COMISSÃO DE INFRA-ESTRUTURA E MOBILIDADE URBANA **PROCESSO Nº 75.271**

PROJETO DE LEI Nº 12.042, do **PREFEITO MUNICIPAL (PEDRO BIGARDI)**, que institui o Plano Diretor do Município de Jundiaí, e dá outras providências.

PARECER Nº 1.606

1. Relatório

De autoria do Exmo. Prefeito Municipal, o presente projeto de lei institui o Plano Diretor do Município de Jundiaí, e dá outras providências, protocolado nesta Casa em 17 de maio de 2016, tendo tramitado nas Comissões de Justiça e Redação (CJR) e Comissão de Finanças e Orçamento, obtendo parecer favorável de ambas, chega a esta comissão, na data de 03 de junho de 2016, instruído com parecer da Consultoria Financeira da Casa (fls. 407), Consultoria Jurídica (fls. 511 a 542) e documentos juntados ao processo com manifestações de diversas entidades do âmbito municipal. Ressalta-se que já ocorreu uma audiência pública no âmbito do Legislativo para discutir o projeto, no dia 25 de maio de 2016.

2. Análise

Os marcos legais que norteiam a elaboração do Plano Diretor são, principalmente, os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e a Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade.

Segundo a Constituição Federal, em seu Artigo 182, o Plano Diretor é "o instrumento básico para a política de desenvolvimento e expansão urbana", sendo que o papel do poder público municipal deve ser o de "ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes".

O Estatuto da Cidade estabelece as normas que regulam o "uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem estar dos cidadãos, bem como o equilíbrio ambiental" (Art 1º, Parágrafo Único). Com vistas a ordenar o pleno desenvolvimento da função social da cidade, apresentando diretrizes gerais que buscam garantir direitos como uma cidade sustentável, gestão democrática, cooperação entre o governo municipal e os setores da sociedade, planejamento do desenvolvimento, ocupação territorial e econômica, oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos, ordenação do uso do solo, integração das atividades urbanas e rurais, justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização, entre outros, presentes nos incisos I a XVI do Art. 2º da referida Lei.

Sendo, portanto, o Plano Diretor o instrumento balizador de todo o desenvolvimento urbano do município, possui também fundamental importância para a infraestrutura e mobilidade urbana da cidade, motivo pelo qual este parecer analisa aspectos previstos nas atribuições definidas pelo Regimento Interno a esta Comissão, conforme Art. 47.

Inicialmente, convém ressaltar algumas considerações quanto ao processo que deu origem ao Projeto de Lei em questão.

A elaboração da proposta do Plano Diretor ocorreu por um processo diferenciado, com uma metodologia que ampliou sobremaneira a participação dos mais diversos segmentos que compõem a cidade, desde moradores e moradoras dos bairros, movimentos sociais, entidades de classes, empresariado, entre outros. Algumas iniciativas demonstram essa construção coletiva da proposta, como as oficinas de capacitação, abertas a servidores e população interessada. Efetivou-se uma ampla consulta pública, tanto mediante questionários (mais de 10.000 respondidos pela população), como em reuniões nos bairros com ampla participação de moradores e moradoras. Após esse processo, foi realizado um primeiro Fórum do Plano Diretor no final de maio de 2015. O segundo Fórum, realizado em outubro, elegeu os 102 delegados e delegadas de diversos segmentos que compõe a cidade, sendo 40% de servidores públicos indicados pelo prefeito e 60% eleitos entre movimentos sociais, bairros e entidades. Em vez de discussões setorizadas e unilaterais com segmentos específicos, optou-se por uma proposta de debate e construção coletiva, com todos os documentos produzidos sendo disponibilizados ao público, evidenciando a transparência do processo em suas diversas etapas. Foram realizadas oficinas de capacitação, seguidas pelas oficinas de construção de propostas e, por fim, realizado o Congresso da Cidade, concluindo uma importante etapa marcada do processo participativo.

Feita essa explicação inicial, passemos à análise dos temas concernentes à Comissão de Infraestrutura e Mobilidade Urbana.

