



PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 8/2024

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 006/2024.

Dispõe sobre o perímetro urbano do Município de Ibitinga, e dá outras providências.

Art. 1º Fica estabelecido o perímetro urbano da sede do Município da Estância Turística de Ibitinga, conforme mapas e memorial descritivo constante dos Anexos que são parte integrante desta Lei Complementar.

§ 1º São os Anexos que integram esta Lei Complementar:

- I. Anexo I - Memorial descritivo das coordenadas geográficas dos limites do perímetro urbano.
- II. Anexo II - Mapa dos limites do perímetro urbano.

§ 2º Entende-se por perímetro urbano a porção do território destinada às funções de habitação, circulação, recreação e trabalho.

§ 3º Os limites do perímetro urbano do Município obedecem a tabela do Anexo I com as seguintes coordenadas geográficas projetadas em Universa Transversa de Mercator (UTM) Zona 23 Sul e Datum Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas (SIRGAS) 2000.

Art. 2º A alteração do perímetro urbano deverá ser precedida de estudos técnicos e de parecer conclusivo comprovando sua necessidade, com consulta prévia à Comissão do Plano Diretor.

Art. 3º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revoga-se a Lei Complementar nº 207, de 01 de dezembro de 2020.

Ibitinga, 13 de março de 2024.

CRISTINA MARIA KALIL ARANTES
Prefeita Municipal





JUSTIFICATIVA

Senhor Presidente:

Segue com o presente o Projeto de Lei Complementar nº 06/2024, para apreciação dos senhores Vereadores, que dispõe sobre o perímetro urbano do Município de Ibitinga.

A atualização dos limites do perímetro urbano é uma necessidade identificada durante a fase de Diagnóstico, evidenciada por um lado pela necessidade natural de revisão e atualização frente aos novos desafios urbanos, e por outro, algumas contradições e conflitos, como a ocupação da porção norte do município, avançando sobre mananciais cuja preservação é oportuna e necessária para a manutenção de condições ambientais essenciais para garantir o desenvolvimento urbano e socioeconômico sustentáveis, garantindo, portanto, um futuro melhor para Ibitinga.

Considerando ainda a existência de áreas de interesse turístico e de lazer, que possuem casas de veraneio e instalações similares, popularmente conhecidas como ranchos, a delimitação do perímetro urbano é importante para desestimular um crescimento que possa inviabilizar a manutenção destes tipos de usos e ocupações do solo, que borram as distinções entre funções urbanas e rurais, conseqüentemente apresentam um desafio relevante para a municipalidade.

Finalmente, a revisão do perímetro urbano não só o torna mais realístico, uma vez que uma série de loteamentos surgiram na última década, mas também permite, em conjunto com outras minutas de lei que integram o sexto produto, um direcionamento mais efetivo dos vetores de crescimento urbano do município, contribuindo para a compactação da cidade e para a otimização da infraestrutura.

Desta forma, encaminhamos o presente projeto de Lei Complementar para que seja apreciado pelos Senhores Vereadores, nos termos da legislação sobre o assunto.

Sendo o que nos apresenta para o momento, respeitosamente endereçamos os cumprimentos.

Atenciosamente,

CRISTINA MARIA KALIL ARANTES
Prefeita Municipal





ATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL

PRAZO DAS ATIVIDADES: até as 08:00 horas do dia 15/03/2024

A Prefeitura Municipal da Estância Turística de Ibitinga disponibilizou seus projetos de maneira digitalizada em seu site oficial, sendo esta medida divulgada no Diário Oficial do Município, Página Oficial da Prefeitura e no site www.ibitinga.sp.gov.br. Foi apresentado o seguinte projeto de lei:

Projeto de Lei Complementar nº 006/2024 -> Dispõe sobre o perímetro urbano do Município de Ibitinga, e dá outras providências.

Não houve manifestação dos munícipes, não havendo nada mais a tratar, dou por encerrada a presente ata.

Lilson Aparecido Chinelato Mattioli

Diretor de Receita e Orçamento.



ANEXO I		
REVISÃO DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE IBITINGA - PERÍMETRO URBANO		
CAMBARATIBA		
Vértice	Latitude	Longitude
1	704117	7594761
2	704156	7594750
3	704356	7594674
4	704494	7594602
5	704642	7594560
6	704825	7594544
7	704800	7594480
8	704779	7594465
9	704762	7594462
10	704626	7594503
11	704588	7594402
12	704564	7594400
13	704505	7594225
14	704295	7594296
15	704276	7594242
16	704188	7594273
17	704217	7594368
18	703997	7594441
19	704064	7594600
SEDE		
Vértice	Latitude	Longitude
1	720570	7591391
2	720307	7591534
3	720549	7592008
4	720613	7592219
5	720774	7593815
6	720787	7593876
7	720900	7594229
8	720795	7594333
9	721038	7595085
10	721493	7596542
11	721738	7596413
12	721906	7596389
13	722144	7596339
14	722278	7596262
15	722388	7596180
16	722602	7596088
17	722716	7596029
18	723141	7595740
19	723263	7595638
20	723504	7595899
21	723893	7595657
22	723887	7595417
23	724132	7595502
24	724148	7595468
25	724460	7595615
26	724500	7595810
27	724743	7596344
28	724836	7596495
29	724909	7596605
30	724952	7596730



31	724999	7596660
32	725051	7596635
33	725495	7596489
34	725458	7596426
35	725384	7596235
36	725265	7595933
37	725178	7595725
38	725782	7595249
39	725798	7595407
40	725890	7595328
41	725934	7595469
42	725985	7595622
43	726217	7595552
44	726333	7595925
45	726450	7596043
46	726496	7596070
47	726854	7595829
48	726916	7595782
49	726990	7595695
50	727199	7595862
51	727225	7595791
52	727802	7595993
53	727936	7596037
54	728080	7595704
55	727689	7595671
56	727273	7595526
57	727101	7595506
58	727105	7595292
59	727021	7595197
60	727122	7595121
61	727062	7595042
62	727130	7594997
63	727038	7594786
64	727074	7594775
65	727376	7594777
66	727521	7595087
67	727670	7595077
68	727830	7595084
69	728178	7595099
70	728637	7595053
71	728766	7594803
72	727944	7593897
73	728258	7593686
74	728870	7593392
75	728916	7593460
76	728881	7593313
77	728859	7593003
78	729166	7592377
79	729305	7592175
80	728330	7591968
81	728470	7591559
82	728566	7591170
83	728586	7590964
84	728887	7590640
85	728869	7590614



86	729234	7590043
87	729505	7589528
88	729418	7589184
89	726942	7588740
90	725888	7588621
91	725455	7588613
92	725009	7588650
93	724484	7588779
94	724127	7588924
95	723095	7589461
96	722861	7589090
97	723025	7588422
98	722991	7588382
99	722472	7588339
100	721779	7589348
101	721537	7589603
102	722224	7590060
103	722474	7590150
104	722223	7590438
105	722071	7590564
106	721878	7590685



Anexo II

Mapa dos limites do Perímetro Urbano 2023

Revisão do Perímetro Urbano
Outubro 2023

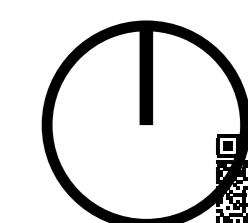
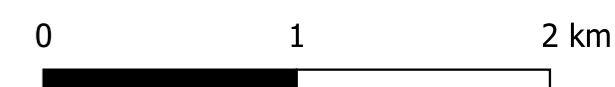
Legenda

- CAMADAS
- Sistema Viário
 - Perímetro Urbano
 - Coordenadas

CAMBARATIBA		
Vértice	Latitude	Longitude
1	704117	7594761
2	704156	7594750
3	704356	7594674
4	704494	7594602
5	704642	7594560
6	704825	7594544
7	704800	7594480
8	704779	7594465
9	704762	7594462
10	704626	7594503
11	704588	7594402
12	704564	7594400
13	704505	7594225
14	704295	7594296
15	704276	7594242
16	704188	7594273
17	704217	7594368
18	703997	7594441
19	704064	7594600

SEDE					
Vértice	Latitude	Longitude	Vértice	Latitude	Longitude
1	720570	7591391	54	728080	7595704
2	720307	7591534	55	727689	7595671
3	720549	7592008	56	727273	7595526
4	720613	7592219	57	727101	7595506
5	720774	7593815	58	727105	7595292
6	720787	7593876	59	727021	7595197
7	720900	7594229	60	727122	7595121
8	720795	7594333	61	727062	7595042
9	721038	7595085	62	727130	7594997
10	721493	7596542	63	727038	7594786
11	721738	7596413	64	727074	7594775
12	721906	7596389	65	727376	7594777
13	722144	7596339	66	727521	7595087
14	722278	7596262	67	727670	7595077
15	722388	7596180	68	727830	7595084
16	722602	7596088	69	728178	7595099
17	722716	7596029	70	728637	7595053
18	723141	7595740	71	728766	7594803
19	723263	7595638	72	727944	7593897
20	723504	7595899	73	728258	7593686
21	723889	7595657	74	728870	7593392
22	723887	7595417	75	728916	7593460
23	724132	7595502	76	728881	7593313
24	724148	7595468	77	728859	7593003
25	724460	7595615	78	729166	7592377
26	724500	7595810	79	729305	7592175
27	724743	7596344	80	728330	7591968
28	724836	7596495	81	728470	7591559
29	724909	7596605	82	728566	7591170
30	724952	7596730	83	728586	7590964
31	724999	7596660	84	728887	7590640
32	725051	7596635	85	728869	7590614
33	725495	7596489	86	729234	7590043
34	725458	7596426	87	729505	7589528
35	725384	7596235	88	729418	7589184
36	725265	7595933	89	728942	7588740
37	725178	7595725	90	728888	7588621
38	725782	7595249	91	725455	7588613
39	725798	7595407	92	725009	7588650
40	725890	7595328	93	724484	7588779
41	725934	7595469	94	724127	7588924
42	725985	7595622	95	723095	7589461
43	726217	7595552	96	722861	7589090
44	726333	7595925	97	723025	7588422
45	726450	7596043	98	722991	7588382
46	726496	7596070	99	722472	7588339
47	726854	7595829	100	721779	7589348
48	726916	7595782	101	721537	7589603
49	726990	7595695	102	722224	7590060
50	727199	7595862	103	722474	7590150
51	727225	7595791	104	722223	7590438
52	727802	7595993	105	722071	7590564
53	727936	7596037	106	721878	7590685

Distrito de Cambaratiba



PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 8/2024 - Protocolo nº 873/2024, recebido em 15/03/2024, 13:20:00 - Esta é uma cópia do original assinado digitalmente por Cristina Maria Kallif Arantes. Para validar o documento, leia o código QR ou acesse https://sapi.itinga.sp.gov.br/conferir_ assinatura e informe o código 0179-E7E-FC32-5CBB.

PARECER TÉCNICO



Avaliação de expansão de
perímetro urbano para a
Cidade de Ibitinga



PARECER TÉCNICO



Elaboração de Parecer Técnico de Avaliação de expansão de perímetro urbano para a Cidade de Ibitinga
versão 0 – 02 de 2024

Coordenadores gerais

Thiago Gomes e Tatiana Landi

Supervisão técnica

Marília Hildebrand

Analista Planejamento Urbano

Aline Silva



SUMÁRIO

• 1. APRESENTAÇÃO.....	7
• 2. INTRODUÇÃO.....	8
• 3. Ordenamento Territorial.....	10
3.1. Plano diretor.....	10
3.1.1. Princípios Centrais Plano Diretor.....	11
3.1.2. Caracterização Macrozoneamento.....	16
3.2. Uso e Ocupação do Solo.....	18
3.2.1. Proposto pela consultoria, POLO, em 2019 – em processo de tramitação.....	19
3.2.2. Zoneamento Vigente.....	20
3.3. Outorga Onerosa de Mudança de Uso do Solo.....	22
3.4. Considerações.....	23
• 4. Mobilidade.....	25
4.1. Hierarquia Viária.....	25
4.2. Transporte Público Coletivo.....	27
4.3. Transporte ativo.....	28
4.4. Considerações.....	29
• 5. Entorno Local.....	30
5.1. Jardim Canaã e perímetro urbano imediato.....	30
5.2. Barreira urbana: Rodovia Professor Mauricio Antunes Ferraz - SP-317.....	32
5.3. Equipamentos Públicos.....	33
• 6. Parecer e Compensações.....	35
• 7. Referências.....	37



LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Caracterização Zona de Expansão do Perímetro Urbano de Ibitinga	9
Mapa 2 – Zoneamento Multinível Proposto para Ibitinga em processo de revisão do Plano Diretor	11
Mapa 3 – Vazios Urbanos	12
Mapa 4 – Expansão da Mancha Urbana: 2014	13
Mapa 5 – Condicionantes Ambientais e Vetores de Crescimento	15
Mapa 6 – Macrozoneamento Atual – expansão do perímetro urbano requisitada	16
Mapa 7 – Área de Expansão e Macrozonas	17
Mapa 8 – Macrozoneamento e Zonas	20
Mapa 9 –	21
Mapa 10 – Hierarquia Viária Ibitinga	26
Mapa 11 – Vias projetadas para o Sistema Viário de Ibitinga	27
Mapa 12 – Itinerário Linhas de Transporte Público Coletivo	28
Mapa 13 – Equipamentos Públicos da Cidade de Ibitinga	34



LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Percentual de Vazios Urbanos.....	14
Figura 2 – Outorga Onerosa de Alteração de Uso	23
Figura 3 – Imagem de Satélite Norte da Expansão do Perímetro Urbano e Bairro de Canaã	31
Figura 4 – Imagem de Satélite Sul da Expansão do Perímetro	32



LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Análise Área de Expansão do Perímetro Urbano	17
Tabela 2 – Parâmetros da Zona de Restrição da Ocupação Manancial, segundo zoneamento	19
Tabela 3 – Usos Permitidos pelo zoneamento vigente em Ibitinga	22
Tabela 4 – Parâmetros de ocupação sugeridos para Zona de Restrição de Ocupação – Manancial Oeste	Erro! Indicador não definido.



