LEI Nº 8343 DE 14 DE MAIO DE 2014.

DISPÕE SOBRE O ESTUDO DE IMPACTO DE TRÂNSITO - EIT E RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO - RIT.

O Povo do Município de Sete Lagoas, por seus representantes legais votou, e eu em seu nome sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Para efeito desta Lei, entende-se por Estudo de Impacto de Trânsito - EIT e respectivo Relatório de Impacto de Trânsito - RIT, os instrumentos capazes de definir os impactos e estabelecer as medidas mitigadoras e/ou compensadoras decorrentes da implantação de empreendimentos de impacto, previstos nesta Lei, que forem caracterizados como Pólo Gerador de Tráfego pelo órgão municipal competente, além dos descritos no art. 2º desta Lei.

Art. 2º Consideram-se os seguintes empreendimentos públicos ou privados como Pólos Geradores de Tráfego:

I - armazéns, depósitos, centros comerciais, shopping centers, lojas de departamentos, supermercados e hipermercados, pavilhões de feiras e exposições com área construída computável (ACC), igual ou superior a 2.000m² (dois mil metros quadrados);

II - laboratórios de análises clínicas e patológicas, instalações radiológicas, de radioterapia, quimiatria e quimioterapia; com área construída computável (ACC) igual ou superior a 500m² (quinhentos metros quadrados);

III - serviços de diversões, boates, casas de festas e estabelecimentos com música ao vivo ou mecânica, com área construída computável (ACC) igual ou superior a 1.000m² (mil metros quadrados);

IV - os empreendimentos comerciais com área efetivamente ocupada superior a 2.000m² (dois mil metros quadrados), com número de vagas ou garagem de acordo com tabela de pólo gerador de tráfego do manual DENATRAN;

V - estabelecimentos de ensino fundamental, médio, superior e técnico-profissionalizantes e cursos preparatórios com área construída computável (ACC) igual ou maior a 1.500m² (mil e quinhentos metros quadrados);

VI - edificações e conjuntos habitacionais com uso comercial ou misto, individual ou coletivo, e, com área edificável computável igual ou superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), com número de vagas ou garagem de acordo com tabela de pólo gerador de tráfego do manual DENATRAN;

VII - garagens de veículos de transportes coletivos de cargas, terminal de passageiros e transportadoras, com área total construída (ATC) igual ou superior a 2.500 m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) ou com área de terreno (AT) igual ou superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), com número de vagas ou garagem de acordo com tabela de pólo gerador de tráfego do manual DENATRAN;

VIII - edificações ou grupamento de edificações com uso industrial, com área total construída (ATC) igual ou superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), ou com área de terreno (AT) igual ou superior a 5.000 m² (cinco mil metros quadrados), e atividades industriais enquadradas como de médio e alto potencial poluidor com qualquer área, com número de vagas ou garagem de acordo com tabela de pólo gerador de tráfego do manual DENATRAN;

IX - estações férreas ou de metrô.

Parágrafo Único - Para eventos ou empreendimentos temporários com área superior a 1.000m² (mil metros quadrados), cuja duração não ultrapasse 90 (noventa) dias, as ações mitigadoras devem limitar-se à contrapartida financeira das despesas com a guarda e as sinalizações necessárias geradas pelo fluxo.

Art. 3º Poderá apresentar o EIT/RIT simplificado, os seguintes empreendimentos:

I - os empreendimentos de Impacto enquadrados nesta Lei com área Crítica de Influência definida pelo item "a" do Anexo I desta Lei;

II - os estabelecimentos de ensino enquadrados como Empreendimento de Impacto, com área maior que 360 m² (trezentos e sessenta metros quadrados) e menor que 1.500m² (mil e quinhentos metros quadrados) e/ou com mais de 200 (duzentos) alunos e menos de 600 (seiscentos) alunos por turno ou período.

Art. 4º Para os empreendimentos ou eventos temporários de Impacto, cuja duração não ultrapasse 90 (noventa) dias, as ações mitigadoras devem limitar-se a contrapartida financeira das despesas com a guarda e as sinalizações necessárias geradas pelo fluxo.