2.1. Organização Territorial:

O título III do Projeto de Lei 12042/2016 possui 197 artigos referentes ao ordenamento territorial, dividindo o território do município em três Macrozonas: I) Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana; II) Macrozona de Proteção da Serra do Japi e Serra dos Cristais e III) Macrozona de Proteção Ambiental, Hídrica e de Desenvolvimento Rural. As características principais de cada uma delas são:

I) Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana:

Corresponde à porção urbanizada do território e mais propícia para abrigar os usos e atividades urbanas, apresenta grande diversidade de padrões de uso e ocupação do solo e padrões diferenciados de urbanização (Art. 10, inciso I).

Os principais objetivos desta Macrozona são a ocupação do território de maneira equilibrada entre urbanização e conservação ambiental; a compatibilização do uso e ocupação do solo com a oferta de sistemas de transporte coletivo, de infraestrutura e serviços públicos; a melhoria do sistema de mobilidade urbana integrando os sistemas de transporte coletivo, cicloviário, de circulação de pedestres e viário; a orientação dos processos de expansão urbana de maneira a aproveitar os investimentos públicos e privados em equipamentos e infraestruturas para garantir qualidade dos espaços urbanos e atender às necessidades sociais; a diminuição das desigualdades na oferta e distribuição dos serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas; o controle dos processos de adensamento construtivo, de modo a evitar sobrecarga no sistema viário local; a consolidação e promoção das centralidades de bairro existentes, incentivando a oferta de comércio e serviços, tratando de forma adequada os miolos de bairro, de modo a garantir o controle da incomodidade entre o uso residencial e não residencial; a utilização de equipamentos sociais básicos para atividades de apoio, comercialização, produção, festivais e feiras culturais de economia popular, solidária e criativa; a adequação da ocupação às disposições contidas no Decreto Estadual nº 43.284; a promoção da recuperação e conservação da permeabilidade do solo. (Art. 11, incisos I a X).

II) Macrozona de Proteção da Serra do Japi e Serra dos Cristais:

Compreende as áreas do Território de Gestão da Serra do Japi e da Serra dos Cristais, que possuem grande importância ambiental para o Município, constituída por remanescentes florestais significativos em diversos estágios sucessionais, por ecossistemas representativos de importância regional no âmbito da fauna e flora, que contribuem para manutenção da biodiversidade, conservação do solo e produção de água (Art. 10, inciso II).

Os principais objetivos desta macrozona são a preservação dos ecossistemas representativos de fauna e flora e dos recursos naturais, proteção do solo e dos recursos hídricos e regulação climática; a compatibilização das diretrizes socioambientais com a Lei Municipal nº 3.672, de 10 de janeiro de 1991, que institui a Reserva Biológica da Serra do Japi, a Resolução nº 11, de 8 de março de 1983, do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo CONDEPHAAT, que dispõe sobre o Tombamento da Serra do Japi,

e o Decreto Estadual nº 43.284, de 1998; a promoção de atividades econômicas compatíveis com o desenvolvimento sustentável e atividades ligadas à pesquisa e à educação ambiental; a proibição do avanço da expansão urbana sobre as áreas de interesse ambiental e de proteção dos recursos hídricos; a articulação da ação dos órgãos e entidades municipais, estaduais e federais para garantir a conservação, preservação e recuperação ambiental, inclusive a fiscalização integrada do território; a conservação e recuperação dos serviços prestados pelos sistemas ambientais existentes, em especial aqueles relacionados com a produção da água, preservação da biodiversidade, proteção do solo, regulação climática e herança cultural; a promoção da recuperação e conservação da permeabilidade do solo (Art. 12, incisos I a VII).

III) Macrozona de Proteação Ambiental, Hídrica e de Desenvolvimento Rural:

Constituída por bacias hidrográficas de abastecimento do Município e outros municípios da região, e por áreas de produção agrícola que contribuem para manutenção da biodiversidade, conservação do solo e manutenção dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos (Art. 10, inciso III).

