

CONTRIBUIÇÃO DA ASCON-VINHEDOS
PARA A REVISÃO DO
PLANO DIRETOR DE
DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO
MUNICÍPIO DE BENTO GONÇALVES

01 – CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

OS MOTIVOS:

Em setembro de 2012, o Município de Bento Gonçalves/RS, através do IPURB, encaminhou solicitação à ASCON-Vinhedos para que a entidade apresentasse sugestões de alterações ao atual Plano Diretor.

Tendo em vista a grande abrangência, complexidade e importância do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Bento Gonçalves, a entidade entendeu que seria uma irresponsabilidade encaminhar sugestões de forma açodada, tendo em vista o exíguo prazo que havia para a apresentação das propostas.

Desta forma, e ciente da sua responsabilidade como entidade que representa as empresas de construção civil, optou por criar um Grupo de Trabalho para estudar e propor sugestões de alterações ao atual Plano Diretor, de tal forma que estas sugestões estivessem embasadas em critérios técnicos adequados, oriundas de um debate democrático entre os seus associados.

O GRUPO DE TRABALHO:

Foi criado um Grupo de Trabalho, onde a participação nas reuniões sempre esteve aberta para todos os associados, os quais eram informados semanalmente da pauta de cada reunião.

O trabalho foi desenvolvido nos últimos 10 (dez) meses, com a participação voluntária de inúmeros associados.

O grupo assim foi se moldando de acordo com as pautas de cada reunião, onde a participação de associados de diversas profissões tornou os debates muito mais ricos em conteúdo e abrangência, com a finalidade de se enunciar as propostas adequadas ao desenvolvimento de nossa cidade.

Houve a participação de engenheiros civis, arquitetos, corretores de imóveis, incorporadores, economistas, construtores, loteadores, administradores de empresa, o que deu um corte bastante amplo na matriz de visões sobre a melhor forma de se promover o desenvolvimento sustentável do Município.

Sendo profissionais ligados ao setor empresarial da construção civil, cabe ressaltar o alto espírito de cidadania dos participantes, que mesmo tendo o viés dos interesses do setor, estiveram sempre com o norte voltado para encontrar soluções que propiciassem a melhoria da qualidade de vida em nosso município, pois antes de serem empresários, trabalham e vivem com seus familiares em Bento Gonçalves e, portanto, querem o melhor para o desenvolvimento econômico e social do município.

Esta participação multiprofissional nos debates ajudou para que fossem encontradas alternativas com vistas a se ter propostas realmente sustentáveis, ou seja: economicamente viáveis, socialmente justas e ambientalmente adequadas.

Como havia representantes conhecedores dos meandros que envolvem a realização de um empreendimento, seja de base imobiliária, comercial, industrial ou institucional, desde a opção do incorporador em decidir sobre a sua implantação em nosso município, passando pelas dificuldades, burocracia e falta de celeridade que os projetistas encontram para a elaboração e aprovação dos projetos, pelo real entendimento do funcionamento da economia urbana, pela atividade dos corretores de imóveis que sentem de perto os anseios e as necessidades da população e pelo grande conhecimento de construtores e loteadores em relação aos inóspitos caminhos que percorrem para tornar realidade a execução dos empreendimentos, as soluções encontradas sempre tiveram um embasamento com qualidade e diversificação de opiniões.

As propostas eram debatidas em uma ou várias reuniões consecutivas, sendo que as aprovações sempre se deram por consenso, nunca havendo a necessidade de votação.

Este fato demonstra, por tratar-se de tema tão amplo, polêmico e com inúmeros ângulos de visão, que o grupo tem convicção de que as propostas apresentadas são adequadas para a revisão do atual Plano Diretor do Município de Bento Gonçalves.

02 – BASES CONCEITUAIS

A CONSTRUÇÃO DE UMA CIDADE SUSTENTÁVEL:

A construção de uma cidade sustentável está intimamente ligada a uma urbanização de uso misto, com desenho urbano na escala do pedestre (trabalhar, estudar, morar e divertir-se preferencialmente a pé).

O ideal é que no bairro tenha o necessário para o dia a dia das famílias: centro de saúde, escola, creche, comércio, serviços, emprego... Assim, aumenta-se a qualidade de vida da população. O bairro cria vida própria.

É necessário reestruturar o modelo de desenvolvimento urbano atual.

A cidade deve ser compacta e policêntrica. Cidades sustentáveis são necessariamente compactas.

A verticalização da cidade é um vetor importante para a construção de uma cidade compacta, liberando mais áreas verdes.

É necessário adensar o centro com mais habitantes, aproveitando os serviços e infraestrutura já disponíveis. E, mais do que adensar o centro, é preciso estimular o surgimento de outros polos de desenvolvimento dentro da cidade.

Deixar a cidade mais sustentável é transformá-la numa rede estratégica de núcleos policêntricos compactos e densos, otimizando infraestruturas e liberando territórios verdes através da verticalização.

Para este novo desenho da cidade há que se equacionar a grande desproporção hoje existente em relação à distribuição dos locais para trabalhar, dos serviços disponibilizados e da infraestrutura existente em cada região versus a quantidade de cidadãos que ali residem.

Esta desproporção implica na necessidade de grandes deslocamentos diários por parte dessa população, impactando na mobilidade urbana, com intensos movimentos pendulares, notadamente nos horários de pico. Agravado ainda pela distribuição do nosso território urbano, onde os deslocamentos normalmente acabam passando pela região central, seja ele o seu destino ou não.

Dever-se-á criar novas centralidades, novos cenários de valorização urbana, de forma que mesmo na mais distante periferia as pessoas se sintam prestigiadas.

O novo desenho urbano deve objetivar um aumento de moradias nas áreas centrais, onde já existe infraestrutura, serviços e locais de trabalho; nas áreas periféricas adensadas, levar emprego, serviços e infraestrutura; nas áreas ainda não adensadas

induzir o seu adensamento paralelamente à disponibilidade de infraestrutura, emprego e serviços; nas áreas com infraestrutura disponível, mas não adensadas adequadamente, induzir também o seu adensamento. Desta forma estaremos construindo uma cidade sustentável.

Cabe ao poder público papel preponderante nessa estratégia, disponibilizando os mecanismos existentes para induzir o desenvolvimento desses novos centros com qualidade e rapidez, bem como suprir com a infraestrutura necessária e a disponibilização dos serviços públicos (saúde, educação, etc.).

Promover a descentralização da cidade e a redução das pressões sobre o centro histórico, mediante a implementação de sub-centros de comércio e serviços é fundamental.

A cidade mais compacta significa diminuição dos deslocamentos. Mas, além do adensamento encurtando as distâncias moradia-comércio-serviços-trabalho, a cidade deve ter sua mobilidade apoiada em uma rede de transporte eficiente, com a integração dos diversos modais de transporte.

É necessário disponibilidade de transporte coletivo de qualidade que induza a sua utilização pela maioria da população em detrimento do automóvel.

AS AMARRAS E DISTORÇÕES DO PLANO DIRETOR VIGENTE:

É imperiosa a necessidade de quebra de paradigmas.

Devemos mudar a cultura do “não fazer”, para uma cultura onde haja incentivo, ou no mínimo que não haja entraves, a quem quer empreender no nosso município, obviamente atendendo ao que for necessário para termos uma cidade sustentável.

Assim se torna necessário que a legislação seja flexível, de forma a permitir que todas as zonas possuam usos mistos, desde que os empreendimentos supostamente impactantes apresentem as medidas para a eliminação destes impactos.

Outro aspecto de fundamental importância é tornar a legislação o mais objetiva possível, reduzindo a necessidade de análises subjetivas, mesmo que realizadas por um grupo de técnicos.

A objetividade é importante para evitar que se “crie dificuldades para depois vender facilidades”.

03 – PROPOSIÇÕES

As alterações que estão sendo propostas não esgotam o assunto, já que não se dispunha de dados suficientes para uma análise mais apurada, aliado ao limitado tempo disponível para a realização do trabalho, pois as reuniões foram realizadas somente nas quartas-feiras e os textos foram elaborados nos finais de semana.

Assim as propostas se limitaram aos pontos julgados mais importantes e a algumas situações particulares.

Seguem as propostas para alteração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Bento Gonçalves.

Bento Gonçalves, Julho de 2013.

Eng. CEDAMIR POLETTO
Coordenador do Grupo de Trabalho

PROPOSTAS

PROPOSTA 01

Acrescer o item VIII ao Art. 10

“VIII – Considerar a verticalização da cidade, através da construção de edificações de múltiplos pavimentos, como item importante para o atingimento da diretriz fundamental, utilizando-se os índices construtivos, os recuos e a ocupação do solo como limitadores da altura das edificações.”

