

ANÁLISES DOS PROJETOS DE LEIS COMPLEMENTARES EIV E PGT

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

RESUMO:

1- SOBRE O PLC DO EIV

- A proposta do Prefeito exclui a possibilidade da população que mora na região do empreendimento ou atividade que poderá gerar impactos ambientais e outros, de ser ouvida. Basta as empresas comunicarem através de pelo menos um canal de comunicação com a população diretamente afetada, durante quinze dias, a sua intenção de implantar o empreendimento ou a atividade na região.
- Pela proposta muitas atividades tais como implantação de terminais de transporte de cargas e de passageiros, implantação de aterros de resíduos inertes e não inertes, usinas de compostagem e unidades de tratamento e disposição de resíduos não foram enquadradas para ser exigido a apresentação de Estudos de Impacto de Vizinhança.
- No texto proposto para a lei não ficou claro que as empresas tem que apresentar nos estudos de impacto de vizinhança, as análises sobre eventual adensamento populacional na região do empreendimento; as implicações no sistema de circulação e transportes, considerando a malha viária, o tráfego gerado, a acessibilidade, o estacionamento, a carga e descarga, o embarque e desembarque e o transporte público e individual; os aspectos de ventilação e iluminação; a sobrecarga incidente na infraestrutura instalada e a sua capacidade de suporte, considerando o consumo de água, tratamento de esgoto, energia elétrica, gás canalizado, geração de resíduos sólidos, líquidos e efluentes de microdrenagem e nem mesmo alguma comprovação de que a população foi ouvida e consultada, dentre outros.

- Pela proposta serão criados um Grupo de Análise de Estudo de Impacto de Vizinhança (GAIEV) e um Comitê de Análise de Impacto de Vizinhança (COAIV), sem a participação de nenhum representante da população e sociedade civil organizada. Os seus membros serão nomeados através de portaria do Prefeito.
- Pela proposta a implantação de empreendimentos e atividades até mesmo aquelas que devem ser exigidas os Estudos de Impactos de Vizinhança, quando for nas áreas periféricas da zona urbana, ou no eixo da Dutra, ou em Zonas de Uso predominantemente Industrial ou Zona de Uso Diversificado, os empreendedores não precisarão fazer estes estudos. Ora, basta ver que muitas indústrias estão ao lado de bairros inteiros, como por exemplo a Petrobrás, como também é nas periferias da cidade que muitas indústrias se localizam e onde moram as pessoas com menor renda no município. Não exigir os estudos é um crime, contra a qualidade de vida da população. Consideramos que a simples dispensa do EIV, mesmo nestas zonas de uso e nas zonas urbanas periféricas pode gerar no futuro consequências danosas e irreversíveis, do ponto de vista ambiental, para a população do entorno e até mesmo para o município.

2- SOBRE O PGT

- Eu só queria entender: o texto proposto pelo Prefeito faz a classificação de Polo Gerador de Tráfego em **Médio Impacto e Grande Impacto**, sem deixar claro quais atividades ou empreendimentos e de quais portes serão enquadrados como de médio ou como de grande impacto.
- Além disso, o texto proposto pelo Prefeito diz que a exigência dos estudos de impacto do tráfego levará em conta a classificação das atividades e o porte, mas não há nenhuma informação ou regra que deixe claro quais serão as atividades e portes dos empreendimentos que serão enquadrados como PGT e como Não PGT. A dúvida é por exemplo, os locais para prática religiosa e outras atividades de caráter institucional (Igrejas, capelas, sinagogas, mesquitas, templos e similares), a partir de

qual metragem de área construída ou a partir de quantas pessoas comportarão a lotação destes imóveis, serão exigidos os estudos do RIT – Relatório de Impacto no Trânsito?

- A proposta do prefeito é deixar os procedimentos administrativos quanto à classificação de empreendimentos PGT e não PGT, às exigências de acessos, áreas de acumulação de veículos, vias circulação interna, vagas de estacionamento e outras características que interfiram no trânsito de veículos e pedestres para serem regulamentados por Decreto. Tudo bem que alguns procedimentos e regras operacionais poderiam ser regulamentadas por Decreto, mas entendemos que a classificação de empreendimentos PGT e não PGT, a definição de vagas de estacionamento em função do porte do empreendimento deveria ser estabelecido neste Projeto de Lei, para ficar mais claro e transparente para o cidadão.
- A proposta do Prefeito é de deixar a critério do empreendedor (empresário) se ele pagará em dinheiro a taxa (variando de 1,5% a 3,5%) sobre o valor do custo do empreendimento ou se adotará as medidas mitigadoras e compensatórias em função dos impactos de tráfego. Caso o empresário faça a opção por pagar a taxa, em diversos casos de grandes e impactantes empreendimentos, as intervenções viárias acabarão sendo feitas pelo município e custarão mais caro aos cofres públicos. Esse filme nós já assistimos em outros municípios que adotaram os mesmos procedimentos, ou seja, dinheiro público bancando investimentos privados.