Os principais objetivos desta macrozona são a promoção do desenvolvimento rural e da produção agrícola; a valorização das áreas de produção agrícola que contribuem para a manutenção da biodiversidade, conservação do solo e manutenção dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, bem como para a produção de alimentos, garantia dos serviços essenciais à segurança alimentar e conservação dos serviços ambientais; a preservação dos recursos naturais, em especial aqueles relacionados à proteção do solo e de mananciais de abastecimento; a proibição do avanço da urbanização sobre as áreas de interesse ambiental e de proteção dos recursos hídricos; a promoção de atividades agrícolas, agroindústria e atividades primárias compatíveis com a produção do território, com sustentabilidade ambiental, econômica e social; a conservação e recuperação dos remanescentes de vegetação natural e das áreas de preservação permanente, viabilizando a formação de corredores ecológicos; a manutenção da permeabilidade do solo; a promoção de fiscalização intensiva com a finalidade de evitar usos incompatíveis, desmatamento, assoreamento de cursos d'água, deposição de resíduos sólidos e efluentes líquidos, despejo de agrotóxicos e demais atividades causadoras de degradação ambiental; o fortalecimento e incentivo à agricultura familiar-agroecológica; o incentivo às atividades de ecoturismo e turismo rural nas propriedades rurais; a adequação da ocupação às disposições contidas no Decreto Estadual nº 43.284, de 1998, e a promoção da recuperação e conservação da permeabilidade do solo. (Art. 13, incisos I a XII).

Cada uma das Macrozonas acima citadas possuem, em relação ao zoneamento, regras gerais de uso e ocupação de solo. Nesse sentido, a Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana divide-se nas seguintes zonas:

I) Zona de Reabilitação Central, situada no centro e de ocupação mais antiga do Município, caracteriza-se pela alta taxa de urbanização, significativa saturação viária e elevada concentração de empregos, serviços e equipamentos (Art. 18).

II) Zona de Qualificação dos Bairros, situada no entorno da Zona de Reabilitação Central do Município, caracteriza-se pela alta taxa de urbanização, predominantemente residencial na maioria dos bairros, mas apresentando forte concentração de atividades de comércio e serviços e processo de verticalização descontrolado (Art. 20).

III) Zona de Desenvolvimento Periurbano 1, localizada em áreas de bacias hidrográficas nas franjas urbanizadas do território, caracteriza-se pela ocupação predominantemente horizontal dispersa no território, configurando grandes vazios intraurbanos, com áreas de remanescentes de vegetação natural (Art. 22).

IV) Zona de Desenvolvimento Periurbano 2, localizada nas franjas urbanizadas do Município, caracteriza-se pela ocupação dispersa no território de bairros consolidados contíguos a vazios intraurbanos, com presença de remanescentes de vegetação natural, constituindo área de transição da urbanização para as áreas de proteção ambiental e desenvolvimento rural (Art. 24).

V) Zona de Expansão e Estruturação Urbana, situada na porção Oeste do Município e caracteriza-se por ser uma área de ocupação predominantemente horizontal e bastante fragmentada, ocupada por assentamentos precários e irregulares ou conjuntos habitacionais com predomínio de população de baixa renda, ocorrendo, ainda, concentração de atividades industriais (Art. 26).

VI) Zona de Desenvolvimento dos Corredores Urbanos, que corresponde às áreas ao longo dos principais eixos viários da cidade, da Cidade Administrativa e do seu entorno destinadas à implantação de usos residenciais e atividades comerciais e de serviços que, por sua natureza, gerem tráfego pesado ou intenso e de atendimento à demanda de atividades necessárias e de consolidação da Cidade Administrativa (Art. 28); e

VII) - Zona Industrial e de Desenvolvimento Regional Urbano, que abrange as áreas ao longo das Rodovias Anhanguera, Prof. Hermenegildo Tonolli, Dom Gabriel Paulino Bueno Couto e Presidente Tancredo Neves e demais áreas indicadas no Mapa 6 do Anexo I, integrante do projeto de lei, que articulam diferentes municípios e polos de emprego regional, onde se verificam processos de transformação econômica e de padrões de uso e ocupação do solo (Art. 30).

Já a Macrozona de Proteção da Serra do Japi e Serra dos Cristais está dividida entre:

I) Zona de Proteção da Serra dos Cristais, situada ao sul do Município, na porção leste da Rodovia Anhanguera, é formada pela Serra dos Cristais e Castanho e caracteriza-se pela existência de sistemas ambientais cujos elementos e processos ainda conservam características naturais (Art. 32).