Justificativa:

O desenvolvimento sustentável, em especial para o município de Bento Gonçalves, passa necessariamente pela verticalização da cidade, já que o município tem grandes restrições de expansão da sua área urbana, tendo em vista sua pequena extensão territorial, sua topografia bastante acidentada, a necessidade de preservação de seus sítios de interesse turístico, da sua mata atlântica remanescente e da sua área agrícola.

A verticalização, devidamente monitorada pelo IA-Índice de Aproveitamento (que regula o adensamento populacional), pela TO-Taxa de Ocupação (que regula a ocupação do solo) e pelos Recuos (que regulam a insolação, a aeração/ventilação e a iluminação), têm inúmeros impactos positivos para o desenvolvimento sustentável do município, a saber:

A – Infraestrutura Urbana:

Melhor aproveitamento da infraestrutura ociosa (iluminação pública, transporte coletivo, infraestrutura viária, redes de energia elétrica, de telefonia, de água, de esgotos, etc.). E no caso de necessidade de aumento da capacidade de algum dos itens, via de regra, será menos oneroso aos cofres públicos.

B – Meio-Ambiente:

Com o aproveitamento da infraestrutura ociosa há uma economia de recursos naturais que seriam necessários para a implantação da infraestrutura que está sendo aproveitada.

Como a verticalização permite um maior adensamento populacional, haverá benefícios à mobilidade urbana, pois o deslocamento das pessoas será em menores distâncias, com mais probabilidade de se andar a pé ou de bicicleta, e quando usado automóvel ou transporte coletivo haverá menor consumo de combustível e menor emissão de CO₂.

Como a verticalização pressupõe uma menor ocupação do solo (um prédio com dez pavimentos ocupa o mesmo solo que uma residência térrea), haverá bem mais áreas permeáveis e possibilidade de maior preservação da vegetação existente.

C – Desenvolvimento Social:

- # Pela possibilidade de maior adensamento populacional, as pessoas poderão morar mais próximas aos locais de trabalho, aos equipamentos comunitários (praças, escolas, creches, etc.), à rede de comércio, etc.
- # Haverá menor demanda do uso do solo, o que permitirá menor probabilidade de assentamentos em áreas de risco.
- # Na construção de edificações de múltiplos andares ficam bastante diminuídas as possibilidades de se construir de forma informal.
- # As pessoas terão a possibilidade de viver em comunidade, o que melhora o exercício da cidadania.
- # As pessoas terão maior disponibilidade e maior frequência de transporte coletivo.

D – Turismo:

- # Com a menor ocupação do solo haverá possibilidade de se preservar os atuais sítios de interesse turístico do município, bem como da paisagem natural existente.
- # Haverá maior disponibilidade de áreas para a implantação de novos empreendimentos turísticos.

E – Patrimônio Histórico:

- # A verticalização pressupõe que para um mesmo adensamento populacional, haverá a ocupação de menos terrenos, o que demandará menor utilização dos terrenos onde existem prédios históricos. E, mesmo no caso daqueles que forem utilizados, a verticalização através do uso da ATAR, propiciará que aquele patrimônio histórico seja preservado.

F – Desenvolvimento Econômico:

- # Com a verticalização será utilizada menos área do solo disponível no município, o que propiciará maior disponibilidade de áreas para a implantação de empreendimentos industriais e comerciais, bem como para a preservação das áreas agrícolas.
- # A rede de comércio poderá estar mais próxima aos seus potenciais consumidores.

G – Segurança Pública:

- # Com o maior adensamento populacional, haverá menor área a ser monitorada.
- # As edificações de múltiplos pavimentos, normalmente, têm mais segurança do que as edificações térreas.
- # Menos áreas de difícil acesso para o monitoramento da segurança pública.
- # Com as pessoas vivendo em prédios coletivos, ficam reduzidas as possibilidades de formação de guetos de criminalidade e tráfico de drogas.

H – Outros Aspectos:

- # Melhor aproveitamento dos equipamentos comunitários já existentes (escolas, creches, áreas para esportes, praças, etc).
- # Incremento da arrecadação de impostos (IPTU, ITBI), pois serão construídos novos imóveis em zonas mais valorizadas.

PROPOSTA 02

Alterar o Art. 123, para:

“Art. 123 – Para cada zona estão estabelecidas três categorias de usos, a saber:

- a) Usos ADEQUADOS: São os usos que, pelas suas características, se adaptam ao contexto urbano da zona, sendo permitidos sem a necessidade de aprovação pelo COMPLAN, bastando atender aos regramentos estabelecidos nesta Lei.**
- b) Usos INCENTIVADOS: São os usos que, além de serem adequados, têm características especiais, as quais trarão melhores condições para a zona atingir um desenvolvimento sustentável, seja pela falta de alguma atividade importante na zona ou pela necessidade de incremento em atividades existentes, mas que não suprem adequadamente a demanda da zona.**
- c) Usos INADEQUADOS: São os usos que, pelas suas características, não se adaptam ao contexto urbano da zona, podendo comprometer o seu desenvolvimento sustentável, só sendo permitidos em casos especiais, mediante a apresentação de EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança, onde fique cabalmente demonstrado que os impactos negativos serão eliminados. Nestes casos, o projeto para a execução da obra só será licenciado se houver aprovação pelo COMPLAN, mediante o parecer favorável de no mínimo 2/3 dos membros presentes na reunião, em duas reuniões consecutivas, devendo ser mencionada na pauta de convocação das reuniões”**

Justificativa:

Pela legislação atual, para cada zona estão definidos alguns usos permitidos e os demais são terminantemente proibidos. Com o estabelecimento da categoria de usos INADEQUADOS será possível aprovar projetos de empreendimentos com impactos positivos para o município, desde que eliminados os eventuais impactos negativos. Com o estabelecido na lei atualmente vigente seria impossível a sua aprovação. Desta forma estaremos tornando o Plano Diretor mais flexível sem haver prejuízos à cidade e, nos casos de empreendimentos com grandes impactos positivos, haverá grandes benefícios.

Com a criação da categoria de usos INCENTIVADOS estaremos colocando em prática os objetivos e as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor vigente que definem a busca do desenvolvimento sustentável e da descentralização da cidade, pois poderemos incentivar a implantação de empreendimentos nas zonas que forem julgadas mais interessantes para o atingimento do estabelecido no Plano.

PROPOSTA 03

“Inserir um Artigo na Lei, onde constem os usos INADEQUADOS de cada zona, com a respectiva justificativa da sua inadequação, definindo claramente quais das suas características são prejudiciais à cidade se permitido aquele uso naquela zona.”

Justificativa:

Tendo-se a definição clara do porque é inadequado o uso, será mais eficaz todo o processo de elaboração, análise e aprovação do EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança, quando algum munícipe desejar solicitar aprovação de projeto de obra que prevê uso INADEQUADO para a zona.

Desta forma:

O técnico responsável pela elaboração do EIV centrará seus argumentos demonstrando que aqueles impactos negativos serão cabalmente eliminados.

Os técnicos do IPURB, como já estão definidos os impactos negativos daquela atividade, irão verificar exclusivamente se aqueles impactos estão realmente sendo eliminados.

Os membros do COMPLAN, especialmente pela sua composição ser na maioria de leigos, terão sua tarefa facilitada, com vistas a se obter uma resposta consciente ao pedido formulado.

PROPOSTA 04

“Caso houver alteração nos zoneamentos hoje existentes, seja por ampliação da área de alguma zona ou seja pela criação de novas zonas, deverá ser observado o que segue:

- 1) Se algum imóvel passar a estar inserido em uma zona onde o IA – Índice de Aproveitamento básico for maior, a diferença entre o IA do Plano atual em relação ao novo índice só poderá ser utilizado mediante a compra de solo criado.**
- 2) Se algum imóvel passar a estar inserido em uma zona onde o IA – Índice de Aproveitamento básico for menor, poderá ser utilizado o índice do Plano atual, exceto nos casos em que municipalidade entender importante a redução do índice, devendo então indenizar com solo criado esta diferença para uso em outros empreendimentos.”**

Justificativa:

Não temos condições, por falta de tempo hábil e dados suficientes, de propor alterações no zoneamento existente, o que deverá ser avaliado pelo IPURB de forma bastante cuidadosa.

Estamos propondo que o aumento do IA seja somente possível através da compra de solo criado, eliminando uma distorção histórica no nosso município. É de se ressaltar que ao longo dos anos, a cada novo Plano Diretor (e mesmo em emendas aos Planos vigentes), o aumento do IA se deu de tal forma que quem lucrou foram os proprietários dos terrenos atingidos pela alteração, já que estes terrenos tiveram seu valor aumentado de forma gratuita, sem qualquer vantagem para o município.

Nos casos em que houver diminuição do IA, ocorre o contrário, ou seja, o proprietário do terreno onde houver esta redução de índice ficará prejudicado, o que entendemos não ser justo.

PROPOSTA 05

Excluir a limitação de altura das edificações em todas as Zonas, exceto nas Zonas Especiais de Habitação Unifamiliar – ZEHU (baixa densidade) e no entorno da praça Achyles Mincarone (igreja São Bento) na ZR2.