1. APRESENTAÇÃO

Este Parecer Técnico responde a requerimento de Joel Trevisan, foi realizado pela empresa Polo Planejamento LTDA., inscrita sob o CNPJ N° 22.698.383/0001-56, localizada na R. Jurubatuba, 1350 - Sala 1218 - Centro, São Bernardo do Campo - SP, 09725-200 e visa avaliar proposta de expansão do perímetro urbano de Ibitinga e expressar orientação favorável ou contrária a alteração. Desta forma, são ofertadas considerações sobre os impactos urbanos, bem como mitigações e compensações em caso de parecer favorável à expansão a oeste da cidade.

Para tal, oferta-se um panorama completo das legislações pertinentes com ponderações sobre a área em questão. Avalia-se o ordenamento territorial no município

através do Plano Diretor da Estância Turística de Ibitinga (Lei Complementar N° 213, de 06 de maio de 2021), dos estudos realizados pela Polo para formulação do Plano de Mobilidade Urbana de Estância de Ibitinga, parâmetros planejados para a ocupação do solo da área em questão e características de ocupação da cidade em geral e de bairros flanqueados.

Este parecer, a luz das características e legislações citadas, definirá a possibilidade de alteração se as consequências negativas da ocupação forem demonstradas compensáveis e de baixo impacto global, bem como se comprovados os benefícios da alteração do uso e ocupação do solo para a Estância Turística de Ibitinga.



2. INTRODUÇÃO

O Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal 10.257 de 10 de julho de (2001) oferece as diretrizes gerais para a fixação da política urbana, de forma a construir um ambiente saudável nos municípios para as presentes e futuras gerações. Para tanto, seu principal instrumento é o Plano Diretor. Alinhado a outras esferas do planejamento, como o Plano de Mobilidade, ajuda a compor uma abordagem estratégica sobre o território de caráter central na análise deste parecer. Interessa a manutenção da coerência e princípios estabelecidos pelo plano que, conjugados a uma análise do entorno e outros estudos, podem fornecer os insumos necessários para a análise.

A relevância da elaboração e implementação do Plano Diretor em um município reside em fatores tais como a necessidade de ordenar o crescimento da cidade, corrigir distorções urbanas e definir objetivos para o desenvolvimento do território. Contudo, a principal razão e importância do Plano Diretor consiste no estabelecimento da função social da cidade e da propriedade. Assim, nele também interessa que as demandas da população possam ser interpretadas como necessidades físicas e sociais.

No meio urbano, é a cidade, conduzida por indivíduos, que por meio de sua infraestrutura e serviços, supre tais demandas e desta forma cumpre sua função — função social. Também, segundo a Constituição e o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor é o instrumento que traz as premissas para que a propriedade urbana cumpra sua função social. Trata-se de adequar a produtividade da propriedade em um modelo que otimize o desenvolvimento coletivo, buscando a justiça social, mas sem suprimir a propriedade privada.

Depois de um diagnóstico urbano que reconhece a estrutura fundiária e as tendências de desenvolvimento de Ibitinga, em 2021 foi estabelecido o novo Plano Diretor para a cidade, Lei Complementar N° 213, de 06 de maio. A Lei estabelece um zoneamento multinível que define parâmetros de uso e ocupação do solo para as regiões

da cidade e em localizações estratégicas específicas. Também, define instrumentos — dentre os previstos no Estatuto da Cidade — para o ordenamento coerente e eficiente da cidade e que mais favoreça a inclusão social, no município e em mercado local. O objetivo central é fomentar a função social da propriedade e da terra.

Somente através do Plano Diretor é que se define, assim, a função social da propriedade e da cidade, equilibrando interesses individuais e coletivos de forma a garantir um ambiente propício ao desenvolvimento econômico e ao atendimento dos direitos dos cidadãos. Como define Batistela (2007), p. 24: *“a função social da propriedade constitui um equilíbrio entre o interesse privado e o interesse público, limitada na orientação da utilização do bem comum em prol de questões urbanísticas (o solo predominantemente)”*. Desta maneira, fomentar a função social da terra e da cidade será também um dos princípios que regem este parecer, de forma que não se oponha aos encaminhamentos do Plano Diretor de Ibitinga.

Já sobre o processo de desenvolvimento do Plano de Mobilidade, é importante verificar se há compatibilização entre o que foi previsto com base no perímetro urbano aprovado de Ibitinga com o novo delineio requisitado, de forma a analisar os impactos de possíveis alterações. Dessa forma, é importante pontuar que o sistema de mobilidade urbana de um município é a principal caminho para que os cidadãos acessem às oportunidades que uma cidade dispõe.

A partir desta compreensão, formalmente cristalizada no âmbito institucional pela Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de (2012), a mobilidade urbana passa a ser reconhecida como um instrumento da política de desenvolvimento urbano. Fruto de um longo processo de tramitação — iniciado ainda antes da instituição do Estatuto das Cidades (Lei n° 10.257/2001) — com a participação de diversos atores do envolvidos na área dos transportes, a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana — PNMU inaugurou um novo patamar para o planejamento do

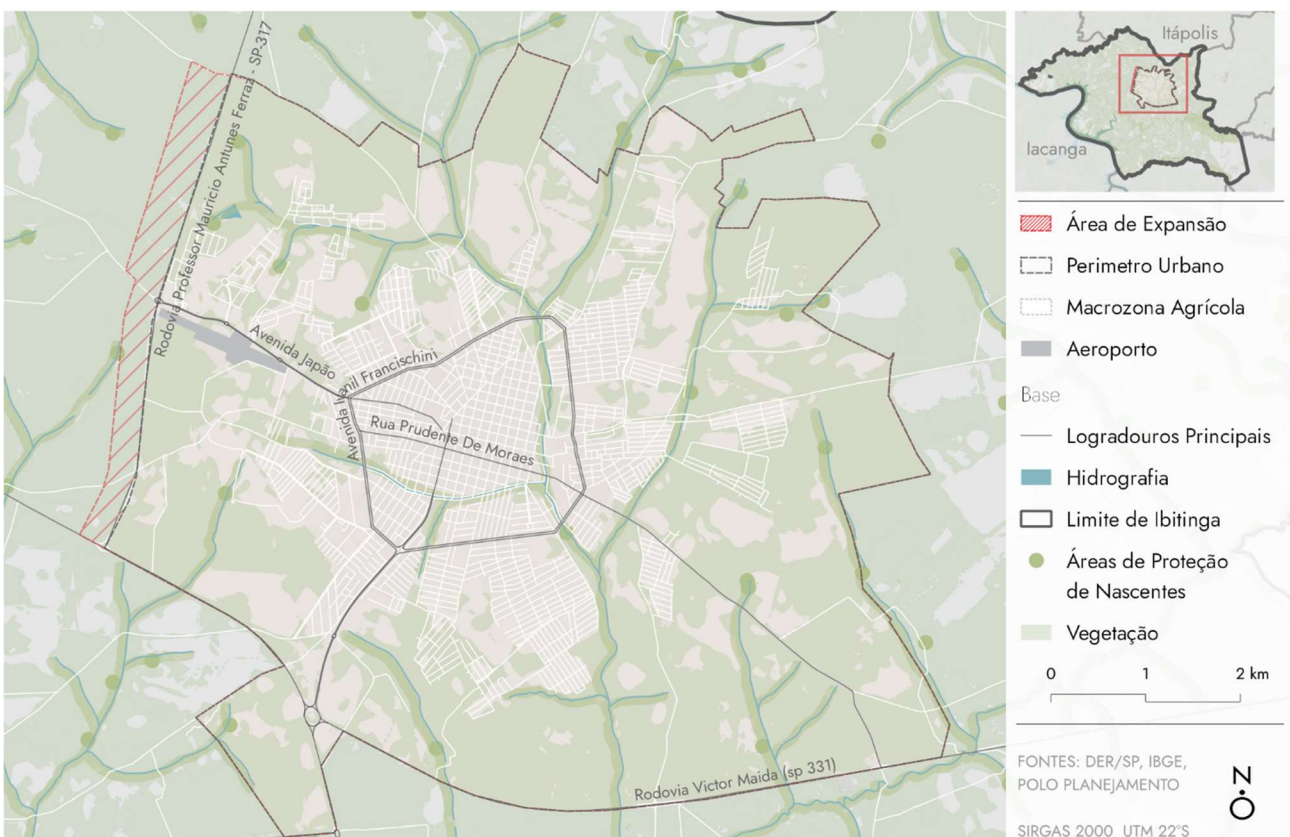


setor. Em uma inversão histórica da condução das políticas públicas de transporte, a PNMU oferece bases jurídicas para que os municípios se valham de diretrizes, instrumentos e medidas em direção à priorização dos modos ativos e coletivos de transporte em detrimento ao individual.

De forma a assegurar a mobilidade urbana e o direito à cidade, a região de expansão do perímetro urbano deverá localizar-se em área propensa a adequação do planejamento da mobilidade de Ibitinga. É indispensável que os cidadãos que podem vir a residir no local acessem às oportunidades, as infraestruturas dos espaços públicos de circulação, da qualidade e conectividade de seus sistemas e serviços é que as pessoas têm maior ou menor facilidade para alcançar seus objetivos – seja o convívio social, a ida ao trabalho, o cuidado com a saúde, as compras ou na realização de atividades de lazer e cultura. Já os impactos das alterações nas infraestruturas

e sistemas de transporte ocasionados pela expansão do perímetro urbano e sua ocupação devem ser ponderadas e, se aprovadas, deverão ser propostas compensações proporcionais.

A proposta de expansão do perímetro urbano de Ibitinga apresenta uma área total de 186 hectares e localiza-se na margem oeste da Rodovia Doutor Maurício Antunes Ferraz, a oeste da atual ocupação urbana do município. A região é também cortada perpendicularmente pelo eixo formado pelas avenidas Japão, Guido Dal'Acqua e Alberto Alves Casemiro e atualmente é caracterizada pelo uso rural do solo. Assim, para complementar a abordagem deste parecer é relevante caracterizar a região de expansão requerida do perímetro urbano, com os requisitos do macrozoneamento para a localização bem como caracterizar e verificar os requisitos de bairros do entorno (em perímetro rural e urbano).



Mapa 1 – Caracterização Zona de Expansão do Perímetro Urbano de Ibitinga
Elaboração: Polo.



