

339ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO COMPUR – RELATÓRIO DE VISTAS

Nº PROCESSO BH DIGITAL: 31.00412277/2025-90.

EMPREENDIMENTO: Estádio Jornalista Felipe Drummond (Mineirinho).

LOCALIZAÇÃO: Avenida Antônio Abrahão Caram, nº 1.000, Bairro São Luiz, Regional Pampulha.

INTERESSADA: Concessionária Mineirinho SPE S/A.

RESPONSÁVEL TÉCNICO PELO EIV: Laís Rosa Leite – CREA 167613/D

Ref.: Relatório do Estudo de Impacto de Vizinhança - REIV nº 2931/24 - Estádio Jornalista Felipe Drummond (Mineirinho) – Emitido pela Diretoria de Análise de Licenciamentos Urbanísticos Especiais – DALU-SUPLAN.

I – INTRODUÇÃO

Trata-se de Relatório de Pedido de Vista para avaliação de pontos controversos que se apresentaram na última reunião Plenária do COMPUR, em função das condicionantes propostas no Relatório Técnico de Avaliação de Impacto de Vizinhança (REIV) nº 2931/24, emitido pela Diretoria de Análise de Licenciamentos Urbanísticos Especiais (DALU-SUPLAN-SMPU), nos termos do Decreto Municipal nº 17.266/2020, no âmbito do processo de licenciamento de empreendimento de impacto urbanístico referente ao Estádio Jornalista Felipe Drummond (Mineirinho), já devidamente qualificado, enquadrado e caracterizado nos estudos e no Relatório apresentado pela Conselheira Cecília Noronha de Araújo apresentados ao COMPUR.

O empreendimento, configura-se como equipamento público tradicional voltado ao setor esportivo em Belo Horizonte, de propriedade do Estado de Minas Gerais, tendo sido concedido à iniciativa privada, por meio da Concessionária Mineirinho SPE S/A, em maio de 2022, pelo prazo de 35 anos, busca o licenciamento definitivo para a atividade de “casas de shows e espetáculos, discotecas e danceterias”, atualmente exercida mediante alvará de caráter temporário.

O Estádio Jornalista Felipe Drummond, embora concebido primordialmente como ginásio esportivo, apresenta-se como equipamento de caráter multifuncional, abrigando eventos diversos, tais como feiras, congressos, exposições, shows e espetáculos, o que implica dinâmicas variáveis de geração de público e de demanda por infraestrutura urbana.

Nos estudos analisados para emissão do REIV, foram identificados pontos de atenção relacionados, sobretudo, à acessibilidade e às condições de circulação de pedestres e veículos no entorno imediato do empreendimento, aspectos que demandam aprimoramento

com vistas à segurança viária e à adequada integração com o sistema urbano.

O REIV consolida as análises técnicas realizadas pelos diversos órgãos envolvidos, tendo a Câmara de Análise Integrada para Licenciamento de Empreendimentos de Impacto – CLI deliberado favoravelmente à continuidade do processo, condicionando-o ao cumprimento de 19 (dezenove) condicionantes, distribuídas entre os seguintes eixos: relacionamento com a vizinhança; intervenção na flora, fauna e paisagem; infraestrutura; emissão de ruídos; geração de resíduos; e movimentação de pessoas e veículos. Contudo, em razão de supostas incompatibilidades de natureza operacional, contratual e urbanística em parte dessas condicionantes, a interessada interpôs recurso administrativo, pleiteando sua revisão ou flexibilização, especificamente no que se refere às Notas 10-a, 11, 12 e 18, correspondentes às Condicionantes 10, 11, 12 e 18, nos seguintes termos:

“Diante do exposto, requer-se:

