

DECRETO N. 18.519, DE 8 DE MAIO DE 2020.

Regulamenta a Lei Complementar n. 633, de 3 de abril de 2020, que "Dispõe sobre exigências e normas relativas ao licenciamento, aprovação e instalação de empreendimentos classificados ou não como Polo Gerador de Tráfego – PGT, e disciplina as vagas de estacionamento, acessos, vias de circulação interna, área de manobra e acumulação de veículos e dá outras providências".

**O PREFEITO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS**, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas pelo inciso IX do artigo 93 da Lei Orgânica do Município, de 5 de abril de 1990;

Considerando o que consta no Processo Administrativo n. 147.132/19;

**DECRETA:**

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Para efeito deste Decreto, além das definições estabelecidas na Lei Complementar n. 633, de 3 de abril de 2020, são adotadas as seguintes definições ou expressões:

I - acesso: é a interligação para veículos ou pedestres entre logradouro público e propriedade privada;

II - Área Construída Computável - ACC: área de construção considerada pela legislação vigente;

III - Área Impactada Diretamente - AID: região geográfica delimitada pelo sistema viário impactado diretamente pela implantação do Polo Gerador de Tráfego – PGT, que se subdivide em:

a) Área Impactada Diretamente Primária - AIP, que é a região geográfica delimitada pelo sistema viário limítrofe ao imóvel onde será implantado o PGT;

b) Área Impactada Diretamente Secundária - AIS, que é a região geográfica delimitada pelo sistema viário que margeia e que dá acesso a AIP;

IV - área total de edificação: composta pela soma das áreas edificadas convertidas em áreas equivalentes, sendo estas últimas obtidas pela multiplicação da área real de construção pelo coeficiente mais apropriado conforme NBR 12721, ou outra que venha a substituí-la;

V - atividade: são os usos residenciais; os condomínios de lotes residenciais; os condomínios sustentáveis de lotes residenciais; as atividades dispostas nas classificações de uso comercial, de serviço e institucional; os usos industriais e agroindustriais; os condomínios de lotes industriais; os condomínios industriais; e os conjuntos industriais, nos termos da Lei Complementar n. 623, de 9 de outubro de 2019;

VI - atividade acessória: atividade de apoio à atividade principal, que não acrescenta demanda de vagas de estacionamento ou de viagens ao empreendimento;

VII - calçada: via de circulação pública exclusiva para pedestres;

VIII - destinação de uso público: destinação de parte da área do imóvel privado para uso comum do povo, com o trânsito de pessoas ou veículos, independentemente de registro imobiliário;

IX - espaço ou área de manobra: área destinada à manobra de veículos para acesso às vagas, tanto de frente quanto de ré;

X - faixa livre: área da calçada, via ou rota, destinada exclusivamente à circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano ou de qualquer outra interferência permanente ou temporária;

XI - garagem ou estacionamento coletivo: área, coberta ou não, destinada às vagas para veículos de uso exclusivo da edificação e para uso conjunto dos usuários de forma independente;

XII - logradouro ou via pública: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres;

XIII - melhoria viária: conjunto de obras ou serviços necessários à funcionalidade do sistema de mobilidade, tais como: adequações e modificações geométricas; obras de arte; alargamento e abertura de vias; pavimentação; recapeamento; construção e manutenção de calçadas; sinalização viária (horizontal, vertical e semafórica); dispositivos de segurança e operação do sistema viário; e instalação de mobiliário urbano relativo à mobilidade;

XIV - pátio de carga e descarga: local destinado às vagas para estacionamento e área para manobra de veículos de carga;

XV - rampa: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de circulação de veículos e pedestres, com declividade igual ou superior a 5% (cinco por cento);

XVI - vaga acessível: vaga destinada preferencialmente ao estacionamento de veículo de

idoso ou pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

XVII - vaga de uso privativo: área, coberta ou não, destinada ao estacionamento de veículo, vinculada a uma unidade específica residencial ou não residencial;

XVIII - vaga reservada: vaga destinada exclusivamente ao estacionamento de veículo de idoso ou pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, devendo estar sinalizada e demarcada com o símbolo internacional de acesso ou a descrição de idoso, aplicado na vertical e horizontal.

## CAPÍTULO II

### DO POLO GERADOR DE TRÁFEGO – PGT

#### Seção I

#### Classificação de Empreendimentos ou Atividades

Art. 2º Os empreendimentos ou as atividades classificam-se em função do seu porte como:

I - NPGT: Não considerado Polo Gerador de Tráfego;

II - PMI: Polo Gerador de Médio Impacto;

III - PGI: Polo Gerador de Grande Impacto.

§ 1º As atividades e os respectivos portes adotados para enquadramento como PGT ou NPGT estão estabelecidos no Anexo I, que faz parte integrante deste Decreto.

§ 2º Caso a atividade pretendida não esteja especificada no Anexo I, que faz parte integrante deste Decreto, será adotado o parâmetro por similaridade de atividade e não sendo possível ela estará sujeita a diretrizes específicas, não importando o porte.

§ 3º Serão consideradas para o enquadramento e classificação de PGT as construções novas, a instalação ou a transformação de atividade, as regularizações e as ampliações de construções já existentes, desde que a ACC, a área de terreno, a área de quadra, o número de apartamentos, o número de lugares, o número de jazigos ou o número de vagas de estacionamento, conforme a unidade de porte de classificação da atividade, seja compatível com o PGT, sendo que no caso de regularização ou ampliação a compatibilidade deve ser total, ou seja, o existente acrescido do a regularizar ou a ampliar.

§ 4º Para efeito de quantificação e dimensionamento das vagas de estacionamento, da área de circulação e manobra de veículos, são fixados os requisitos mínimos de acordo com os Anexos I, II-A, II-B e II-C, que são partes integrantes deste Decreto.

§ 5º Para as atividades de shopping center, galeria, boulevard, conjunto de lojas e similares serão consideradas para definição do porte do empreendimento e para a quantificação de vagas de estacionamento a soma da ACC com as áreas de circulação interna e as áreas de praça de alimentação.

Art. 3º Com relação ao uso misto, as atividades serão classificadas quanto ao impacto viário proporcionalmente ao seu porte, conforme o disposto no Anexo I, que faz parte integrante deste Decreto.

§ 1º Quando mais de uma atividade NPGT, incluindo as de uso CS – Comercial, de Serviço e Institucional com nível de interferência urbano-ambiental desprezível, forem implantadas no mesmo imóvel e a soma dos portes das atividades, conforme Anexo I, que faz parte integrante deste Decreto, for maior do que 1.000,00m<sup>2</sup> (mil metros quadrados) de ACC o empreendimento será enquadrado como PMI.