3. ORDENAMENTO TERRITORIAL

3.1. Plano diretor

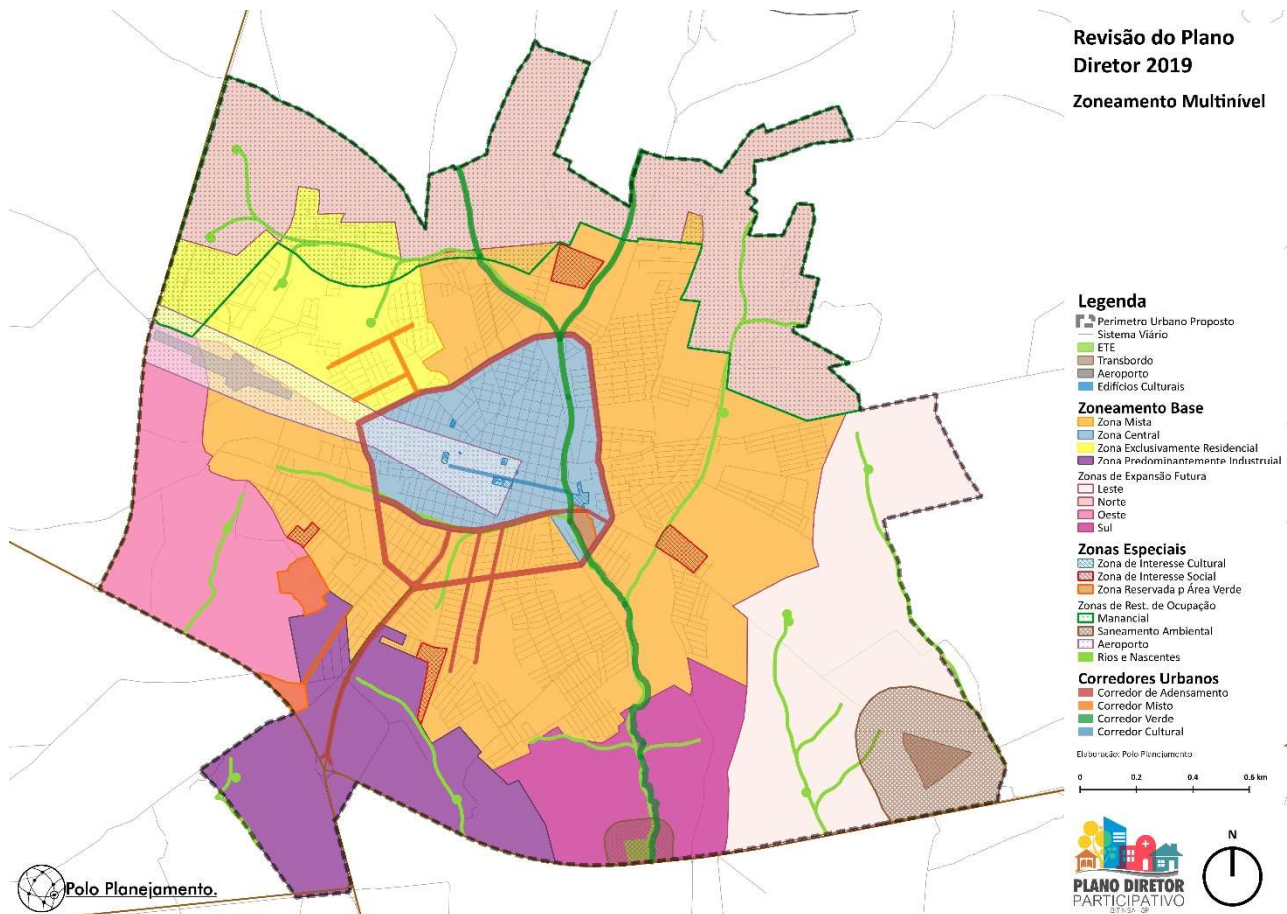
O Plano Diretor da Estância Turística de Ibitinga foi sancionado em de 06 de maio de 2021, Lei Complementar N° 213, abrange desde pontos sobre a Gestão do Território, Política de Desenvolvimento Urbano até o Uso e Ocupação do Solo da cidade. Para tal, o Plano Diretor estabelece um zoneamento multinível, organizando o território em Macrozonas, Zoneamento Base, Zonas Especiais e Corredores Urbanos. Assim, coloca critérios da macro para uma escala mais micro ao mesmo tempo em que mantém consonância com os usos atuais do solo.

A escala mais ampliada é a das macrozonas, elas são quatro no total: Macrozona de Proteção Ambiental; Macrozona de Interesse Turístico; Macrozona Agrícola e a Macrozona Urbana. A Macrozona Urbana por sua vez

foi subdividida da seguinte forma: O Zoneamento Base é dividido entre Zona Mista, Zona Central, Zona Estritamente Residencial, Zona Predominantemente Industrial e Zona Estritamente Industrial, referentes a área urbana, no entanto, este, encontra-se em tramitação e, por isso, não será enfoque deste parecer. A Zonas Especiais abrangem a Zona de Interesse Cultural, Zona de Interesse Social, Zona Especial Aeroporto e Zona Verde. Os multiníveis do zoneamento organizam o território em conjunto, com os parâmetros adotada para cada localização específica descritos na Lei.

Cabe ressaltar, no entanto que o Zoneamento da Macrozona Urbana ainda não se encontra vigente, devendo ser aprovado em lei complementar juntamente com a revisão de lei de Uso e Ocupação do Solo.





Mapa 2 – Zoneamento Multinível Proposto para Ibitinga em processo de revisão do Plano Diretor.

Fonte: Plano Diretor Participativo, Polo Planejamento e Prefeitura de Ibitinga.

No *hall* de instrumentos presentes no Plano Diretor da Estância de Ibitinga o principal enfoque é a aplicação do uso social da terra e cidade. Dentre os onze instrumentos colocados, cabe destacar a Outorga Onerosa do Direito de Construir e Alteração de Uso do Solo. O Art. 189 da Lei coloca o objetivo do instrumento de “fixar áreas nas quais poderá ser permitida alterações de uso do solo, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário”, no entanto, sua

regulamentação específica deve ser feita por decreto feito pelo poder executivo em Lei Complementar.

O Plano Diretor, com o zoneamento multinível e instrumentos urbanísticos, responde a questões como a necessidade de ordenar o crescimento da cidade, corrigir distorções urbanas e definir objetivos para o desenvolvimento do território. Logo, faz-se relevante destacar como as questões que o Plano Diretor mira solucionar e que recaem sobre a área de expansão do perímetro urbano.

3.1.1. Princípios Centrais Plano Diretor

O desenvolvimento do Plano Diretor de Ibitinga envolveu um longo processo de pesquisa e sistematização de dados sobre o município. Os objetivos incluíam a caracterização da cidade e os diagnósticos das questões no âmbito do ordenamento territorial. Neste sentido, dois pontos que se destacam como questões a serem enfrentadas no planejamento territorial da cidade e relacionam-se com a localização

da solicitação de alteração do perímetro urbano da cidade: os vetores de crescimento da cidade e, especialmente, a grande concentração de vazios urbanos.

- **Vazios Urbanos**

Os vazios urbanos são espaços não edificados, porções de terra sem um uso destinado nem como área verde ou qualquer uso-fruto. E, para serem

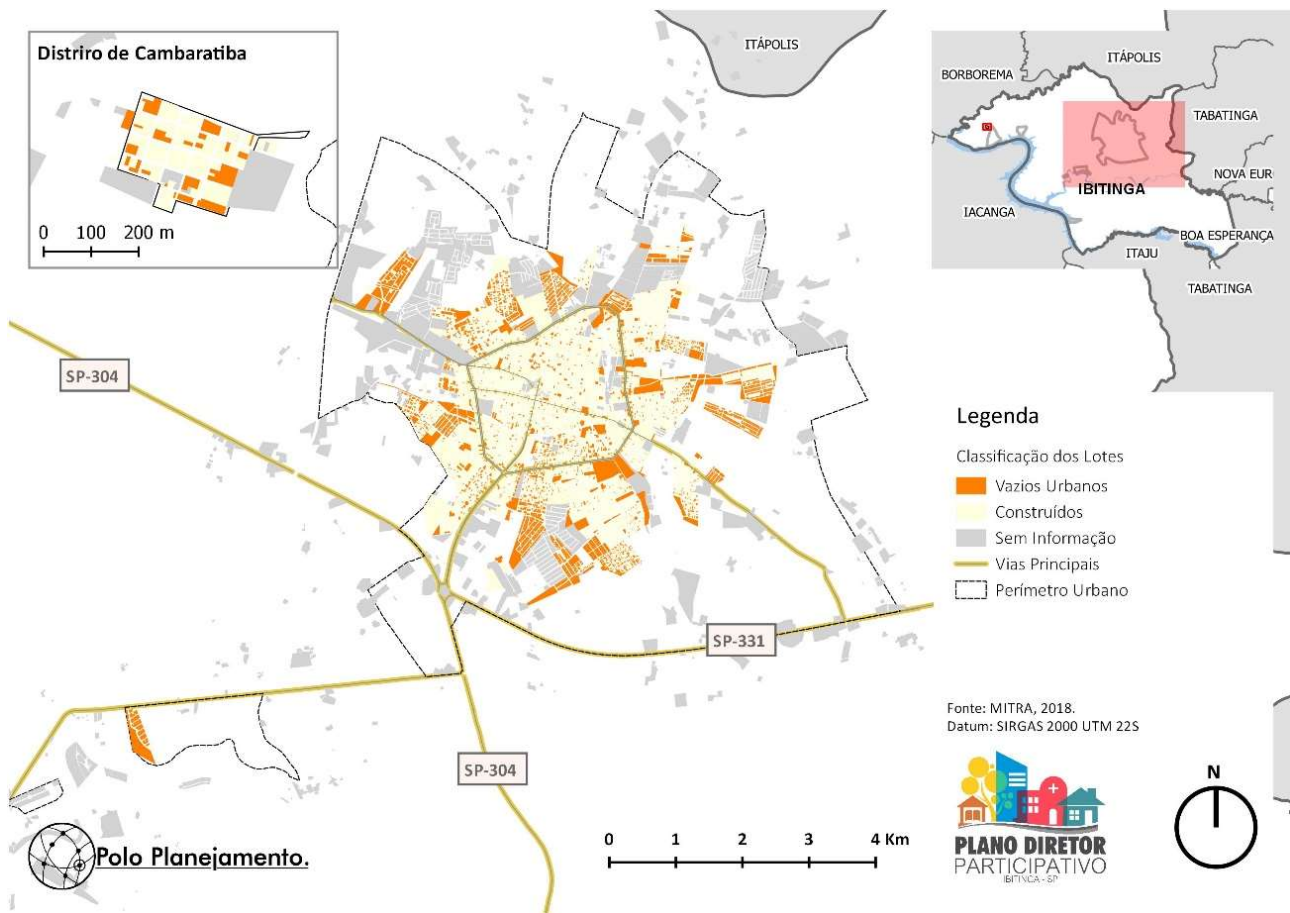


categorizados dessa forma, devem também, estar dentro do perímetro urbano. Os motivos que levam uma cidade a ter vazios urbanos são, geralmente, um conjunto de fatores, envolvendo a especulação imobiliária e localizações de novos loteamentos abertos sem que sejam considerados os impactos para dinâmica urbana da cidade. Segundo o Levantamento de Dados e Diagnóstico (2019), p.92):

...terrenos ociosos que surgem devido a loteamentos criados em áreas distantes, em descontinuidade com o núcleo urbano. Tal forma de loteamento propicia uma espécie de

dos loteamentos distantes – uma vez que há ganho sem investimento.

Trata-se de uma maneira de elevar o custo da terra urbana entre o loteamento aberto em área distante e a área urbana consolidada. A distribuição dos vazios urbanos da cidade denota, de fato, uma maior concentração deles em loteamentos mais distantes do centro da cidade e radialmente distribuídos, sem que nenhuma direção demonstre menor concentração desse tipo de não-uso. Outra característica que colabora com o parecer do Diagnóstico é que muitos loteamentos com vazios urbanos se encontram permeados por lotes



especulação fundiária para os donos dos vazios criados – às vezes, os mesmos donos

completamente sem informações.

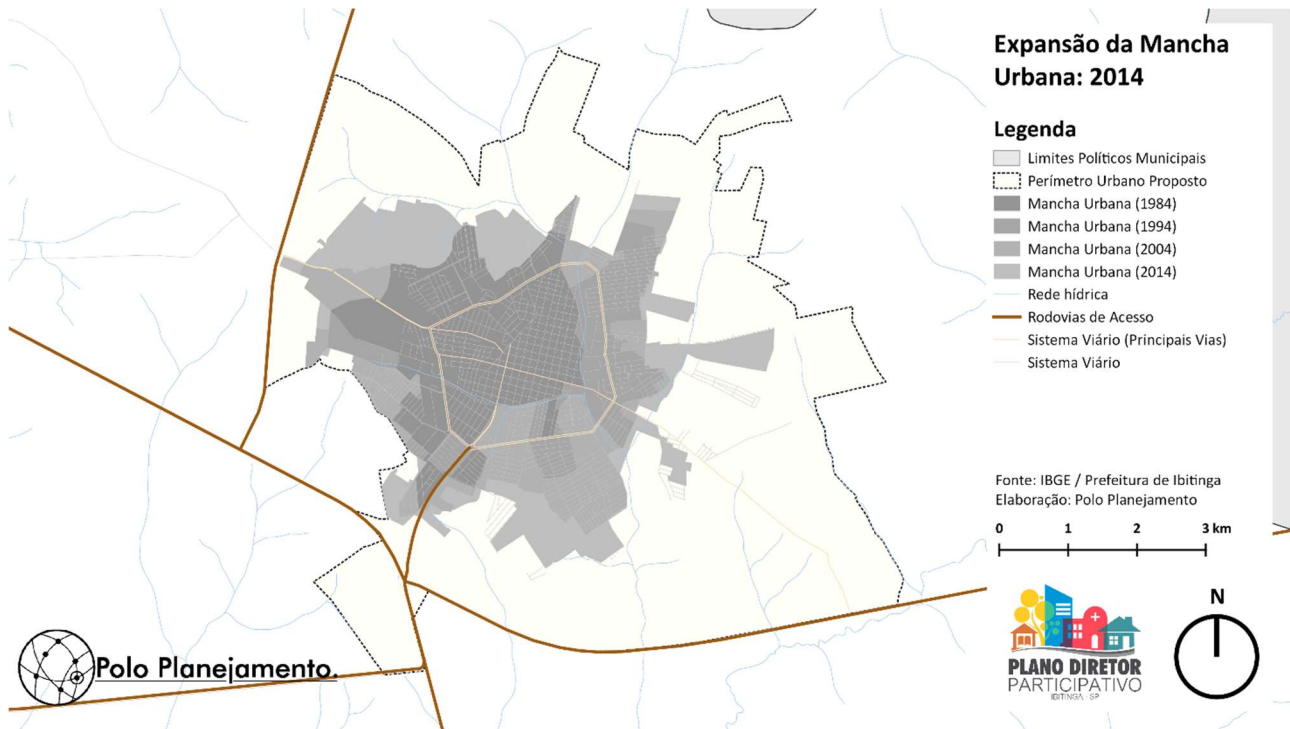
Mapa 3 – Vazios Urbanos

Fonte: Plano Diretor Participativo, Polo Planejamento e Prefeitura de Ibitinga.