II) Território de Gestão da Serra do Japi estabelecido pela Lei Complementar Municipal nº 417, de 2004, formado por: a) Reserva Biológica da Serra do Japi; b) Zona de Preservação, Restauração e Recuperação Ambiental; c) Zona de Conservação Ambiental da Ermida; d) Zona de Conservação Ambiental da Malota; e) Zona de Conservação Ambiental da Terra Nova.

Por fim, a Macrozona de Proteção Ambiental, Hídrica e de Desenvolvimento Rural encontra-se dividida entre:

I) Zona de Proteção e Recuperação Ambiental das Bacias dos Rios Jundiaí-Mirim e Capivari e Ribeirão Cachoeira/Caxambu, que se caracteriza pela relevância dos seus recursos hídricos, pela existência de fragmentos significativos de vegetação nativa, entremeados por grande número de ocupações urbanas irregular e de áreas de produção agrícola, bem como áreas de mineração em atividade e abandonadas que impactam a qualidade e quantidade dos recursos hídricos para abastecimento do Município de Jundiaí e municípios vizinhos (Art. 36).

II) Zona de Produção Agrícola e Desenvolvimento do Turismo Rural e Cultural, situada ao Norte do Município, na porção noroeste da margem direita do Rio Jundiaí, caracterizada pela presença de áreas de produção agrícola do Município que apresentam maior grau de tecnificação (Art. 38).

Observa-se, pelo acima exposto, que se trata de uma proposta de organização territorial preocupada com a proteção de recursos naturais, respeitando as características dos sistemas ambientais locais, especialmente aqueles presentes nas

redes hidrográficas, nas nascentes e nos remanescentes de vegetação, conforme pode ser observado, dentre outros, no artigo 8º do projeto em análise.

Respeita-se, outrossim, o Decreto Estadual nº 43.284/98, que regulamenta a APA Jundiaí e a define como Zona de Conservação Hídrica. A proposta das três Macrozonas está atenta, portanto, à problemática da Bacia do Rio Jundiaí Mirim, que é o principal manancial de abastecimento do Município e atende cerca de 95% do consumo de água de nossa cidade, possuindo fragmentos naturais de Mata Atlântica e nascentes d'água. Protege, também a Serra do Japi e os fragmentos de Mata Atlântica ou cerrado.

Além das preocupações ambientais acima destacadas, observa-se que o zoneamento proposto projeta uma cidade mais sustentável, compacta e integrada, incentivando o adensamento populacionais para locais já estruturados. Assim, regiões que ainda não possuem conexões de sistema viário, nem equipamentos públicos suficientes, ou que ainda sofrem com a defasagem no transporte coletivo, recebem um tratamento mais criterioso em relação à ocupação, já que destaca o equilíbio no desenvolvimento da cidade.

Ao propor a alteração de zoneamento atual, cujos critérios não são bem estabelecidos no Plano Diretor vigente, para Zonas cujas características principais estão em diálogo com os objetivos urbanísticos e construtivos, promove usos de solo equilibrados aos parâmetros urbanísticos em relação à taxa de ocupação, ao coeficiente de aproveitamento e à taxa de permeabilidade.

O crescimento urbano de Jundiaí deixa de ser desordenado para passar a ser concentrado nos bairros já existentes da macrozona urbana, com novas regras para suas diferentes zonas. Os prédios acima de quatro andares, como ilustração, ficam restritos aos trechos de grandes avenidas chamados "corredores urbanos". A proposta também observa a dinâmica de centralidade das diversas regiões urbanas da cidade para a distribuição de equipamentos sociais, comerciais e de serviços e o estímulo ao aumento de pontos de convivência. Com o objetivo de estimular o bem estar nos bairros consolidados, busca-se preservar os miolos de bairros, que passam a ser mais protegidos, por exemplo, contra impactos de trânsito que afetem a qualidade das ruas.

