quatorze dias do mês de setembro do ano de dois mil e vinte e três, realizou-se no Salão Ouro Negro,  
2 na Prefeitura de Criciúma, a audiência pública, apresentação do plano de mobilidade urbana do  
3 município de Criciúma e a reunião ordinária com os membros do Conselho de Desenvolvimento  
4 Municipal do Plano Diretor Participativo de Criciúma - CDM. Os trabalhos iniciaram às 19h, com a  
5 presença de 05 (cinco) pessoas da comunidade em geral e 48 (quarenta e oito) membros do CDM, todos  
6 relacionados na lista de presença parte integrante desta ata. A reunião foi aberta pelo Presidente do  
7 CDM, Aldinei Potelecki, que agradeceu a presença de todos nesta data. Foi verificado o quórum mínimo  
8 para a realização da reunião do CDM, e já havendo o quórum, continuou-se o uso da palavra o Arq.  
9 Giuliano Elias Colossi que informou aos presentes quanto a publicação de chamamento desta também  
10 audiência pública em jornal local e no diário *on line* do município. Em seguida deu-se a **Leitura da**  
11 **Pauta da Audiência/Reunião:** 1) **APROVAÇÃO DA ATA DA REUNIÃO ANTERIOR**  
12 **(10/08/2023), 2) APRESENTAÇÃO DA MINUTA DO PROJETO DE LEI DO PLANO DE**  
13 **MOBILIDADE DE CRICIÚMA, 3) ASSUNTOS REFERENTES A CÂMARA TEMÁTICA II**  
14 **DO CDM: 3.1) Processo N° 676971 – CONSTRUFASE CONSTRUÇÃO CIVIL LTDA; 3.2)**  
15 **Processo N° 676970 – CONSTRUFASE CONSTRUÇÃO CIVIL LTDA; 3.3) Processo N° 676147**  
16 **– SOLIVAN SERAFIM; 3.4) Processo N° 676586 – CONCRETIZE PROJETOS DE**  
17 **ENGENHARIA LTDA; 3.5) Processo N° 676813 – COLOMBO RETROTERRA**  
18 **EMPREENDEMENTOS LTDA; 3.6) Processo N° 676594 e 676814 – COLOMBO RETROTERRA**  
19 **EMPREENDEMENTOS LTDA E 4) SOLICITAÇÃO DA CÂMARA DE VEREADORES DE**  
20 **CRICIÚMA. Quanto a Abertura e Informes:** 1) **AUDIÊNCIA PÚBLICA – PLANO DE**  
21 **MOBILIDADE: 14/09/23 – Foi disponibilizada no dia 31/08/2023, na página do Diário Oficial,**  
22 **através do link: <https://www.criciuma.sc.gov.br/site/doe.php?diario=3184#conteudo> e em jornal**  
23 **local. 2) CONVITE PARA OFICINA DE ESTUDO SÓCIAL AMBIENTAL DOS RIOS:**  
24 **19/09/2023 – as 19 horas, no Salão Ouro Negro – Paço Municipal. 3) AUDIÊNCIAS PÚBLICAS**  
25 **DA REVISÃO DO PLANO DIRETOR, sendo, 1ª) 02/10/2023 – região do Rio Maina; 2ª)**  
26 **09/10/2023 – Região da Próspera; 3ª) 16/10/2023 – Região da Quarta Linha; 4ª) 23/10/2023 –**  
27 **Região da Santa Luzia; 5ª) 30/10/2023 – Região do Centro. Posteriormente, quanto a Leitura de Ata**  
28 **da última reunião:** A mesma foi apresentada e pôr fim foi aprovada nessa reunião pelo conjunto dos  
29 membros do CDM. Em seguida, foi apresentado os **OBJETIVOS DA AUDIÊNCIA PÚBLICA NA**  
30 **REUNIÃO DO CDM, que são: Apresentar à apreciação pública assuntos gerais referentes ao**  
31 **planejamento urbano municipal; Colher dados, informações, anseios, críticas e sugestões. A**  
32 **audiência possui o seguinte regimento interno, sendo esses apresentados: o início dos trabalhos,**  
33 **às 19 horas e deve ser conduzida por representante da PMC, ela segue o regimento normativo**  
34 **aprovado pelo CDM em 12 de março de 2015, os participantes que desejarem fazer perguntas**  
35 **aos expositores deverão inscrever-se previamente ou durante apresentação, a manifestação dos**  
36 **inscritos se dará preferencialmente na forma oral e na impossibilidade por escrito. Cada inscrito**  
37 **terá três minutos para perguntas ou comentários, poderá se dispor de um minuto para**  
38 **complementações da fala. O responsável pela condução dos trabalhos poderá flexibilizar a**  
39 **dinâmica da audiência pública, os participantes deverão ater-se ao teor dos temas em discussão**  
40 **nesta audiência, após 03 horas o responsável dará por encerrada a audiência pública. A ata da**  
41 **audiência pública será lavrada pelo representante da PMC e disponibilizada por meio**  
42 **eletrônico. Quanto ao segundo assunto da pauta: APRESENTAÇÃO DA MINUTA DO**  
43 **PROJETO DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE DE CRICIÚMA: “*INSTITUI O***  
44 ***PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA*” - CAPÍTULO I-**

45 **DISPOSIÇÕES GERAIS:** Art. 1º Fica instituído, na forma do Anexo Único, parte integrante  
46 desta Lei, o Plano de Mobilidade Urbana de Criciúma, PlanMob-Criciúma, em cumprimento  
47 ao disposto na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, com a Lei Federal nº 10.098,  
48 de 19 de dezembro de 2000, suas alterações posteriores, regulamentos e normas e no Plano  
49 Diretor Participativo, instituído através da Lei Complementar n.º 95, de 28 de dezembro de  
50 2012, no que couber. § 1º O PlanMob-Criciúma é o instrumento de planejamento e de gestão  
51 da Política de Mobilidade Urbana em âmbito municipal, tendo por finalidade estabelecer e  
52 orientar diretrizes, ações, instrumentos e metas, voltadas a efetivar a Política Municipal de  
53 Mobilidade Urbana no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte,  
54 garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às  
55 necessidades atuais e futuras de mobilidade. § 2º Como meio de melhorar as condições  
56 de mobilidade urbana, o Poder Executivo Municipal priorizará a adequação do planejamento,  
57 o ordenamento e a operação da circulação urbana, podendo atuar em cooperação com entidades  
58 públicas e privadas, em consonância com as políticas ambientais, de uso e ocupação do solo,  
59 de desenvolvimento econômico, da redução das desigualdades socioespaciais e de gestão  
60 da mobilidade. **CAPÍTULO II - DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES:** Art. 2º Para os  
61 efeitos desta Lei ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições: I -  
62 **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL:** condição para utilização, com segurança e autonomia, total  
63 ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de  
64 transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com  
65 deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor; II -  
66 **BICICLETÁRIO:** local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas; III -  
67 **CALÇADA:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à  
68 circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de  