Já a análise do crescimento da mancha urbana revela um padrão difuso de ocupação, principalmente, a partir da Avenida Engenheiro Ivanil Francischini, ao menos desde o início dos anos 2000s. Neste contexto, a avenida, juntamente com o Córrego Saltinho, figura

como importante ponto de delineio dos padrões de ocupação observados até hoje na cidade. Antes dos anos 2000s, e, após os pontos de delineio, uma ocupação difusa e majoritariamente residencial.





Mapa 4 – Expansão da Mancha Urbana: 2014

Fonte: Plano Diretor Participativo, Polo Planejamento e Prefeitura de Ibitinga.

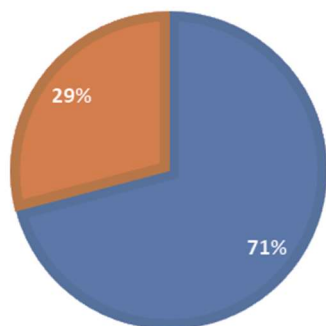
Em geral, a análise dos gráficos extraídos do (Produto 2: Levantamento de dados e Diagnóstico, 2019), revela que, dos 35.386 lotes cadastrados pela empresa Mitra, aproximadamente 20% foram identificados como vazios, excluindo aqueles dentro das novas diretrizes de loteamentos aprovadas pela prefeitura. Já entre os dados fornecidos pelo Setor de Cadastro da Prefeitura Municipal de Ibitinga indicam uma alta incidência de imóveis sem função social, totalizando 29% dos lotes, destinados à especulação imobiliária em desacordo com o Estatuto da Cidade. A

revisão do Plano Diretor assume a responsabilidade de promover a ocupação desses lotes desocupados e guiar a expansão horizontal da cidade, visando mitigar efeitos adversos como insegurança, acúmulo de lixo, falta de serviços públicos básicos e deficiências na infraestrutura.



VAZIOS URBANOS - SETOR DE CADASTRO PMI

■ lotes com edificação ■ terrenos



VAZIOS URBANOS - CADASTRAL MULTIFINALITÁRIO

■ lotes sem identificação ■ lotes vazios ■ lotes com alguma ocupa

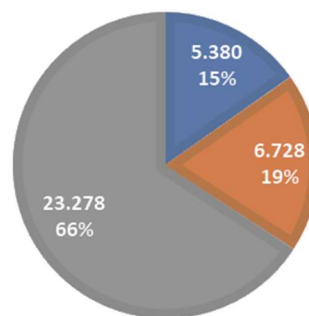


Figura 1 – Percentual de Vazios Urbanos.

Fonte: (Produto 2: Levantamento de dados e Diagnóstico, 2019).

Deste capítulo, figuram alguns questionamentos em torno da extensão do perímetro urbano a oeste e a possibilidade de ser materializado como um fomento a novos lotes desocupados, o que iria contra os princípios do Plano Diretor de Ibitinga. Para tal, cabe avaliar como é o entorno e se as tendências de crescimento da cidade se mantêm as mesmas, observando a ocupação ao longo dos eixos viários, lindeiros a área de expansão, de forma a avaliar se a permissão fomentaria a especulação de lotes vazios.

- **Vetores de Crescimento de Ibitinga**

Os vetores de crescimento da cidade também foram tendências determinantes para o delineio do Plano Diretor de Ibitinga. Os vetores são as direções onde a cidade tem mais tendência de crescimento e, portanto, há uma tendência de aumento de demanda por equipamentos públicos, transporte público coletivo e infraestrutura urbana. Há também uma maior pressão para o meio físico, pois quanto maior o espraiamento e crescimento da cidade, maior será a área de impacto da ação humana.

No processo diagnóstico urbano para a elaboração do Plano Diretor de Ibitinga, observou-se duas principais direções de crescimento da cidade: noroeste e

sudoeste. No entanto, ao considerar as características ambientais e físicas do território, bem como disponibilidade de equipamentos públicos e as dimensões das vias, o Plano Diretor instituiu as direções sudoeste e sudeste como principais frentes para ocupação em caso de crescimento da cidade. A priorização de direções e áreas para o crescimento foi pautada em:

1º - Priorizar a expansão urbana dentro a bacia hidrográfica principal que já conta com captação e tratamento de esgoto.

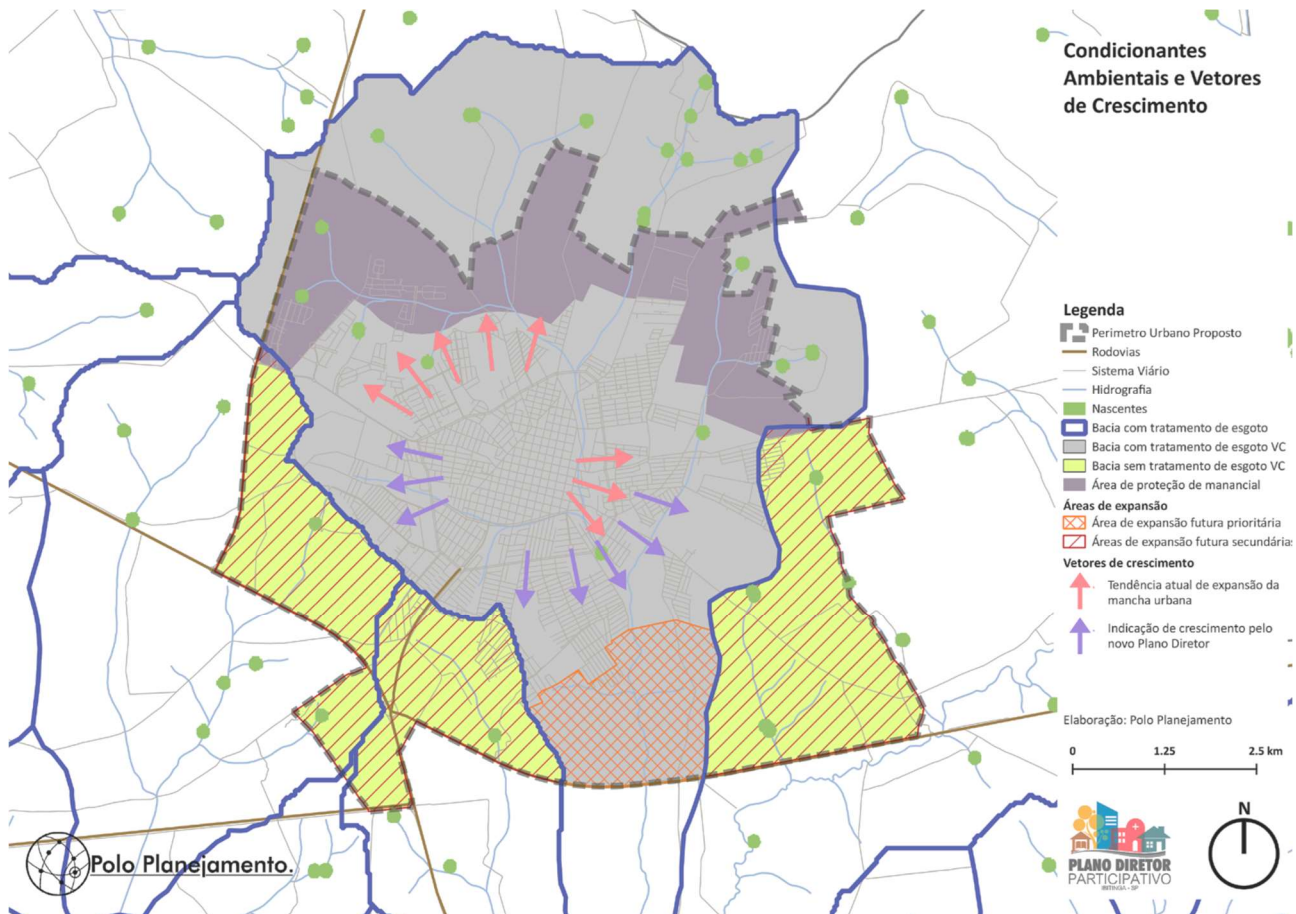
Empreendimentos aprovados fora dessa área deverão realizar o tratamento de esgoto.

2º - Inibir e regulamentar o tipo de ocupação na zona de preservação de manancial.

3º - Propor a expansão do perímetro urbano junto das rodovias SP-304 (Deputado Leonidas Pacheco Ferreira), SP-317 (Professor Maurício Antunes Ferraz), SP-321 (Cezário José de Castilho) e SP-331 (Deputado Victor Maida) e incentivar o uso e ocupação industrial, aproveitando a infraestrutura existente.

Os vetores de crescimento podem ser observados na figura abaixo:





Mapa 5 – Condicionantes Ambientais e Vetores de Crescimento

Fonte: Plano Diretor Participativo, Polo Planejamento e Prefeitura de Ibatinga.

O processo de formulação do Plano Diretor de Ibatinga e da Lei de Zoneamento (esta, em processo de discussão) traduz esse diagnóstico ao delinear áreas de ocupação prioritárias e porções que se reservam para receber novas edificações e equipamentos urbanos somente após a ocupação de 70% das áreas destinadas ao Zoneamento Base. Se o processo for aprovado conforme desenhado pela consultoria, em 2019, essas porções somente poderiam ser acionadas após discussão em Audiência Pública e aprovada na Câmara dos Vereadores.

A área destinada a expansão do perímetro urbano corresponde a uma faixa a oeste da Rodovia Doutor Maurício Ferraz, atual delimitador do perímetro urbano em Ibatinga. A localização da faixa de expansão requisitada denota continuidade no vetor de crescimento a oeste identificado no processo diagnóstico de Ibatinga para a construção do Plano Diretor. No entanto, constata-se que esta tendência de crescimento não é incentivada pelo Plano, isto, devido a dois fatores principais.

O primeiro deles é que uma parte da área de expansão encontra-se em uma bacia hidrográfica diferente da bacia principal da área urbana de Ibatinga. Na região da bacia hidrográfica a sudoeste, a expansão não é prioritária, devido à ausência de tratamento de esgoto em VC. Assim, seria um requisito para a área de expansão requerida do perímetro urbano na região demarcada na Mapa 5 – , o tratamento do esgoto por meio de fossas sépticas.

O segundo fator que delimitava a expansão a leste da Rodovia Doutor Maurício Ferraz é que parte da área de expansão encontra-se em área estratégica para abastecimento dos cursos hídricos do município. Assim, por mais que faça parte da mesma bacia hidrográfica da área urbanizada ainda apresenta grande valor em sua preservação.