2.2. Habitação

Além das diretrizes gerais quanto ao uso do solo e infraestrutura, o projeto de lei discute a Habitação de Interesse Social, tanto com o estabelecimento da Política de Habitação de Interesse Social, como mediante a definição de dois tipos de Zonas Especiais de Interesse Social:

a) ZEIS I, composta por áreas urbanas, ainda que localizadas em áreas rurais, de ocupação consolidada, caracterizadas pela presença de assentamentos precários e irregulares, onde mora, predominantemente, população de baixa renda, em áreas

públicas ou particulares, surgidos espontaneamente ou não, passíveis ou não de regularização fundiária;

b) ZEIS II, composta por por áreas vazias localizadas na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, não utilizadas ou subutilizadas, adequadas à implantação de empreendimentos de Habitação de Interesse Social, em quaisquer das suas modalidades ou linhas de financiamento (Art 41).

Dentre os objetivos das ZEIS (Art 42), convém ressaltar a promoção do acesso à terra e à moradia digna para os habitantes do Município, em especial aos de baixa renda cujas áreas são demarcadas no Mapa 7, anexo ao presente projeto. O projeto define como Habitação de Interesse Social - HIS 1 aquela destinada à população com renda familiar de 0 a 3 salários mínimos e HIS 2 abarca as famílias com renda familiar de 3 até 6 salários mínimos.

Pode ser considerado um avanço a reserva de 10% dos loteamentos da ZEIS 2 para atendimento de demanda emergencial de famílias de áreas de risco, de alta vulnerabilidade social, beneficiárias do auxílio aluguel e implantação de unidades habitacionais destinadas à locação social (Art. 61). Bem como a destinação de recursos dos instrumentos urbanísticos para será empregado nos empreendimentos de Habitação de Interesse Social, inclusive para formação de conjuntos destinados à locação social para o atendimento às famílias em situação de acolhimento institucional ou a demandas específicas, em especial crianças, idosos ou pessoas com deficiências, famílias com alta vulnerabilidade social, conforme parágrafos 2º e 3º do art. 1º da Lei Municipal nº 8.122, de 19 de dezembro de 2013 e famílias beneficiárias do auxílio aluguel. Observa-se que as áreas grafadas como ZEIS II são passíveis de aplicação do direito de preempção (Art 112).

Fica estabelecido, ainda, que a população que habita áreas onde a regularização fundiária for inviável terá o seu direito à moradia assegurado, conforme Plano de Reassentamento, ouvido o Conselho Municipal de Habitação (Art. 47).

Com vistas a agilizar os processos relacionados à ZEIS, o Projeto de Lei cria a "Linha Rápida de Habitação de Interesse Social", mecanismo que deverá ser regulamentado posteriormente pelo Poder Executivo.

A proposta condiciona a utilização das áreas de ZEIS 2 do Bairro do Poste ao desenvolvimento do Plano de Requalificação de Bairro que englobe também o Bairro Água Doce (Art. 58), o que é fundamental para o desenvolvimento daquela região.

No tocante à regularização fundiária, o projeto estabelece as Zonas Especiais de Regularização Fundiária de Interesse Específico – ZERFIE (Art. 66), constituídas por áreas urbanas consolidadas, ainda que localizadas em áreas rurais, onde se localizam parcelamentos irregulares do solo de uso residencial consolidado, ocupado por população que não se enquadra no conceito de baixa renda, na forma do § 1º do art. 374 desta Lei (Mapa 8 e Quadro 9 do Anexo I), dividindo-as em três categorias (cf. Art. 67): a) ZERFIE 1, com parâmetros mais flexíveis por localizar-se em áreas urbanas lindeiras a Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana; b) ZERFIE 2, caracterizadas por parâmetros mais restritivos em razão da sua localização lindeira a áreas rurais e de mananciais, na Macrozona de Proteção Ambiental, Hídrica e Desenvolvimento Rural; b) e ZERFIE 3, localizadas em áreas ambientalmente mais frágeis, lindeiras à Macrozona de Proteção da Serra do Japi e Serra dos Cristais, possuindo parâmetros mais restritivos que as demais. Os objetivos das ZERFIES encontram-se no Art. 68.