§ 1º Os valores referentes aos custos operacionais e de sinalização deverão ser recolhidos aos cofres públicos em rubrica específica com, no mínimo, 05 (cinco) dias úteis anteriores a realização do evento, conforme portaria interna a ser expedida pela Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Transporte- SELTRANS.

§ 2º Caso seja enquadrado na portaria mencionada no parágrafo anterior como sendo necessário, caberá ao organizador do evento difundir junto aos meios de comunicação, com 48 (quarenta e oito) horas de antecedência, qualquer interdição de via ou alteração de trajeto, indicando caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º Para os empreendimentos públicos ou privados definidos como Pólos Geradores de Tráfego e enquadrados pelas medidas mitigadoras e compensatórias, os custos da operação deverão ser a cargo do empreendedor, com promessa de execução realizada em termo de compromisso assinado junto à SELTRANS, de acordo com o Anexo IV desta Lei.

Art. 5º O conteúdo do EIT/RIT deverá observar o Manual de Procedimentos para o Tratamento de Pólos Geradores de Tráfego do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, as Resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA e Anexos I, II, III e IV desta Lei.

Art. 6º Quando da solicitação do Uso do Solo para os empreendimentos de impacto, a Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura e Políticas Urbanas fornecerá ao interessado as recomendações e diretrizes iniciais.

Art. 7º Deverá ser apresentado à época da aprovação do projeto arquitetônico, de acordo com parâmetros pré-estabelecidos, o estudo preliminar de impacto de trânsito com a aquiescência da SELTRANS, desde que sejam projetados para uma das atividades estabelecidas no artigo segundo desta Lei.

Art. 8º É indispensável para o fornecimento do Alvará de Funcionamento que seja entregue o Estudo/Relatório de Impacto de Trânsito - EIT/RIT, de acordo com parâmetro do Anexo II, com a aprovação da SELTRANS, e que sejam executadas e implantadas as medidas mitigadoras, observadas as etapas previstas no EIT/RIT.

§ 1º Após obter a certidão de zoneamento junto ao Departamento de Licenciamento de Obras - DLO, o empreendedor que

pretende construir uma edificação classificada como PGT, deverá solicitar junto a SELTRANS, através do protocolo de processo administrativo, o fornecimento de Alvará provisório de Avaliação de Impacto - A.A.I, documento regulatório provisório ao cumprimento dos requisitos desta Lei.

§ 2º Após conclusão do empreendimento, classificado como pólo gerador de tráfego, será emitido Certidão de Avaliação de Impacto, sendo esse o documento definitivo, que comprova o cumprimento dos requisitos exigidos e aprovados por esta Lei.

Art. 9º Serão destinados ao Município, incorporados ao Patrimônio Público e para emprego exclusivo ao Sistema de Trânsito previsto no EIT/RIT, os valores de contrapartidas para implantação, execução de serviços, fornecimento de material e equipamentos necessários às obras previstas nas medidas mitigadoras e compensadoras para execução desta Lei.

Art. 10 A SELTRANS definirá os termos de referência para a elaboração EIT/RIT, contemplando as etapas de diagnóstico, prognóstico, medidas mitigadoras e compensadoras, obedecendo aos limites desta Lei, bem como as do Anexo III do item 6, que passa a fazer parte desta Lei.

Parágrafo Único - O RIT não poderá exigir do empreendedor contrapartida maior que a demanda gerada pelo empreendimento, sendo que o limite financeiro da contrapartida deve ser proporcional ao empreendimento e, principalmente, proporcional ao tráfego por ele gerado.

Art. 11 Entende-se como área crítica de influência do empreendimento aquela em que se observa com nitidez o impacto do empreendimento sobre o sistema viário, onde se concentrará o maior número de viagens, de acordo com o Anexo I.

Art. 12 A elaboração do EIT/RIT para empreendimentos públicos e privados ficará a cargo do empreendedor, que disponibilizará equipe técnica multidisciplinar, sem subordinação administrativa aos promotores dos mesmos.

Art. 13 A elaboração do EIT/RIT não substituirá a elaboração e a necessária aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA, Plano de Gestão Ambiental - PGA e Plano de Controle Ambiental - PCA, dentre outros, exigidos nos termos da Legislação Ambiental Federal e Estadual.