Contudo, as tendências de crescimento indicam também parecer favorável a ocupação no entorno da rodovia, principalmente se o uso do solo for industrial, de forma a usufruir da estrutura já existente e sem gerar impactos negativos para a cidade. A construção de



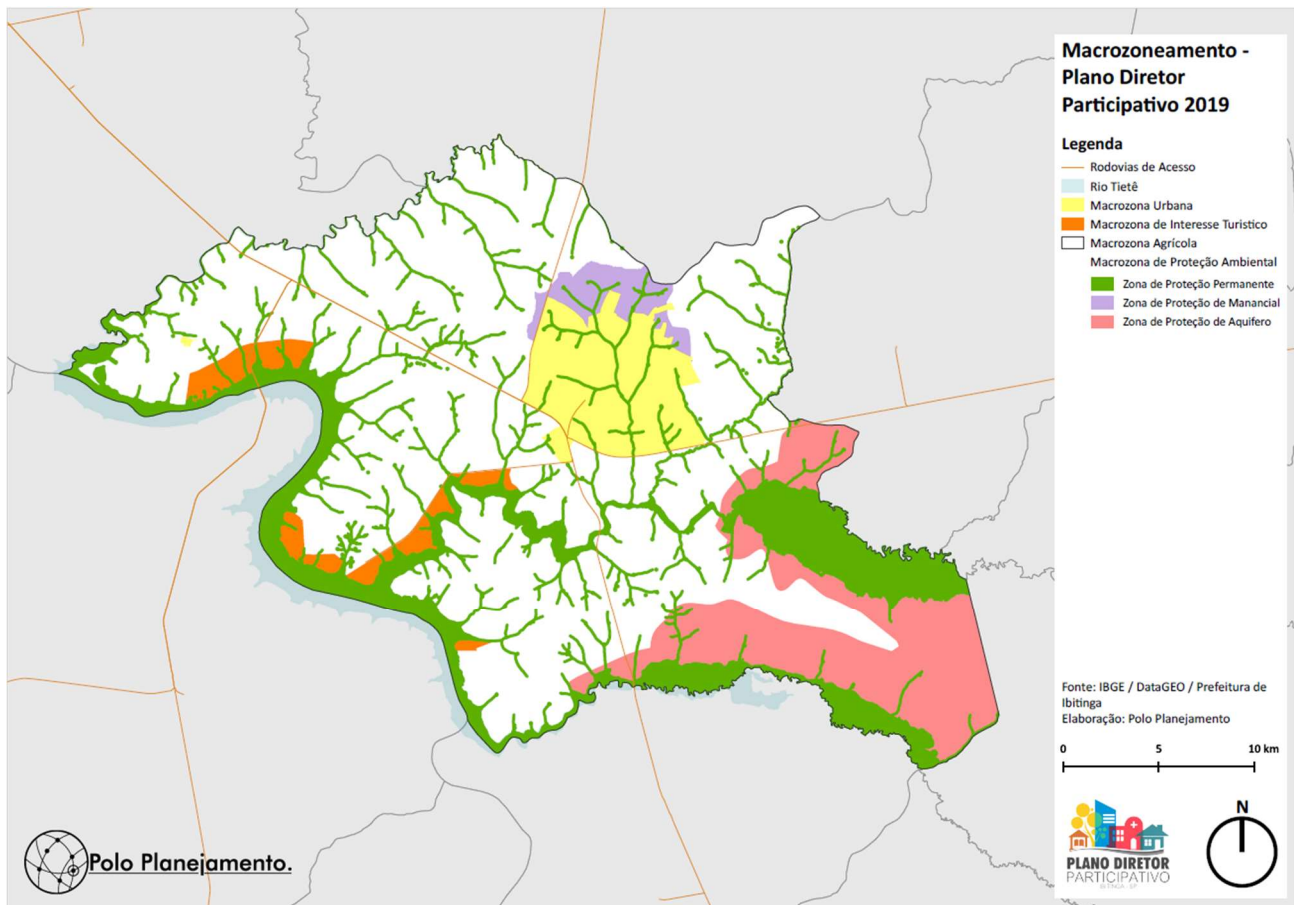
centro comercial a oeste da Rodovia Professor Maurício Antunes Ferraz SP-317, o que apesar de não ser o principal uso estipulado, ainda pode alinhar-se em características de ocupação. Já a ocupação por

moradias pode reforçar ainda mais o vetor de crescimento noroeste, desincentivado pelo Plano Diretor.

3.1.2. Caracterização Macrozoneamento

O macrozoneamento da Estância Turística de Ibitinga define três áreas: Macrozona de Proteção Ambiental; Macrozona de Interesse Turístico e Macrozona Agrícola e a Macrozona Urbana. Em linhas gerais principal objetivo do macrozoneamento é delimitar territórios considerando suas características naturais e similaridades nos padrões de uso e ocupação do solo.

O delineio de macrozonas é fundamental para orientar o zoneamento e definir parâmetros base concisos na escala coerente com as características observadas na demarcação. O mapa abaixo indica o macrozoneamento aprovado pelo Plano Diretor para a cidade, Lei Complementar N° 213, de 2021.



Mapa 6 – Macrozoneamento Atual – expansão do perímetro urbano requisitada
Fonte: Plano Diretor Participativo, Polo Planejamento e Prefeitura de Ibitinga.

O macrozoneamento almeja também responder aos aspectos levantados no diagnóstico de Ibitinga, como a questão dos vazios urbanos e, principalmente, dos vetores de crescimento. A expansão do perímetro

urbano requerida encontra-se fora da macrozona urbana e apresenta parte de seu território na Macrozona de Proteção Ambiental e outra porção na Macrozona Agrícola. O Mapa 7 – Área de Expansão e Macrozonas,



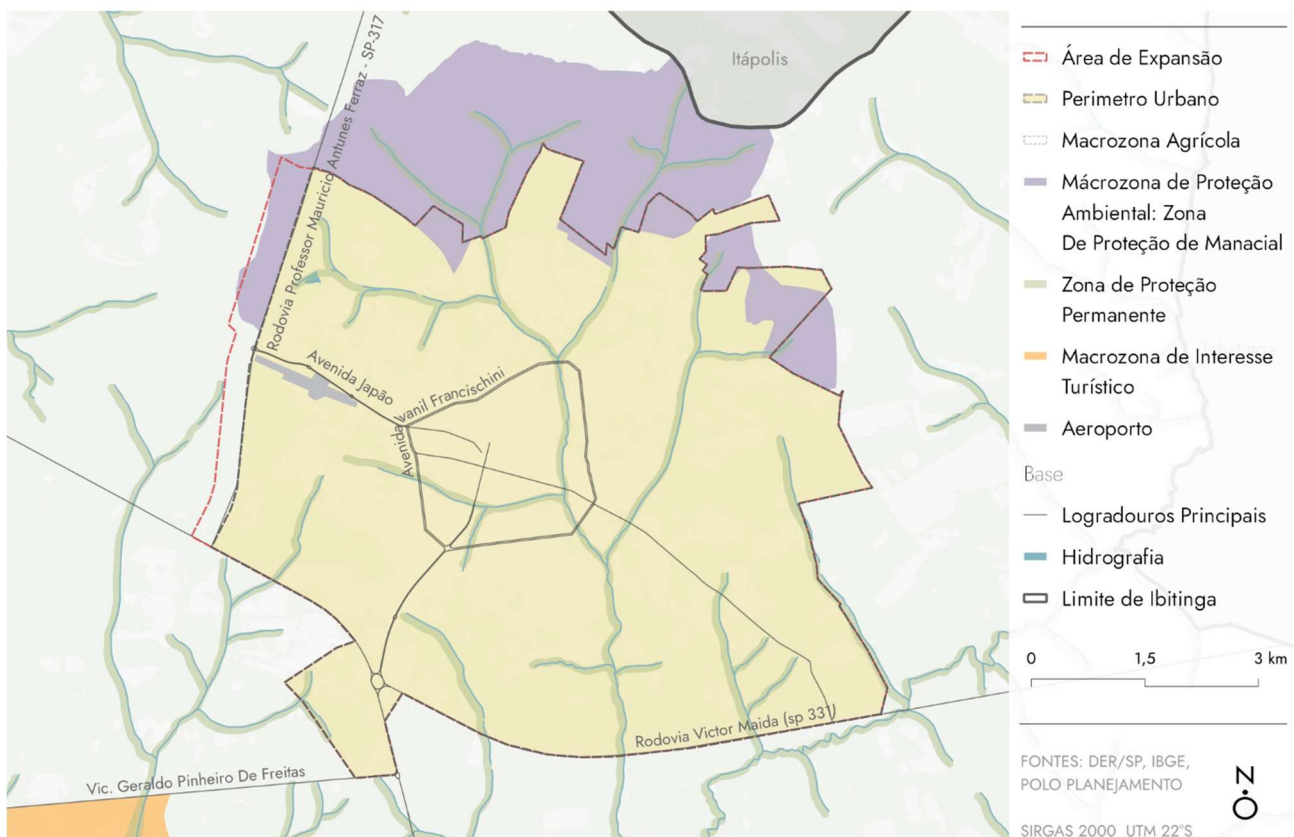
acima, indica o macrozoneamento de Ibitinga. A Tabela abaixo sintetiza a distribuição da área de expansão do perímetro, enquanto o mapa em sequências apresenta um enfoque no macrozoneamento atual para a região

do perímetro urbano, destacando a área requisitada de expansão e contextualizado no macrozoneamento da cidade.

Zona De Expansão Requerida do Perímetro			
MACROZONA	ZONA	ÁREA (m ²)	PORCENTAGEM
Macrozona Agrícola		977.633	53%
Macrozona de Proteção Ambiental	Zona de Proteção de Manacial	883.006	47%
Total		1.860.639	100%

Tabela 1 - Análise Área de Expansão do Perímetro Urbano

Elaboração: Polo.



Mapa 7 – Área de Expansão e Macrozonas

Elaboração: Polo.

A Macrozona Agrícola apresenta hoje 53% da área requisitada para expansão do perímetro urbano. Ela tem o uso do solo associado a agropecuária, especialmente as produções características da cultura local, como laranja e cana-de-açúcar, mas pode também abranger outros usos compatíveis com as diretrizes e parâmetros estipulados, como o turismo rural. São diretrizes da Macrozona Agrícola, segundo o artigo 38 do Plano Diretor de Ibitinga:

Preservação e fortalecimento da diversidade de atividades econômicas;

Estímulo à ampliação da produtividade agrícola;

Incentivos ao desenvolvimento do turismo rural e ecológico;

Desenvolvimento de Políticas Sociais específicas para atendimento da população rural.



A Macrozona é a maior em área total e abrange territórios de diferentes bacias hidrográficas dentro do município de Ibitinga. A ocupação por usos agrícolas para esta área é coerente com as diretrizes colocadas e também com a infraestrutura do território demarcado, já que as regiões não têm sistema de esgoto e possuem muitos cursos hídricos preservados.

Já a Macrozona de Proteção Ambiental está subdividida em três zonas: Zona de Proteção do Aquífero, Zona de Proteção de Manancial e a Zona de Proteção Permanente. As três têm em comum as diretrizes centrais para essas áreas regidas pela macrozona, descritas no artigo 33 do Plano Diretor:

- I. *Programas e projetos de educação ambiental;*
- II. *Desenvolvimento de programas e ações relacionadas ao controle do uso da água, destinação de efluentes e resíduos sólidos;*
- III. *Elaboração de estudos específicos sobre o potencial turístico das áreas visando a exploração sustentável com baixo impacto ao meio ambiente;*
- IV. *Disciplinamento da ocupação das cabeceiras e várzeas dos córregos com programas de recuperação das nascentes e áreas de preservação permanente de forma a*

3.2. Uso e Ocupação do Solo

O uso e ocupação do solo é estabelecido a partir das definições colocadas pelo Plano Diretor, especificando parâmetros e encaminhando as diretrizes e ações em escalas mais próximas do território. Como a aprovação do Plano Diretor de Ibitinga é recente, 2021, ainda não foram discutidas e aprovadas mudanças para a Lei de Uso e Ocupação do Solo da cidade, a Lei em vigor é a Lei Complementar N° 2, De 21 De Agosto De

garantir a qualidade e quantidade da água e evitar assoreamento;

- I. *Incentivo às atividades agroecológicas, tal como agricultura orgânica e turismo ecológico.*

A expansão do perímetro tem 47% da área demarcada como Zona de Proteção de Manancial, cujo delineio corresponde ao território da bacia responsável pelo abastecimento de Ibitinga. A demarcação consiste em um modo de assegurar a produção aquífera para abastecer a cidade e tem parâmetros mais restritivos de uso e ocupação do solo, como é possível ver no artigo 34 do Plano Diretor: *“Trata-se da bacia responsável pelo abastecimento da cidade e que por esse motivo deve ser totalmente preservada”*.

Além disso, o adensamento na Zona de Proteção de Manancial, além de elevar o risco de danos ambientais, como a poluição dos cursos hídricos, também aumenta o risco de ocorrências de alagamentos na área urbanizada. Isto, pois a Zona de Proteção de Manancial corresponde a cabeceira da bacia hidrográfica e quanto menor a permeabilidade do solo no topo da bacia, maiores serão os fluxos d’água a acumular nas partes intermediárias e baixas, ocasionando o maior risco de alagamentos. A ocupação nesta zona deve ser restritiva de maneira a estabelecer usos que assegurem uma maior taxa de permeabilidade.

(2009), com alterações no zoneamento estabelecidas pela Lei Complementar N° 160, De 16 De Maio De (2018) e, posteriormente, pela Lei Complementar n° 172 de 20 setembro de (2018). Há uma dissonância compreensível entre os instrumentos vigentes, portanto, faz-se relevante compreender ambas e suas implicações para a região de expansão.



3.2.1. Proposto pela consultoria, POLO, em 2019 – em processo de tramitação

Para a Zona de Proteção de Mananciais em perímetro urbano são, então, instituídos parâmetros mais rígidos de ocupação do que em outras áreas urbanas de Ibitinga. No zoneamento, essa porção de área é

demarcada como Zona de Restrição de Ocupação – Mananciais (ZRO-M) como pode ser observado na tabela abaixo.