- 1. Revisão da Nota 10-a, para que as diretrizes relativas aos acessos sejam tratadas de forma operacional no âmbito dos DOTs.*
- 2. Revisão da Nota 11, para que a utilização exclusiva do Portão 1 não seja estabelecida como medida permanente, podendo ser aplicada conforme necessidade operacional.*
- 3. Revisão da Nota 12, de modo que a sinalização viária considere a multiplicidade de acessos do empreendimento.*
- 4. Revisão da Nota 18, permitindo maior flexibilidade na venda de tickets de estacionamento, e que não seja obrigatório junto a venda do ticket do evento.*
- 5. Alternativamente, que tais medidas sejam aplicadas apenas em situações específicas, definidas em conjunto com os órgãos públicos no âmbito dos Documentos Operacionais de Trânsito – DOT.”*

Por fim, registre-se que o recurso administrativo interposto pela interessada foi objeto de análise técnica pela Subsecretaria de Transportes e Trânsito – SUOTRAN, por meio do Parecer Técnico SUOTRAN/DEGM/GIMOB nº 123/2026, de 11 de março de 2026, no qual se concluiu pelo não acolhimento do pleito, mantendo-se integralmente as Condicionantes nº 10, 11, 12 e 18 constantes do REIV nº 2931/24. O referido parecer fundamenta-se na necessidade de assegurar o adequado ordenamento dos fluxos viários no entorno do empreendimento, bem como na mitigação de impactos decorrentes da sua operação, especialmente em cenários de maior demanda.

II – DISCUSSÃO DO RECURSO

O recurso interposto pela Concessionária Mineirinho SPE S/A sustenta, que as condicionantes e notas impugnadas, embora orientadas por objetivos legítimos de ordenamento do uso e segurança viária, não consideram adequadamente as especificidades operacionais, contratuais e urbanísticas do empreendimento.

Cumpre destacar que a operação do Estádio Mineirinho apresenta caráter dinâmico, com significativa variação de fluxos em função do tipo de evento, do porte do público e, especialmente, dos horários de realização, incluindo eventos em períodos matutinos. Soma-se a isso a influência de fatores externos relevantes, como a realização de eventos simultâneos no Estádio Mineirão, que implicam, em determinadas situações, a adoção de bloqueios viários no entorno (notadamente na Avenida Chaffir Ferreira) por parte da Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG), conforme já descrito no EIV e RIC, circunstância que inviabiliza, ainda que temporariamente, a utilização de determinados acessos, especialmente os Portões 1 e 2, já que o Mineirinho cede a entrada do Portão 3 para entrada da torcida visitante que passa pelo Platô III até a rampa de acesso iniciada no Portão 06 que leva até a esplanada do Mineirão.

Nesse contexto, a análise do pleito demanda a ponderação entre o interesse público na mitigação de impactos na infraestrutura local e a necessidade de preservação de condições operacionais adequadas ao funcionamento de equipamento multifuncional de grande porte.

Em face da apresentação do REIV, dos debates realizados, passo à análise das condicionantes e notas questionadas.

➤ **Nota 10-a (Organização dos acessos ao empreendimento)**

a. "Acessos ao empreendimento: Todos os acessos de veículos ao empreendimento devem ser alteados para o mesmo nível da calçada, para maior segurança no caminhar dos pedestres. Os rebaixamentos de meio-fio para acesso de veículos devem ser representados em projeto e implantados de acordo com os parâmetros previstos no Código de Posturas do Município de Belo Horizonte e nas outras legislações municipais vigentes. Nos portões em que não houver entrada ou saída de veículos, deve ser previsto o alteamento do meio-fio. Além disso, devem ser apresentados estudos de raio de giro em cada acesso, para definição da largura necessária para entrada e saída, considerando o maior veículo que irá utilizá-lo, apresentado na prancha do projeto. Para melhor operação das vias do entorno, principalmente em dias de eventos simultâneos com o Mineirão, o Mineirinho deve prever a entrada de veículos do público no estacionamento exclusivamente pelo Portão 1 (Av. Chaffir Ferreira) e a saída pelo Portão 8 (Av. Coronel Oscar Paschoal). Além disso, não deve ser prevista a entrada de veículos pelos acessos da Alameda das Palmeiras (Portões 4 e 5)".