Quanto a regularização fundiária de interesse social, promovida pela Fundação Municipal de Ação Social - FUMAS e destinada a assentamentos irregulares ocupados, predominantemente por população de baixa renda, para fins de moradia, nos casos (Art. 374) o Município deverá prestar apoio técnico, urbanístico, jurídico e social, de forma gratuita, à população de baixa renda, organizada ou não em grupos comunitários e movimentos sociais voltados à Habitação de Interesse Social, a fim de promover a sua inclusão social, jurídica, ambiental e urbanística na cidade, pelo alcance da moradia digna, particularmente, por meio de ações voltadas à regularização fundiária e qualificação dos assentamentos existentes (Art. 376).

A Política de Habitação de Interesse Social é definida no Capítulo VI do Título V, que define as políticas e investimentos estratégicos nos sistemas estruturais (Art. 473), com o objetivo de garantir direito à moradia digna como direito social, conforme previsto no art. 6º da Constituição da República, acesso à terra urbanizada, com reversão da tendência de periferização e ocupação dos espaços inadequados pela população de baixa renda, redução do déficit habitacional apontado no Plano Local de Habitação de Interesse Social, estímulo à produção de Habitação de Interesse Social e Habitação de Mercado Popular pela iniciativa privada, garantia da participação da sociedade civil na definição das ações e prioridades e no controle social da política habitacional, entre outros, que visam a acesso à Cidade e a garantia da função social da propriedade urbana.

Assim como no caso da mobilidade, a habitação de interesse social e seus programas de regularização fundiárias deverá ser alvo dos investimentos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Territorial - FMDT, mas com um limite de 25%.

2.3. Mobilidade Urbana

Em consonância com a Constituição Federal, o direito ao transporte é reiterado no Art. 6º, inciso II do Projeto de Lei, quando determina que o cumprimento da função social da cidade é estabelecido mediante a formulação e implementação de políticas públicas participativas para efetivação dos direitos à cidade sustentável, dentre os quais se encontra o direito ao transporte.

Um dos objetivos que norteiam o a proposta do Plano Diretor (Art. 7º, V) é a melhoria nas condições de mobilidade e acessibilidade urbana e rural por meio da ampliação e melhoria na oferta de transportes coletivos, integração entre diferentes modos de transporte motorizados e não motorizados e de melhorias viárias. No caso da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana prioriza-se a melhoria do sistema de mobilidade urbana integrando os sistemas de transporte coletivo, cicloviário, de circulação de pedestres e viário. Insiste-se, ao longo da proposta na busca por condições de acessibilidade universal e garantia de prioridade para a acessibilidade de pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida em detrimento da circulação de veículos particulares. Já para a zona rural, pretende-se a melhoria das condições de mobilidade com sistema cicloviário e ciclável rural, adequando sempre que possível às condições de acessibilidade de pedestres (Art. 463, VIII).

A proposta preserva a atenção à mobilidade no caso de novos empreendimentos, atentando desde as normas para construção dos loteamentos, edificações, dimensões de vias e impacto geral na mobilidade, incluindo o monitoramento do impacto da utilização do potencial construtivo adicional mediante outorga onerosa (Art. 121) e a necessidade de operações urbanas implementarem projetos de intervenção urbana estrutural que promovam melhorias nas condições de vida urbanas, sociais, ambientais e econômicas. A melhora da mobilidade urbana em geral também deve ser uma das finalidades das operações urbana consorciada (Art 134).

O Capítulo III do Título IV da proposta é dedicado ao Sistema Viário, no qual são definidos critérios no tocante as Vias Existentes, Classificação das Vias Existente, Abertura e Classificação de Novas Vias e onde é criado o Grupo Técnico de Mobilidade.

Um dos grandes problemas da administração pública é a departamentalização dos processos e dificuldade de diálogo "horizontal" entre os diversos setores que compõe a gestão. Um dos aspectos favoráveis da proposta é a criação do Grupo Técnico de Mobilidade (Art. 262), composto por técnicos da Secretaria Municipal de Planejamento e Meio Ambiente, Secretaria de Municipal de Obras e Secretaria Municipal de Transportes, que tem por objetivo assegurar a compatibilidade entre as diretrizes viárias e os projetos dos diversos órgãos municipais. Um exemplo de sua aplicação encontra-se no caso do parcelamento de solo (Art. 219 e 223). Outro grupo de trabalho intersetorial é o Corpo Técnico de Análise do EIV/RIT, formado por servidores das mesmas secretarias (Art 149). Nessa linha, o Art. 485 determina a integração dos sistemas de de Infraestrutura, Saneamento Básico, Mobilidade e Equipamentos Sociais Básicos. Ressalta-se ainda que a melhoria da mobilidade urbana é considerada como diretriz da Política Ambiental (Art. 446, XI) e uma das finalidades da regularização fundiária (Art 369, II).