Art. 14 A liberação final do uso do solo dos empreendimentos de impacto no trânsito objetos desta Lei, em macro projetos ou não, se dará no âmbito da Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura e Políticas Urbanas/Departamento de Licenciamento de Obras.

Parágrafo Único - É facultado à Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura e Políticas Urbanas e/ou ao empreendedor requerer, com suas respectivas expensas, a promoção de audiência pública para apresentação e discussão com a comunidade e, quando exigido, esta será convocada com antecedência de 15 (quinze) dias úteis, com divulgação no Diário Oficial do Município e/ou outro jornal de grande circulação de Sete Lagoas.

Art. 15 Os custos de elaboração do EIT/RIT, da implantação e de execução das ações neles previstos serão às expensas do empreendedor, ressalvadas as possibilidades de parcerias público-privado, que deverão ser estabelecidas em comum acordo com o órgão competente.

Art. 16 Quando se tratar de recebimento de bens, o beneficiário deverá apresentar comprovante de que se encontram livres e desembaraçados de quaisquer ônus e documento idôneo de propriedade e sendo bens imóveis, somente poderão ser objeto de transação os situados no município de Sete Lagoas.

Parágrafo Único - Em qualquer destas situações, o beneficiário arcará com todas as taxas e emolumentos necessários à transferência, inclusive certidão de registro do imóvel, que deverá ser entregue à Procuradoria Geral do Municipal - PGM e a aprovação de projeto pela Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura e Políticas Urbanas/Departamento de Licenciamento de Obras.

Art. 17 É expressamente proibido o rebaixamento de passeio e meio fio, contínuo, paralelo, de raio ou círculo composto às edificações deste município, sendo que para entrada e saída de veículos só será permitido vão de 3.0m (três metros) para cada um dos acessos.

§ 1º O não cumprimento deste artigo acarretará multa de R$ 240,00 (duzentos e quarenta reais), devidamente atualizada nos moldes dos tributos municipais, por metro linear de meio fio rebaixado e medidas mitigadoras e compensatórias a serem definidas pela SELTRANS.

§ 2º Os passeios que já foram rebaixados deverão voltar à conformidade original, conforme § 3º deste artigo.

§ 3º O prazo da reestruturação será de 01 (um) ano após a publicação desta Lei, sendo que os estabelecimentos que não se adequarem a este prazo sofrerão a penalidade do § 1º deste artigo.

Art. 18 Os casos omissos a esta Lei serão objeto de análise da Procuradoria Geral do Município e da SELTRANS.

Art. 19 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura Municipal de Sete Lagoas, 14 de maio de 2014.

MARCIO REINALDO DIAS MOREIRA
Prefeito Municipal

SILVIO AUGUSTO DE CARVALHO
Secretário Municipal de Segurança, Trânsito e Transporte

HELISSON PAIVA ROCHA
Procurador Geral do Município

(Originária do Projeto de Lei nº 20/2014 de autoria do Chefe do Poder Executivo Municipal)

ANEXO I

Definição Área de Influência

1 - Área crítica de influência de empreendimentos:

a) Em empreendimentos cuja edificação ou conjunto de edificações com área efetivamente ocupada inferior a 2.500 m² (dois mil metros quadrados) o tráfego dilui-se com raio, de até 500 metros, a ser definido pela SELTRANS;
b) Em empreendimentos com área efetivamente ocupada acima de 2.500 m² (dois mil metros quadrados) até 5.000 m² (cinco

mil metros quadrados) o tráfego dilui-se com raio de até 1.000 metros (um mil metros) do mesmo;
c) Em empreendimentos com área efetivamente ocupada acima de 5.000 m² (cinco mil metros quadrados) até 10.000 m² (dez mil metros quadrados) o tráfego dilui-se com raio de até 1.500 m (um mil e quinhentos metros) do mesmo;
d) Em empreendimentos com área efetivamente ocupada acima de 10.000 m² (dez mil metros quadrados) até 30.000 m² (trinta mil metros quadrados) o tráfego dilui-se com raio de até 3.000 m (três mil metros) do mesmo;
e) Em empreendimentos com área efetivamente ocupada maior que 30.000 m² (trinta mil metros quadrados) o tráfego dilui-se com raio de até 4.000 m (quatro mil metros) do mesmo.