Justificativa:

Valem todas as justificativas já apresentadas na Proposta 01, pois entendemos que o desenvolvimento sustentável, em especial para o município de Bento Gonçalves, passa necessariamente pela verticalização da cidade.

Na realidade a altura das edificações é limitada pelo IA - Índice de Aproveitamento, pela TO – Taxa de Ocupação e pelos Recuos (frontal, laterais e nos fundos dos terrenos).

Para os prédios mais altos estamos propondo (ver sugestão de alteração do anexo 04 – Quadro dos Recuos) recuos maiores, o que regulará a insolação, a iluminação e ventilação do entorno.

PROPOSTA 06

Alterar o texto do Art. 125, para:

Art. 125 – Para o cálculo do IA – Índice de Aproveitamento, será observado o que segue:

I – nas edificações destinadas à habitação coletiva:

Só serão computadas as áreas de uso privativo, excluindo-se:

- a) As áreas privativas destinadas a garagens e respectivos depósitos;**
- b) As áreas privativas de terraços descobertos;**
- c) As áreas privativas das sacadas localizadas nas fachadas frontais e na fachada de fundos da edificação.**

Nota: As áreas privativas serão calculadas conforme critérios estabelecidos na Norma NBR – 12.721 da ABNT.

II – nas edificações destinadas à habitação unifamiliar:

Será computada a área total construída, excluindo-se as áreas:

- a) de garagens e respectivos depósitos;**
- b) de terraços descobertos;**
- c) das sacadas localizadas nas fachadas frontais e na fachada de fundos da edificação.**
- d) casas de máquinas, de bombas, centrais de ar-condicionado, central de gás, transformadores, medidores, instalações de coleta e depósitos de resíduos sólidos;**
- e) guarita;**

III - nas edificações destinadas a atividades não residenciais:

Será computada a área total construída, excluindo-se as áreas de:

- a) garagens e respectivos depósitos;**
- b) terraços descobertos;**
- c) sacadas localizadas nas fachadas frontais e na fachada de fundos da edificação.**
- d) casas de máquinas, casas de bombas, centrais de ar-condicionado, central de gás, transformadores, mezaninos metálicos, medidores, instalações de coleta e depósitos de resíduos sólidos;**
- e) guarita;**
- f) circulações horizontais e verticais, de uso comum;**

Justificativa:

O IA, por definição, é um instrumento de controle da densidade populacional.

Logo não se justificativa considerar as áreas de uso comum da edificação como computáveis, pois a maior ou menor quantidade de área de uso comum não irá alterar a quantidade de pessoas da edificação.

Ademais, estas áreas de uso comum, não sendo computadas no IA, possibilitarão que os prédios tenham áreas de uso comum mais amplas (circulações mais largas, halls maiores, mais elevadores), além do que poderão ser mais facilmente contemplados nos projetos: salão de festas, espaços para esportes, áreas para lazer de crianças, etc.

Quanto as sacadas laterais, entendemos que devam ser incluídas no IA, a fim de inibir a construção das mesmas, já que normalmente são fechadas e utilizadas para aumento da área interna da edificação. Estas sacadas acabam diminuindo a ventilação, a iluminação e a insolação entre prédios vizinhos.

Propõe-se também a alteração do parágrafo 2º do Art. 140, a fim de limitar o avanço da sacada, junto à divisa lateral, passando dos atuais 1,50m da divisa para 2,00m da divisa. (ver proposta 07)

Adicionalmente, entendemos que os Índices de Aproveitamento hoje existentes, podem ser mantidos, já que a redução de área computável obtida pela não consideração das áreas de uso comum será compensada pela consideração como computáveis das áreas das sacadas laterais.

PROPOSTA 07

Alterar o texto do parágrafo 2º do Art. 140, para:

Art. 140 - ...

Parágrafo 2º – Serão permitidas sacadas em balanço situadas sobre os recuos laterais, desde que a extensão total das mesmas, por elevação, não ultrapasse 50% (cinquenta por cento) do comprimento da fachada lateral, podendo avançar no máximo 2,00m a partir da face externa do prédio, respeitando sempre um recuo mínimo de 2,00m das divisas contado a partir do ponto mais avançado da sacada.

Justificativa:

A proposta de aumentar o recuo mínimo de 1,50m para 2,00m, proporcionará um aumento na insolação e aeração entre prédios vizinhos, pois no caso de prédios vizinhos terem sacadas nas fachadas laterais, a distância mínima entre as mesmas passará de 3,00m para 4,00m, o que também aumentará a privacidade dos moradores dos apartamentos.

PROPOSTA 08

Acrescentar parágrafos ao Art. 129:

Art. 129 - ...

Parágrafo Primeiro – Poderão ser construídos 03 (três) pavimentos nas divisas, desde que:

- a) Sobre o terceiro pavimento seja executado um telhado vivo;**
- b) A altura máxima do muro de divisa não ultrapasse os 9,00m, já computados os pés-direitos dos 3 pavimentos, a espessura dos entrepisos, a laje de cobertura, a espessura do telhado vivo e a mureta de proteção do telhado vivo;**
- c) No mínimo um pavimento seja destinado à ocupação como garagem.**

Parágrafo Segundo - Este pavimento adicional não será computado como pavimento para fins de cálculo de altura da edificação e cálculo dos recuos constantes no Anexo 04 – Quadro de Recuos.

Justificativa:

Esta proposta não altera a altura máxima permitida no plano diretor atual, pois a soma dos 7,00m + 1,80m + laje do forro do 3º pavimento + o piso do terraço, equivale aos 9,00m aqui propostos.

Com esta possibilidade, estaremos incentivando a construção de garagem acima do solo, o que possibilitará uma opção do empreendedor deixar escavar um subsolo para a construção da garagem, o que além de estar impactando menos o meio ambiente pelo destino do material escavado, minimizará os impactos de escavações (em especial escavações em rocha), tais como ruídos, poeira e trânsito de caminhões e máquinas para a retirada do material escavado. Além do que possibilitará a construção de maior número de garagens

Outro fato positivo é a criação do incentivo ao uso de telhados vivos (também conhecidos como telhados ecológicos ou telhados verdes).

O telhado vivo: Reduz as chances de formação de ilhas de calor; Melhora a qualidade do ar da cidade; Diminui a possibilidade de enchentes; Reduz o consumo de energia; Aumenta a retenção de água da chuva; Embeleza a cidade; Melhora o isolamento/absorção acústica; Possibilita melhor reutilização das água da chuva; Cria maiores espaços verdes na área urbana; Equilibra a temperatura interna da edificação; Retorna o habitat de alguns animais, como os pássaros.

PROPOSTA 09

Eliminar o Art. 128 e o inciso IV do parágrafo único do Art. 40.

Justificativa:

Estes artigos possibilitam a construção no alinhamento (isto é, sem recuo) na zona ZR 2.

Entendemos que a construção de edificações no alinhamento altera as características da ZR 2, já que o recuo de frente faz com que as calçadas públicas desta zona tenham uma maior ventilação, iluminação e insolação, propiciando a prática de caminhadas e passeios com mais qualidade, fato já consolidado naquela região.

Ademais, a permissão de construção no alinhamento para atividades afins ao corredor gastronômico, não traz o incentivo adequado para a implantação de empreendimentos com a finalidade de incremento ao turismo de nossa cidade. Veja-se que desde a vigência do atual Plano Diretor, praticamente não foram edificadas construções voltadas ao turismo e que tenham sido construídas no alinhamento. Entendemos, salvo melhor juízo, que serviu basicamente para regularizar edificações que já estavam sobre o recuo.

PROPOSTA 10

Acrescentar parágrafo ao Art. 135:

Art. 135 - ...

Parágrafo Único – Nestes casos, a cobertura do subsolo na área do recuo frontal deverá ser em telhado vivo/jardins, no mínimo em 60% da área do recuo, permitindo-se pavimentar apenas 40% desta área.

Justificativa:

Entendemos que uma das funções do recuo frontal é a de que se tenham jardins na frente das edificações, o que embeleza a cidade e traz mais qualidade ao ambiente urbano.

O telhado vivo: Reduz as chances de formação de ilhas de calor; Melhora a qualidade do ar da cidade; Diminuí a possibilidade de enchentes; Reduz o consumo de energia; Aumenta a retenção de água da chuva; Embeleza a cidade; Melhora o isolamento/absorção acústica; Possibilita melhor reutilização das água da chuva; Cria maiores espaços verdes na área urbana; Equilibra a temperatura interna da edificação; Retorna o habitat de alguns animais, como os pássaros.

PROPOSTA 11

Acrescentar os itens “d” e “e” ao inciso V do Art. 158, como segue:

Art. 158 - ...