A Nota 10-a estabelece diretrizes relacionadas à organização dos acessos ao empreendimento. Contudo, conforme destacado, a definição dos Portões de acesso não se dá de forma estática, estando diretamente condicionada às características específicas de cada evento, bem como a interferências externas, como bloqueios viários eventualmente implementados pela Polícia Militar.

Nessas circunstâncias, a imposição de diretrizes fixas e permanentes quanto aos acessos pode se mostrar incompatível com a realidade operacional do equipamento, especialmente em cenários em que determinados acessos (como o Portão 1) se tornam temporariamente indisponíveis. Por outro lado, permanece necessária a adequada organização dos fluxos, sob a ótica da segurança viária e da mitigação de impactos no entorno, o que exige algum nível de coordenação institucional.

Diante dessa dupla necessidade (flexibilidade operacional e controle público), entende-se que a **definição dos acessos deve ocorrer de forma dinâmica, a partir de planejamento específico para cada evento.**

Os eventos no Mineirinho não são comparáveis ao que ocorrem no Mineirão em ordem de grandeza. Enquanto no Mineirinho há eventos de menos de 1000 pessoas e em média, os grandes eventos, gira em torno de 6.000 a 8.000 pessoas, os eventos esportivos do mineirão chegam a uma média acima de 35.000 pessoas enquanto em shows com utilização do gramada, chega a 60.000 pessoas.

Assim, a análise de controle de acesso deverá contar com uma avaliação sazonal de acordo com o público envolvido, podendo se estabelecer uma regra fixa para eventos com uma previsão de público superior a 8.000 pessoas, por exemplo, especialmente quando houver eventos simultâneo com o Mineirão. Deixando os eventos menores para avaliação do requerimento via DOT.

Como encaminhamento mais estruturante, mostra-se pertinente a **realização de testes operacionais específicos, em um período de 12 (doze) meses para a conclusão de regras flexíveis e fixas de acordo com as avaliações da SUOTRAN-BHTrans, envolvendo a PMMG e Concessionária Mineirinho SPE, com vistas à definição de diretrizes operacionais claras para utilização dos acessos e gestão dos fluxos na região.**

➤ **Nota 11 (Exclusividade de acesso pelo Portão 1 e de saída pelo Portão 8)**

A Nota 11 estabelece que a entrada de veículos do público ocorra exclusivamente pelo Portão 1, com saída pelo Portão 8. Contudo, conforme discutido, tal definição não se mostra compatível com a dinâmica de funcionamento do empreendimento, especialmente diante da possibilidade de bloqueios viários que, em determinadas situações, impedem a utilização do Portão 1, a exemplo das intervenções realizadas na Avenida Chaffir Ferreira em eventos no Estádio Mineirão.

Além disso, a concentração de fluxos em único acesso pode gerar sobrecarga localizada da malha viária, com prejuízos à fluidez do trânsito e à segurança viária, sobretudo em eventos de maior porte. Registre-se, ainda, que, na prática operacional atual, há situações em que

acessos relevantes do empreendimento, como entrada e saída em ambos os Portões 1 e 8, pode ser mais vantajosa que estabelecer, de forma rígida, acessos fixos e permanentes.

Diante desse cenário, entende-se que a **imposição de Portões exclusivos de entrada e saída não se mostra adequada para eventos de pequeno porte**. Como alternativa mais compatível com a realidade operacional, deve-se **privilegiar a definição de estratégias de acesso de forma variável, conforme as características de cada evento, no âmbito de planejamento específico**.

Assim, conforme dito anteriormente, a avaliação sazonal de acordo com o público envolvido, em faixas, podendo se estabelecer uma regra fixa para eventos com uma previsão de público superior a média e concomitante com o Mineirão. Deixando os eventos menores para avaliação via requerimento do DOT.