Zona de Restrição de Ocupação – Manancial (Zoneamento)		
Parâmetros	Valores	
Frente Mínima	20 metros lineares	
Área Mínima	1000 metros quadrados	
Coefficiente de Aproveitamento Máximo (C.A Máx.)	70%	
Gabarito Máximo	1 pavimento	
Taxa de Ocupação Máxima (T.O Máx.)	50%	
Taxa de Permeabilidade Mínima (T.P Mín.)	30% (300m ²)	
Recuos Mínimos	Frente	10 metros
	Laterais	1,7m (para apenas 1 recuo); 1,35m (para ambos os lados)
Parâmetros Incomodidade (Máx.)	Ruído: Baixo e Geração de Tráfego: Baixo	

Tabela 2 – Parâmetros da Zona de Restrição da Ocupação Manancial, segundo zoneamento

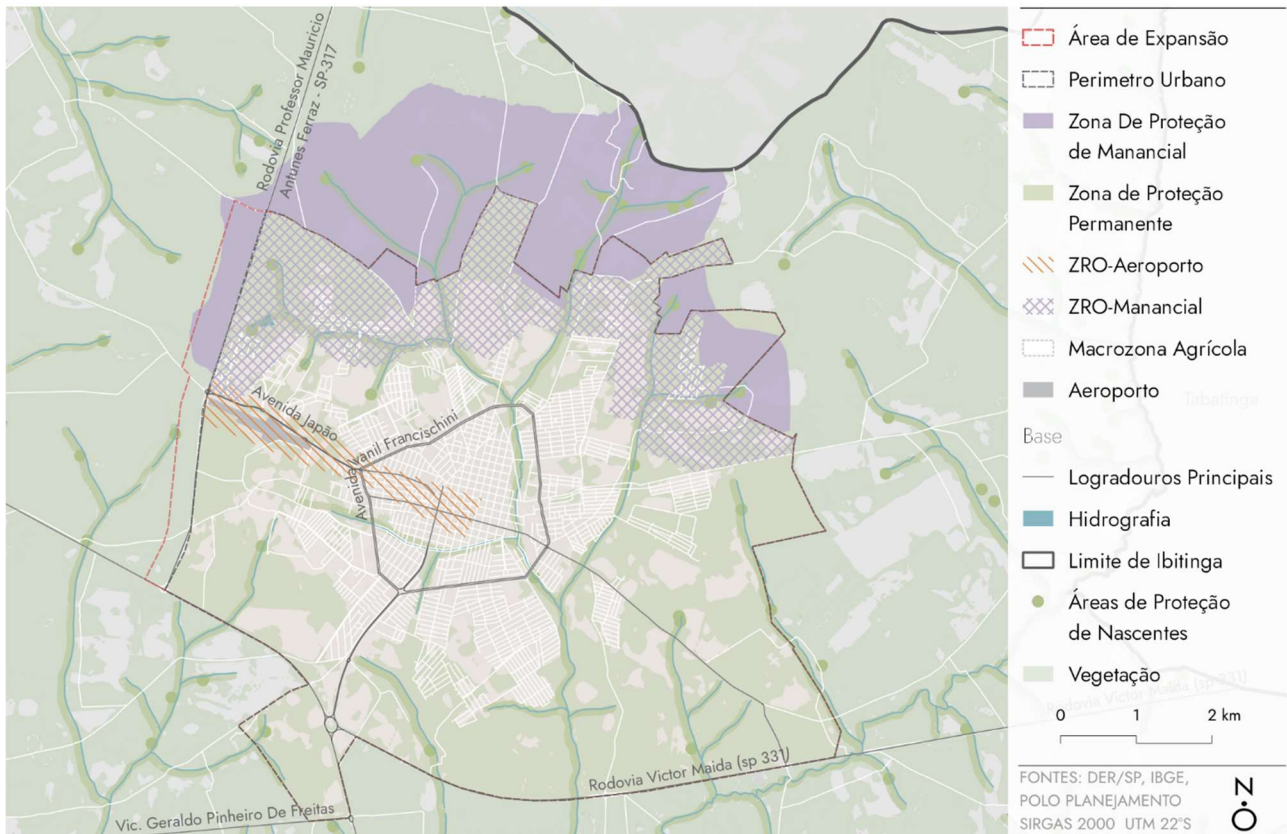
Fonte: Plano Diretor

Os parâmetros urbanísticos para a Zona de Proteção de Manancial atuais, como pode ser observado na tabela acima, definem lotes grandes de no mínimo 1000 m², com taxa de permeabilidade mínima de 30% e taxa de ocupação máxima de 50%, definindo uma tipologia mais dispersa de ocupação dos lotes por edificações. Visando, assim, baixo impacto local.

A área estabelecida como Zona de Restrição da Ocupação Manancial é um dos multiníveis de definidos

pelo Plano Diretor de Ibitinga que incidem sobre o entrono da região requerida de expansão do perímetro urbano. Cabe-se sintetizá-los no mapa abaixo, cuja incidência da Área Especial Aeroporto, também indica cautela para a ocupação da área. Já a região mais ao sul, apresenta uso rural e é uma área de ocupação futura.





Mapa 8 – Macrozoneamento e Zonas
Elaboração: Polo.

3.2.2. Zoneamento Vigente

Já a Lei Complementar nº 97/2015, por sua vez traz a última versão do texto sobre os parâmetros e diretrizes de uso e ocupação do Solo da Cidade, na qual são definidos:

1 - A Divisão do Município em 11 Zonas e Áreas de Ocupação e Uso:

- ZCC - ZONA CENTRAL CONSOLIDADA;
- ZOE - ZONA DE OCUPAÇÃO ESPECIAL;
- ZAP - ZONA DE ADENSAMENTO PRIORITÁRIA;
- ZEU - ZONA DE EXPANSÃO URBANA;
- ZIS - ZONA DE INTERESSE SOCIAL;
- ZER - ZONA DE EXPANSÃO RESTRITA;
- ZOR - ZONA DE OCUPAÇÃO RESTRITA;
- ZEF - ZONA DE EXPANSÃO FUTURA;
- ZI - ZONA INDUSTRIAL;
- CO - CORREDORES;
- DC - DISTRITO DE CAMBARATIBA

2 – Os 9 tipos de usos – e sua descrição – que serão permitidos dentro de cada zona apresentada acima:

I - Residência Unifamiliar:

- a) Habitação unifamiliar "RI - 01"
- b) Habitação unifamiliar "RI - 02"
- c) Habitação unifamiliar "RI - 03"
- d) Habitação unifamiliar "RI - 04"

II - Residencial Multifamiliar Horizontal

- a) Residencial Multifamiliar Horizontal "R2 - 01"
- b) Residencial Multifamiliar de Interesse Social "R2 - 02"

III - Residencial Multifamiliar Vertical

- a) Residencial Multifamiliar Vertical "R3 - 01"
- b) Residencial Multifamiliar Vertical de Interesse Social "R3 - 02"

IV - Residencial Multifamiliar e/ou Comercial Vertical

a) Edificação Residencial e Comercial Vertical "R4 - 01"

V - Comercial e Serviços

a) Comercial Varejista de Pequeno Porte "C - 01"

b) Comercial Varejista de Médio Porte "C - 02"



c) Comercial Varejista de Grande Porte e Atacadista "C - 03"

VI - Serviços Especiais

- a) Serviços Especiais "SE - 01"
- b) Serviços Especiais "SE - 02"
- c) Serviços Especiais "SE - 03"

VII - Equipamentos Institucionais

- a) Institucional de Âmbito Local "E - 01"
- b) Institucional Diversificado "E - 02"

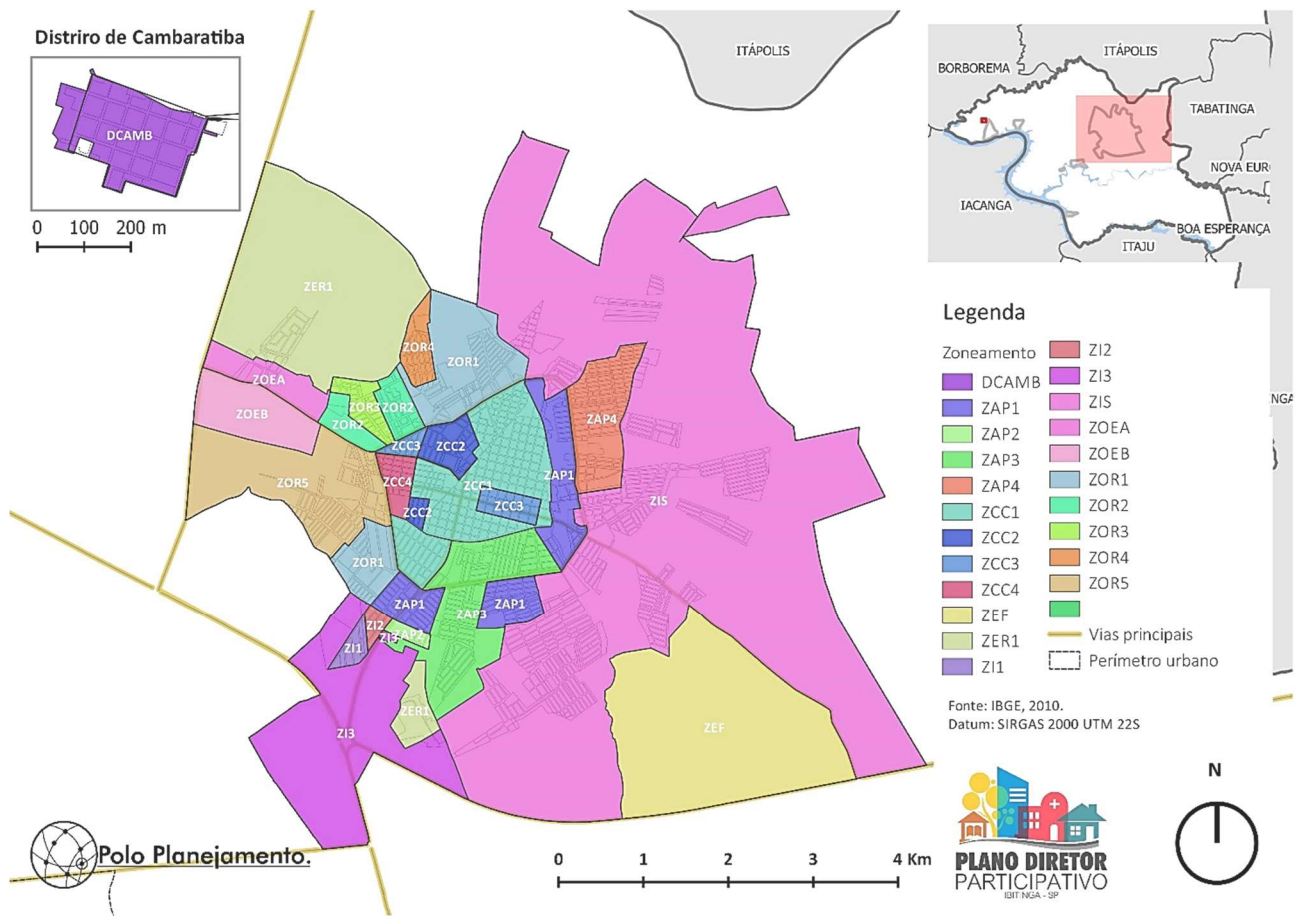
c) Institucional Especial "E - 03"

VIII - Industrial

- a) Indústrias Não Incômodas "I - 01"
- b) Indústrias Incômodas "I - 02"
- c) Indústrias Especiais "I - 03"

IX - Equipamentos Urbanos "EQ-01"

O "Anexo 1 – Categorias de Usos permitidos por Zona", da Lei, apresenta tabela com o tipo de uso permitido dentro de cada zona.



Mapa 9 – Zoneamento Vigente
Fonte: Prefeitura de Ibitinga **Elaboração: Polo.**

As zonas que margeiam a Rodovia Doutor Maurício Ferraz são as que delimitam o perímetro urbano a oeste da cidade, sendo elas a Zona de Expansão Restrita 1 (ZER1), Zona de Ocupação Especial A (ZOE-A), Zona de Ocupação Especial B (ZOE-B) e a Zona de Ocupação Residencial – 5 (ZOR5). Para estas zonas são permitidos os usos conforme tabela abaixo:

ZER 1	Residencial Unifamiliar (R1-02), Residencial Unifamiliar (R1-03), Residencial Unifamiliar (R1-04), Comercial Varejista de Pequeno Porte (C-01), Comercial Varejista de Médio Porte (C-02), Serviços Especiais (SE-01), Serviços Especiais (SE-02), Institucional de Âmbito Local (E-01), Institucional Diversificado (E-02)
--------------	---



ZOE-A	Residencial Unifamiliar (R1-02), Residencial Unifamiliar (R1-03), Residencial Unifamiliar (R1-04), Comercial Varejista de Pequeno Porte (C-01), Comercial Varejista de Médio Porte (C-02), Comercial Varejista de Grande Porte e Atacadista (C-03), Serviços Especiais (SE-01), Serviços Especiais (SE-02), Serviços Especiais (SE-03), Institucional de Âmbito Local (E-01), Institucional Diversificado (E-02) e Institucional Especial (E-03)
ZOE-B	Comercial Varejista de Pequeno Porte (C-01), Comercial Varejista de Médio Porte (C-02), Comercial Varejista de Grande Porte e Atacadista (C-03), Serviços Especiais (SE-01), Serviços Especiais (SE-02), Serviços Especiais (SE-03), E-01, E-02, E-03, 1-01, 1-02, Residencial Unifamiliar (R1-02)
ZOR-5	Residencial Unifamiliar (R1-01), Residencial Unifamiliar (R1-02), Residencial Unifamiliar (R1-03), residencial unifamiliar (R1-04), Residencial Multifamiliar Horizontal (R2-01), Residencial Multifamiliar Horizontal de Interesse Social (R2-02), Edificação Residencial e Comercial Vertical (R4-01), Comercial Varejista de Pequeno Porte (C-01), Comercial Varejista de Médio Porte (C-02), Comercial Varejista de Grande Porte e Atacadista (C-03), Serviços Especiais (SE-01), Serviços Especiais (SE-02), Serviços Especiais (SE-03), Institucional de Âmbito Local (E-01), Institucional Diversificado (E-02), Indústrias Não Incômodas (I-01), Equipamentos Urbanos (EQ-02)

Tabela 3 – Usos Permitidos pelo zoneamento vigente em Ibitinga

Fonte: Lei Complementar N° 160, De 16 De Maio De 2018.