69 mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins; IV - **CICLOFAIXA:** parte da pista de  
70 rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica; V  
71 - **CICLOVIA:** pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego  
72 comum; VI - **CICLORROTA:** via local compartilhada com veículos automotores, que  
73 complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física; VII - **DIVISÃO MODAL:**  
74 é a representação matemática da utilização de cada modo de transporte na totalidade das viagens  
75 realizadas pelos cidadãos da cidade, obtida através de dados levantados em pesquisa; VIII -  
76 **FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS:** faixa(s) de trânsito destinada(s) exclusivamente à  
77 circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispendo de delimitação  
78 física que a(s) separa do tráfego geral, com sinalização específica; IX - **LOGRADOURO**  
79 **PÚBLICO:** espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento  
80 de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;  
81 X - **MALHA VIÁRIA:** o conjunto de vias urbanas do Município; XI - **MOBILIDADE**  
82 **URBANA:** conjunto de condições que permitem os deslocamentos de pessoas e bens, com base  
83 nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários  
84 meios de transporte; XII - **MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS:** modalidades de  
85 deslocamento em que os usuários se utilizam de veículos automotores; X - **MALHA VIÁRIA:**  
86 o conjunto de vias urbanas do Município; XI - **MOBILIDADE URBANA:** conjunto de  
87 condições que permitem os deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas  
88 necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;  
89 XII - **MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS:** modalidades de deslocamento em que  
90 os usuários se utilizam de veículos automotores; XIII - **MODOS DE TRANSPORTE NÃO**  
91 **MOTORIZADOS:** modalidades de deslocamento que utilizam esforço humano ou tração  
92 animal; XIV - **PARACICLO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos  
93 curtos ou médios, de pequeno porte, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes  
94 de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima  
95 segurança contra furto; XV - **PARQUEAMENTO:** estacionamento público ou privado,  
96 integrado ao sistema de transportes urbanos; XVI - **PASSEIO:** parte da calçada ou da pista de

97 rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de  
98 interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;  
99 XVII - PISTA: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada  
100 por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos  
101 canteiros centrais; XVIII - POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de  
102 definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte coletivo,  
103 transporte individual e transporte não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio,  
104 especialmente estacionamentos; XIX - TRANSPORTE COMERCIAL INDIVIDUAL: serviço  
105 remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens  
106 individualizadas; XX - TRANSPORTE INTEGRADO: modo de serviço de transporte no qual  
107 o usuário paga apenas uma tarifa na entrada no sistema e pode pegar conexões entre diferentes  
108 rotas sem pagar uma taxa extra; XXI - TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL: meio  
109 de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas feitas por veículos  
110 motorizados; XXII - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de  
111 passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e  
112 preços fixados pelo Poder Público; XXIII - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO  
113 INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre municípios que tenham  
114 contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;  
115 XXIV - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou  
116 mercadorias; XXV - VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;  
117 XXVI - VIA: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista,  
118 a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central; XXVII - VIA ARTERIAL: aquela  
119 caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade  
120 aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da  
121 cidade; XXVIII - VIA COLETORA: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha  
122 necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito  
123 dentro das regiões da cidade; XXIX - VIA LOCAL: aquela caracterizada por interseções em  
124 nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas. Art. 3º O  
125 PlanMob-Criciúma, considera a mobilidade e a acessibilidade urbana como resultante da  
126 política de transporte e circulação combinada com a política municipal de desenvolvimento  
127 urbano estabelecida no Plano Diretor Participativo do Município de Criciúma. § 1º No  
128 PlanMob-Criciúma foram adotados eixos fundamentais para orientar a análise e a definição das  
129 ações, instrumentos e projetos que serão implementados pelo Município até a data de 2.050: I  
130 - a mobilidade urbana como resultado de políticas públicas; II - a organização do Sistema  
131 de Mobilidade Urbana para a oferta, com acessibilidade, de serviços universais, a partir da rede  
132 de transporte público coletivo e dos modos não motorizados de transporte; III - o  
133 reconhecimento da mobilidade urbana como política fundamental para a melhoria da qualidade  
134 ambiental urbana. § 2º O PlanMob-Criciúma, ao reportar-se ao Plano de Gestão de Demanda e  
135 melhoria da Oferta, teve por base 08 (oito) vértices norteadores, assim elencadas: I - Pedestres;  
136 II - Bicicleta e Micromobilidade; III - Transporte Público; IV - Transporte Motorizado  
137 Individual; V - Sistema Viário e Segurança nas Vias; VI - Logística Urbana; VII - Polos  
138 Geradores de Tráfego; VIII - Gestão da Mobilidade. § 3º O PlanMob-Criciúma, no âmbito da  
139 gestão ambiental, busca reduzir os impactos ambientais gerados pelo Sistema  
140 de Mobilidade Urbana, em particular a minimização de poluentes veiculares, bem como  
141 incentiva as demais ações compatíveis com o combate à mudança do clima e à poluição do ar.  