Como disse o Diretor Issac H. de Medeiros, quando há normas fixadas pelo poder público há uma queda nas ocorrências e quando se deixa o regramento para o próprio empreendimento, há um crescimento na curva de problemas e ocorrências. Contudo, avalio que as normas fixadas pelo poder público podem ser fixas e definitivas como flexíveis e variáveis conforme as circunstâncias, cuja avaliação por teses operacionais podem resultar em flexibilizar aquilo que se possa demonstrar mais vestibilidade e serem fixas naquilo que o mais controle seja necessário, dependendo claramente do público estimado para cada evento, quer para funcionamento como casa de show, feiras conferências, quer para funcionamento para show grandiosos ou decisões esportivas (SADA CRUZEIRO x MINAS TENIS CLUBE, por exemplo). Avalio que a sabedoria na decisão está na flexibilidade, ou seja, sermos rigorosos quando as circunstâncias pedem maior controle (eventos concomitantes com o Mineirão) e sermos leves/condescendentes quando o momento e evento seja mais tranquilo e menos impactante à infraestrutura.

Assim, como encaminhamento mais estruturante, mostra-se pertinente a **realização de testes operacionais específicos, em um período de 12 (doze) meses para a conclusão de regras flexíveis e fixas de acordo com as avaliações da SUOTRAN-BHTrans, de acordo com a Nota anterior, envolvendo a PMMG e Concessionária Mineirinho SPE, com vistas à definição de diretrizes operacionais claras para utilização dos acessos e gestão dos fluxos na região**.

➤ **Nota 12 (Sinalização viária de acesso direcionada exclusivamente ao Portão 1)**

A Nota 12 determina a implantação de sinalização viária definitiva direcionando o fluxo de veículos ao Portão 1. Entretanto, considerando que a definição dos acessos ao empreendimento não é fixa, mas podendo ser variável conforme a ordem de grandeza de cada evento.

A adoção de sinalização permanente pressupõe estabilidade na lógica de funcionamento, o que não se verifica no caso em análise, tendo em vista a necessidade de utilização de diferentes acessos conforme o contexto operacional e público, como, por exemplo, o fluxo para o Portão 3 para acesso ao Platô III, Portão 2 para acesso ao Platô II (estacionamento C) e Portão 8 para acesso ao Platô I e II (estacionamento A) e Portão 1, ambos para acesso ao Platô I, estacionamentos D,E,F,G e H. Nesse sentido, a manutenção de diretriz que induza, de forma contínua, a utilização de um único portão para entrada e outro apenas para saída para acesso ao Platô I, pode gerar distorções na distribuição dos fluxos internos e externos e comprometer a eficiência da operação.

Dessa forma, entende-se mais apropriado que **a sinalização possua caráter flexível, privilegiando o uso de soluções temporárias ou dispositivos de orientação em campo, ajustáveis conforme cada evento, de modo a refletir as condições reais de funcionamento do empreendimento, de acordo com o que consta na Nota 11.**

➤ **Nota 18 (Venda de tickets de estacionamento)**

A Nota 18 estabelece que a venda de tickets de estacionamento ocorra antecipadamente, em conjunto com a venda dos ingressos de jogos e eventos, limitando a venda presencial até 4 (quatro) horas antes do início dos eventos. Conforme destacado, há diversidade de eventos realizados no empreendimento, incluindo aqueles em horários atípicos, como no período da manhã, pode tornar a aplicação literal da condicionante operacionalmente inadequada, ao impor restrições em horários incompatíveis com a dinâmica do equipamento.