§ 2º O § 1º deste artigo não se aplica às atividades que independentemente do porte são classificadas como NPGT.

§ 3º A ACC referente ao uso residencial multifamiliar não será considerada no computo de ACC do § 1º deste artigo.

§ 4º O uso residencial unifamiliar não será considerado para efeito de enquadramento do uso misto.

## Seção II

### Diretrizes Viárias e Medidas Mitigadoras ou Compensatórias

Art. 4º As atividades classificadas como PGT estão sujeitas às diretrizes viárias específicas, que serão emitidas pela Secretaria de Mobilidade Urbana em conjunto com a Secretaria de Urbanismo e Sustentabilidade, em documento intitulado Diretrizes Viárias – DV, mediante abertura de processo administrativo em nome do proprietário do imóvel, precedido da apresentação dos seguintes documentos:

I - requerimento padrão para abertura de processo;

II - formulário para análise de PGT preenchido, nos termos do Anexo III, que faz parte integrante deste Decreto;

III - projeto de implantação apresentado no processo de Alvará de Construção;

IV - cópia do documento de propriedade do imóvel;

V - cópia do RG e CPF ou CNPJ do requerente;

VI - cópia do estatuto ou contrato social, se pessoa jurídica;

VII - cópia do RG do representante legal, se pessoa jurídica;

VIII - indicação do imóvel em imagem de satélite, contendo a demarcação da área objeto de análise, em coordenadas geográficas;

IX - formulário de cálculo do custo básico global da edificação, nos termos do Anexo IV, que faz parte integrante deste Decreto, quando da opção pelo disposto no § 5º do art. 6º da Lei Complementar n. 633, de 2020;

X - no caso de modificação do projeto ou de atividade, apresentar cópia da DV anteriormente emitida, se houver.

§ 1º Para preenchimento do formulário de que trata o inciso IX deste artigo, quando o empreendimento não se enquadrar, nem por similaridade, em algum dos padrões disponibilizados pelo Sindicato da Indústria da Construção Civil do Estado de São Paulo - SINDUSCON/SP, será adotado o Padrão R8-N.

§ 2º Será emitido pelo Município "Comunique-se" indicando as interseções viárias a serem estudadas na elaboração do Relatório de Impacto no Tráfego - RIT, para os casos de opção pela apresentação deste relatório para fundamentar a definição das medidas mitigadoras ou compensatórias.

Art. 5º O roteiro mínimo e os parâmetros para elaboração do RIT serão discriminados por meio de Manual Técnico que será editado, publicado e atualizado pela Secretaria competente, o qual é parte integrante deste Decreto, conforme Anexo V incluso.

§ 1º Caso sejam apresentados no RIT parâmetros diferentes dos indicados no Manual Técnico, os mesmos deverão ser justificados, referenciados e fundamentados tecnicamente, podendo ser considerados, para avaliação dos impactos e definição das medidas mitigadoras ou compensatórias, os valores mais restritivos entre os indicados no Manual Técnico e os propostos no RIT.

§ 2º Para os casos omissos ou que não seja possível a associação por equivalência das atividades e parâmetros indicados, o requerente deverá apresentar justificativa técnica, devidamente fundamentada em parâmetros baseados em estudos específicos ou referências bibliográficas decorrentes de estudos similares de outras municipalidades brasileiras ou estrangeiras.

§ 3º Caso o RIT apresentado seja julgado insuficiente pela Secretaria competente, o responsável pelo empreendimento deverá refazê-lo, às suas expensas, e reapresentá-lo para avaliação, no prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos, sob pena de indeferimento e arquivamento do processo.

Art. 6º Qualquer modificação nos projetos de edificação durante o trâmite do processo de Alvará de Construção que implique na alteração em mais de 5% (cinco por cento) da ACC, da área do

terreno, do número de apartamentos, do número de lugares, do número de jazigos, da área de quadra ou do número de vagas de estacionamento, conforme a unidade de porte de classificação da atividade, ou na alteração dos acessos, ou na alteração da atividade ou do porte do PGT, deverá ser submetida à nova análise da Secretaria competente.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica quando a alteração na posição dos acessos de veículos e pedestres for solicitada pelo Poder Público.

Art. 7º A Diretriz Viária - DV - conterá, no mínimo, as seguintes informações:

I - caracterização do sistema viário lindeiro;

II - enquadramento do empreendimento;

III - número de vagas de estacionamento a ser atendido;

IV - necessidade de área de acumulação;

V - necessidade de faixa de aceleração e desaceleração;

VI - necessidade de áreas de embarque e desembarque e de pátio de carga e descarga;

VII - recuos especiais;

VIII - medidas mitigadoras ou compensatórias dos impactos causados nos sistemas viário e de transportes públicos pela implantação do empreendimento.

§ 1º Caso o requerente opte pelo disposto no § 5º do art. 6º da Lei Complementar n. 633, de 2020, as medidas mitigadoras ou compensatórias serão correspondentes aos valores referentes aos percentuais definidos no art. 14 da referida Lei Complementar.

§ 2º Nos casos de apresentação de RIT, as medidas mitigadoras ou compensatórias a serem implantadas pelo requerente serão aquelas definidas pela análise do RIT.

Art. 8º Os projetos para implantação das medidas mitigadoras ou compensatórias de que trata o § 2º do art. 7º deste Decreto, deverão ser apresentados para análise e aprovação da Secretaria de Mobilidade Urbana, mediante abertura de processo administrativo, intitulado Processo de Contrapartida de Empreendimentos.

§ 1º No caso da necessidade de destinação de uso público de área para a execução das referidas medidas mitigadoras ou compensatórias, a mesma deverá ser indicada no projeto do Alvará de Construção.

§ 2º Quando as obras viárias referentes às medidas mitigadoras ou compensatórias



interferirem no terreno do empreendimento, a aprovação do projeto de Alvará de Construção ficará condicionada ao atendimento da área do viário exigida na DV no referido projeto.

§ 3º Os projetos referentes aos processos de Alvará de Construção e de Contrapartida de Empreendimentos devem ser desenvolvidos na mesma base topográfica, georeferenciada em coordenadas e cotas oficiais do Município.