142 **CAPÍTULO III - DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS:** Art. 4º  
143 Sem prejuízo do estabelecido na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e na Lei  
144 Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, e demais legislações correlatas, o PlanMob-  
145 Criciúma é norteado pelos seguintes Princípios: I - Acessibilidade universal; II -  
146 Desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III  
147 - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte urbano; IV - Eficiência, eficácia e efetividade  
148 na prestação dos serviços de transporte público; V - Gestão democrática e controle social do

149 planejamento; VI - Segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - Justa distribuição dos  
150 benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - Equidade no uso  
151 do espaço público de circulação, vias e logradouros; IX - Eficiência, eficácia e efetividade na  
152 circulação urbana. Art. 5º O PlanMob-Criciúma com base na Política nacional da Mobilidade  
153 Urbana, constitui as seguintes Diretrizes: I - Prioridade dos modos de transporte não  
154 motorizados sobre os motorizados; II - Prioridade dos serviços de transporte público coletivo  
155 sobre o transporte individual motorizado; III - Integração entre os modos e serviços de  
156 transporte urbano; IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos  
157 deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; V - Priorização de projetos de transporte público  
158 coletivo estruturadores do território e indutores de desenvolvimento urbano integrado; VI -  
159 Integração com as políticas regionais, de forma a assegurar as melhores condições de  
160 mobilidade entre os municípios vizinhos; VII - Criação de medidas que estimulem a migração  
161 dos usuários do transporte individual motorizado para o coletivo ou não motorizado. Art. 6º  
162 Com o propósito de atingir as diretrizes enumeradas no artigo anterior desta Lei, o PlanMob –  
163 Criciúma é orientado pelos seguintes e principais Objetivos Gerais: I - Promover a inversão de  
164 prioridades da matriz modal do Município; II - Estimular o desenvolvimento sustentável da  
165 mobilidade urbana; III - Promover um pacto pela mobilidade por meio de planos diretores  
166 municipais e regionais; IV - Reduzir a participação do modal individual motorizado na matriz  
167 modal; V - Incentivar a integração entre os diferentes modais de transporte. Art. 7º Como meio  
168 de direcionar e operacionalizar o PlanMob - Criciúma visando mantê-lo centrado nos princípios  
169 fundamentais elencados no artigo 4º deste diploma legal, ficam definidos os Objetivos  
170 específicos que o norteiam, conforme segue: I - Elaborar programas de incentivo, educação e  
171 valorização do uso de meios de transporte público ou não motorizados; II - Promover constante  
172 aprimoramento dos serviços, equipamentos e instalações relacionadas à mobilidade urbana; III  
173 - Apresentar diretrizes para elaboração do Plano de Execução de Calçadas; IV - Desenvolver  
174 diretrizes para o Plano Diretor Ciclovitário; V - Elaborar diretrizes para o Plano Diretor de  
175 Infraestrutura e equipamentos acessíveis para adequação de toda a infraestrutura pública; VI -  
176 Propor terminais e estações de integração do transporte público; VII - Propor aberturas e  
177 alargamentos de vias. **CAPÍTULO VI - DISPOSIÇÕES FINAIS:** Art. 7º  
178 O Plano de Mobilidade Urbana de Criciúma deverá ser revisto periodicamente a cada 10 (dez)  
179 anos, a partir da data de sua publicação, e as suas revisões deverão ser precedidas da elaboração  
180 de diagnóstico e de prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana do Município. Parágrafo  
181 Único: As revisões do PlanMob - Criciúma deverão contemplar a análise do desempenho do  
182 Sistema Municipal de Mobilidade Urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura  
183 de transporte no território do Município, mediante o uso de indicadores, bem como deverão  
184 contemplar a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção  
185 de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo. Art. 8º Esta Lei  
186 entrará em vigor na data de sua publicação. Art. 9º Ficam revogadas as disposições contrárias  
187 a presente Lei. **COLOCADO EM DISCUSSÃO E VOTAÇÃO: OS MEMBROS  
188 PRESENTES DO CDM VOTARAM, E COM 46 (QUARENTA E SEIS) VOTOS,  
189 DELIBERARAM PELA DISPONIBILIZAÇÃO DO PLANO, PARA CONSULTA,  
190 PELO PERÍODO DE 30 (TRINTA) DIAS, E POSTERIORMENTE O  
191 ENCAMINHAMENTO DO PROJETO DE LEI PARA A CÂMARA DE  
192 VEREADORES. 3) PROCESSOS REFERENTES A CÂMARA TEMÁTICA II DO  
193 CDM. Quanto aos assuntos referentes aos processos administrativos: Sendo esses: 3.1) Processo  
194 Nº 668077 – CONSTRUFASE CONSTRUÇÃO CIVIL LTDA: A empresa Construfase Construção  
195 Civil LTDA solicita a readequação da proposta aprovada no CDM de utilização do Art. 169, no imóvel  
196 localizado na Rua Virginia da Luz Bernarda e Rua Lourenço Zanette, Bairro Santo Antônio, antigo  
197 processo 614823: que apresenta uma nova proposta com anteprojeto que prevê a implantação de 04  
198 blocos de apartamentos, de 08 pavimentos com pilotis no térreo, área de lazer para os condôminos entre  
199 os blocos e estacionamentos. Serão 10 apartamentos por pavimento, somando um total de 320  
200 apartamentos, com uma população prevista de moradores, considera-se 03 por apartamento, um total de**

201 960 moradores. A proposta foi apresentada para a Câmara Temática que emitiu o seguinte parecer:  
202 PARECER DA CÂMARA TEMÁTICA II – NA REUNIÃO DE 19/08/2021: “Após a apresentação  
203 dessa segunda proposta os Membros da Câmara Temática II do CDM aprovaram a utilização do Art.  