Além disso, parece-me que não foi levado em consideração o documento apresentado pelo empreendimento ao responder às solicitações em Atendimento ao Parecer de Pendências da CLI nº 047/2025, de dezembro de 2025:

• **SOLICITAÇÃO 31 DA PBH: FUNCIONAMENTO DO ESTACIONAMENTO**

“Apresentar informações sobre o funcionamento do estacionamento do empreendimento, mais especificamente quanto ao horário de abertura dos portões em relação ao início dos eventos, se a cobrança é realizada na entrada ou na saída do estacionamento, se há venda online antecipada, se as saídas ocorrem pelos mesmos acessos das entradas e outras informações relevantes sobre a operação do estacionamento.”

ESCLARECIMENTO TÉCNICO:

Horário de abertura dos portões

A abertura varia de acordo com o porte do evento, **podendo ser aberto até 03 horas antes do início dos eventos.**

Se a cobrança é realizada na entrada ou na saída do estacionamento.

A cobrança é realizada no acesso ao estacionamento, existindo também a possibilidade compra *on line* antecipada.

Fluxo de entrada e saída

As saídas ocorrem pelos mesmos acessos de entrada, exceto em alguns casos, quando há o fechamento de vias do entorno motivadas por eventos externos, onde a entrada pode ocorrer pelo Portão 8 e a saída pelo Portão 1, de acordo com a disponibilidade da via.

- **SOLICITAÇÃO 33 DA PBH: ACESSOS**

“Apresentar informações detalhadas sobre o controle de acesso dos pedestres ao empreendimento nos diferentes eventos, informando sobre locais de concentração de pessoas, organização das filas, presença de barreiras físicas para verificação dos ingressos, horário de abertura dos portões em relação ao evento e outras informações relevantes sobre a entrada dos usuários.”

CENÁRIO 1 – EVENTO NO GINÁSIO

Nos eventos realizados no Ginásio, estima-se a concentração de pedestres e ambulantes na esquina das avenidas Antônio Abrahão Caram e Coronel Oscar Paschoal, onde o acesso ocorrerá pelo Portão 7 e **iniciará 2 horas antes do início do evento**. A fila será organizada ao longo da Avenida Antônio Abrahão Caram, com controle de entrada mediante apresentação de tickets. Para garantir melhor ordenamento e segurança, será adotado um espaçamento planejado de 5 metros entre os pontos de controle de acesso.

CENÁRIO 2 – EVENTO NO PLATÔ I

Nos eventos realizados no Platô I, prevê-se a concentração de pedestres e ambulantes na esquina das avenidas Antônio Abrahão Caram e Coronel Oscar Paschoal, onde o acesso será feito pelo Portão 8 e **iniciará 2 horas antes do início do evento**. As filas serão organizadas ao longo de ambas as vias, com controle de entrada mediante apresentação de tickets. Para assegurar melhor ordenamento e segurança, será adotado um espaçamento planejado de 5 metros entre os pontos de controle de acesso.

Demais Cenários – todos com **abertura dos portões 02 horas antes do evento**.

Ademais, a limitação rígida da comercialização de vagas pode configurar interferência direta na própria prestação do serviço, ao restringir o acesso de usuários que optem por utilizar o estacionamento no momento do evento. Sob a ótica da administração pública, a venda antecipada constitui medida relevante para o planejamento da operação e para a mitigação de impactos no trânsito, contudo, sua imposição de forma inflexível pode gerar efeitos contraproducentes.

Cabe salientar que aquele usuário que prefere ir com seu carro próprio não quer dizer que deixaria de ir com seu veículo em função da ausência de vendas presenciais, pois tem ciência que o estacionamento estará indisponível nos grandes eventos. E para os pequenos eventos, poderá ter a certeza de que haverá disponibilidade de vagas.