### CAPÍTULO III

#### REBAIXAMENTO DE GUIA, ACESSO, RAMPA, ÁREA DE ACÚMULO, VIA DE CIRCULAÇÃO INTERNA E ÁREA DE MANOBRA

Art. 9º O rebaixamento de guia somente será permitido para acesso de veículos e deverá obedecer aos seguintes requisitos:

I - não poderá haver rebaixamento de guia para acesso de veículos nas esquinas;

II - poderá ser total se a testada do imóvel for menor que 7,00m (sete metros);

III - deverá preservar 2,00m (dois metros) de guia alta contínua no trecho em linha reta se a testada do imóvel for maior ou igual a 7,00m (sete metros) e menor que 10,00m (dez metros);

IV - deverá preservar 3,00m (três metros) de guia alta contínua no trecho em linha reta se a testada do imóvel for maior ou igual a 10,00m (dez metros) e menor ou igual a 12,00m (doze metros);

V - não poderá exceder a 50% (cinquenta por cento) da extensão da testada no trecho em linha reta para os imóveis com testada superior a 12,00m (doze metros);

VI - para os imóveis em esquina ou com mais de uma frente serão considerados, para efeito de rebaixamento de guia, somente os trechos em linha reta em todas as vias públicas, tendo como referência a testada do imóvel, aplicando-se o disposto nos incisos I a V deste artigo para cada trecho de via pública;

VII - para imóvel com alinhamento totalmente em curva, o rebaixamento de guia será analisado e deliberado pela Secretaria de Mobilidade Urbana, exceto aqueles localizados em vias locais e que não sejam objeto de implantação de empreendimentos classificados como PGT.

VIII - quando o portão ou acesso de veículos possuírem até 3,00m (três metros) de largura, o rebaixamento de guia deverá ser acrescido de 0,70m (setenta centímetros) no sentido do fluxo de entrada e saída, a fim de facilitar a acessibilidade de veículos.

Parágrafo único. Para efeito de rebaixamento de guia, adicionalmente às exigências deste Decreto, deverão ser observados os parâmetros da legislação municipal de calçadas vigente.



Art. 10. Os acessos deverão satisfazer as seguintes condições:

I - os espaços para acesso e circulação de pedestres, entre o passeio público e a edificação e acessos a escadas e elevadores de uso comum, serão sempre sinalizados e separados das faixas de acesso e circulação de veículos, podendo atravessar a circulação de veículos no sentido transversal;

II - os espaços para acesso e circulação de pedestres de que trata o inciso I deste artigo, deverão apresentar largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), podendo utilizar para este fim a canalização da vaga de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

III - não poderá haver acesso de veículos nas esquinas;

IV - para imóvel localizado em esquina com alinhamento totalmente em curva, o acesso de veículo será analisado e deliberado pela Secretaria de Mobilidade Urbana, exceto aqueles localizados em vias locais e que não sejam objeto de implantação de empreendimentos classificados como PGT;

V - nos imóveis localizados nas esquinas das vias públicas, os acessos de veículos deverão ser construídos nos trechos em linha reta;

VI - os acessos de veículos não poderão ser projetados defronte:

- a) a faixas destinadas para travessia de pedestres;
- b) a abrigos de ônibus de transporte coletivo;
- c) à sinalização viária vertical e semafórica;
- d) a bocas de lobo, salvo os casos autorizados pelo órgão competente;
- e) a árvores, postes ou lixeiras.

VII - nos casos de acessos autorizados pelo órgão municipal competente em uma das situações previstas no inciso VI deste artigo, deverá ser obtida autorização dos órgãos competentes para relocação da interferência, cujas despesas correrão por conta do requerente;

VIII - os portões ou aberturas para entrada e saída, em estacionamentos com mais de 30 (trinta) vagas de estacionamento, deverão possuir indicações correspondentes e sinalização intermitente de advertência para os que transitam na calçada, exceto para atividade de prestação de serviço de estacionamento que deverá atender estas exigências para qualquer número de vagas;

IX - os acessos às áreas de estacionamento destinadas a vagas de visitantes e de carga e descarga deverão ser sinalizados;

X - os portões e acessos para entrada e saída de veículos leves deverão ter largura mínima

individual de 3,00m (três metros) ou entrada e saída em conjunto com largura mínima de 5,00m (cinco metros);

XI - os portões e os acessos para entrada e saída de veículos predominantemente utilizados por veículos de carga ou ônibus, deverão ser projetados de acordo com a área necessária para manobra dos veículos, devendo apresentar largura mínima de 4,00m (quatro metros) para sentido único e 7,00m (sete metros) para sentido duplo;

XII - para os usos não residenciais, quando o imóvel possuir até 30 (trinta) vagas para estacionamento de veículos leves, o órgão competente poderá autorizar acesso único até a área de estacionamento localizada no térreo, com 3,00m (três metros) de largura no mínimo, sem prejuízo da área de manobra, desde que o comprimento da via de circulação do acesso seja de no máximo 15,00m (quinze metros), o imóvel não esteja localizado em vias coletoras ou arteriais e a via de circulação seja exclusiva para veículos leves, motocicletas e bicicletas;

XIII - quando houver necessidade de rampas de acesso aos estacionamentos ou garagens:

a) caso a rampa seja predominantemente perpendicular ao sentido de circulação da via pública, esta deverá iniciar-se após uma plataforma de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) de comprimento e declividade máxima de 5% (cinco por cento), exceto em residências unifamiliares;

b) caso a rampa seja predominantemente paralela ao sentido de circulação da via pública, esta deverá iniciar-se após uma plataforma com, no mínimo, 6,00m (seis metros) de comprimento e declividade máxima de 5% (cinco por cento), exceto em residências unifamiliares;

c) no caso descrito na alínea b deste inciso, quando a declividade da via pública for superior a 5% (cinco por cento) a plataforma poderá ajustar-se à declividade da via, mediante avaliação pelo órgão competente;

d) no caso de rampa predominantemente paralela ao sentido de circulação da via pública, descrito nas alíneas "b" e "c" deste inciso, o elemento de fechamento do lote na região do acesso – área de acúmulo e rampa – deverá ser vazado, permitindo visibilidade para a via pública, com a finalidade de segurança viária.

Art. 11. As áreas de acúmulo deverão atender às seguintes condições:

I - em empreendimentos residenciais multifamiliares, os portões ou controles de acessos de veículos leves em estacionamentos para veículos das unidades habitacionais deverão estar recuados do alinhamento do lote em extensão suficiente para atender, no mínimo:

a) 1 (uma) área de acúmulo, para até 240 (duzentas e quarenta) vagas de veículos das unidades habitacionais;

b) 2 (duas) áreas de acúmulo, de 241 (duzentas e quarenta e uma) a 400 (quatrocentas)

vagas de veículos das unidades habitacionais;

c) 3 (três) áreas de acúmulo, acima de 400 (quatrocentas) vagas de veículos das unidades habitacionais.