V – Vias Especiais: ...

a) ...

b) ...

c) ...

d) A ligação Norte-Sul composta pelas vias: Av. São Roque, Guilherme Fasolo, Osvaldo Aranha, 10 de Novembro, Fortaleza e Nelson Carraro.

e) A via férrea que atravessa o perímetro urbano do município.

Justificativa:

Entendemos que a ligação Norte-Sul, composta pelas vias Av. São Roque, Guilherme Fasolo, Osvaldo Aranha, 10 de Novembro, Fortaleza e Nelson Carraro, tendo em vista sua posição estratégica e sua largura, deve ser considerada uma Via Especial, a fim de que seja elaborado um projeto especial, contemplando a retirada do estacionamento existente, transformando a mesma em uma via expressa, prevendo-se também a implantação de uma ciclovia e de um corredor de ônibus, o qual deverá fazer a integração com o centro da cidade através do CIM – Centro de Integração de Modais. (ver proposta 14)

Quanto à via férrea, é de fundamental importância que se estabeleça no plano diretor ser uma Via Especial, a fim de se tornar, no futuro, em mais um modal de transporte urbano do município, desde já preservando aquela área contra outros tipos de uso.

PROPOSTA 12

Alterar o Art. 154, conforme segue:

Art. 154 – Será incentivada a construção de espaços estacionamentos destinados ao público em geral, na zona ZCC e ao longo da Av. Osvaldo Aranha, conforme segue:

I – Para cada espaço estacionamento destinado à utilização pelo público em geral, o empreendedor receberá como incentivo uma quantidade de ATAR – Área de Terreno Adicional Referencial, que lhe permita construir no próprio local ou em outro permitido pelo plano diretor, uma área construída adicional de 20 m².

- a) Só serão considerados os espaços estacionamentos adicionais aos exigidos pelo plano diretor para os usos que estão contemplados no empreendimento.**
- b) Os espaços estacionamentos destinados ao público em geral, quando localizados em prédios que contemplem outros usos, além dos destinados para uso como garagens, deverão estar completamente independentes das áreas destinadas aos demais usos, inclusive das garagens necessárias aos demais usos do prédio.**
- c) Quando da obtenção do habite-se desses espaços-estacionamentos, o Poder Público municipal fica no compromisso, de no máximo em 30 (trinta) dias, retirar das vias públicas do entorno um número de espaços estacionamentos equivalente à 50% dos novos espaços estacionamentos do prédio e que sejam destinados ao uso do público em geral.**

II – Os Edifícios Garagem poderão ser edificadas nas divisas do terreno, sendo considerados como Edifícios Garagens somente as edificações que contemplem o uso exclusivo para espaços-estacionamentos destinados ao público em geral, admitindo-se o uso comercial no pavimento térreo.

III – As áreas dos espaços-estacionamentos destinados exclusivamente para uso do público em geral terão isenção de 50% na taxa do IPTU.

Justificativa:

Os incentivos previstos no plano diretor atual não foram suficientes para que os empreendedores se dispusessem a construir garagens para o público em geral. É necessário que os empreendimentos sejam economicamente viáveis, caso contrário não serão executados.

O objetivo maior deve ser o de substituir os estacionamentos existentes nos logradouros públicos, com vistas a melhorar o desempenho do sistema de transporte urbano e o alargamento dos passeios públicos, conforme previsão contemplada na estratégia de mobilidade urbana (Art. 157) do plano diretor atual.

PROPOSTA 13

Acrescentar parágrafo e alterar os parágrafos do Art. 149, conforme segue:

Art. 149 ...

Parágrafo Primeiro: Só serão considerados como vagas de estacionamento para fins de cálculo do número mínimo de vagas, aquelas vagas que permitam a movimentação independente do veículo.

Parágrafo Segundo: As vagas descobertas para estacionamento poderão ocupar 100% (cem por cento) da área livre, garantida pela taxa de ocupação, desde que seja mantida a taxa mínima de permeabilidade estabelecida neste plano diretor.

Parágrafo Terceiro: Nas zonas onde há exigência de recuo frontal, a área do recuo frontal poderá ser utilizada como estacionamento em apenas 40% (quarenta por cento), devendo o restante da área destinada para jardins e acesso dos pedestres à edificação.

Justificativa:

Quanto ao parágrafo primeiro, o novo conteúdo pretende tornar mais claro o texto existente.

No parágrafo segundo estamos propondo a possibilidade de se construir mais vagas de garagem, sem diminuir a área mínima de drenagem necessária.

O parágrafo terceiro tem a finalidade de preservar o principal motivo para haver recuos frontais em determinadas zonas que é o de se ter jardins na frente das edificações.

PROPOSTA 14

Constar no plano diretor a preservação da área do antigo estádio do esportivo (estádio da montanha), localizado na Av. Osvaldo Aranha, para abrigar o que aqui denominamos como CIM – Centro de Integração de Modais.

CIM – Centro de Integração de Modais

Trata-se de um espaço multiuso que consideramos estratégico para a melhoria da mobilidade urbana, em especial do centro da cidade.

O complexo CIM deverá contemplar:

- a) **Uma grande quantidade de vagas de garagem de automóveis para o público em geral, os quais deixarão de circular e de estacionar no centro da cidade;**
- b) **Uma garagem para bicicletas, incentivando o uso deste modal de transporte;**
- c) **Um terminal de ônibus urbano, integrado ao corredor de ônibus da Av. Osvaldo Aranha, retirando boa parte da circulação dos mesmos do centro da cidade;**
- d) **Um terminal de ônibus e vans de turismo, evitando a ida dos mesmos ao centro da cidade;**
- e) **A integração com o futuro modal ferroviário, transformando o CIM em um grande complexo de integração de modais (trem urbano, trem turístico, trem regional, ônibus urbano, ônibus e vans de turismo, automóveis e bicicletas);**
- f) **Um centro comercial de apoio ao grande público que circulará no local;**
- g) **Áreas de apoio aos turistas (feira de artesanato, feira de produtos coloniais, etc...);**
- h) **Local para eventos, aproveitando o prédio das antigas cadeiras do estádio, viabilizando a construção de um grande auditório. No caso de eventos noturnos, haveria grande disponibilidade de vagas de estacionamentos no prédio de garagens de veículos, as quais, via de regra, seriam utilizadas somente durante o dia. Também haveria grande facilidade de acesso do público utilizando o corredor de ônibus da Osvaldo Aranha e o futuro modal ferroviário;**
- i) **Local para a realização de feiras livres;**
- j) **Instalação de equipamentos de transporte de passageiros para acesso até a Rua Barão do Rio Branco no centro da cidade (elevadores, escadas rolantes e/ou funiculares);**
- k) **Com a implantação do CIM, julgamos que o local se tornará adequado também para a construção do tão necessário Centro Administrativo Municipal, pois aproveitaria toda a infraestrutura de transporte e o centro comercial de apoio, disponíveis no local, agregando a facilidade de acesso ao centro da cidade através dos meios de transporte vertical sugeridos.**

Opcionalmente, poderia ser realizado um estudo de viabilidade de preservação do atual campo de futebol, transformando a área em uma arena para a prática desportiva, se assim a comunidade julgar importante. Neste caso, a instalação

do CIM se daria sob as arquibancadas do lado Leste indo até a divisa daquele lado e na área disponível atrás da goleira do lado Sul. Obviamente, que assim haveria menor área disponível para a implantação do CIM.

Justificativa:

A construção do CIM propiciará a diminuição do tráfego de ônibus e automóveis no centro da cidade.

Também será utilizada de forma adequada uma área pública que se encontra localizada em ponto estratégico dentro do contexto urbano, e que hoje se encontra subutilizada.

O CIM se transformará num novo ponto turístico da cidade.

A viabilidade econômica poderá se dar de diversas formas, a saber:

- 1) Obtenção de empréstimos especiais junto ao governo federal, contemplando o CIM no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.
- 2) Estabelecimento de PPP – Parcerias Público Privadas, que podem ser implementadas utilizando-se de vários formatos: venda de ATAR e/ou separando parte da área para uso particular em troca da construção do CIM e/ou Comodato, etc...

PROPOSTA 15

Acrescer novo artigo ao Plano Diretor, como segue:

Art. ????- As vagas de estacionamento necessárias para atender o número mínimo estabelecido no quadro do Anexo 7 poderão estar localizadas em outro prédio, desde que situado a uma distância máxima de 200m do prédio a ser edificado.

Parágrafo Primeiro – A liberação da Carta de Habitação do prédio a ser construído só se dará quando as vagas de estacionamento necessárias e que foram edificadas no outro prédio estiverem concluídas, tenham a respectiva Carta de Habitação emitida pelo Município e possuam matrícula do Registro de Imóveis onde conste que aquelas vagas de estacionamento são de uso exclusivo dos proprietários do prédio a ser construído.

Parágrafo Segundo – Quando se tratar de prédio comercial, as vagas necessárias para uso de clientes poderão ser substituídas por vagas do tipo rotativas (abertas ao público em geral), mesmo que localizadas em outro prédio situado a uma distância máxima de 200m.