Embora o detalhamento dos projetos e ações na área de mobilidade sejam objeto de norma específica, o Plano Diretor cumpre o papel de apresentar os parâmetros elementares para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, mediante estabelecimento da Política de Mobilidade para o município, da qual destacamos os seguintes objetivos apresentados na proposta: garantia de prioridade para acessibilidade, circulação de pedestres e ciclistas sobre o transporte motorizado e do transporte público sobre o privado; integração do sistema de transporte coletivo municipal com outros modais, bem como com os sistemas regionais e estaduais.

Uma das diretrizes dos programas, ações e investimentos no município no tocante à mobilidade urbana deve ser diminuir o desequilíbrio existente na apropriação do espaço utilizado para a mobilidade urbana, favorecendo os modos coletivos que atendam a maioria da população, sobretudo os extratos populacionais mais vulneráveis; (Art 464 XIII). Quanto Transporte Coletivo, articular todos os meios de transporte que operam no Município em uma rede única, integrada física e operacionalmente (Art. 465).

Para alcançar tais objetivos, o plano define, em seu Art. 468 as seguintes ações prioritárias:

I - implantação de Sistema de Acessibilidade Universal;

II - implantação de melhorias no Sistema de Circulação de Pedestres;

III - implantação do Plano Cicloviário Municipal;

IV - implantação do Eixo BRT Leste/Oeste;

V - implantação do Eixo BRT Norte/Sul;

VI - ampliação da Rede estrutural de Transporte Coletivo;

VII - implantação de projetos de Intervenção Urbana Setoriais.

As diretrizes para o Transporte Coletivo são definidas no Art. 465, com destaque para a integração de todos os meios de transporte, ordenamento do sistema viário, adoção de tecnologia e promoção da atratividade por meio da excelência nos serviços.

O Art. 466. define as diretrizes referentes ao Transporte de Cargas, com destaque à promoção da integração dos diversos modais e do controle, monitoramento e fiscalização da circulação de cargas perigosas e controle da poluição atmosférica e sonora, entre outras.

O Projeto de Lei pretende criar o Fundo Municipal de Desenvolvimento Territorial -FMDT (Art. 515 e seguintes), alimentado por dotações orçamentárias próprias, repasses de outros entes federativos, transferências de instituições privadas, dos recursos obtidos mediante Instrumentos de Política Urbana, Gestão Ambiental e Desenvolvimento Rural, entre outros. Esses recursos serão aplicados com base nos objetivos, diretrizes, planos, programas e projetos urbanísticos e ambientais integrantes ou decorrentes do Plano Diretor e terão como referência o Programa de Metas do Município. Uma das prioridades de investimento do FMDT são o sistema de transporte coletivo público, sistema cicloviário e sistema de circulação de pedestres, sendo estabelecido 10% do fundo para destinação à implantação do sistema de transporte cicloviário e de circulação de pedestres (Art. 517).

A proposta deste Plano Diretor prioriza, portanto, um conjunto de ações que possibilitam o urbanismo caminhável em nossa cidade. Isso pode ser visto através da integração entre caminhada, ciclovia e transporte público, com a mescla dos diferentes modais de mobilidade. Para que isso ocorra, prevê algumas melhorias. Levando em conta a importância da arborização para a efetividade do urbanismo caminhável, a proposta prevê que novos loteamentos, condomínios, projetos de regularização fundiária, conjuntos não residenciais e conjuntos industriais apresentem projetos de arborização das vias e passeios, ou previsão de arborização das áreas permeáveis, dependendo da modalidade em questão (Artigos 322, 332, 345, 354 e 412). Prevê, ainda, para a expedição de alvará de loteamento, projetos aprovados que garantam não apenas a pavimentação de vias e calçadas, mas também a acessibilidade desses passeios públicos, possibilitando, assim, novas condições de mobilidade (Art. 231, parágrafo único). Por fim, exige que edificações destinadas a usos residenciais ou

não residenciais possuam bicicletários ou paraciclos, cujos números de vagas variam de acordo com o tipo (Art. 362, parágrafos 5º e 6º).