II - os empreendimentos residenciais multifamiliares em que as vagas de visitantes utilizem os mesmos portões ou controles de acessos das vagas de veículos das unidades habitacionais, deverão atender adicionalmente 20% (vinte por cento) de número de áreas de acúmulo sobre o número de vagas de visitantes, com no mínimo 1 (uma) área de acúmulo para visitante, além das áreas de acúmulo para veículos das unidades habitacionais.

III - os empreendimentos residenciais multifamiliares em que as vagas de visitantes não utilizem os mesmos portões ou controles de acessos das vagas de veículos das unidades habitacionais, deverão atender 10% (dez por cento) de número de áreas de acúmulo sobre o número de vagas de visitantes, com no mínimo 1 (uma) área de acúmulo para visitante, se houver portão ou controle de acesso.

IV - em empreendimentos não residenciais os controles de acessos de veículos leves em estacionamentos deverão estar recuados do alinhamento do lote em extensão suficiente para atender, no mínimo:

a) 1 (uma) área de acúmulo, para até 30 (trinta) vagas de estacionamento;

b) 2 (duas) áreas de acúmulo, de 31 (trinta e uma) a 100 (cem) vagas de estacionamento;

c) 3 (três) áreas de acúmulo, de 101 (cento e uma) a 170 (cento e setenta) vagas de estacionamento;

d) 4 (quatro) áreas de acúmulo, de 171 (cento e setenta e uma) a 230 (duzentas e trinta) vagas de estacionamento;

e) a quantidade de áreas de acúmulo resultante de 2% (dois por cento) do número de vagas projetadas, acima de 230 (duzentas e trinta) vagas de estacionamento.

V - a área de acúmulo terá dimensões de 4,80m (quatro metros e oitenta centímetros) de comprimento x 2,30m (dois metros e trinta centímetros) de largura para veículos leves;

VI - as áreas de acúmulo poderão ser projetadas na rampa de acesso quando o controle de acesso estiver localizado em outro pavimento;

VII - as áreas de acúmulo deverão estar localizadas no lado externo do controle de acesso, dentro do imóvel e em fila; caso haja áreas de acúmulo colocadas lado a lado, a largura útil da entrada no imóvel não poderá ser inferior à soma da largura dessas áreas e deverão existir controles de acesso em quantidade suficiente para atender o número de filas projetadas;

VIII - caso exista mais de um acesso de entrada para o mesmo bolsão de estacionamento, as áreas de acúmulo proporcionais ao seu número de vagas poderão ser divididas entre os acessos a critério do órgão competente;

IX - caso exista mais de um bolsão de estacionamento com acessos de entrada independentes, a quantidade de área de acúmulo deverá ser proporcional ao número de vagas do respectivo bolsão;

X - para atividade PGT, as áreas de acúmulo para veículos de carga e de transporte de passageiros deverão atender ao determinado na DV;

XI - para empreendimentos NPGT, cujas atividades sejam de transporte de carga ou passageiros, as áreas de acúmulo para veículos de carga e de transporte de passageiros deverão atender, no mínimo, o maior veículo previsto para a atividade no Anexo I que faz parte integrante deste Decreto;

XII - os empreendimentos classificados como NPGT que possuírem até 30 (trinta) vagas para veículos leves e estiverem localizados em vias locais ou coletoras, a critério do órgão competente, poderão ser dispensados de recuo dos portões ou controles de acessos a estacionamentos coletivos para formação de área de acúmulo, exceto a atividade de prestação de serviço de estacionamento;

XIII - as vagas de estacionamento para bicicletas e motos não serão computadas no cálculo das áreas de acúmulo;

XIV - não poderão ser locadas áreas de acúmulo em faixas de aceleração e desaceleração dos acessos dos empreendimentos;

XV - não poderão ser locadas áreas de acúmulo em áreas destinadas ao uso público;

Parágrafo único. No resultado do cálculo de número de áreas de acúmulo serão desconsideradas as frações menores que 0,50 (cinquenta centésimos), desde que atendidos os mínimos exigidos neste artigo.

Art. 12. As vias de circulação interna deverão satisfazer as seguintes condições:

I - as vias de circulação interna de veículos que tiverem mudança de direção deverão acomodar, no mínimo, os raios de giro dos tipos de veículos para os quais são projetadas;

II - as vias de circulação interna de veículos leves deverão ter largura mínima de 3,00m (três metros) para sentido único e 5,00m (cinco metros) para sentido duplo de circulação, totalmente livres de interferências:

a) quando houver necessidade de manobra na via de circulação interna de veículo, deverá ser respeitada área mínima de manobra conforme Anexo II-A, que faz parte integrante deste Decreto;

b) quando não houver necessidade de manobra na via de circulação interna de veículo leve, esta poderá atender 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros) de largura para sentido duplo de circulação;

c) deverá ser atendida a maior largura entre a via de circulação e a área de manobra.

III - para atividades não residenciais, as vias de circulação interna para veículos de carga ou ônibus deverão ser projetadas com largura mínima de 4,00m (quatro metros) para sentido único e largura mínima de 7,00m (sete metros) para sentido duplo;

a) quando houver até 05 (cinco) vagas para veículos de carga e ônibus, as vias de circulação interna poderão ser projetadas com largura mínima de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros) para sentido duplo.

IV - em bolsões de estacionamento exclusivos para motocicletas, as vias de circulação interna deverão ser projetadas com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para sentido único e de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) para sentido duplo, devendo atender área de manobra com comprimento mínimo de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);

V - as vias de circulação interna de veículos, quando pavimentadas, deverão ser demarcadas com faixas pintadas no piso, na cor apropriada de acordo com as normas técnicas vigentes.

Art. 13. Quando houver necessidade de rampas para circulação de veículos, estas deverão atender às seguintes condições:

I - possuir inclinação máxima de 20% (vinte por cento) no sentido de circulação de veículos;

II - as rampas de acesso aos estacionamentos, garagens ou bolsões de estacionamento, localizados ou não em subsolos, deverão atender largura mínima de 3,00m (três metros) para sentido único e de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros) para sentido duplo de circulação, totalmente livres de interferências, e quando tiverem mudança de direção deverão acomodar, no mínimo, os raios de giro dos tipos de veículos para os quais são projetadas.

Art. 14. Os usos mistos que contemplem o uso residencial multifamiliar deverão possuir áreas de estacionamento separadas para cada uso por meio de sinalização, grades, correntes ou muretas, podendo compartilhar o acesso, as vias de circulação interna até as respectivas áreas de estacionamento e o mesmo subsolo.