204 169 e da Lei Complementar nº 391/2021, que dá nova redação ao Art. 169, para do desenvolvimento  
205 do projeto arquitetônico a ser encaminhado à Prefeitura, se for aprovado pelo CDM de acordo com o  
206 quórum necessário para essa aprovação.” Na reunião do CDM houve a Aprovação pela Resolução nº  
207 404/2021. A empresa deu entrada com solicitação para a alteração deste projeto arquitetônico, e a DPU  
208 enviou o Ofício nº 007/2023, questionando, *essas alterações no que dizem respeito a existência*  
209 *informada pela CASAN de que há uma adutora que corta o terreno numa diagonal, e que devem*  
210 *respeitar uma faixa non aedificandi de cinco metros para ambos os lados. Acreditamos que o projeto*  
211 *deva sofrer alterações em virtude desta necessidade. Quanto as outras solicitações, a DPU tem a*  
212 *seguinte opinião: O acréscimo do número de pavimentos de 08 (oito) para 10 (dez) e a manutenção do*  
213 *mesmo número de unidades habitacionais, a DPU não vê problemas. Nossa dúvida é se seriam 11 (onze)*  
214 *pavimentos se não forem utilizados os pilotis. Quanto a eliminação dos pilotis, que serviriam também*  
215 *como garagens cobertas, para a transformação em apartamentos no térreo, a justificativa apresentada*  
216 *pela construtora de que esta tipologia é sucesso de vendas, em virtude de se ter uma área externa*  
217 *privativa aos futuros moradores destes apartamentos, a DPU considera a necessidade de ter*  
218 *informações que justifiquem a diferença de valor (R\$) entre a execução de pilotis X e sua eliminação,*  
219 *e quanto isso impacta em média no valor dos imóveis. A proposta apresentada da tipologia de*  
220 *implantação deste novo anteprojeto, acreditamos que a mesma deve ser melhorada, principalmente*  
221 *quanto aos recuos das edificações em relação ao limite do terreno, ou seja, deve haver mais afastamento*  
222 *dos terrenos vizinhos, em virtude do aumento do número de pavimentos. Outrossim, apesar de haver*  
223 *sido informado que não seria necessária a apresentação destas alterações ao CDM, consideramos que*  
224 *se houver realmente a eliminação dos pilotis, esta proposta deverá ser apresentada ao CDM, para se*  
225 *deixar claro para todos desta necessidade de alterações.* Em resposta, a empresa entrou com o processo  
226 administrativo em justificativa a Diretoria de Planejamento Urbano de Criciúma: *O número de*  
227 *pavimentos total será 10. Térreo e mais 9 pavimentos tipo. Referente aos pilotis, faremos uma simulação*  
228 *de custo para que possamos explicar os fatos: Considerando que uma laje tem em média 500,00 m<sup>2</sup> e*  
229 *geralmente embaixo desta laje cabem até 22 vagas para atender 22 apartamentos. Importante salientar*  
230 *que o custo de um pavimento de transição se equipara a um pavimento completo, devido ao alto*  
231 *carregamento de concreto e aço nos pilares e nas vigas de transição, também dos custos extras de mão*  
232 *de obra referente a montagem desta estrutura além de ser o ponto de chegada das instalações elétricas*  
233 *e hidráulicas aéreas. Sendo assim, um pavimento a mais de pilotis teria o seguinte custo: O custo médio*  
234 *para construir este pavimento é  $0,75\text{cubs/m}^2 \times 500,00\text{m}^2$  (área do pavimento) = R\$ 1.005.315,00. Este*  
235 *montante dividido para 22 apartamentos resultaria em um custo a mais por apartamento de R\$ 45.696,14*  
236 *+ custos administrativos e impostos, o que inviabilizaria a venda perante ao Programa Minha Casa*  
237 *Minha Vida que é um programa de cunho Social para atender famílias de baixa renda. Para os clientes*  
238 *que buscam habitações através de programas populares citando como exemplo, até R\$ 10.000,00 fazem*  
239 *total diferença na compra do imóvel. Já para as construtoras que estão trabalhando no limite do*  
240 *orçamento, não há como absorver este custo de R\$ 45.696,14 + custos administrativos e impostos,*  
241 *inviabilizando assim a construção do empreendimento. Com os aumentos acima dos 100% e alguns até*  
242 *passando de 200% nos últimos 2 anos, citando materiais como aço, concreto, cobre, alumínio, portas,*  
243 *madeira, entre outros materiais de construção, fez com que construir habitações dentro do programa*  
244 *Minha Casa Minha Vida seja um desafio muito grande, algo que não permite mais erros ou excessos,*  
245 *pois caso contrário, torna-se inviável praticar o preço de venda estabelecido pela Caixa Econômica*  
246 *Federal, pois as margens reduziram drasticamente, uma vez que a Caixa Econômica Federal não*  
247 *repassou estes aumentos de preços para o Programa Minha Casa Minha Vida. Por isso poucas*  
248 *construtoras ainda resistem, principalmente em nossa região, ondem várias já fecharam ou desistiram*  
249 *de construir empreendimentos nestas condições.* Apresentando uma nova proposta. A DPU considera  
250 que houve um aumento nos insumos da construção civil, por conta da Pandemia, não havendo reajustes  
251 nos valores aplicados no Programa Federal para habitações populares, nem nos salários dos possíveis  
252 compradores deste tipo de empreendimento. Quanto à existência da adutora da CASAN, essa situação  
253 justifica a implantação diferenciada. A implantação agora apresentada das edificações, por um lado  