Os usos permitidos nas zonas avaliadas são bem diversos, destacando-se, apenas, a restrição dos usos industriais e de interesse social nas zonas ZER-1, ZOE-A e ZOE-B. A ZOR-5 é mais abrangente enquanto usos, permitindo quase todos os citados na Lei. Já quanto aos parâmetros especificados para esses usos o menor lote é o de Residencial Multifamiliar de Interesse Social R2-02, de 130 metros quadrados, somente permitido na ZOR-5. Os maiores lotes têm 500 metros quadrados, a taxa de ocupação varia entre 60% e 70% e os pavimentos máximos entre 2 e 3, expressando mudanças mais discretas na tipologia urbana, mesmo com as mudanças de uso. A maior diferença entre os usos reside no coeficiente de aproveitamento, variando entre 0,8 para Residencial Multifamiliar Horizontal de Interesse Social (R2-02) e 3, para algumas categorias de uso residencial.

3.3. Outorga Onerosa de Mudança de Uso do Solo

A Outorga Onerosa de Mudança de Uso de Solo (OOMU) é um dos instrumentos estabelecidos pelo Estatuto da Cidade, Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, prevê a possibilidade de alteração de uso mediante contrapartida financeira em caso de alteração do tipo de uso. Segundo a Lei, poderá ser exercida pelo poder público para:

- I – regularização fundiária;*
- II – execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;*
- III – constituição de reserva fundiária;*
- IV – ordenamento e direcionamento da expansão urbana;*
- V – implantação de equipamentos urbanos e comunitários;*
- VI – criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;*

VII – criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;

VIII – proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico

O instrumento encontra-se previsto no Plano Diretor de Ibitinga, no qual, segundo o artigo 189: “Art. 189. A Lei de Uso e Ocupação do Solo poderá fixar áreas nas quais poderá ser permitida alteração de uso do solo, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário.” O Plano Diretor de Ibitinga prevê também as áreas onde a OOMU pode ser acionada como instrumento e onde sua aplicação é restrita, sendo aplicáveis em regiões a serem definidas pela Lei de Uso do Solo, em processo de aprovação pela prefeitura de Ibitinga. Os procedimentos específicos para aplicação do instrumento e conseqüente alteração no uso do solo deve ser estabelecidos em Lei Complementar.



Com a OOMU, pode ser estabelecido que os custos com adequações viárias e de abastecimento e esgotamento sanitário necessárias para mitigar os impactos da implantação de empreendimentos beneficiados com o disposto na Lei, correrão por conta do empreendedor. Estes poderão ter até o limite do valor empregado como contrapartida, não incidindo tais valores sobre redução daquelas contrapartidas. Somente após empregados os valores do empreendedor previstos neste dispositivo, a título de mitigação, é que o Poder Público poderá arcar com as custas para completar as adequações.

Outra ponderação passível de aplicação para o cálculo da OOMU é a que considera também o tipo de classe de uso cuja área pertencia em relação a qual

pretende-se associá-la. A valorização da terra em função da alteração do uso deve ser um fator considerado no valor cobrado em contrapartida. A incidência de valorização para o município tem 7 classes de uso, para o qual, o uso rural do solo representa a classe de uso inferior e o comercial varejista de combustíveis automotores, a classe mais alta. A aplicação deste método retorna um valor ao Poder Público em contrapartida financeira com o propósito de mitigar os efeitos de usos mais intensivos do solo, que geram mais impacto local.

O exemplo abaixo foi extraído de cartilha de Secretaria de Governo do Distrito Federal, que difunde o funcionamento da Outorga Onerosa de Alteração de Uso (ONALT).



Usos	Atividades
Uso Comercial	Grupo 47.3 - Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores
Uso Residencial	Habitação Coletiva
Uso Comercial / Prestação de Serviço	Todas as atividades, grupos, classes e subclasses, exceto grupo 47.3 do uso comercial
Uso Industrial	Todas as atividades, grupos, classes e subclasses
Uso Institucional	Todas as atividades, grupos, classes e subclasses
Uso Residencial	Habitação Unifamiliar
Uso Rural	Todas as atividades, grupos, classes e subclasses

Tabela de Valorização Imobiliária. Arte: Marcos Lima | Ascom da Seduh

Figura 2 – Outorga Onerosa de Alteração de Uso

Fonte: Secretaria de Estado de Governo do Distrito Federal, (2023).

Os métodos possíveis para OOMU, mesmo que não diretamente aplicados pelo instrumento em Ibatinga, podem fornecer insumos sobre o que prever em Lei

3.4. Considerações

A expansão do perímetro urbano a oeste de Ibatinga arrefece as diretrizes e dispositivos encaminhados pelo Plano Diretor de Ibatinga para ordenar o crescimento e ocupação da cidade, contudo, estimula a ocupação da margem oeste da Rodovia Doutor Maurício Ferraz. Isto, fomenta o aproveitamento da infraestrutura da via para geração de postos de empregos em localização periférica ou suburbana, em relação ao centro da cidade.

A legislação de Uso e Ocupação do Solo vigente, tem caráter mais amplo sobre os usos abrangidos e pouca diversidade em parâmetros urbanísticos. As

complementar de alteração do perímetro urbano, embasando contrapartidas compatíveis com os impactos da alteração.

questões de ordenamento territorial, como os vazios urbanos e o direcionamento dos vetores de crescimento da cidade, e impactos da ocupação no meio físico foram analisados somente depois, durante o processo diagnóstico para estabelecimento do Plano Diretor, em 2021. Portanto, os instrumentos não apresentam normas de todo síncronas.

Já o zoneamento do solo elaborado pela consultoria abrange a complexibilidade atual da cidade acompanhando os pareceres do Plano Diretor e especifica-os de maneira a expressar a coerência com os diagnósticos. Desta forma, demonstra-se importante



ter em perspectiva também o encaminhamento do zoneamento realizado pela consultoria.

A expansão do perímetro urbano gerará impactos que podem ser mitigados se consideradas as análises sobre o território e seus resultados. Com isto em mente, também é relevante um mecanismo para se mitigar os

impactos da expansão urbana por meio de contrapartidas. Estas podem ser embasadas nos princípios do instrumento da Outorga Onerosa de Mudança de Uso e terem como horizonte de tempo o próprio decorrer do processo de ocupação do solo da área de expansão.



4. MOBILIDADE

A mobilidade urbana deve ser delineada considerando a integração entre os diferentes modos de transporte e a sustentabilidade. O papel que se reconhece a ela é o de reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. Essa é a visão integrada e sustentável da mobilidade urbana a ser considerada em Ibitinga, onde a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas no território são as principais questões enfrentadas.

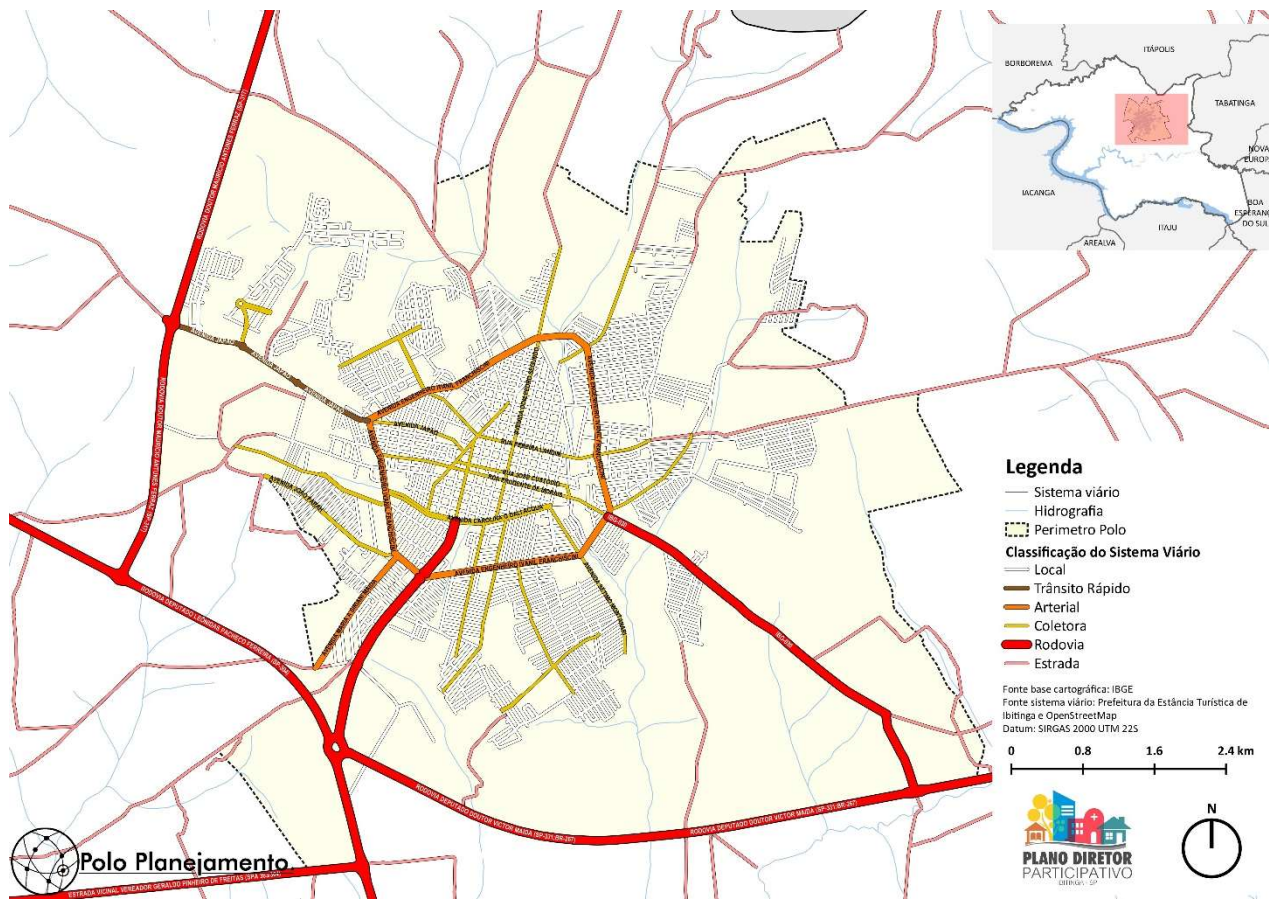
4.1. Hierarquia Viária

A hierarquização viária é o estabelecimento das dimensões mínimas para a construção das ruas e avenidas a partir da aprovação do Plano Diretor. Com isto, são definidas também vias estratégicas para a circulação, auxiliando na mitigação de problemas de tráfego e estrategicamente direcionando intervenções viárias. A configuração do viário existente pode ser sintetizada pelos aspectos a seguir: vias radiais periféricas convergentes para a seu Centro; na região Central, em sua parte mais antiga, observa-se o desenho claro de vias locais em grelha; num segundo momento de expansão da cidade, verifica-se a relevância de um anel perimetral ao centro com características de uma via arterial; por fim, no terceiro momento de expansão urbana, após a Perimetral, verifica-se um desenho de vias fragmentado e de ausência de conectividade espacial entre bairros e até mesmo com a Av. Perimetral. A maior parte das vias demarcadas como coletoras era local, sendo oportuno observar que pelo menos parte das vias pode apresentar características de vias locais, uma vez que a hierarquização foi

disciplinada legalmente como parte do último Plano Diretor. Em se tratando da porção a leste da Rodovia Doutor Maurício Ferraz, região próxima a área de expansão pretendida do perímetro urbano, é relevante observar se o viário e suas demarcações estabelecidas pelo Plano Diretor continuariam proporcionais ao fluxo de uma nova ocupação a oeste da rodovia.

Há atualmente um eixo de trânsito rápido já estabelecida, composto pela Avenida Japão e Avenida Guido Dal'acqua, que divide a porção do território ao longo da Rodovia em duas regiões, norte e sul. Ao sul da avenida, há as avenidas coletoras João Farah e a Major Silvestre R. Teixeira, no entanto, com o distanciamento em relação a área urbana mais consolidada do município, elas não apresentam continuidade até a proximidade com a Rodovia Doutor Maurício Antunes Ferraz e, não havendo uma marginal a rodovia, as vias se encerram em uma única estrada. A figura abaixo indica a hierarquia atual das vias em Ibitinga.