2 - Os locais que deverão ser analisados no EIT/RIT serão definidos pela SELTRANS dentro do raio máximo acima definido, podendo os responsáveis técnicos pelos estudos acrescentar outros locais que entenderem como necessários, desde que respaldados tecnicamente.

3 - Aeroportos, Terminais Rodoviários de Passageiros, Autódromos e Centros Esportivos, estes com área superior a 5.000 m² (cinco mil metros quadrados), a área de influência será definida pela SELTRANS, conforme localização, área construída e previsão de tipo e quantidade de viagens veiculares atraídas.

ANEXO II

Diretrizes para o Termo de Referência para elaboração do EIT/RIT Simplificado

1 - Informações Gerais do Empreendimento
a) Proprietário (pessoa física ou jurídica)
b) Localização
c) Tipo de Atividade Comercial
d) Área do Terreno
e) Área da Edificação: computável e total
f) Responsável técnico pelo Projeto Arquitetônico e pelo EIT/RIT
g) Horário de funcionamento:
- Segunda a sexta-feira
- Sábados
- Domingos
h) Previsão População Fixa: Diretoria e Funcionários
i) No caso de reforma com ampliação diferenciar a população existente da
População acrescida

2 - Informações internas ao empreendimento

2.1 - Edificação
a) Escolas:
- Número de alunos por período
- Número de professores por período
- Número de funcionários
- Número de salas de aula
- Horário de entrada e saída de alunos
b) Local de Reunião de Pessoas (salão de eventos, auditórios, etc.)
- Número total de assentos e ou previsão de pessoas

2.2 - Estacionamento Projetado:

a) Número de vagas para automóvel
b) Número de vagas para motos
c) Número de vagas para ambulâncias
d) Número de vagas para ônibus
e) Número de vagas para táxi
f) Número de vagas para Pessoas com Mobilidade Reduzida
g) Número de vagas para carga e descarga: utilitários - caminhões
- Quantidade Média Diária
- Horário e Hora-Pico
- Tempo Médio de Permanência
- Capacidade de Carga
- Localização das vagas
- Pátio de Manobra

3 - Circulação externa nas vias lindeiras

a) Largura das vias lindeiras e cruzamentos adjacentes (em caso de quadra completa, os cruzamentos que compõem a quadra)
b) Sentido de circulação das vias
c) Sinalização de trânsito existente
d) Proposta de alteração de sinalização, caso necessário
e) Uso do Solo das vias lindeiras

4 - Acessos - Projeto Arquitetônico

a) Localização das entradas e saídas de veículos com especificação de uso (veículos leves, pesados, ambulâncias, etc)
b) Localização de bloqueios para controle de acesso de veículos, caso existente
c) Dimensões, raios de curvatura
d) Sentido de direção
e) Extensão do rebaixamento de guias
f) Sinalização
g) Distância das esquinas

5 - Áreas de embarque e desembarque

a) Acessos e sentido de circulação
b) Dimensões das baias
c) Usos: automóvel particular, táxi, ambulâncias, ônibus, vans, transporte escolar, etc)

6 - Cálculos da geração de viagens (Utilizar metodologias recomendadas pelo (DENATRAN ou literatura especializada comprovadamente reconhecida por instituições federais de ensino, companhias de tráfego, congressos científicos ou publicações científicas de notável conceituação).

7 - O termo de referência deverá ser adaptado a especificidade de empreendimento, de acordo com a SELTRANS.

ANEXO III

Diretrizes para o Termo de Referência para elaboração do EIT/RIT

1 - Anotação de Responsabilidade Técnica do Relatório junto ao CREA-MG

2 - Introdução: Histórico, objetivos e justificativas do empreendimento.