254 melhorou os afastamentos dos blocos, porém, criou muitos estacionamentos entre eles. A locação da  
255 área de lazer dos condôminos foi deslocada para o fundo do imóvel, numa posição solar mais adequada,  
256 do que a aprovada anteriormente. Porém, consideramos que devam as vagas de automóveis, serem  
257 cobertas. Esse processo foi apresentado e discutido pela a Câmara Temática II que emitiu este

258 parecer: **PARECER DA CÂMARA TEMÁTICA II – NA REUNIÃO DE 27/04/2023:** Após a  
259 **apresentação e discussões a respeito desta solicitação os membros da Câmara Temática II**  
260 **deliberaram pela aprovação destes ajustes no projeto arquitetônico, tanto na retirada da**  
261 **utilização dos pilotis, quando na nova posição dos blocos, foi dispensada as coberturas nos**  
262 **estacionamentos, em virtude da localização deste empreendimento, o qual poderá ser mantida em**  
263 **outras localizações em futuros empreendimentos.** Após a apresentação ao Conselho de  
264 Desenvolvimento Municipal – CDM. **COLOCADO EM VOTAÇÃO: OS MEMBROS**  
265 **PRESENTES DO CDM VOTARAM, E SEGUNDO A VOTAÇÃO, COM 06 (SEIS) VOTOS**  
266 **CONTRA, 02 (DUAS) ABSTENÇÃO E 37 (TRINTA E SETE) VOTOS, OS MEMBROS**  
267 **DELIBERARAM PELA APROVAÇÃO DESTES AJUSTES NO PROJETO**  
268 **ARQUITETÔNICO, TANTO NA RETIRADA DA UTILIZAÇÃO DOS PILOTIS, QUANDO NA**  
269 **NOVA POSIÇÃO DOS BLOCOS, DISPENSADA AS COBERTURAS NOS**  
270 **ESTACIONAMENTOS. 3.2) Processo Nº 676970 – CONSTRUFASE CONSTRUÇÃO CIVIL**  
271 **LTDA:** A empresa Construfase Construção Civil LTDA solicita a readequação da proposta aprovada  
272 no CDM de utilização do Art. 169, no imóvel localizado a Rua Clarinda Milioli De Lucca, Bairro Mina  
273 do Mato, antigo processo 602613: solicita no primeiro anteprojeto, a implantação de um conjunto de 34  
274 (trinta e quatro) edifícios com 04 (quatro) apartamentos por pavimento de 02 (dois) dormitórios por  
275 apartamento. Perfazendo um total de 544 apartamentos, possui área de lazer de 2.000,00 m². No segundo  
276 anteprojeto, a implantação de um conjunto de 06 (seis) edifícios com 08 (oito) apartamentos por  
277 pavimento de 02 (dois) dormitórios por apartamento. Perfazendo um total de 480 apartamentos, possui  
278 área de lazer de 2.500,00 m². Uma terceira proposta foi apresentada para a Câmara Temática que emitiu  
279 o seguinte parecer: “*PARECER DA CÂMARA TEMÁTICA II – EM REUNIÃO DIA 25/03/21: Após a*  
280 *apresentação da 3ª proposta e discussão a respeito da solicitação, os Membros da Câmara Temática II*  
281 *deferiram a solicitação de utilização do Art. 169 do PD neste empreendimento, e que na apresentação*  
282 *do projeto arquitetônico definitivo, a ser aprovado na municipalidade, sejam respeitadas as Lei do*  
283 *Código de Obras e a Lei do Parcelamento do Solo.”. Na reunião do CDM houve a aprovação pela*  
284 *Resolução nº 381/2021. A empresa deu entrada com solicitação para a alteração deste projeto*  
285 *arquitetônico, e a DPU enviou o Ofício nº 008/2023: Essas alterações dizem respeito a existência de*  
286 *“canal” que pode ou não ser uma drenagem que corta o terreno, e que devem respeitar uma faixa non*  
287 *aedificandi para ambos os lados. Cabe saber se esse “canal” não é um curso d’água, pois teríamos*  
288 *uma APP para ambos os lados e não uma faixa non aedificandi. Acreditamos que o projeto possa sofrer*  
289 *alterações em virtude desta necessidade. Quanto as outras solicitações, a DPU tem a seguinte opinião:*  
290 *O acréscimo do número de unidades habitacionais por pavimento, não poderá fazer com que o edifício*  
291 *tenha comprimento superior a 50m (cinquenta metros), pois isso não é permitido por lei. Quanto a*  
292 *eliminação dos pilotis, que serviriam também como garagens cobertas, para a transformação em*  
293 *apartamentos no térreo, a justificativa apresentada pela construtora de que esta tipologia é sucesso de*  
294 *vendas, em virtude de se ter uma área externa privativa aos futuros moradores destes apartamentos, a*  
295 *DPU considera a necessidade de ter informações que justifiquem a diferença de valor (R\$) entre a*  
296 *execução de pilotis X e sua eliminação, e quanto isso impacta em média no valor dos imóveis. A*  
297 *proposta apresentada da tipologia de implantação deste novo anteprojeto, acreditamos que a mesma*  
298 *deve ser melhorada, principalmente quanto aos recuos das edificações com relação aos lotes já*  
299 *existentes na parte sul deste empreendimento. Outrossim, apesar de haver sido informado que não seria*  
300 *necessária a apresentação destas alterações ao CDM, consideramos que se houver realmente a*  
301 *eliminação dos pilotis, esta proposta deverá ser apresentada ao CDM, para se deixar claro para todos*  
302 *desta necessidade de alterações. (...)*”. Em resposta, a empresa entrou com o processo administrativo  
303 em justificativa a Diretoria de Planejamento Urbano de Criciúma: *O canal de drenagem existente no*  
304 *terreno é canalizado e retificado. Foi feito estudo pela SATC nesta área em junho de 2022 para*  
305 *descaracterização de todos os cursos d’água existentes no terreno. Este relatório foi protocolado na*  