São José dos Campos, 04 de dezembro de 2019.



José Walter R. Pontes

Economista e Mestre em Planejamento Urbano

ANÁLISES

PROJETOS DE LEIS COMPLEMENTARES - EIV e PGT

Apresentação:

Sem o objetivo de esgotar a análise que se possa fazer sobre estes Projetos de Leis Complementares de autoria do Executivo Municipal de São José dos Campos, passamos a enumerar alguns aspectos que consideramos alguns dos principais aspectos e problemas destes projetos.

1. EIV – ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

O QUE É O EIV?

O EIV é o conjunto dos estudos e informações técnicas que a empresa ou interessado em implantar determinado empreendimento ou atividade no território do município terá que providenciar previamente para a Prefeitura, relativas à identificação, avaliação, prevenção, mitigação, compensação e potencialização dos impactos na vizinhança onde será localizado o empreendimento ou a atividade. É com base nestes estudos que a Prefeitura faz a aprovação do empreendimento ou atividade no município.

O EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança, é um estudo feito pelo empreendedor e interessado e necessário para subsidiar a aprovação dos empreendimentos ou implantação de atividades não residenciais no município, geradoras de impactos ambientais, sociais, econômicos, sobrecarga incidente na infraestrutura instalada e a sua capacidade de suporte, considerando o consumo de água, energia elétrica, gás canalizado, geração de resíduos sólidos, líquidos e efluentes de microdrenagem, dentre outros, visando garantir a qualidade de vida da população residente na área e em suas proximidades.

Esta necessidade foi estabelecida pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade e foi tratado no Plano Diretor de São José dos Campos vigente (LC 612, de 30 de novembro de 2018), conforme o parágrafo único do seu art. 86, onde ficou estabelecido que uma Lei municipal específica regulamentaria o EIV.

Na Lei Complementar nº 623/2019, de 09 de outubro de 2019, no artigo 274 ficou estabelecido que os artigos 271 a 280 da LC 428/2010 continuariam como regra transitória para disciplinar o EIV, até a edição de uma lei específica do EIV.

PRINCIPAIS APONTAMENTOS E PROBLEMAS IDENTIFICADOS:

1) ATIVIDADES SUJEITAS À ELABORAÇÃO DO EIV (ANEXO I DO PROJETO DE LEI)

De acordo com este PLC que está sendo proposto pelo Executivo Municipal, as atividades que estarão sujeitas à apresentação de EIV são:

a) Com Área Construída Computável (ACC) superior a 5.000 m²:

- Comércio, manuseio e estocagem de produto químico, inflamável e explosivo, comércio de gases medicinais (cilindros), comércio de gases industriais (cilindros) ¹;
- Templo, local de culto em geral, atividade religiosa

b) Com Área Construída Computável (ACC) superior a 10.000 m²:

- Comércio atacadista de produtos em geral ¹;
- Comércio de material de construção, loja de tinta, verniz, óleo, material lubrificante ¹;
- Mercado, hortifruti, empório, supermercado, hipermercado;
- Centro de distribuição (depósito), depósito atacadista em geral, transportadora com armazenamento de mercadoria, depósito de tinta, verniz, óleo, material lubrificante, centro de logística (armazenamento e transporte) ¹;
- Ensino geral;
- Serviços de Saúde

c) Em área de terreno (AT) superior a 10.000 m²:

- Comércio de resíduos (vidro, papel, papelão, plástico e sucatas metálicas) ¹;
- Atividade cujo exercício independe da área construída, como: aluguel de caçambas, tira-entulho, locação de andaime e ATT ¹;
- Madeireira ¹

d) Com Área Construída Computável (ACC) superior a 15.000 m²:

- Edifício comercial e/ou de serviços sujeito ou não à incorporação ou constituição de condomínio, composto por uma ou mais unidades comerciais e/ou de serviços, e shopping center, galeria e boulevard;
- Bar noturno, cachaçaria, choperia, churrascaria, pizzaria, petiscaria, karaokê, restaurante;
- Auditório, cinema, sala de convenção, salão para concerto acústico, teatro, TV com auditório;
- Centro e/ou pavilhão de feira e/ou de exposição ¹;

e) Em área de terreno (AT) superior a 15.000 m²:

- Boate, casa de espetáculos, casa noturna, danceteria, salão de festas (buffet) e/ou de baile ¹
- Parque de diversão permanente ¹

f) Em área de terreno (AT) superior a 25.000 m²:

- Base de armazenamento e distribuição de derivados de petróleo¹

g) Em área de terreno (AT) superior a 30.000 m²:

- Arena ou estádio esportivo, Ginásio de esporte, quadra com arquibancada

h) Sujeitos à análise e diretrizes específicas:

- Autódromo, hipódromo, kartódromo e motocross;
- Clube esportivo e recreativo, ADC, parque temático, zoológico;
- Crematório, velório;
- Cemitério¹;
- Aeroportos ¹;
- Unidade de internação, treinamento e recuperação de menores infratores, cadeia e presídio

(1) Em fonte vermelha – Serão dispensados de apresentação de EIV, quando as atividades ou o empreendimento, estiverem localizados em:

- *Na Macrozona de Ocupação Controlada (MOC), ou seja, áreas urbanas periféricas;*
- *Na Centralidade Metropolitana Eixo Dutra;*
- *Na ZUPI 1 – Zona de Uso Predominantemente Industrial 1;*
- *Na ZUPI 2 – Zona de Uso Predominantemente Industrial 2;*
- *Na ZUD – Zona de Uso Diversificado*

i) Os empreendimentos residenciais multifamiliares na Macrozona de Estruturação, acima de 200 (duzentas) unidades habitacionais, não caracterizados como de Interesse Social, estarão dispensados da apresentação de EIV mas ficarão sujeitos à manifestação acerca da capacidade de suporte de equipamentos públicos por parte da Secretaria de Educação e Cidadania, da Secretaria de Saúde e da Secretaria de Esporte e Qualidade de Vida. (art. 4º do PLC)

2) Definiu que as áreas de influência dos empreendimentos ou atividades serão:
a) áreas confrontantes com o imóvel na lateral, frontal e fundos; b) Área de Influência Direta Primária terá um perímetro de raio de 500 metros das divisas

do imóvel; c) Área de Influência Direta Secundária terá um perímetro de raio de 1.500 metros das divisas do imóvel;

- 3) Não ficou definido de maneira objetiva e concreta no Plano Diretor, na Lei de Zoneamento e nem neste PLC como será feita a consulta à população afetada pelo empreendimento, atividade ou intervenção urbanística, das áreas de influência direta primária e secundária do empreendimento ou da atividade.
- 4) Não foi prevista a necessidade de EIV para implantação de terminais de transporte de cargas e de passageiros. Estas atividades não são similares à nenhuma das outras enumeradas no Anexo I do PLC em questão;
- 5) Não foi prevista a necessidade de EIV para implantação de aterros de resíduos inertes e não inertes, usinas de compostagem e unidades de tratamento e disposição de resíduos. Estas atividades não são similares à nenhuma das outras enumeradas no Anexo I do PLC em questão.
- 6) Entendemos que seria de fundamental importância que o texto da lei indicasse que os estudos de impacto de vizinhança deverá contemplar: I – sobre eventual adensamento populacional na região do empreendimento; II – necessidade de ampliar ou implantar equipamentos urbanos e comunitários; III – eventuais impactos no uso e ocupação do solo; IV – impacto na valorização imobiliária; V – implicações no sistema de circulação e transportes, considerando a malha viária, o tráfego gerado, a acessibilidade, o estacionamento, a carga e descarga, o embarque e desembarque e o transporte público e individual; VI – aspectos de ventilação e iluminação; VII - paisagem urbana e patrimônio natural e cultural; VIII - sobrecarga incidente na infraestrutura instalada e a sua capacidade de suporte, considerando o consumo de água, tratamento de esgoto, energia elétrica, gás canalizado, geração de resíduos sólidos, líquidos e efluentes de microdrenagem; IX - morfologia urbana na área de influência do empreendimento; X - ata da reunião técnica informativa com a população das áreas afetadas ou impactadas.
- 7) É recomendável que fique estabelecido de maneira contundente que o empreendedor e o responsável pela elaboração do EIV deverão ouvir previamente a população do loteamento ou região onde o empreendimento será instalado, por meio de reunião técnica informativa, documentalmente

comprovada por meio de ata. Neste projeto de lei apenas está prevendo a obrigação do empreendedor de dar publicidade aos Estudos durante quinze dias através de pelo menos um canal de comunicação com a população diretamente afetada. Nosso entendimento é que apenas exigir do empreendedor a comunicação com a população não é suficiente, nem transparente e nem democrático.