Parágrafo único. Quando o uso misto com residencial multifamiliar contemplar exclusivamente a atividade de prestação de serviço de estacionamento, o acesso de pedestres desta atividade não poderá ser compartilhado com o acesso do uso residencial multifamiliar.

Art. 15. Nos acessos em rampa e nas curvas das vias de circulação interna em sentido duplo de estacionamentos em subsolo, deverão ser instalados espelhos convexos de segurança a critério do órgão competente municipal.

Art. 16. Para as atividades de ensino classificadas como PGT é obrigatória uma faixa interna para embarque e desembarque de alunos que tenha acesso para uma faixa livre de 1,20m (um metro e vinte centímetros) para circulação de pedestres, preferencialmente frontal ao imóvel, livre, desimpedida, sem interferências e sem controle de acesso, independentemente de exigências de faixas de alargamento viário ou pistas de aceleração e desaceleração, com comprimento suficiente para atender ao número de vagas de embarque e desembarque exigidas no Anexo I, que faz parte integrante deste Decreto, com largura suficiente para acomodar a vaga de embarque e desembarque mais a circulação para passagem de veículos.

§ 1º Ficam dispensadas do disposto no "caput" deste artigo as edificações existentes e devidamente regularizadas para a atividade de ensino e que não possuam faixa interna para embarque e desembarque, desde que não sejam classificadas como PGT nos termos deste Decreto.

§ 2º Nas atividades de ensino classificadas como NPGT, a serem instaladas em lotes com testada menor ou igual a 20,00m (vinte metros), as vagas de embarque e desembarque poderão ser atendidas no recuo urbanístico frontal, com acesso direto à via pública, devendo ser projetada uma faixa livre de no mínimo 0,50 m (cinquenta centímetros) entre as essas vagas, vedada redução nas dimensões das vagas.

Art. 17. Nos postos de serviços e abastecimento de veículos, em toda a frente do lote não utilizada pelos acessos e no raio de curvatura das esquinas, deverá ser construída mureta ou jardineira fixa, com altura mínima de 0,45m (quarenta e cinco centímetros), conforme Anexo II-B que faz parte integrante deste Decreto.

§ 1º Excetuando o raio de curvatura das esquinas, a mureta ou jardineira fixa de que trata o caput deste artigo poderá ter sua extensão reduzida em 0,50m (cinquenta centímetros) de cada lado para facilitar manobras, desde que seu comprimento final não seja inferior a 1,00m (um metro).

§ 2º As entradas e saídas deverão estar obrigatoriamente identificadas por sinalização horizontal, além de sinalização intermitente de advertência para os que transitam na calçada.

Art. 18. Nos condomínios multifamiliares residenciais horizontais deverão ser previstas calçadas com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) de cada lado da via de circulação interna para veículos, atendendo largura livre mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) para circulação de pedestres.

Parágrafo único. Quando não houver unidade habitacional em ambos os lados da via de circulação interna para veículos, poderá ser prevista calçada, conforme o caput deste artigo, apenas no lado em que estiverem previstas as referidas unidades.

Art. 19. Nas faixas para embarque e desembarque, conforme Anexo I, que faz parte integrante deste Decreto, a área para ultrapassagem deverá ser projetada com largura livre mínima de 3,00m (três metros).

#### CAPÍTULO IV

#### VAGAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 20. As exigências mínimas a serem atendidas quanto ao número de vagas de estacionamento e suas dimensões estão estabelecidas no Anexo I, que faz parte integrante deste Decreto.

Parágrafo único. No resultado do cálculo de número de vagas de estacionamento serão desconsideradas as frações menores que 0,50 (cinquenta centésimos).

Art. 21. No caso de atividade de ensino regular as áreas construídas computáveis destinadas a práticas esportivas e recreativas, incluindo o respectivo vestiário, que não acarretem aumento de demanda de viagens, não serão consideradas no cálculo de vagas de estacionamento.

Art. 22. As atividades classificadas na categoria de uso CS, deverão atender vagas de estacionamento conforme segue:

I - as atividades que tiverem no imóvel ACC total menor ou igual a 100,00m<sup>2</sup> (cem metros quadrados) ficam dispensadas das exigências de vagas de estacionamento para veículos;

II - as atividades que tiverem no imóvel ACC total maior que 100,00m<sup>2</sup> (cem metros quadrados) e menor ou igual a 400,00m<sup>2</sup> (quatrocentos metros quadrados) deverão atender 01 (uma) vaga de veículo leve para cada 100,00 m<sup>2</sup> (cem metros quadrados) de ACC e as demais vagas conforme Anexo I, que faz parte integrante deste Decreto, estando dispensadas da vaga de carga e descarga, caso a testada do imóvel seja de até 7,00m (sete metros) e podendo atender a vaga de carga e descarga como eventual para imóvel com testada maior que 7,00m (sete metros) e menor ou igual a 12,00m (doze metros);

III - as atividades que tiverem no imóvel ACC total maior que 400,00m<sup>2</sup> (quatrocentos metros quadrados) deverão atender vagas conforme Anexo I, que faz parte integrante deste Decreto.

Art. 23. As atividades situadas na centralidade Centro Tradicional e na Zona Especial de São Francisco Xavier - ZESFX, definidas na Lei Complementar n. 623, de 9 de outubro de 2019, ficam dispensadas da exigência de vaga de estacionamento para veículos, exceto atividades enquadradas como PGT que deverão atender às exigências de vagas previstas no Anexo I, que faz parte integrante deste Decreto.

§ 1º Ficam dispensados de atendimento de vagas de estacionamento para veículos os imóveis com frente exclusiva para o calçamento na centralidade Centro Tradicional.

§ 2º Na centralidade Centro Tradicional, ficam dispensados de atendimento de vagas de estacionamento para veículos os usos Residencial Multifamiliar Vertical Um - RV1 e Residencial Multifamiliar Vertical Dois - RV2, sendo que os empreendimentos deverão atender aos critérios definidos neste Decreto quanto à classificação de impacto viário caso sejam ofertadas vagas de estacionamento.

Art. 24. Os empreendimentos residenciais multifamiliares voltados à habitação de interesse social, vinculados a programas habitacionais sob coordenação da Secretaria de Gestão Habitacional e Obras e localizados na centralidade Centro Expandido, ficam dispensados do atendimento de 50% (cinquenta por cento) das vagas de estacionamento para veículos leves das unidades habitacionais, exigidas no Anexo I que faz parte integrante deste Decreto.

Parágrafo único. As demais vagas para veículos deverão ser atendidas conforme o Anexo I que faz parte integrante deste Decreto, sendo que o percentual de vagas exigidas para visitantes será calculado sobre o total de vagas de veículos ofertadas.