306 *extinta FAMCRI e a resposta do Geólogo Maurício, que analisou o relatório, foi direto para o DPFT,*  
307 *sendo favorável à descaracterização de todos os cursos de água existentes na consulta prévia deste*  
308 *terreno. O comprimento do edifício é de 46,35 m, não ultrapassa a medida máxima estabelecida por lei*  
309 *de 50,00 m. Os recuos das edificações foram aumentados conforme solicitação deste ofício e agora*  
310 *estão conforme o projeto anexado sendo que a menor das medidas ficou 19,38 m. Referente aos pilotis,*  
311 *faremos uma simulação de custo para que possamos explicar os fatos: Considerando que uma laje tem*  
312 *em média 500,00 m² e geralmente embaixo desta laje cabem até 22 vagas para atender 22 apartamentos.*  
313 *Importante salientar que o custo de um pavimento de transição se equipara a um pavimento completo,*  
314 *devido ao alto carregamento de concreto e aço nos pilares e nas vigas de transição, também dos custos*

315 *extras de mão de obra referente a montagem desta estrutura além de ser o ponto de chegada das*  
316 *instalações elétricas e hidráulicas aéreas. Sendo assim, um pavimento a mais de pilotis teria o seguinte*  
317 *custo: O custo médio para construir este pavimento é  $0,75\text{cubs/m}^2 \times 500,00\text{m}^2$  (área do pavimento) =*  
318 *R\$ 1.005.315,00. Este montante dividido para 22 apartamentos resultaria em um custo a mais por*  
319 *apartamento de R\$ 45.696,14 + custos administrativos e impostos, o que inviabilizaria a venda perante*  
320 *ao Programa Minha Casa Minha Vida que é um programa de cunho Social para atender famílias de*  
321 *baixa renda. Para os clientes que buscam habitações através de programas populares citando como*  
322 *exemplo, até R\$ 10.000,00 fazem total diferença na compra do imóvel. Já para as construtoras que*  
323 *estão trabalhando no limite do orçamento, não há como absorver este custo de R\$ 45.696,14 + custos*  
324 *administrativos e impostos, inviabilizando assim a construção do empreendimento. Com o aumento*  
325 *acima dos 100% e alguns até passando de 200% nos últimos 2 anos, citando materiais como aço,*  
326 *concreto, cobre, alumínio, portas, madeira, entre outros materiais de construção, fez com que construir*  
327 *habitações dentro do programas Minha Casa Minha Vida seja um desafio muito grande, algo que não*  
328 *permite mais erros ou excessos, pois caso contrário, torna-se inviável praticar o preço de venda*  
329 *estabelecido pela Caixa Econômica Federal, pois as margens reduziram drasticamente, uma vez que a*  
330 *Caixa Econômica Federal não repassou estes aumentos de preços para o Programa Minha Casa Minha*  
331 *Vida. Por isso poucas construtoras ainda resistem, principalmente em nossa região, onde várias já*  
332 *fecharam ou desistiram de construir empreendimentos nestas condições. A nova proposta de projeto,*  
333 *com o aumento do afastamento das edificações das laterais do terreno está no anexo, junto ao processo.*  
334 A DPU considera que houve um aumento nos insumos da construção civil, por conta da Pandemia, não  
335 havendo reajustes nos valores aplicados no Programa Federal para habitações populares, nem nos  
336 salários dos possíveis compradores deste tipo de empreendimento. Quanto à existência de drenagem,  
337 esta justifica a implantação diferenciada. A implantação agora apresentada das edificações, diminuiu o  
338 número de blocos, antes eram 05 (cinco) e passam a ser 04 (quatro), por um lado melhorou os  
339 afastamentos dos blocos, porém, criou muitos estacionamentos entre eles. A locação da área de lazer  
340 dos condôminos permaneceu no mesmo local, aproximadamente. Porém, consideramos que deva  
341 permanecer a cobertura das vagas de automóveis. Esse processo foi apresentado e discutido pela a  
342 Câmara Temática II que emitiu este parecer: **PARECER DA CÂMARA TEMÁTICA II – NA**  
343 **REUNIÃO DE 27/04/2023: Após a apresentação e discussões a respeito desta solicitação os**  
344 **membros da Câmara Temática II deliberaram pela aprovação destes ajustes no projeto**  
345 **arquitetônico, tanto na retirada da utilização dos pilotis, quando na nova posição dos blocos, foi**  
346 **dispensada as coberturas nos estacionamentos, em virtude da localização deste empreendimento,**  
347 **o qual poderá ser mantida em outras localizações em futuros empreendimentos.** Após a  
348 apresentação ao Conselho de Desenvolvimento Municipal – CDM. **COLOCADO EM VOTAÇÃO:**  
349 **OS MEMBROS PRESENTES DO CDM VOTARAM, E SEGUNDO A VOTAÇÃO, COM 04**  
350 **(QUATRO) VOTOS CONTRA, E 42 (QUARENTA E DOIS) VOTOS, OS MEMBROS**  
351 **DELIBERARAM PELA APROVAÇÃO DESTES AJUSTES NO PROJETO**  
352 **ARQUITETÔNICO, TANTO NA RETIRADA DA UTILIZAÇÃO DOS PILOTIS, QUANDO NA**  
353 **NOVA POSIÇÃO DOS BLOCOS, FICANDO MANTIDA A COBERTURA DAS VAGAS DE**  
354 **ESTACIONAMENTO. 3.3) Processo N° 676147 – SOLIVAN SERAFIM:** O requerente solicita a  
355 alteração do zoneamento de uso do solo em gleba com área total de 209.946,58m<sup>2</sup>, localizada na Rodovia  
356 Gov. Jorge Lacerda, no bairro Sangão, matrículas n° 70.769 e n° 70.770. Essas glebas estão localizadas  
357 na zona de uso do solo ZI-2 (zona industrial - 2) numa distância de 500m a partir da Rodovia Gov. Jorge  