- 8) Não ficou evidenciado no texto do projeto de lei que as medidas mitigadoras apresentadas no EIV deverão ser implantadas pelo empreendedor antes da concessão do Habite-se.
- 9) No GAEIV - Grupo de Análise de Estudo de Impacto de Vizinhança e no COAIV - Comitê de Análise de Impacto de Vizinhança, temos que as suas atribuições e responsabilidades são praticamente as mesmas. Não há no processo nenhum indicativo ou justificativa da institucionalização de duas formas de instâncias de decisão e de análise. Lamentavelmente não haverá a participação de representante técnico da sociedade civil organizada em nenhuma destas instâncias (Grupo e Comitê) e os seus membros serão nomeados através de portaria do Prefeito.
- 10) As onze atividades ou empreendimentos constantes do Anexo I deste PLC que de acordo com a nota explicativa ⁽¹⁾ **descritas aqui em fonte de cor vermelha, serão dispensados de apresentação de EIV, quando as mesmas, estiverem localizados:** Na Macrozona de Ocupação Controlada (MOC), ou seja, áreas urbanas periféricas; Na Centralidade Metropolitana Eixo Dutra; Na ZUPI 1 – Zona de Uso Predominantemente Industrial 1; Na ZUPI 2 – Zona de Uso Predominantemente Industrial 2; Na ZUD – Zona de Uso Diversificado. Consideramos que a simples dispensa do EIV, mesmo nestas zonas de uso e nas zonas urbanas periféricas pode gerar no futuro consequências danosas e irreversíveis, do ponto de vista ambiental, para a população do entorno e até mesmo para o município. Dependendo do porte e das características da atividade, dispensar estes estudos não oferece nenhuma segurança de que não haverá degradação ambiental com a instalação do empreendimento. Uma indústria química por exemplo pode trazer impactos na atmosfera indesejáveis para a qualidade de vida, ainda que localizada numa área onde o zoneamento permite a implantação de indústrias. Acreditamos que não é o custo de um EIV que inviabilizará o empreendimento industrial.

2. PGT – POLO GERADOR DE TRÁFEGO

O QUE É O PGT?

Polos Geradores de Tráfego são aqueles empreendimentos ou atividades que uma vez implantados TEMPORÁRIAMENTE OU PERMANENTEMENTE, geram afluxo de população, concentração de veículos para o empreendimento, interferindo no tráfego do entorno e das vias na região onde o mesmo está localizado. Muitas das vezes em determinadas áreas com infraestrutura viária precária não é recomendável a aprovação e autorização das atividades pela Prefeitura. Em outras situações, a Prefeitura pode exigir do empreendedor alterações e melhorias viárias na região para não impactar negativamente no trânsito local. São exemplos de PGT: Hospitais, Escolas, templos religiosos, clubes recreativos, academias, hipermercados, autorização para funcionamento de circo e shows musicais, etc.

Na Lei Complementar nº 623/2019, de 09 de outubro de 2019 – Lei de Zoneamento, apenas três artigos fizeram menção ao PGT – Polo Gerador de Tráfego. O primeiro foi o art. 127 que tratou do CR5 – Corredor de Uso Cinco, que em seu inciso V, alínea “b” dispensa a exigência de vagas em estacionamento de veículos quando se tratar de empreendimento não classificado como PGT, ou seja NPGT – Não PGT. No entanto, nesta Lei Complementar não foi estabelecido quais serão os empreendimentos enquadrados como NPGT. O segundo artigo que tratou do PGT nesta Lei Complementar foi o art. 227, que nada mais disse que as regras e normas do PGT serão disciplinados por atos normativos específicos. O parágrafo 1º deste artigo faz uma conceituação bem genérica do que é considerado um empreendimento ou atividade PGT, e o parágrafo 2º deste artigo, trata do que é considerado conceitualmente “Não PGT”, ou seja, apenas isso. O terceiro artigo foi o 273 que estabeleceu uma disposição transitória, mantendo as disposições dos §§ 2º ao 4º do art. 169 e dos arts. 245 a 260 da LC 428/2010, como também mantém o decreto nº 14.845, de 26 de novembro de 2011.