Por conseguinte, considerando que o estacionamento integra a modelagem econômico-financeira da concessão, eventual restrição excessiva, decorrente de regulação urbanística, pode ensejar desequilíbrio contratual, conforme apontado no item 8 do recurso. Diante disso, entende-se que **a diretriz deve ser mantida como orientação, incentivando a venda antecipada, mas admitindo flexibilidade operacional, de modo a não comprometer a adequada prestação do serviço.**

Nesse contexto, evidencia-se que a Administração Pública não detém competência para, sem previsão legal, impor restrições ao modo de comercialização de *tickets*, como a limitação temporal da venda física ou vendo conjunta com o ingresso do evento, que é uma atividade tipicamente comercial.

Portanto, não há competência normativa para disciplinar forma de comercialização (ticket físico x eletrônico), criando uma limitação temporal específica (4 horas) que não consta de lei, inclusive extrapola o horário de abertura dos portões de até 03 horas, conforme afirmado pelos estudos do empreendedor.

Cabe ao poder público cabe administrar a operação do impacto negativo, se houver, e ao empreendedor mitigar as circunstâncias operacionais, incentivando nos anúncios o estímulo a compra *online*, mas não ser impedido de disponibilizar a venda presencial, que está vinculado a gestão do negócio.

Neste caso, o próprio relatório prevê a necessidade de "equipe de apoio para orientar os condutores na entrada" (Condicionante 19) e "faixas de acumulação" (Nota 10). Em sendo o empreendimento obrigado a ter infraestrutura para gerir o fluxo de veículos no local, a proibição da venda física perde seu sentido técnico, uma vez que a estrutura de recepção já deve estar preparada para lidar com a demanda, independentemente do momento da compra do ticket.

Qual o impacto concreto que a venda física *1, 2 horas* antes do evento causaria e que a venda *4 horas* antes não causaria? Se o objetivo é evitar filas ou congestionamentos na entrada, a solução técnica deveria ser o dimensionamento adequado das faixas de acumulação e guichês (conforme as Notas 10 e 11 do relatório), sinalização e não a proibição da venda em si. A medida, inclusive, pune o consumidor em sua escolha e condições materiais e o empreendedor sem uma relação de causalidade clara com a mitigação do impacto no tráfego.

III – PARECER E VOTO

Ante o exposto, com fundamento na análise da documentação apresentada, nas discussões realizadas no âmbito deste Conselho e, sobretudo, na necessidade de compatibilização entre o adequado ordenamento viário da região e a dinâmica operacional do empreendimento, encaminho para aprovação a revisão das seguintes Condicionantes e Notas, em conformidade com os fundamentos expostos no Item II deste Relatório:

1. **Condicionante 10:** Garantir condições adequadas de acessibilidade e segurança para a circulação de pessoas e veículos no empreendimento e implementar programa de testes operacionais específicos, pelo período de até 12 (doze) meses, com acompanhamento da SUOTRAN e informações à Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG) com vistas à consolidação de diretrizes operacionais, flexíveis e fixas, aplicáveis aos diferentes cenários de eventos, especialmente no que se refere à utilização dos acessos e à gestão dos fluxos na região. Ver nota 10.
2. **Condicionante 11:** Com base nas avaliações decorrentes do programa de testes operacionais previsto na Condicionante 10, implantar medidas operacionais no estacionamento do Mineirinho, a serem definidas e aprovadas no âmbito dos Documentos Operacionais de Trânsito – DOT de cada evento, de modo a garantir a adequada organização dos fluxos de entrada e saída de veículos, observadas as características específicas de cada evento. Ver nota 11.
3. **Condicionante 12:** Com base nas avaliações decorrentes do programa de testes operacionais previsto na Condicionante 10, implantar projeto de sinalização viária na região do empreendimento, a ser submetido à aprovação da SUOTRAN, contemplando diretrizes de orientação aos condutores para acesso ao estacionamento do Mineirinho, considerando a utilização variável dos portões, conforme definido para cada evento, de forma compatível com a dinâmica operacional do empreendimento. Ver nota 12.
4. **Condicionante 18:** Disponibilizar a venda de *tickets* de estacionamento de forma antecipada, incentivando pelos meios de comunicação do evento aquisição pelo sistema *online*, como medida de incentivo à organização dos fluxos de acesso ao empreendimento, sem prejuízo da adoção de soluções operacionais compatíveis com a natureza, o porte e as características específicas de cada evento. Ver nota 18.