358 Lacerda e ZAA (zona agropecuária e agroindustrial) até o antigo ramal da RFFSA no fundo das glebas.  
359 A solicitação é de que a ZAA, nestas glebas, seja classificada como ZR0-2 (zona residencial 0 – 2  
360 pavimentos) e a ZI-2 seja mantida em 250,00m a partir da rodovia, com a implantação de loteamento  
361 industrial. Foi projetado em torno de 217 (duzentos e dezessete) lotes residenciais e 46 (quarenta e seis)  
362 industriais. Como parte das glebas serão mantidas como ZI-2 e o objeto de correção para ZR0-2, fica na  
363 ZAA, a DPU pensa não ser necessário o envio para o CMDE. Quanto a caracterização urbana daquela  
364 região ao longo da Rodovia Gov. Jorge Lacerda, há muitas residências isoladas, vinculadas as atividades  
365 agrossilvipastoris, poucos parcelamentos do solo na forma de loteamentos/desmembramentos e já se vê  
366 um importante crescimento na implantação de edificações industriais, serviços e comércio, conforme o  
367 zoneamento de uso do solo existente e pré-existente. Portanto, a localização da área residencial no fundo  
368 da gleba, é posterior a APP e área verde e de utilidade pública, sendo essas funcionando como a zona  
369 de amortecimento após a ZI-2. A DPU é de parecer favorável a correção da zona de uso do solo de ZAA  
370 para ZR0-2 e ajuste da ZI-2 para a implantação de loteamento industrial, e quanto a aprovação deste  
371 loteamento esse deve ser objeto de análise da Comissão de Aprovação de Loteamentos e posteriormente

372 do DPS. Esse processo foi apresentado e discutido pela a Câmara Temática II que emitiu este  
373 parecer: **PARECER DA CÂMARA TEMÁTICA II – NA REUNIÃO DE 24/08/2023: Após a**  
374 **apresentação e discussões a respeito desta solicitação os membros da Câmara Temática II**  
375 **deferiram a alteração da zona de uso do solo de ZAA para ZR0-2 e ajuste da ZI-2 para a**  
376 **implantação de loteamento industrial, foi condicionada esta alteração de zoneamento que a área**  
377 **de utilidade pública do loteamento não seja disponibilizada no futuro em leilão pela**  
378 **municipalidade, por ser uma área de transição entre o uso residencial e o uso industrial, sendo**  
379 **que esta área deva ser utilizada para equipamento público. Após a apresentação ao Conselho de**  
380 **Desenvolvimento Municipal – CDM. COLOCADO EM VOTAÇÃO: OS MEMBROS**  
381 **PRESENTES DO CDM VOTARAM, E SEGUNDO A VOTAÇÃO, COM 02 (DOIS) VOTOS**  
382 **CONTRA E 43 (QUARENTA E TRES) VOTOS, OS MEMBROS DEFERIRAM A**  
383 **ALTERAÇÃO DA ZONA DE USO DO SOLO DE ZAA PARA ZR0-2 E AJUSTE DA ZI-2 PARA**  
384 **A IMPLANTAÇÃO DE LOTEAMENTO INDUSTRIAL, FOI CONDICIONADA ESTA**  
385 **ALTERAÇÃO DE ZONEAMENTO QUE A ÁREA DE UTILIDADE PÚBLICA DO**  
386 **LOTEAMENTO NÃO SEJA DISPONIBILIZADA NO FUTURO EM LEILÃO PELA**  
387 **MUNICIPALIDADE, POR SER UMA ÁREA DE TRANSIÇÃO ENTRE O USO RESIDENCIAL**  
388 **E O USO INDUSTRIAL, SENDO QUE ESTA ÁREA DEVA SER UTILIZADA PARA**  
389 **EQUIPAMENTO PÚBLICO. 3.4 Processo Nº 676586 – CONCRETIZE PROJETOS DE**  
390 **ENGENHARIA LTDA:** O requerente solicita a alteração do zoneamento de uso do solo em gleba com  
391 área total de 31.051,55m² e 31.020,40m², localizada na Rua Itália Gobbo Dagostim, no bairro Dagostim,  
392 matrículas nº 48.201, nº 84.572 e nº 126.605. Essas glebas estão localizadas na zona de uso do solo  
393 ZM2-2 (zona mista 2 - 2) defronte a rua e ZAA (zona agropecuária e agroindustrial) no fundo das glebas.  
394 A solicitação é de que a ZAA, nestas glebas, seja classificada como ZR1-2 (zona residencial 1 – 2  
395 pavimentos). Pois, a intenção é o desenvolvimento de loteamento residencial. Quanto a caracterização  
396 urbana daquela região ao longo da Rua Itália Gobbo Dagostim, há muitas residências isoladas,  
397 vinculadas as atividades agrossilvipastoris, há o desenvolvimento de loteamento residencial em gleba  
398 vizinha. A DPU é de parecer favorável a correção da zona de uso do solo de ZAA para ZR1-2 para a  
399 implantação de loteamento residencial, e quanto a aprovação deste loteamento esse deve ser objeto de  
400 análise da Comissão de Aprovação de Loteamentos e posteriormente do DPS. Esse processo foi  
401 apresentado e discutido pela a Câmara Temática II que emitiu este parecer: **PARECER DA CÂMARA**  
402 **TEMÁTICA II – NA REUNIÃO DE 24/08/2023: Após a apresentação e discussões a respeito desta**  
403 **solicitação os membros da Câmara Temática II deferiram alteração da zona de uso do solo de**  
404 **ZAA para ZR1-2 para a implantação de loteamento residencial. Após a apresentação ao Conselho**  
405 **de Desenvolvimento Municipal – CDM. COLOCADO EM VOTAÇÃO: OS MEMBROS**  
406 **PRESENTES DO CDM VOTARAM POR UNANIMIDADE PELO DEFERIMENTO DA**  
407 **ALTERAÇÃO DA ZONA DE USO DO SOLO DE ZAA PARA ZR1-2 PARA A IMPLANTAÇÃO**  
408 **DE LOTEAMENTO RESIDENCIAL. 3.5 Processo Nº 676813 – COLOMBO RETROTERRA**  
409 **EMPREENDEIMENTOS LTDA:** O requerente solicita a correção da linha do Perímetro Urbano para  
410 a inclusão de parcela do imóvel matrícula nº 84.572 e cadastro nº 1019788, localizada no bairro  
411 Dagostim, dentro da zona urbana do município e conseqüentemente a correção dos pontos do Perímetro  
412 Urbano. A DPU não vê problemas com esse acréscimo no Perímetro Urbano, uma que se trata também  
413 de proposta de implantação de loteamento residencial. Esse processo foi apresentado e discutido pela a  
414 Câmara Temática II que emitiu este parecer: **PARECER DA CÂMARA TEMÁTICA II – NA**  
415 **REUNIÃO DE 24/08/2023: Após a apresentação e discussões a respeito desta solicitação os**  
416 **membros da Câmara Temática II deferiram a inclusão desta gleba no perímetro urbano. Após a**  
417 **apresentação ao Conselho de Desenvolvimento Municipal – CDM. COLOCADO EM VOTAÇÃO:**  
418 **OS MEMBROS PRESENTES DO CDM VOTARAM POR UNANIMIDADE PELO**  
419 **DEFERIMENTO DA INCLUSÃO DESTA GLEBA NO PERÍMETRO URBANO. 3.6 Processos**  
420 **Nº 676594 e Nº 676814 – COLOMBO RETROTERRA EMPREEND. LTDA:** O requerente solicita  
421 a correção da linha do Perímetro Urbano para a inclusão de parcela dos imóveis matrícula nº 48.201 e  
422 nº 126.605, cadastro nº 1032361 e nº 983193, localizados no bairro Dagostim, para que os mesmos  
423 fiquem na zona urbana do município e conseqüentemente a correção dos pontos do Perímetro Urbano.  