Art. 25. Nas Centralidades Municipais e Locais da Macrozona de Consolidação, as atividades classificadas como NPGT, com possibilidade de acesso de veículos exclusivamente em vias públicas arteriais que sirvam ao transporte público coletivo ficam dispensadas das exigências de vagas de veículos leves e motocicletas, excluídas as atividades industriais, agroindustriais, os condomínios de lotes industriais, os condomínios industriais, os conjuntos industriais, os usos residenciais, os condomínios de lotes residenciais, os condomínios sustentáveis de lotes residenciais e as atividades de ensino em geral.

§ 1º As demais vagas deverão ser atendidas, conforme Anexo I que faz parte integrante deste Decreto.

§ 2º As vagas para idoso, para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e para bicicleta serão calculadas em função da quantidade de vagas de veículos leves para a atividade conforme o Anexo I que faz parte integrante deste Decreto.

§ 3º As vagas para idoso e para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida poderão ser projetadas com acesso direto à via pública no recuo urbanístico frontal.

§ 4º Poderão ser projetadas vagas para veículos leves e motocicletas sem acesso direto à via pública, somente em bolsões de estacionamento.

§ 5º A extensão de guia rebaixada deverá ser somente a necessária para acesso às vagas de que tratam os §§ 3º e 4º deste artigo e à vaga de carga e descarga.

Art. 26. As atividades classificadas como NPGT que estiverem localizadas nas Centralidades Municipais da Macrozona de Consolidação, conforme Lei Complementar n. 612, de 2018, poderão atender parte das exigências de vagas de estacionamento para veículos leves e motocicletas em

outro imóvel localizado num raio máximo de 300,00m (trezentos metros) de distância, mediante vinculação com o uso a ser instalado, através de contrato de locação, excluídas as atividades industriais, agroindustriais, os condomínios de lotes industriais, os condomínios industriais, os conjuntos industriais, os usos residenciais, os condomínios de lotes residenciais e os condomínios sustentáveis de lotes residenciais.

§ 1º Poderá ser atendido no máximo 50% (cinquenta por cento) de vagas de veículos leves em outro imóvel.

§ 2º Poderão ser atendidas todas as vagas de motocicletas em outro imóvel.

§ 3º O disposto no "caput" deste artigo não se aplica a vagas de estacionamento para idoso e para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 4º As demais vagas deverão ser atendidas no imóvel onde será instalado o empreendimento.

§ 5º Deverá ser apresentada uma declaração de atendimento das vagas em outro imóvel bem como nota no projeto, para obtenção do Alvará de Construção.

§ 6º As vagas deverão ser atendidas em estacionamento comercial devidamente licenciado.

§ 7º O contrato de locação de que trata o "caput" deste artigo deverá possuir duração mínima de 5 (cinco) anos.

§ 8º O alvará de funcionamento da atividade, ou sua renovação, ficará vinculado à apresentação do contrato de locação de que trata o caput deste artigo.

§ 9º Quando da instalação de nova atividade comercial, de serviço ou institucional no imóvel, deverá ser apresentado novo contrato de locação nos termos do caput deste artigo.

§ 10. A qualquer tempo, a constatação de irregularidade no atendimento a esse artigo acarretará em cassação do habite-se e do alvará de funcionamento da atividade.

Art. 27. Para todas as atividades deverão ser previstas vagas reservadas para uso exclusivo de idosos e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme o disposto a seguir:

I - essas vagas devem ser implantadas em locais de fácil acesso e próximo a elevadores, devem ser livres, desimpedidas, sinalizadas e sem interferências;

II - para o uso residencial multifamiliar, quando projetadas até cinco vagas para visitantes, uma delas deverá ser necessariamente acessível, para uso preferencialmente tanto de idoso como de

pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, devendo obedecer às dimensões de vaga de estacionamento para veículos de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

III - para uso residencial multifamiliar, quando houver mais de cinco vagas para visitantes, reservar:

a) 5% (cinco por cento) das vagas de visitantes, com mínimo de uma vaga, para idoso;

b) 2% (dois por cento) das vagas de visitantes, com mínimo de uma vaga, para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

IV - para o uso não residencial, quando projetadas até cinco vagas de estacionamento, uma delas deverá ser necessariamente acessível, para uso preferencialmente tanto de idoso como de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, devendo obedecer às dimensões de vaga de estacionamento para veículos de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

V - para uso não residencial, quando houver mais de cinco vagas de estacionamento, reservar:

a) 5% (cinco por cento) do total de vagas de veículos leves, com mínimo de uma vaga, para idoso;

b) 2% (dois por cento) do total de vagas de veículos leves, com mínimo de uma vaga, para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

VI - as vagas destinadas aos idosos e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida deverão ser sinalizadas de acordo com a legislação e as normas brasileiras vigentes.

Art. 28. As vagas de estacionamento deverão satisfazer as seguintes condições gerais:

I - as vagas para veículos leves deverão atender dimensões padrão conforme Anexo I, que faz parte integrante deste Decreto, podendo apresentar o máximo de 3,00m (três metros) de largura por 6,00m (seis metros) de comprimento;

II - a vaga para veículo leve projetada com as duas laterais junto a paredes ou muros, deverá possuir largura mínima de 3,00m (três metros) para facilitar o acesso, conforme Anexo II-C, que faz parte integrante deste Decreto;

III - para efeito de incorporação imobiliária e constituição de condomínio, as vagas de visitantes deverão ser destinadas ao uso comum;

IV - fica permitida a adoção de vagas para estacionamento para veículo leve sob pallets deslizantes, exceto para uso residencial multifamiliar:

- a) na área de instalação do equipamento, o piso do estacionamento deverá ser plano;
- b) o pallet deverá possuir, no mínimo, a dimensão da vaga de veículo que irá atender.

V - as vagas destinadas aos ônibus, aos veículos de carga e de transporte de valores deverão ser projetadas dentro do imóvel, com área para manobras sem causar interferências na calçada ou na faixa carroçável da via;

VI - mediante avaliação do órgão municipal competente, a vaga para carga e descarga poderá ser locada como eventual na área destinada à circulação interna ou sobre vagas de veículos, exceto sobre vagas de uso privativo e sobre vagas de idosos e de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, nos seguintes casos:

a) para PGT residencial multifamiliar;

b) para PGT não residencial, conforme o determinado na DV;

c) para NPGT, no uso residencial e no uso comercial, de serviço ou institucional, exceto para atividades cuja finalidade seja o transporte de carga ou de passageiros.