Notas

- 1º **Nota 10.a:** Para melhor operação das vias do entorno, especialmente em dias de

eventos simultâneos com o Mineirão, a definição dos acessos de entrada e saída deverá ocorrer de forma variável, conforme as características de cada evento, considerando os resultados obtidos ao longo do período de testes operacionais previsto na Condicionante 10, devendo as soluções operacionais ser consolidadas progressivamente e formalizadas nos respectivos Documentos Operacionais de Trânsito – DOT.

2º **Nota 11:** A operação do estacionamento deverá considerar as condições reais do sistema viário do entorno, incluindo eventuais bloqueios e interferências decorrentes de eventos simultâneos no Estádio Mineirão, especialmente aqueles que levam ao fechamento da Avenida Chaffir Ferreira pela Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG). Caberá ao empreendimento buscar maior interação com a PMMG para soluções de acesso ao Platô III, que dá acesso à rampa para o Mineirão de modo que não haja necessidade de fechamento da Avenida Chaffir Ferreira. As alternativas e os testes operações para tanto, deverão ser apresentados à SUOTRAN, conforme soluções operacionais indicadas até ser consolidadas progressivamente e formalizadas nos respectivos Documentos Operacionais de Trânsito – DOT.

3º **Nota 12:** A sinalização viária deverá ser concebida de forma a orientar os condutores quanto às rotas de acesso ao empreendimento, contemplando os diferentes acessos disponíveis, demonstrando por meio dos testes operacionais, incluindo a sinalização viária com o objetivo de orientar os condutores sobre a utilização das avenidas Alfredo Camarate, Alameda das Acácias e Avenida Coronel Dias Bicalho para o teste que considerar o acesso ao estacionamento do Mineirinho pelo Portão 01 para o Platô I.

Poderão ser adotadas soluções de sinalização temporária, variável ou operacional, ajustáveis conforme os acessos definidos para cada evento, de acordo com a fase dos testes operacionais, observando-se o Manual de Elaboração de Projetos Viários para o Município de Belo Horizonte, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), seus anexos, resoluções e manuais de sinalização do CONTRAN/DENATRAN, bem como o Manual de Práticas de Estacionamento em Belo Horizonte (maio de 2010), o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte e as normas de acessibilidade NBR 9050/2020, NBR 16537/2016 e demais legislações aplicáveis.

4º **Nota 18:** Para otimizar o fluxo de entrada de veículos e evitar a formação de filas em via pública, a venda de tickets do estacionamento do Mineirinho deverá ser disponibilizada de forma antecipada, em meio físico e/ou eletrônico, podendo ser ofertada conjuntamente com a venda dos ingressos de jogos e eventos, levando em consideração as características e circunstâncias da venda dos ingressos, incentivando-se o acesso a aquisição *online*.

A comercialização presencial poderá ser realizada de forma compatível com a dinâmica operacional de cada evento, considerando seu porte, horário e características específicas, observadas as diretrizes operacionais definidas no âmbito dos respectivos Documentos Operacionais de Trânsito – DOT, até a conclusão dos testes operacionais.

Conclusão do Voto

Ante o exposto, **voto pelo provimento parcial do recurso**, para fins de revisão das Condicionantes e Notas nos termos acima propostos, de modo a compatibilizar as diretrizes urbanísticas com a realidade operacional do empreendimento, e **voto favoravelmente à aprovação do REIV**, com as ressalvas ora estabelecidas.

Este é o meu Parecer.

Belo Horizonte, 27 de abril de 2026.

Cleinis de Faria e Silva
Membro representante da Associação Comercial e Empresarial de Minas -
ACMinas