424 A DPU não vê problemas com esse acréscimo no Perímetro Urbano, uma vez que se trata também de  
425 proposta de implantação de loteamento residencial. Esse processo foi apresentado e discutido pela a  
426 Câmara Temática II que emitiu este parecer: **PARECER DA CÂMARA TEMÁTICA II – NA**  
427 **REUNIÃO DE 24/08/2023: Após a apresentação e discussões a respeito desta solicitação os**  
428 **membros da Câmara Temática II deferiram a inclusão desta gleba no perímetro urbano. Após a**

429 apresentação ao Conselho de Desenvolvimento Municipal – CDM. **COLOCADO EM VOTAÇÃO:**  
430 **OS MEMBROS PRESENTES DO CDM VOTARAM POR UNANIMIDADE PELO**  
431 **DEFERIMENTO DA INCLUSÃO DESTA GLEBA NO PERÍMETRO URBANO. 4)**  
432 **SOLICITAÇÃO DA CÂMARA DE VEREADORES DE CRICIÚMA:** Através do requerimento nº  
433 509/2023 da Câmara Municipal de Criciúma: “*Requer-se à mesa, ouvido o Plenário e na forma*  
434 *regimental, envio de expediente ao Chefe do Poder Executivo Municipal e ao Conselho de*  
435 *Desenvolvimento Municipal, para que informem se os recursos oriundos do Termo de Compromisso*  
436 *firmado entre a Construfase – Construtora Civil e o Governo do Município de Criciúma, em 08 de*  
437 *janeiro de 2020, serão investidos na ampliação do Posto de Saúde do Bairro Mina União, vez que a*  
438 *estrutura atual, não comporta a respectiva demanda. Ressalta-se que diante o respectivo Termo de*  
439 *Compromisso, a Construfase – Construtora Civil, responsabilizou-se por custear, integralmente, as*  
440 *despesas necessárias para implementar as medidas de compensação e mitigação indicadas pela*  
441 *Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana e pela Comissão de Análise*  
442 *de Estudos de Impacto de Vizinhança (EIVs) e, assim, ratificados pelo Conselho de Desenvolvimento*  
443 *Municipal (CDM). Tais medidas estão relacionadas à construção dos empreendimentos residenciais*  
444 *verticais multifamiliares Ville de Paris e Ville de Leon (que serão localizados na Rua Líbano José*  
445 *Gomes, Bairro Progresso), compreendendo, ainda, a construção de três salas no Posto de Saúde do*  
446 *Bairro Mina União. Ressalta-se, por oportuno, que conforme informações, a referida construtora optou*  
447 *pelo pagamento da medida compensatória, ao Governo Municipal, em moeda corrente. Assim, justifica-*  
448 *se tal solicitação, a fim de proporcionar maior eficiência e celeridade nos serviços de saúde,*  
449 *concretizando o anseio da população criciumense. Desta feita, em caso afirmativo, que informem,*  
450 *outrossim, o prazo de início e de conclusão da respectiva obra. Já em caso negativo, as razões. Sala de*  
451 *Sessões, 15 de agosto de 2023. Vereador: José Paulo Ferrarezzi, partido: MDB”. Após a apresentação*  
452 ao Conselho de Desenvolvimento Municipal – CDM. **COLOCADO EM VOTAÇÃO: OS**  
453 **MEMBROS PRESENTES DO CDM SOLICITARAM POR UNANIMIDADE, QUE SEJA**  
454 **APRESENTADO NA PRÓXIMA REUNIÃO DO CDM, O VALOR CALCULADO COMO**  
455 **COMPENSAÇÃO PELA CONSTRUÇÃO ACIMA DOS PARÂMETROS URBANÍSTICOS DA**  
456 **ZONA DE USO DO SOLO, NOS EMPREENDIMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS**  
457 **MULTIFAMILIARES VILLE DE PARIS E VILLE DE LEON, LOCALIZADOS NA RUA**  
458 **LÍBANO JOSÉ GOMES, BAIRRO PROGRESSO, PARA ASSIM SER POSSÍVEL O**  
459 **ENCAMINHAMENTO DE RESPOSTA A CÂMARA DE VEREADORES PARA A**  
460 **ELABORAÇÃO DOS PROJETOS E O ORÇAMENTO DE CUSTOS DAS OBRAS A SEREM**  
461 **REALIZADAS NO POSTO DE SAÚDE DAQUELE BAIRRO.** Após o término dos assuntos  
462 desta reunião, foi agradecida a presença de todos nesta audiência/reunião e a mesma foi  
463 encerrada tendo o seu término às 20h e 50min. Esgotados os assuntos encerraram-se os  
464 trabalhos. Eu, Gabriele Bis Meller, lavrei a presente Ata, e posteriormente revisada por Giuliano  
465 Elias Colossi que depois de lida e aprovada, será por todos os presentes assinada.