Parágrafo Terceiro – As vagas de estacionamento cedidas a outro prédio deverão ser vagas existentes em maior quantidade do que o estabelecido no Anexo 7, considerando-se as áreas e os usos existentes no prédio cedente.

Justificativa:

A possibilidade de se usar vagas de estacionamento em prédios próximos e não obrigatoriamente no prédio a ser edificado, propicia que se elimine um ponto de conflito (acesso às garagens), o que beneficiará a mobilidade urbana. E, mesmo no caso de apenas parte das vagas estarem em outro prédio, mantendo-se o acesso às garagens, ter-se-á menor número de vagas e o conflito será menor na via pública.

Outro fator importante, em especial em Bento Gonçalves, é a possibilidade que se terá de eliminar a execução de subsolos para garagens com a necessidade de grandes escavações, normalmente em rocha, o que traz transtornos aos vizinhos e à mobilidade urbana, bem como prejudica o meio ambiente.

PROPOSTA 16

Complementar o texto do parágrafo único do Art. 287, como segue:

Art. 287 – ...

Parágrafo único – Os valores arrecadados com a aplicação do presente artigo, deverão financiar obras conforme mencionado no art. 276, incisos I a X, da presente Lei, além de obras necessárias para a melhoria da mobilidade urbana.

Justificativa:

Como os recursos do Fundo ATAR são oriundos da compra de “solo criado”, o qual permite a utilização de um IA – Índice de Aproveitamento maior de terrenos, com aumento da densidade populacional em determinadas zonas, entendemos que estes recursos possam também ser utilizados para a melhoria da mobilidade urbana, já que haverá situações onde este aumento da densidade populacional necessitará de intervenções nas vias públicas.

PROPOSTA 17

Alterar o texto do Art. 286, como segue:

Art. 286 – A contrapartida financeira que corresponde à outorga onerosa do direito de construir, acima do índice de aproveitamento básico, será calculada segundo a equação:

$$V_o = (A_c \times CUB \times F_c \times 15\%) \times 0,70$$

onde,

V_o = valor da outorga, em reais

A_c = área construída computável, em metros quadrados

CUB = valor do custo da construção, em reais/metro quadrado, código: R8-N, calculado pelo Sinduscon/RS, vigente na data do efetivo pagamento.

F_c = Fator de comercialização é um fator que estabelece a variação de preços de mercado dos apartamentos em função de sua localização, conforme estabelecido na tabela de Fatores de Comercialização, constante na Tabela abaixo:

Tabela de Fatores de comercialização (F_c)

Zonas	F_c
ZCC	3,5
ZC1 (exceto as vias localizadas em outras zonas, mas caracterizadas como ZC1, as quais terão o F_c da zona em que estão inseridas)	3,5
ZR1 (só a área localizada na cidade alta, confinada pela ZCC e pela ZC1)	3,5
ZR1 (demais áreas)	3,2
ZR2	3,5
ZR3	2,7
ZPI	3,2
ZEIS	1,8

15% - Taxa de troca média do mercado para permuta do terreno por área construída.

0,70 – Fator de redução que traduz a diferença entre permutar em área construída versus pagamento em dinheiro.

Parágrafo único: O valor a ser pago pelo empreendedor é de 50% do valor da outorga.

Justificativa:

Há um erro conceitual na atual forma de cálculo do valor da ATAR, já que o valor se refere ao valor do terreno. Ocorre que em locais onde a loja térrea é altamente valorizada, este fato aumenta o valor do terreno significativamente, o que distorce o percentual médio de mercado do valor da cota terreno para as unidades que seriam construídas com a compra da ATAR.

A fórmula sugerida elimina esta distorção, pois baseia-se no valor médio de mercado da incidência do custo do terreno no valor de venda dos apartamentos, que é de 15%.

Outra vantagem da utilização desta fórmula é o seu caráter objetivo, já que todos os valores estão previamente definidos, o que elimina qualquer tipo de subjetividade.

Também há que se ressaltar a desburocratização do processo, com diminuição de custos para o erário e para os munícipes, já que não haverá a necessidade de avaliação dos terrenos.

PROPOSTA 18

Alterar a composição do COMPLAN, como segue:

Art. ??? – O COMPLAN terá 18 (dezoito) membros e sua composição estabelecida de forma tripartite, conforme segue:

1/3 de representantes do Poder Público: IPURB, Secretaria do Meio Ambiente, Secretaria da Mobilidade Urbana, Secretaria do Turismo, Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Secretaria de Obras.

1/3 de representantes de entidades ligadas à construção civil e comunidade técnica: AEARV, ASCON, CREA, ASCORI, CAU, CRECI.

1/3 de representantes da comunidade: Sindicato dos Trabalhadores na Indústria da Construção e do Mobiliário, CIC, Associação de Bairros, UCS/FERVI, OAB, CDL.

Justificativa:

Entendemos que o formato atual de composição dos membros do COMPLAN não é justo, pois 50% dos membros são representantes do Poder Público, o que pode tornar as decisões do Conselho eivadas de tendenciosidade para atender as demandas da administração e não os interesses da sociedade.

O formato de composição tripartite proposta traz mais equilíbrio, pois existe uma proporção adequada de membros que representam a sociedade, o Poder Público e a comunidade técnica.

PROPOSTA 19

Alterar a SEÇÃO X para:

SEÇÃO X DOS USOS QUE GERAM INCOMODIDADE

Art. 299 – São considerados usos potencialmente geradores de interferência no tráfego:

- a) Os usos cujos exercícios exijam deslocamentos coincidentes com o horário de pico do tráfego em geral;
- b) Os usos que utilizam veículos de grande porte com lentidão de manobras;
- c) Os usos que atraíam grande circulação de veículos;

Parágrafo primeiro: As exigências referentes ao número mínimo de vagas de estacionamento e de vagas para carga e descarga, quando aplicáveis, estão definidas no ANEXO 7 desta Lei.

Parágrafo segundo: Será exigida a apresentação de Laudo de Acessibilidade para aprovação e licenciamento de empreendimentos que demandem, segundo o ANEXO 7, um número mínimo de vagas de garagem superior a 200 (duzentos) e/ou quando demandarem mais de 5 (cinco) vagas de carga e descarga.

Parágrafo terceiro: Também será exigida a apresentação de Laudo de Acessibilidade para aprovação e licenciamento de qualquer empreendimento classificado, segundo o Art. 118 desta Lei, na categoria “Comércio e Serviços Geradores de Tráfego Pesado”, na categoria “Indústrias Diversas” e na categoria “Uso Especial”.

Parágrafo quarto: Quando se tratar de imóvel cujo projeto tenha sido aprovado sem atividade específica, tais como imóveis para locação, a liberação do Alvará de Funcionamento ficará condicionado à aprovação de Laudo de Acessibilidade específico para a atividade que se pretenda implantar no imóvel, se na presente Lei conste que o tipo de uso pretendido requeira Laudo de Acessibilidade.

Parágrafo quinto: O Laudo de Acessibilidade deverá ser apresentado contemplando:

- a) Forma de acesso às áreas de carga e descarga;
- b) Áreas para manobra de caminhões, internamente no imóvel;
- c) Facilidade de acesso e estacionamento de veículos para clientes;

Art. 300 – São considerados empreendimentos de impacto:

- a) Os que possuírem usos classificados no Art. 118 nas categorias:
 - a.1) III – Comércio e Serviços Geradores de Ruídos;
 - a.2) VI – Comércio e Serviços Perigosos;
 - a.3) IX – Recreacional;
 - a.4) X – Uso Especial (exceto itens “a” e “t”);
 - a.5) XI – Indústrias Diversas;
 - a.6) XII – Indústria II;

b) Os que estiverem enquadrados na categoria de usos **INADEQUADOS**, para a zona onde se pretende instalar o empreendimento (neste casos o EIV deverá ser aprovado pelo COMPLAN, conforme nossa Proposta 02);

Parágrafo primeiro: Para aprovação dos projetos e licenciamento da construção de empreendimentos de impacto, deverá ser apresentado o EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança, atendendo o que estabelecem os arts. 36 a 38 da Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade.

Parágrafo segundo: O EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança deverá ser apresentado contemplando no mínimo os seguintes aspectos:

Os incisos constantes no Art. 301 do atual plano (exceto o inciso X).

Parágrafo terceiro: copiar parágrafo primeiro do Art. 301 do atual plano.

Parágrafo quarto: copiar o parágrafo segundo do Art. 301 do atual plano.

Parágrafos quinto: O (EIV) terá validade apenas para a atividade que se pretenda implantar num determinado imóvel. Caso se pretenda implantar atividade diversa daquela contemplada quando da aprovação do projeto, deverá se elaborado (EIV) específico para esta nova atividade, se na presente Lei conste que o tipo de uso pretendido requeira (EIV).