VII - quando da aplicação do inciso VI deste artigo, a locação da vaga de carga e descarga eventual na via de circulação interna deverá garantir uma circulação livre de no mínimo 3,00m (três metros) de largura para passagem de veículos e a vaga não poderá ser projetada interferindo com a área de manobra das vagas privativas.

VIII - as vagas de carga e descarga deverão ser destinadas ao uso comum;

IX - as vagas para bicicletas serão calculadas sobre o total de vagas de veículos leves exigidas neste Decreto e deverão ser destinadas ao uso comum;

X - as vagas de bicicletas poderão ser atendidas em bicicletários;

XI - nos empreendimentos classificados como PGT fica vedada a locação de vagas de estacionamento com acesso direto à via pública nos recuos urbanísticos frontal e secundário, exceto vagas de visitantes nos empreendimentos residenciais multifamiliares;

XII - nos casos de ampliação da edificação de atividades existentes no imóvel com habite-se ou documento equivalente, classificadas como PGT, poderão ser mantidas as vagas existentes com acesso direto à via pública nos recuos urbanísticos frontal e secundário, sendo vedada a locação de novas vagas nessas condições;

XIII - ficam permitidas vagas de estacionamento em rampa, com inclinações máximas de 5% (cinco por cento) na transversal e 8,33% (oito inteiros e trinta e três centésimos por cento) na longitudinal, exceto vagas para idoso e para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, que

seguem a NBR 9050 ou outra que venha a substituí-la;

XIV - as vagas destinadas ao uso comum não poderão ser vinculadas a unidades habitacionais ou comerciais para efeito de incorporação imobiliária ou constituição de condomínio;

XV - os locais de estacionamento deverão ser demarcados com faixas pintadas no piso, na cor branca, tachas ou outro material apropriado, desde que com a aprovação prévia do órgão competente do Município;

XVI - as vagas de veículos em geral deverão ser numeradas, demarcadas e identificadas por tipo, em projeto e no local;

XVII - a vaga de embarque e desembarque terá dimensões de 2,30m (dois metros e trinta centímetros) de largura por 4,80m (quatro metros e oitenta centímetros) de comprimento para veículos leves ou dimensões conforme a demanda do veículo exigido pelo órgão competente.

Art. 29. Para empreendimentos residenciais multifamiliares, adicionalmente ao disposto no art. 28 deste Decreto, as vagas de estacionamento deverão satisfazer as seguintes condições:

I - atender 10% (dez por cento) do número de unidades habitacionais em vagas para visitantes e, caso o número de vagas ofertadas para as unidades ultrapasse o número de unidades habitacionais, atender mais 5% (cinco por cento) das vagas ofertadas além das exigidas para as unidades em vagas para visitantes;

II - para empreendimentos residenciais multifamiliares de interesse social, atender 5% (cinco por cento) do número de unidades habitacionais em vagas para visitantes;

III - para condomínio de lotes residenciais e condomínio sustentável de lotes residenciais, atender 10% (dez por cento) do número de lotes em vagas para visitantes;

IV - as vagas para visitantes deverão ser localizadas preferencialmente próximas umas das outras;

V - fica permitida a adoção de vaga de veículo leve dependente de outra desde que pertença à mesma unidade habitacional, dispensada a adoção do serviço de manobrista;

VI - a vaga projetada com a lateral do veículo junto à parede ou muro, no final de vias de circulação interna, deverá possuir uma faixa zebra mínima de 0,30m (trinta centímetros) ao longo dessa lateral para facilitar o acesso;

VII - a vaga de motocicleta exigida para carga e descarga, conforme Anexo I que faz parte integrante deste Decreto, deverá ser locada próximo à portaria, sem controle de acesso, podendo ter acesso direto à via pública, e deverá ser destinada ao uso comum.

Parágrafo único. Nas Centralidades Municipais e Locais da Macrozona de Consolidação, poderão ser permutadas as vagas de até 10% (dez por cento) das unidades habitacionais para atendimento de vagas de visitantes, ficando estas unidades desobrigadas de vagas de estacionamento.

Art. 30. Para empreendimentos não residenciais, adicionalmente ao disposto no art. 28 deste Decreto, as vagas de estacionamento deverão satisfazer as seguintes condições:

I - as vagas de veículos leves poderão ter suas dimensões reduzidas para o mínimo de 2,10m (dois metros e dez centímetros) de largura por 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros) de comprimento, no limite máximo de 30% (trinta por cento) das vagas para veículos leves ofertadas;

II - as vagas de veículos leves com dimensões reduzidas, conforme inciso I deste artigo, deverão receber sinalização horizontal ou vertical indicando esta condição;

III - fica permitida a adoção de vaga de veículos leves dependente de outra, desde que o total de vagas presas não ultrapasse 30% (trinta por cento) do total de vagas ofertadas e que o local conte com serviço de manobrista, limitado a 2 (duas) vagas presas por vaga livre de veículo leve;

IV - para edifício comercial sujeito à incorporação imobiliária ou constituição de condomínio será permitida vaga dependente de outra se ambas pertencerem à mesma unidade comercial, dispensado o serviço de manobrista;

V - para edifício comercial sujeito à incorporação imobiliária ou constituição de condomínio fica permitida a adoção de vaga de visitante dependente de outra do mesmo tipo, desde que o total de vagas presas não ultrapasse 30% (trinta por cento) do total de vagas de visitantes ofertadas e que o local conte com serviço de manobrista, limitado a 2 (duas) vagas presas por vaga livre de veículo leve;

VI - a vaga de estacionamento dependente de outra deverá ser projetada alinhada à vaga livre;

VII - as vagas para motocicletas serão calculadas sobre o total de vagas de veículos leves exigidas neste Decreto e deverão ser destinadas ao uso comum.

VIII - a vaga de motocicleta exigida para carga e descarga, conforme Anexo I que faz parte integrante deste Decreto, deverá ser locada próximo à portaria, sem controle de acesso, podendo ter acesso direto à via pública, e deverá ser destinada ao uso comum.

Art. 31. Nas atividades exclusivas de prestação de serviço de estacionamento, ficam permitidas vagas em estacionamentos verticais em sistema automatizado, as quais deverão possuir a dimensão mínima da vaga de veículo que irá atender e contar com serviço de manobrista.

Art. 32. Para empreendimentos de uso misto, as vagas de estacionamento de veículos leves, de veículos de visitantes, de idosos, de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, de

motocicletas, de bicicletas, de carga e descarga e as vagas de embarque e desembarque deverão ser calculadas e atendidas proporcionalmente para cada atividade pretendida.