PRINCIPAIS APONTAMENTOS E PROBLEMAS IDENTIFICADOS:

1) ATIVIDADES CONSIDERADAS POLO GERADORES DE TRÁFEGO - PGT

De acordo com este PLC que está sendo proposto pelo Executivo Municipal, as atividades a serem consideradas PGT serão classificadas em: **PMI - Polo Gerador de**

Médio Impacto e PGI - Polo Gerador de Grande Impacto. No entanto, não há nenhuma indicação de quais atividades e de quais portes serão consideradas PMI ou PGI.

Além disso, o texto deste PLC está estabelecendo que a classificação levará em conta a atividade e o porte do empreendimento, considerando-o em sua totalidade. Porém, não há nenhuma informação ou regra que enumere as atividades e portes dos empreendimentos que serão enquadrados como PGT e como Não PGT.

Desta forma, não há neste momento, nenhuma informação substancial para o cidadão analisar se a proposta de atividades e empreendimentos enquadrados ou não como PGT está satisfatória, por exemplo, os locais para prática religiosa e outras atividades de caráter institucional (Igrejas, capelas, sinagogas, mesquitas, templos e similares), a partir de qual metragem de área construída ou a partir de quantas pessoas comportarão a lotação destes imóveis, serão exigidos os estudos do RIT – Relatório de Impacto no Trânsito? Outro exemplo, o Comércio em Geral (área de transbordo e triagem de resíduos da construção civil, depósito de material reciclável, ferro velho, comércio de sucata, a partir de qual metragem de área do terreno será enquadrado como PGT e lhe será exigido o RIT?

2) Sabe-se que determinados empreendimentos ou atividades de grande porte, por exemplo, um grande hipermercado ou uma grande escola/faculdade, pode gerar grandes impactos no sistema viário na região de localização do imóvel. Os impactos muitas vezes, dependendo de sua dimensão, pode acarretar lentidão e congestionamento em extensões que podem atingir até 5 a 8 km de distância. Este PLC não faz nenhuma previsão dessa situação e a forma como será enfrentada. Nestes casos recomenda-se prever no texto da lei de quanto será o raio a partir do centro geométrico do empreendimento que poderá sofrer o impacto no sistema de mobilidade. Em diversos municípios e em Estados da Europa e Estados Unidos, adota-se como Área de Influência Direta um raio variando de 1,5 Km a 3,0 Km e como Área de Influência Indireta um raio variando de 3,0 a 8,0 Km.

3) Neste PLC ficou estabelecido que os procedimentos administrativos quanto à classificação de empreendimentos PGT e não PGT, às exigências de acessos, áreas de acumulação de veículos, vias circulação interna, vagas de estacionamento e outras características que interfiram no trânsito de veículos e pedestres serão regulamentados por Decreto. Tudo bem que alguns procedimentos e regras operacionais poderiam ser

regulamentadas por Decreto, mas entendemos que a classificação de empreendimentos PGT e não PGT, a definição de vagas de estacionamento em função do porte do empreendimento deveria ser estabelecido neste Projeto de Lei, para ficar mais claro e transparente para o cidadão, os cuidados que a administração terá com a aprovação de empreendimentos que impactam o sistema de mobilidade no município. Isso não está claro neste PLC.

4) Neste PLC em seu parágrafo 5º do art. 6º está sendo determinado que o RIT – Relatório de Impacto de Tráfego **não será exigido nos casos** que o requerente optar pelo recolhimento dos percentuais citados no art. 14 (cobrança variando de 1,5% até no máximo 3,5% do custo básico global da edificação) para pagar as medidas mitigadoras ou compensatórias dos impactos do empreendimento, recolhimento esse a ser feito diretamente ao Fundo Municipal de Transportes.

Entendemos que em muitos casos, particularmente, para os grandes e impactantes empreendimentos, as intervenções viárias a ser feita pelo município para mitigar os impactos, custarão aos cofres públicos bem mais que o máximo previsto que é de 3,5% do custo básico global da edificação. Imagina um empreendimento que tenha um custo básico global da edificação em R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais), assim o empreendedor recolheria ao Fundo Municipal de Transporte o valor de R\$ 3.500.000,00 (Três milhões e meio de reais). Esse valor é relativamente pequeno para fazer frente à implantação de pavimentação asfáltica, rede de esgoto de águas pluviais, passeios, meio-fio, sinalização horizontal e vertical para vias necessárias dentro da área de influência direta e indireta de um grande empreendimento.

São José dos Campos, 30 de novembro de 2019.



José Walter R. Pontes

Economista e Mestre em Planejamento Urbano