Parágrafo sexto: Quando se tratar de imóvel cujo projeto tenha sido aprovado sem atividade específica, tais como imóveis para locação, a liberação do Alvará de Funcionamento ficará condicionado à aprovação de (EIV) específico para a atividade que se pretenda implantar no imóvel, se na presente Lei conste que o tipo de uso pretendido requeira (EIV).

Parágrafo sétimo: O Poder Executivo Municipal poderá condicionar a aprovação do empreendimento ao cumprimento pelo empreendedor e às suas expensas, de obras necessárias para atenuar ou compensar os impactos que o projeto acarretará, ou ainda a realização de medidas mitigadoras necessárias.

Art. 301 – Sempre que não houver concordância em relação às exigências do IPURB para a aprovação dos projetos que necessitem de Laudo de Acessibilidade e/ou de Estudo de Impacto de Vizinhança, o proprietário do imóvel poderá requerer a manifestação do COMPLAN, que analisará o parecer do IPURB e deliberará em caráter definitivo, mediante aprovação de no mínimo 2/3 dos membros presentes na reunião, em duas reuniões consecutivas, devendo ser mencionada na pauta de convocação.

Art. 302 – O IPURB deverá apresentar parecer sobre o Laudo de Acessibilidade e sobre o Estudo de Impacto de Vizinhança, no máximo em 30 (trinta) dias após o protocolo de aprovação do projeto e/ou licença pretendida, desde que já tenha sido fornecido o alinhamento, o qual deve ser fornecido pelo Município, no máximo 15 (quinze) dias após protocolado o respectivo pedido.

Art. 303 – idem ao atual (exceto parágrafo 2º).

Justificativa:

A forma como está contemplado este assunto no Plano Diretor atual, além de exigir EIV de empreendimentos, que a nosso juízo não causam muito impacto e não necessitam de um EIV, deixa muitas lacunas, o que leva a interpretações subjetivas por parte do IPURB (mesmo que analisadas por um grupo técnico).

Primeiro, estamos propondo uma distinção clara entre empreendimentos que necessitam que se apresente apenas Laudo de Acessibilidade daqueles que necessitam de EIV. Assim, além de ser mais coerente, será mais ágil a análise do Laudo de Acessibilidade do que de um EIV, o qual, não raras vezes, exigirá por parte do empreendedor que assuma por sua conta os custos das obras necessárias para atenuar ou compensar os impactos.

Também propomos a exigência de Laudos de Acessibilidade somente em empreendimento que geram grande impacto sobre a mobilidade urbana, deixando que para os pequenos impactos as medidas já estejam definidas de forma objetiva no ANEXO 7 (quadro de vagas), o que tornará os processos de aprovação mais céleres e objetivos.

Entendemos que a exigência de apresentação do EIV deve estar vinculada apenas ao tipo de uso do empreendimento e não a sua área construída, pois os impactos referentes à área construída já se encontram regulados pelos índices urbanísticos de cada zona (taxa de ocupação, índice de aproveitamento, recuos, etc). Até porque é incoerente, por exemplo, que um empreendimento com 3.000 m² de área construída necessite de EIV, enquanto dois empreendimento com 2.500 m² cada localizados um ao lado do outro não necessita de EIV (obviamente que normalmente os dois empreendimentos de 2.500 m² cada um gerarão, no conjunto, um impacto maior do que um empreendimento de 3.000 m²).

Quanto a proposta de retirada do inciso X, do Art. 301 do atual Plano Diretor, entendemos que é muito abrangente, inclusive nem haveria a necessidade de elencar os demais itens, pois só com esse abrange tudo, e é totalmente subjetivo, o que não concordamos.

Quanto à eliminar o parágrafo 2º do Art. 303 do Plano Diretor atual, entendemos que se não houve alteração da lei do Plano Diretor que venha a modificar a situação por ocasião da aprovação do EIV, não há como negar que o empreendedor possa executar a obra conforme projeto aprovado. Devemos ter em conta que muitos empreendimentos dependem de aprovação em outros órgãos, em especial de entidades financiadoras do empreendimento, o que poderá provocar uma insegurança jurídica, induzindo o empreendedor a desistir de construir em nosso município e encontrando melhores condições em outros municípios.

PROPOSTA 20

Criar Artigo com o seguinte teor:

Art. ??? – Quando da aprovação de projetos se houver divergência na interpretação desta Lei, o IPURB e/ou o interessado poderão encaminhar solicitação ao COMPLAN, que através da sua Comissão Técnica deliberará sobre o caso em no máximo 30 (trinta) dias, devendo se tornar padrão para os demais casos com a mesma dúvida.

Justificativa:

O atual plano diretor contempla no seu Art. 310 como competência do COMPLAN poder constituir comissões técnicas, motivo pelo qual é de extrema importância que a mesma seja criada.

Entendemos que uma comissão técnica do COMPLAN terá muito mais respaldo perante a comunidade para deliberar sobre as dúvidas em relação à interpretação da Lei do plano diretor do que simplesmente a opinião de alguns técnicos do IPURB, os quais as vezes dão seu parecer contrário a aprovação de determinado projeto, pois assim não correm o risco de serem prejudicados em suas carreiras como servidores públicos pela aprovação indevida de algo mal interpretado pelos mesmos.

PROPOSTA 21

Alterar ANEXO 7, incluindo tabela para cálculo das vagas para carga/descarga e alterar observações, conforme segue:

ATIVIDADES	Nº MÍNIMO DE VAGAS P/ CARGA/DESCARGA
Prédios Comerciais Comércio e Serviços Vinculados à Residências Comércio e Serviços Diversificados Comércio e Serviços Geradores de Ruídos	Até 5.000m ² → isento de 5001m ² a 10.000m ² → 1 vaga acima de 10.000m ² → 2 vagas + 1 vaga/10.000m ² excedentes
Comércio e Serviços Geradores de Tráfego Pesado Comércio e Serviços Perigosos	Até 1.000m ² → 1 vaga de 1.001m ² a 5.000m ² → 2 vagas acima de 5.000m ² → 3 vagas + 1 vaga/10.000m ² excedentes
Prédios Industriais	Até 1.000m ² → isento de 1.001 a 5.000m ² → 1 vagas acima de 5.000m ² → 2 vagas + 1 vaga/10.000m ² excedentes
Hotéis e motéis	Até 1.000m ² → isento de 1.001 a 5.000m ² → 1 vaga Acima de 5.000m ² → 2 vagas + 1 vaga/10.000m ² excedentes

Observações:

a) No cálculo do nº mínimo de vagas, tanto de estacionamentos como de carga/descarga, deve ser considerada a área total computável do empreendimento e não individualmente sala por sala.

c) As dimensões mínimas das vagas de estacionamento são 2,40m x 4,50m ou 2,30m x 4,70m e das vagas para carga/descarga 3,00m x 8,00m.

d) Na zonas ZCC e ZC1, em prédios que houver mais de 30 vagas de estacionamento, os acessos às garagens deverão ter no mínimo 5m de largura que permita entrada e saída de veículos de forma independentes. Alternativamente poderá ser previsto uma entrada e uma saída em local diverso com largura mínima de 3m cada uma.

Justificativa:

O preenchimento de lacuna que existe no Plano Diretor atual, com a inclusão do nº mínimo de vagas para carga/descarga bem como com a definição das condições para o acesso de veículos às garagens será de extrema importância, pois define de forma objetiva a situação.

A opção de se permitir garagens com 2,30m X 4,70m facilitará a elaboração dos projetos, sem prejuízo, pois nestes casos o comprimento deverá ser de 4,70m.

PROPOSTA 22

Alterar Art. 118, retirando dos textos dos incisos as referencias ao Artigo 300, a fim de não criar conflito com o Artigo no qual são definidas as atividades que necessitam de EIV.

PROPOSTA 23

“Alterar o IA - Índice de Aproveitamento de todas as zonas, aumentando para IA=3,5. Todavia, este aumento se dará através da compra de solo criado, exceto na ZC1 em que o índice já é 3,5 + 40% de compra de solo criado. Nas zonas de proteção aos mananciais, esta regra passará a valer somente após estar concluída a rede separadora de esgoto cloacal e a ETE – Estação de Tratamento de Esgoto, quando sugerimos a volta daquela zona para ZR 3. Na ZCC o índice para prédios comerciais deverá ser reduzido para 1,5.”

Justificativa:

Entendemos que o aumento do IA, em especial nas zonas mais distantes do centro da cidade, propiciará uma descentralização da cidade, conforme estabelecido nas diretrizes do Plano Diretor vigente.

Todavia, da forma como estamos propondo, fazendo com que este aumento seja somente possível através da compra de solo criado, haverá um incremento de arrecadação para o erário público.

É de se ressaltar que ao longo dos anos, a cada novo Plano Diretor (e mesmo em emendas aos Planos vigentes), o aumento do IA se deu de tal forma que quem lucrou foram os proprietários dos terrenos atingidos pela alteração, já que estes terrenos tiveram seu valor aumentado de forma gratuita.