3. Voto

Ao longo de sua história, a cidade de Jundiaí desenvolveu-se de maneira razoavelmente organizada e compacta. No entanto, particularmente a partir da década de 1980, observa-se um processo de crescimento desordenado, motivado, inclusive, pelas abruptas alterações nos zoneamentos urbanos e pela forte especulação imobiliária. Tal crescimento desacompanhado de um planejamento urbano atento aos desafios presentes e futuros da cidade culminaram em uma situação de grandes problemas nas áreas de ocupação territorial, seja por adensamento desregrado ou existência de grandes vazios urbanos, além da ocupação desorganizada e, em muitos casos, irregular, das áreas rurais. Da mesma forma, como não se trabalhou adequadamente o problema do déficit habitacional nem se apresentou uma proposta para a mobilidade urbana, privilegiou-se o transporte individual, gerando um sistema viário ultrapassado e um transporte público urbano extremamente insuficiente às necessidades da cidade. Lamentavelmente, os problemas fundamentais de Jundiaí não são tratados de maneira adequada pelo Plano Diretor e Lei de Zoneamento em vigor. Ao contrário, em alguns casos, as atuais leis, que deveriam garantir o desenvolvimento sustentável da cidade e o bem-estar da população, incentivam a ocupação desordenada da área urbana e rural, evidenciando a necessidade de sua revisão completa e pertinência do projeto em análise.

Além dos exemplos acima citados, convém ressaltar que, diferentemente da Lei 7858/2012, que prevê, ainda que a título precário, a possibilidade de novos loteamentos adotarem a forma fechada (artigos 116 a 119), o projeto aqui analisado não apresenta essa figura. Sob o ponto de vista urbanístico e social, a proposta do novo Plano Diretor está novamente em consonância ao estabelecido no Estatuto da Cidade, segundo o qual a cidade deve desempenhar um papel integrador dos vários segmentos que a compõe. A restrição da circulação com construção de cancelas e muros ao redor de vilas e bairros desfavorece essa importante função social do espaço público. Pelas novas condições propostas, deixa-se de privatizar espaços públicos, o que implicaria em efeitos negativos para a concepção de cidade inclusiva e cidadã.

Consideramos, portanto que o Projeto de Lei 12.042 responde aos principais desafios da infraestrutura da cidade. A divisão nas Macrozonas possibilita um equilíbrio adequado na divisão territorial entre as áreas ambientais, rurais e urbanas, com destaque à preservação da Bacia do Rio Jundiaí-Mirim, com vistas a garantir o abastecimento de água na cidade. A proposta também incentiva uma apropriada verticalização nos corredores urbanos e preservação dos núcleos dos bairros.

Ressaltamos que o uso da escala do pedestre como aspecto norteador para a organização do espaço urbano projeta um olhar bastante diferenciado à cidade com impactos positivos à mobilidade, desenho urbano, segurança e bem estar, incentivando-se, assim, edificações e empreendimentos que dialoguem de maneira mais efetiva com a população.

Quanto às áreas de habitação e mobilidade, o plano avança ao estabelecer objetivos e parâmetros claros e coerentes com a realidade atual da cidade, com destaque a instrumentos efetivos para superação do déficit habitacional e um aprimoramento dos instrumentos urbanísticos.

Apresento, portanto, VOTO FAVORÁVEL ao Projeto de Lei nº 12.042 do modo como se apresenta, ressaltando a necessidade de profundo acompanhamento da sociedade, mediante Audiência Pública, e das comissões permanentes desta casa legislativa, para o caso de alterações na proposta, com vistas a evitar modificações que descaracterizem os eixos principais do Projeto.

APROVADO
14/06/16

Sala das Comissões, 14.06.2016.

PAULO EDUARDO SILVA MALERBA
Presidente e Relator

JOSÉ ADAIR DE SOUSA

JOSÉ CARLOS FERREIRA DIAS

MÁRCIO PETENCOSTES DE SOUSA

RAFAEL ANTONUCCI