Art. 33. Para empreendimentos de uso misto, as vagas para visitantes do residencial multifamiliar poderão ser atendidas juntamente com as vagas de estacionamento do uso não residencial, sendo, neste caso, vedada a obstrução de acesso dos veículos de visitantes ao estacionamento do uso não residencial.

Art. 34. Quando exigida vaga para estacionamento de ambulância, esta deverá ser projetada no andar térreo, e caso não seja possível, poderá ser projetada em outro pavimento, porém próximo a elevadores ou rampas, em local que permita fácil acesso ao interior da edificação.

Art. 35. Nas situações em que são permitidas vagas de estacionamento para veículos leves com acesso direto à via pública nos recuos urbanísticos frontal e secundário das edificações, estas somente poderão ser projetadas quando o recuo possuir profundidade livre de, no mínimo, 5,00m (cinco metros).

## CAPÍTULO V

### DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 36. As exigências de estacionamento, de área para carga e descarga, de embarque e desembarque, de área de manobra, de circulação e acumulação de veículos e faixas de aceleração e desaceleração deverão ser atendidas dentro do imóvel.

Art. 37. Com relação ao uso misto, as atividades que independentemente do porte são classificadas como NPGT, não serão consideradas para recolhimento dos valores ao Fundo Municipal de Transporte – FMT, criado pela Lei n. 5.185, de 1º de abril de 1998, nos termos do art. 14 da Lei Complementar n. 633, de 2020.

Parágrafo único. Caso o requerente apresente o RIT, nos termos do art. 6º da Lei Complementar n. 633, de 2020, as atividades que independentemente do porte são classificadas como NPGT deverão ser consideradas nos cálculos de geração de viagens.

Art. 38. Fica vedada a implantação de vaga de estacionamento, área de acúmulo e área para circulação ou para manobra de veículos dentro da faixa “non aedificandi” destinada à implantação do sistema viário, exceto no caso de manifestação favorável da Secretaria de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. Nas demais faixas “non aedificandi”, fica permitida a implantação de vagas de estacionamento, área de acúmulo e área para circulação ou para manobra de veículos, mediante autorização do órgão competente.

Art. 39. Fica permitida a implantação de vagas de estacionamento e área para circulação ou para manobra de veículos sobre canais de drenagem e córregos canalizados, mediante autorização do

órgão competente.

Art. 40. Fica permitida a implantação de área para circulação de veículos sob faixa de domínio de linhas de transmissão de energia elétrica mediante autorização do órgão competente.

Art. 41. Nos casos previstos na Lei Complementar n. 633, de 03 de abril de 2020, em que as medidas mitigadoras ou compensatórias são convertidas em recolhimento de valores ao Fundo Municipal de Transporte - FMT, a concessão do Alvará de Construção fica condicionada à emissão do boleto para quitação das percentagens indicadas na DV, podendo ser pago da seguinte forma:

I - à vista, em parcela única, mediante boleto bancário;

II - em até dezoito parcelas, iguais e sucessivas, mediante boleto bancário; ou

III - em parcela única, mediante boleto bancário, com vencimento para o décimo oitavo mês da concessão do Alvará de Construção.

§ 1º As hipóteses de pagamento, previstas nos incisos II e III deste artigo, deverão ser corrigidas monetariamente a cada exercício fiscal, aplicando-se o índice previsto na Lei n. 5.784, de 19 de dezembro de 2000, e suas alterações, ou outra que venha a substituí-la.

§ 2º Para as hipóteses de pagamento previstas nos incisos II e III deste artigo, será exigida garantia, na modalidade de seguro-garantia, que deverá conter cláusula expressa de cobertura de 100% (cem por cento) do valor das medidas mitigadoras ou compensatórias e correção monetária nas mesmas condições daquela.

§ 3º Uma vez aceito o seguro-garantia prestado, este somente será liberado ou restituído após a quitação integral da contrapartida financeira.

§ 4º No caso de inadimplemento de duas parcelas, consecutivas ou não, previstas no inciso II, ou de não quitação integral da parcela prevista no inciso III, ambos deste artigo, o seguro-garantia será imediatamente executado.

§ 5º No caso de desistência do empreendimento o valor das medidas mitigadoras ou compensatórias será devolvido mediante requerimento do interessado.

§ 6º A desistência prevista no parágrafo anterior somente será possível com relação ao empreendimento ainda não construído, mediante caducidade do projeto ou mediante solicitação de cancelamento de projeto, vistoria e análise da Secretaria de Urbanismo e Sustentabilidade e não será possível nas hipóteses de transformação de atividade e regularização de edificações.

§ 7º No caso de substituição de projeto que implique em acréscimo do valor das medidas mitigadoras ou compensatórias, o interessado deverá efetuar o pagamento da diferença entre o novo valor e o valor já pago anteriormente.

§ 8º No caso de substituição de projeto que implique em redução do valor das medidas mitigadoras ou compensatórias, o interessado poderá solicitar a devolução parcial das medidas mitigadoras ou compensatórias entre o valor já pago e o novo valor.

## CAPÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES FINAIS

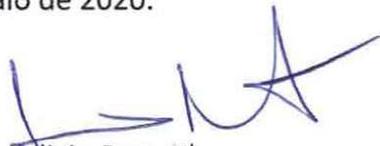
Art. 42. A edificação existente anteriormente à data da publicação deste Decreto que não atender as novas disposições relativas à reserva de espaço para estacionamento, área para carga e descarga, embarque e desembarque, manobra, circulação e acumulação de veículos, deverá atendê-las quando ocorrer ampliação, regularização ou transformação de atividade.

Art. 43. O erro, omissão ou falsidade de quaisquer informações constantes nos documentos ou relatórios fornecidos pelo requerente ou pelo responsável técnico acarretará cassação do Alvará de Construção, das licenças e das diretrizes expedidas, bem como demais penalidades previstas na legislação vigente.

Art. 44. Ficam revogados o Decreto n. 14.845, de 26 de dezembro de 2011, e o Decreto n. 17.045, de 10 de junho de 2016.

Art. 45. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

São José dos Campos, 8 de maio de 2020.



Felício Ramuth  
Prefeito



Marcelo Pereira Manara  
Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade



Paulo Roberto Guimarães Júnior  
Secretário de Mobilidade Urbana



Melissa Pulice da Costa Mendes  
Secretária de Apoio Jurídico

Prefeitura de São José dos Campos  
- Estado de São Paulo -

Registrado no Departamento de Apoio Legislativo da Secretaria de Apoio Jurídico, aos oito dias do mês de maio do ano de dois mil e vinte.



Everton Almeida Figueira  
Departamento de Apoio Legislativo