Com o aumento do IA, poderá em alguns casos, pelo aumento da densidade populacional de determinado local, haver a necessidade de se melhorar a quantidade/qualidade da infraestrutura. Como isto se dará somente em longo prazo, poderá ser utilizada parte do dinheiro arrecadado com a venda do solo criado para a realização das obras necessárias.

Quanto à redução do IA para prédios comerciais na ZCC, julgamos necessária, já que são polos geradores de tráfego, os quais devem ser reduzidos e até eliminados na zona central da cidade.

PROPOSTA 24

“Alterar o ANEXO 04 – QUADRO DE RECUOS.”

Justificativa:

Em função da proposta 05 que exclui a limitação de altura em algumas zonas, há necessidade de definição dos recuos para estas alturas.

Também estamos propondo um aumento dos recuos para os prédios com mais de 10 pavimentos.

Entendemos não ser a limitação da altura da edificação, mas o aumento dos recuos que trará benefícios, pois não resolve termos prédios baixos e amontoados.

ANEXO 04 – DOS RECUOS

Zona	Número Pavimentos	FRONTAL		LATERAIS		FUNDOS	
		Desde o solo	Após o 2º pavimento	Desde o solo	Após o 2º pavimento	Desde o solo	Após o 2º pavimento
ZCC	Até 2 e/ou 7m	-	-	-	-	-	-
	3 a 7	-	3m	-	2,5m	-	4m
	8 até 10	-	3m + 0,5m por pavimento acima do 7º	-	2,5m + 0,3m por pavimento acima do 7º	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º
	Acima de 10	-	3m + 0,5m por pavimento acima do 7º	-	2,5 + 0,4m por pavimento acima do 7º	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º
ZC 1	Até 2 e/ou 7m	-	-	-	-	-	-
	3 a 7	-	3m	-	2,5m	-	4m
	8 até 10	-	3m + 0,5m por pavimento acima do 7º	-	2,5m + 0,3m por pavimento acima do 7º	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º
	Acima de 10	-	3m + 0,5m por pavimento acima do 7º	-	2,5 + 0,4m por pavimento acima do 7º	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º
ZR 1	Até 2 e/ou 7m	4m	-	-	-	-	-
	3 a 7	4m	-	-	2,5m	-	4m
	8 até 10	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º	-	-	2,5m + 0,3m por pavimento acima do 7º	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º
	Acima de 10	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º	-	-	2,5m + 0,4m por pavimento acima do 7º	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º
ZR 2	Até 2 e/ou 7m	6m	-	-	-	-	-
	3 a 5	6m + 0,5 por pavimento acima do 7º	-	-	4m	-	4m
	6 até 10	6m + 0,5m por pavimento acima do 7º	-	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º
	Acima de 10	6m + 0,5m por pavimento acima do 7º	-	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 7º
ZR 3 e ZR 3 (mista)	Até 2 e/ou 7m	4m	-	-	-	-	-
	3 a 5	4m + 0,5 por pavimento acima do 2º	-	-	2,5m	-	4m
	6 até 10	4m + 0,5m por pavimento acima do 2º	-	-	2,5m + 0,5m por pavimento acima do 5º	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 5º
	Acima de 10	4m + 0,5m por pavimento acima do 2º	-	-	2,5m + 0,5m por pavimento acima do 5º	-	4m + 0,5m por pavimento acima do 5º
ZI	-	6m	-	2,5m	-	4m	-
ZPM 1 e ZPM 2	Até 2 e/ou 7m	4m	-	-	-	-	-
2PPHC e ZEHU	Até 2 e/ou 7m	4m	-	-	-	-	-
	2 + subsolo	4m	-	2,5m	-	-	4m
ZPI	Até 2 e/ou 7m	4m	-	-	-	-	-
	3 a 5	4m + 0,5 por pavimento acima do 2º	-	-	2,5m	-	4m
	6 até 10	4m + 0,5m por pavimento acima do 2º	-	-	2,5m + 0,5m por pavimento acima do 5º	-	4m + 1m por pavimento
	Acima de 10	4m + 0,5m por pavimento acima do 2º	-	-	2,5m + 0,5m por pavimento acima do 5º	-	4m + 1m por pavimento

PROPOSTA 25

Alterar o texto do Art. 26 e Parágrafos.

“Art. 26 – Nos prédios onde houver áreas destinadas para fins comerciais e/ou serviços com mais de 1.000 m² de área construída computável, deverão ser edificados espaços-estacionamentos destinados aos usuários da atividade comercial e/ou de serviço na proporção de uma vaga para cada 100m² de área computável, observado o limite mínimo de uma vaga por sala, além das vagas exigidas no ANEXO 7 desta Lei. A área computável destinada a estas vagas ensejará a possibilidade de o empreendedor aumentar a área total computável do empreendimento na mesma proporção, isto é, poderá ser adicionada ao IA – Índice de Aproveitamento, sem necessidade de compra de solo criado.

Parágrafo único: Quando a edificação se enquadrar nos casos em que for necessária a apresentação de Laudo de Acessibilidade ou de EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança deverão ser atendidas as exigências ali determinadas.”

Justificativa:

Tornar mais claro e objetivo o texto constante no Art. 26 do plano diretor vigente.

PROPOSTA 26

Alterar o texto do Art. 30 e Parágrafos.

“Art. 30 – Nos prédios onde houver áreas destinadas para fins comerciais e/ou serviços com mais de 1.000 m² de área construída computável, deverão ser edificados espaços-estacionamentos destinados aos usuários da atividade comercial e/ou de serviço na proporção de uma vaga para cada 100m² de área computável, observado o limite mínimo de uma vaga por sala, além das vagas exigidas no ANEXO 7 desta Lei. A área computável destinada a estas vagas ensejará a possibilidade de o empreendedor aumentar a área total computável do empreendimento na mesma proporção, isto é, poderá ser adicionada ao IA – Índice de Aproveitamento, sem necessidade de compra de solo criado.

Parágrafo único: Quando a edificação se enquadrar nos casos em que for necessária a apresentação de Laudo de Acessibilidade ou de EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança deverão ser atendidas as exigências ali determinadas.”

Justificativa:

Tornar mais claro e objetivo o texto constante no Art. 30 do plano diretor vigente.

PROPOSTA 27

Reavaliar o Inventário do Patrimônio Histórico e Cultural de Bento Gonçalves.

“Realizar um seminário com possibilidade de participação da comunidade (dia e horário apropriados!!!), onde os técnicos deverão explicar da importância de cada imóvel inventariado na preservação do patrimônio histórico e cultural de Bento Gonçalves, com vistas a esclarecer a comunidade sobre os motivos técnicos que levaram a sua inclusão no Inventário.

Após esta explanação deverão ser dadas condições (plebiscito, referendo, consulta pública, etc ???) para que a comunidade se manifeste e delibere, retirando ou acrescentando imóveis ao Inventário atual.

Também entendemos que sejam definidos critérios claros e objetivos quanto aos imóveis localizados próximos aos imóveis constantes no Inventário, quando estes também devam ser preservados, se assim a comunidade julgar importante.

Outro aspecto que deverá ser discutido é a forma de preservação do patrimônio histórico (parcial, total, etc), bem como regulamentar de forma clara e objetiva sobre a indenização e/ou benefícios ao proprietário.”

Justificativa:

Pelo que temos observado a comunidade não está concordando com a forma que está sendo conduzido o processo de preservação do patrimônio histórico e cultural de Bento Gonçalves, seja nos critérios e maneira não democrática em que foram inventariados os imóveis, bem como com a forma em que os mesmos estão sendo preservados.

PROPOSTA 28

Alterar os Art. 31, 35, 38, 40, 42, 45 e 64.

**“Onde constar ... *podendo adquirir 40% da altura do prédio*, alterar para ... *podendo adquirir em solo criado 40% da área computável* .
Também eliminar itens onde constar a **limitação do número de pavimentos e limitação da altura do prédio.**”**

Justificativa:

Entendemos que o solo criado deva ser adquirido para aumentar a área computável e não comprar altura como consta no plano vigente.

Tendo em vista a nossa proposta 05 que exclui a limitação da altura dos prédios nestas zonas, por coerência deverão ser eliminados os itens onde conste limitação de altura.

PROPOSTA 29

Alterar o Art. 117.

“Art. 117 – Em terrenos que pelas suas dimensões encontram-se inseridos em mais de uma zona, e que a relação entre a testada e a profundidade ultrapassar a relação máxima estabelecida no quadro 1 da Lei Municipal 2.499, alterada pela Lei Municipal 5.266, serão considerados adequados os usos até o limite da profundidade que atinge a relação máxima, devendo a área a ser edificada além desta profundidade se enquadrar nos usos da outra zona. “

Justificativa:

Entendemos que se deve evitar ao máximo o estudo *caso a caso* como consta no plano vigente, devendo-se estabelecer os critérios no corpo da lei como estamos propondo, o que evitará análises subjetivas.