3 - Informações gerais sobre o empreendimento:
3.1 Nome do empreendimento;
3.2 Localização;
3.3 Nome do responsável legal pelo empreendimento;
3.4 Nome do responsável técnico pelo empreendimento;
3.5 Nome dos técnicos responsáveis pelo estudo de impacto no trânsito;

4 - Memorial com a caracterização do empreendimento
4.1 Data prevista para abertura e início das atividades
4.2 Características do terreno (fotos)
4.3 Memorial descritivo do projeto arquitetônico, contendo os parâmetros urbanísticos adotados.
4.4 Projeto arquitetônico, contendo plantas baixas, situação/localização, pavimentos, fachadas, etc.
4.5 Delimitação e descrição da área de influência direta e indireta do empreendimento;
4.6 Caracterizações atual do uso e ocupação do solo no entorno do empreendimento;
4.7 Caracterizações das vias de acesso no entorno do empreendimento:
- Macroacessibilidade;
- Fotos.
4.8 Localização e dimensionamento dos acessos ao terreno:
- Microacessibilidade;
- Infra-estrutura, equipamentos públicos, vegetação, etc..
- Fotos
4.9 Oferta dos diferentes modos de serviços de transporte no entorno do empreendimento.

5 - Avaliação prévia dos impactos do pólo gerador de tráfego.
5.1 Delimitações da área de influência do empreendimento.
5.2 Análise da circulação na área de influência na situação sem o Empreendimento.
5.2.1 Caracterização das condições físico-operacionais do sistema viário no entorno do empreendimento. Volumes classificados de tráfego na hora-pico nas principais interseções viárias. As pesquisas e contagens volumétricas deverão ser realizadas por empresa idônea e assinadas por responsável técnico que responderá legalmente por todos os dados apresentados. As contagens deverão ser feitas em horários de pico, com horas fechadas e em intervalos de 15 em 15 minutos;
5.2.2 Análise da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não) na situação sem o empreendimento;
5.2.3 Análise das condições de oferta dos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar na área de influência;
5.2.4 Análise da circulação de pedestres, determinação de pontos com significativa travessia de vias
5. 3 Previsão da demanda futura de tráfego
5.3.1 Estimativa de geração de viagens: produção e atração de viagens pelo empreendimento, por dia e na hora de pico. Caracterização dos padrões e categorias das viagens geradas. (Utilizar metodologias recomendadas pelo DENATRAN ou literatura especializada comprovadamente reconhecida por instituições federais de ensino, companhias de tráfego, congressos científicos ou publicações científicas de notável conceituação).
5.3.2 Divisão dos modos de viagens geradas pelo empreendimento;
5.3.3 Distribuição espacial das viagens geradas e alocação dos volumes de tráfego no sistema viário da área de influência;
5.3.4 Carregamento dos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não), nas horas de pico, com o volume de tráfego total (ou seja, volume de tráfego na situação sem o empreendimento mais o volume gerado pelo empreendimento).
5.4 Avaliações de desempenho e identificação dos impactos na circulação na situação com o empreendimento.
5.4.1 Análise comparada da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não) nas situações sem e com o empreendimento.
5.4.2 Avaliação das condições de acesso e de circulação de veículos e de pedestres no entorno.
5.4.3 Avaliação dos impactos nos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar em operação na área de influência do empreendimento;
5.4.4 Nas análises dos impactos deverão ser também considerados aqueles decorrentes das interferências das obras de implantação do empreendimento sobre a operação da infra-estrutura viária e equipamentos urbanos existentes no entorno.

6 - Definição das medidas mitigadoras internas ao empreendimento.
6.1 Posicionamento e dimensionamento dos acessos de veículos e pedestres;
6.2 Dimensionamento e distribuição de vagas estacionamento;
6.3 Dimensionamento e distribuição das pistas de acumulação, localização dos respectivos bloqueios (cancelas, guaritas, etc.), bem como a definição do tipo de operação do bloqueio;
6.4 Dimensionamento e distribuição de áreas de carga e descarga, docas e respectivas áreas de manejo e depósito;
6.5 Dimensionamento e localização de área destinada a estocagem de veículos de carga e descarga;
6.6 Dimensionamento e localização de áreas de embarque e desembarque dos usuários do empreendimento;
6.7 Localização e dimensionamento de acessos e áreas específicas para veículos de emergência e de serviços;
6.8 Facilidades para acesso de portadores de mobilidade reduzida;
6.9 Faixas de pedestres em pontos de travessia conflitante com veículos;
6.10 Sinalizações horizontal, vertical, de orientação e educativa de transito das áreas de acesso, estacionamento, embarque e desembarque, carga e descarga, etc.

7 - Definição das medidas mitigadoras externas ao empreendimento.
7.1 Ajustes no sistema viário:
7.1.1 Projeto de circulação, contemplando a sinalização horizontal, sinalização vertical, sinalização semafórica, sinalização de orientação e educativa. O Projeto deve prever suas etapas de implantação e estar anotado no CREA-MG.

7.1.2 Implantação de vias, conforme projeto;
7.1.3 Alargamento de via, conforme projeto;
7.1.4 Construção de obras de arte (viadutos, túneis, passarelas, etc.), conforme projeto;
7.1.5 Implantação de alterações geométricas (rotatórias, canalizações, taper, etc.), conforme projeto;
7.1.6 Implantação de semáforos, conforme projeto, e com a instalação de sistema sonoro de alarme para uso das pessoas com deficiência visual;
7.1.7 Implantação de sinalização horizontal, vertical, de orientação e educativa de transito, conforme projeto;
7.1.8 Rebaixamento de meio-fio, conforme projeto;

7.1.9 Implantação de baias para ponto de ônibus, conforme projeto;
7.1.10 Viabilizar espaços seguros para a circulação de pedestres e portadores de mobilidade reduzida dentro e fora da edificação, conforme projeto;
7.2 Adequações do transporte coletivo;
7.3 Adequações do serviço de táxi;
7.4 Divulgações das ações mitigadoras, do empreendimento e do Relatório de Impacto em Audiência Pública;
7.5 Acompanhamento e monitoramento dos impactos;
7.6 Medidas Opcionais: Campanhas educativas e de esclarecimentos das medidas mitigadoras.
7.7 O Relatório de Impacto no Trânsito deve ser apresentado de forma objetiva e adequada a sua compreensão. As informações devem ser traduzidas em linguagem acessível e ilustradas com mapas, quadros, gráficos e demais técnicas de comunicação visual, de modo que se possam entender as vantagens e desvantagens do empreendimento, bem como todas as conseqüências de sua implantação.

8 - TERMO DE COMPROMISSO

Após a definição pela Secretaria de Obras, Infraestrutura e Políticas Urbanas, das medidas mitigadoras e compensatórias a serem implantadas pelo empreendedor, deverá ser firmado Termo de Compromisso com Cronograma Físico das Obras Viárias, a serem apresentados assinados e com firma reconhecida de acordo com anexo IV desta Lei.

ANEXO IV

TERMO DE COMPROMISSO (modelo)
Ref.: Processo _____ - Alvará de Construção

A EMPRESA XXX, CNPJ __.___.___/____-__, endereço: ..., nº ___ - _(bairro)__ - ____(cidade)_____ - SP, por seu representante Sr. XXXXXXXXXX, ...(profissão), CPF ..., Carteira Profissional ..., endereço: ...,objetivando a aprovação do projeto de construção de um _____ (uso) com _____ (unidades ou área Construída), assume os seguintes compromissos:

1 - _____
2 - _____
3 - _____
4 - _____

O presente termo de compromisso é composto por ____ páginas e 1 (um) cronograma, que seguem com as assinaturas autênticas reconhecidas por cartório competente, e trata das obras referentes às adequações viárias para a viabilização do empreendimento a ser implantado no imóvel situado na Rua _____, em conformidade com o projeto e cronograma apresentado. Toda a obra de adaptação ao sistema viário ou sinalização necessária, ficarão às expensas do empreendedor.

Declaro estar ciente que o descumprimento do presente termo de compromisso e seus anexos estarão sujeitos ao cancelamento do Alvará de Construção e a não concessão do Habite-se, entre demais sanções legalmente previstas.

Sete Lagoas, ...de ...de ...

_____
EMPRESA XXXXXXXXX
CNPJ. XXXXXXXX-XXX
Sr. XXXX (responsável)
CPF. XXXXXXXXX