Estamos propondo uma abrangência maior, pois o terreno adentrando em outra zona, mesmo não se caracterizando como de esquina, poderá alterar as características da outra zona.

PROPOSTA 30

Incluir parágrafos no Art. 341.

“Art. 341 – Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

Parágrafo único: Poderão ser aprovados com base na lei anterior os projetos protocolados em no máximo 6 (seis) meses após a data da publicação desta lei. Nestes casos, a análise dos projetos não considerará as prescrições estabelecidas na nova legislação, independente de serem prejudiciais ou benéficas ao proprietário do imóvel”

Justificativa:

Entendemos que as pessoas que participam da elaboração da nova lei têm o privilégio de saber com antecedência as prováveis modificações que deverão ocorrer na legislação. Assim, nada mais justo que os demais munícipes tenham a possibilidade de encaminhar projetos que atendam a lei anterior se assim julgarem conveniente.

PROPOSTA 31

Excluir Art. 141-A

Justificativa:

Tendo em vista a PROPOSTA 05, onde propomos a exclusão do limite de altura, não há mais necessidade deste artigo.

PROPOSTA 32

Alterar parágrafo segundo do Art. 114, conforme segue:

“Art. 114 - ...

Parágrafo primeiro: ...

Parágrafo segundo: Havendo mais de um lote para a construção da edificação, o proprietário deverá unificar a matrícula. Caso as matrículas ainda não estejam unificadas o projeto será analisado como se fosse um só lote, mas a aprovação e licenciamento da construção só será após a apresentação da matrícula dos terrenos já unificados. Na unificação de uma ou mais matrículas para a constituição de um lote único e havendo edificação sobre um ou mais deles, os índices urbanísticos serão calculados com base no lote unificado.”

Justificativa:

Dar maior celeridade ao processo de aprovação.

PROPOSTA 33

Retirar o item (b) do inciso VI do Art. 311 e criar novo Artigo, conforme segue::

“Art. ???

O COMPLAN terá estrutura própria, com Secretaria Executiva independente e que terá como atribuição, além de assegurar as condições técnicas e administrativas inerentes a suas atividades, manter um serviço de Ouvidoria, o qual será um canal permanente e direto com a comunidade sobre os assuntos relativos ao Plano Diretor, tais como denúncias de transgressão à lei e recebimento de sugestões para aperfeiçoamento da legislação.

Parágrafo único: O COMPLAN terá o direito de solicitar vistas à processos, a fim de averiguar possíveis irregularidades. Nestes casos, o IPURB deverá encaminhar ao COMPLAN, o processo solicitado, em no máximo 15 (quinze) dias.

Justificativa:

Dar maior transparência às questões relativas ao Plano Diretor, bem como desvincular das amarras das questões político-partidárias.

PROPOSTA 34

Alterar parágrafo quarto do Art. 125, conforme segue::

“Art. 125-...

Parágrafo primeiro: ...

Parágrafo segundo: ...

Parágrafo terceiro: ...

Parágrafo quarto: Em todas as zonas o subsolo poderá ocupar no máximo 80% (oitenta por cento) do lote. Caso for utilizado como garagem, o subsolo poderá ocupar 100% (cem por cento), desde que mantenha os demais 20% (vinte por cento) permeáveis, através da construção de telhados vivos.

Justificativa:

Desta forma estaremos incentivando a construção de garagens em todas as zonas, bem como o uso de telhado vivo (também conhecidos como telhados ecológicos ou telhados verdes), inclusive na ZCC e ZC1.

O telhado vivo: Reduz as chances de formação de ilhas de calor; Melhora a qualidade do ar da cidade; Diminuí a possibilidade de enchentes; Reduz o consumo de energia; Aumenta a retenção de água da chuva; Embeleza a cidade; Melhora o isolamento/absorção acústica; Possibilita melhor reutilização das água da chuva; Cria maiores espaços verdes na área urbana; Equilibra a temperatura interna da edificação; Retorna o habitat de alguns animais, como os pássaros.

PROPOSTA 35

Criar artigo estabelecendo critérios claros e objetivos para elaboração, apresentação e análise dos Laudos de Acessibilidade e dos Estudos de Impacto de Vizinhança - EIV, conforme segue::

“Art. ????

Apresentamos abaixo, apenas a título de exemplificação, para que o IPURB estabeleça os critérios, baseados nas normas e legislação vigente.

REQUISITOS PARA INSTALAÇÃO DE ATIVIDADES:

a) Que geram RUÍDOS:

Não deve ser ultrapassado o NPS – Nível de Pressão Sonora nos limites da propriedade:

Das 06:00/18:00hs → NPS – db (A): 65

Das 18:00/22:00hs → NPS – db (A): 60

Das 22:00/06:00hs → NPS – db (A): 50

b) Que geram POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA:

Emissão de material particulado → $E < 10\text{Kg/dia}$

Gases e vapores → Conforme estipulado pelo CONAMA

c) Que possuem Riscos à SEGURANÇA:

Estocagem de explosivos → distar 45m da divisa do terreno

Depósitos de combustíveis → atender a NBR – 7505

Depósitos de gás → atender as normas do CNP

d) Que geram POLUIÇÃO HÍDRICA:

Efluentes líquidos → atender resolução do CONAMA

Resíduos sólidos → em containers com tampa

Obs.: Poderão ser definidos critérios diferenciados para cada zona/atividade.

E assim por diante...

Justificativa:

Se faz necessário que se estabeleçam estes critérios de forma clara e objetiva, a fim de minimizar as análises subjetivas, onde poderá haver insegurança para quem aprova e inibir a realização de novos empreendimentos no nosso município, por não se ter pelo menos alguns parâmetros já pré-definidos de atendimento.

PROPOSTA 36

Criar Quadro de usos INCENTIVADOS, conforme segue:

QUADRO DE USOS INCENTIVADOS

USO: Hotéis e Pousadas

LOCAL: Qualquer região da cidade

INCENTIVO: Isenção na compra de solo criado

USO: Supermercado

LOCAL: Região de São Roque (delimitar)

INCENTIVO: Taxa de Ocupação – TO=100%

USO: Habitação coletiva

LOCAL: ZEIS

INCENTIVO: Isenção na compra de solo criado

USO:

LOCAL:

INCENTIVO:

Justificativa:

Atender à Proposta 02 (que propõe a alteração do Art. 123) e estabelece a categoria de Usos INCENTIVADOS.

O quadro apresentado deve ser complementado com outros usos que devam ser incentivados, conforme estudos a serem realizados pelo IPURB.

PROPOSTA 37

Criar Artigo, conforme segue:

“Art. ??? - Sempre que houver expansão urbana, os limites da zona urbana serão as linhas de divisa dos lotes rurais.

Parágrafo único: Os lotes rurais que atualmente estão cortados pela limitação da zona urbana passarão a ser urbanos na sua integralidade, e serão considerados inseridos no mesmo zoneamento urbano do restante do lote.”

Justificativa:

A não consideração do lote rural na sua integralidade deixa pequenas frações ainda inseridas na zona rural.

Esta situação gera prejuízos aos proprietários e ao Município, já que estas frações acabam não cumprindo a sua função social e expostas a usos indevidos em sua ocupação.

A ocupação destas áreas de terra deve se dar de forma ordenada, evitando a proliferação de parcelamentos clandestinos, com a conseqüente venda de pequenas frações de terras sem o devido registro imobiliário e principalmente sem a devida implantação da infraestrutura necessária para atender a população que ali se assentar.

Também se faz necessário evitar má interpretação dos limites da zona urbana, como ocorre na atual legislação, já que o limite estará bem definido através da numeração do lote rural.

PROPOSTA 38

“Alterar Quadro do Art. 109, suprimindo a coluna onde consta: Área Máxima.”

Justificativa:

Não vemos motivos para ser limitada a área máxima de um lote só porque é popular. Se o loteador tem interesse em produzir lotes populares com maior área, melhor.

Existem situações onde pelas dimensões da gleba poderá ocorrer de sobrar “tiras” de terras inaproveitáveis em função de que o lote deverá ter tamanho limitado, o que poderá induzir ao empreendedor não implantar um loteamento popular.

Outra situação a se considerar é de que a não existência de lotes de maior tamanho faz com que não se propicie condições adequadas para a implantação de residências multifamiliares, o que vai contra as premissas de uma cidade sustentável, que deve ser compacta.

PROPOSTA 39

Seguem mais algumas sugestões::

- a) Prever área para a implantação de um Aeroporto Regional.**
- b) Anexar ao Plano Diretor um Caderno com Croquis elucidativos, a fim de diminuir a possibilidade de interpretações divergentes sobre o texto da lei.**
- c) Definir claramente o que é subsolo enterrado, com croquis elucidativo.**
- d) Definir o conceito de “terreno natural”**