Mapa 10 – Hierarquia Viária Ibitinga

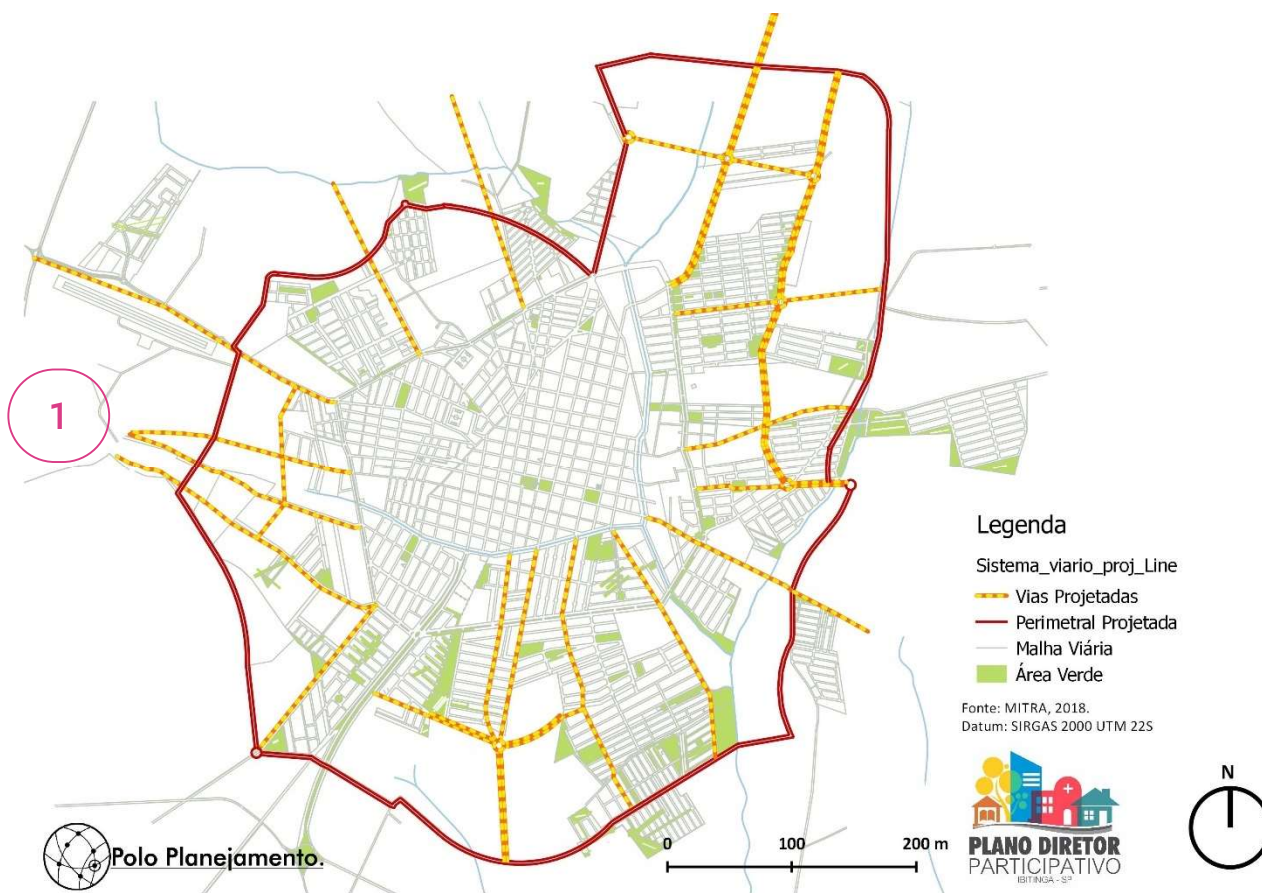
Fonte: Plano Diretor Participativo, Polo Planejamento e Prefeitura de Ibitinga.

Já quanto às modificações no viário da região ao sul do eixo das Avenidas Japão e Guido Dal’acqua previstas pelo Plano Diretor, há a construção de um sistema de vias para compor uma nova perimetral, a modificação de uma via local para coletora (Rua Treze de Maio), a modificação de uma estrada para via arterial (atualmente continuação da Rua Treze de Maio) e de uma outra estrada para via coletora (estrada sem nome). A nova coletora, Treze de Maio, ligaria da Avenida Engenheiro I. Francischini até a nova perimetral e, a oeste desta, as vias coletora e a via arterial serão construídas.

Com o cenário proposto pelo Plano Diretor, haveria melhorias de fluxo viário na região, mas não sendo estas

suficientes para o fluxo que a ocupação da expansão do perímetro urbano na região ao sul da Avenida Japão. Pontua-se que, se construída uma via marginal à rodovia e se estendida ligação entre as vias coletoras no trecho (1) demarcado abaixo na Mapa 11 – , bem como qualificada a transposição da Rodovia Doutor Maurício Ferraz na altura da Rua Treze de Maio, então o sistema viário no local e a hierarquia viária já definida podem atender à demanda da expansão do perímetro na porção sul do entorno da Rodovia Doutor Maurício Ferraz.





Mapa 11 – Vias projetadas para o Sistema Viário de Ibitinga

Fonte: Plano Diretor Participativo, Polo Planejamento e Prefeitura de Ibitinga.

Já próximo à rodovia, mas, ao norte da Avenida Japão e Guido Dal’acqua, há algumas vias coletoras estabelecidas, mas, assim como acontece na região ao sul da Avenida Japão, elas estão concentradas mais próximas à região urbana já consolidada. E, no caso desta região ao norte há mais trechos difusos de vias do que em relação a porção sul, o que reflete a própria ocupação difusa do território. Quanto às modificações previstas no Plano Diretor, para este caso também

corresponde a construção de perimetral, prolongamento de vias coletoras, acréscimo de uma nova coletora e de duas vias arteriais.

As mudanças para a região perto da rodovia, mais ao sul da Avenida Japão, conseguiram absorver o fluxo do aumento do perímetro urbano se houver a construção de mais uma via coletora, como demarcado no mapa abaixo.

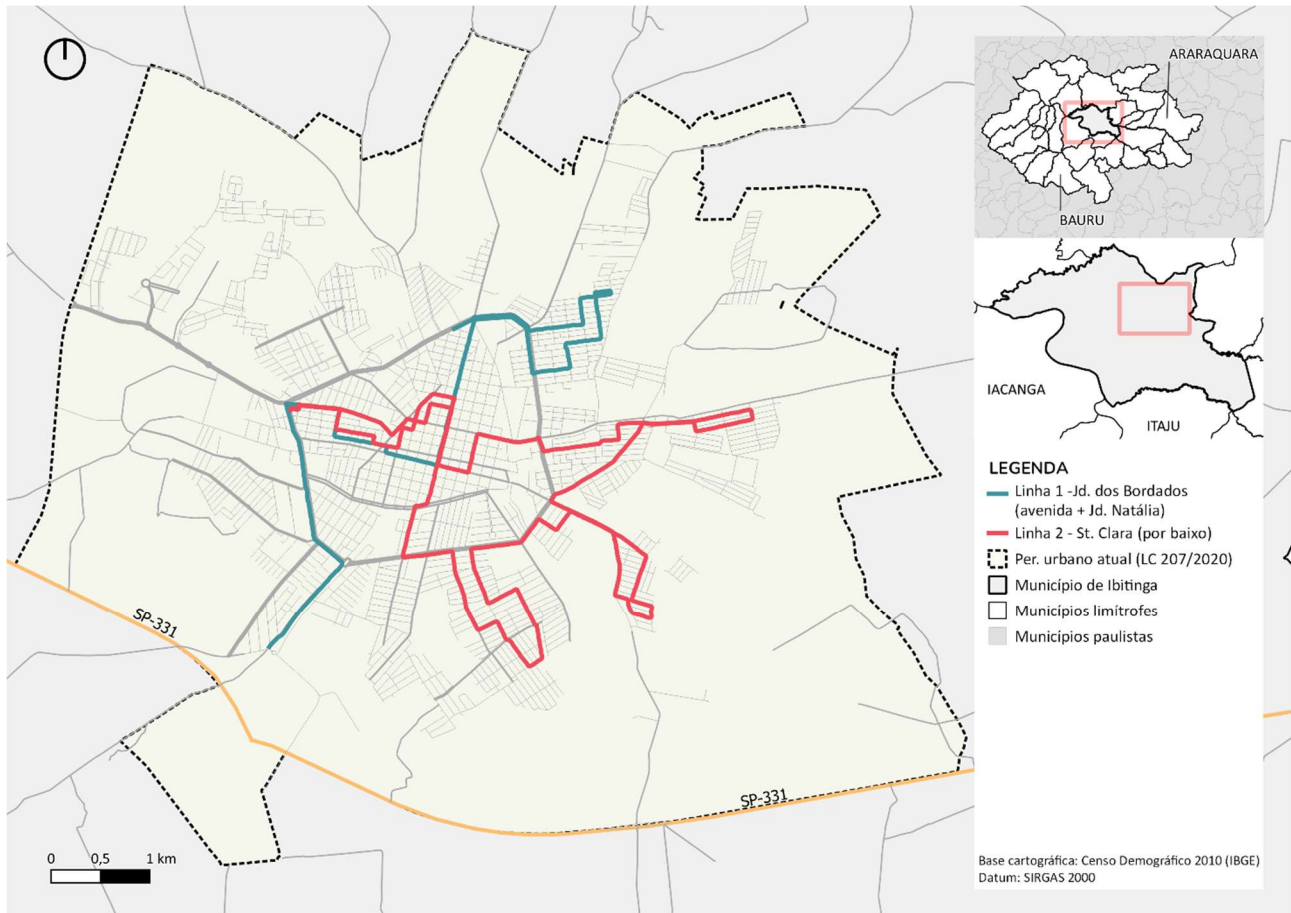
4.2. Transporte Público Coletivo

De acordo com o decreto número 3.591 de 28 de agosto de 2013, o transporte coletivo de passageiros operava quatro linhas. A partir do dia 04 de julho de 2020, em virtude da pandemia de COVID-19, houve uma redução das linhas de ônibus e o transporte coletivo de passageiros passou a operar com as linhas 1 (Jd. dos Bordados - avenida + Jd. Natália) e 2 (Santa Clara -por baixo). A importância de um sistema de

transporte público acessível para todos reflete de diversas maneiras na sociedade. A proximidade a um transporte público coletivo rápido e eficiente pode significar maior acesso à cidade, o que significa oportunidades de emprego, bens e serviços e menos tempo gasto em deslocamentos diários (ex.: casa - trabalho), principalmente para a população de baixa



renda. O itinerário das linhas pode ser visto no mapa abaixo.



Mapa 12 – Itinerário Linhas de Transporte Público Coletivo

Fonte: Estudos para elaboração do Plano de Mobilidade de Ibitinga, Polo.

A cobertura em relação aos equipamentos urbanos é satisfatória, mas, em relação aos bairros da cidade, observa-se que não há nenhuma linha de transporte público coletivo que atenda os bairros residenciais no noroeste e nem ao sudoeste do perímetro urbano. Estes bairros, apresentam uma concentração mais alta de vazios urbanos e uma menor concentração do uso comercial do solo.

A extensão do perímetro urbano requerida localiza-se ainda mais a oeste em relação a estes bairros, estado a

uma distância de 2,3 quilômetros em relação a localização às rotas das linhas 1 e 2, no cruzamento da Avenida Japão com a Avenida Engenheiro Ivanil Franchiscini. O aumento da cobertura para o lado oeste da rodovia, em caso de expansão do perímetro urbano, poderá ser realizado a medida em que a região for adensada, sendo que a cobertura da Avenida Japão deverá ser prioritária. A avenida é estratégica para absorver demandas de transporte público coletivo de bairros que atualmente já têm moradias.

4.3. Transporte ativo

Caracteriza-se como transporte ativo ou não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé. Segundo o Art. 80 do Plano Diretor de Ibitinga, Lei Complementar 213 de 2021, o transporte por bicicletas deverá ser incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração

do projeto para futura implantação de Sistema Cicloviário, com pontos que atendam as demandas do comércio, equipamento públicos, bancos, escolas, posto de saúde, praças e parques. É permitido ao Poder Público a exploração ou a concepção para o serviço de locação de bicicletas.



Conforme estudos da equipe polo realizados em 2022, uma reivindicação para o transporte ativo por parte da população de Ibitinga era a implementação de uma ciclovia ao longo da Avenida Japão ligando a Rodovia Doutor Maurício Ferraz com a Avenida Engenheiro I. Francischini.

A demanda pela ciclovia responde a um déficit de mobilidade na região oeste do município, também observado em outros modais. A ciclovia é fundamental para a viabilização da mobilidade ativa a oeste do centro de Ibitinga. Com a expansão do perímetro

4.4. Considerações

A expansão do perímetro urbano a oeste da Rodovia Doutor Maurício Ferraz somará uma nova demanda de mobilidade não prevista nos planejamentos de intervenções no sistema viário, transporte público coletivo e até mesmo no transporte ativo. No viário, demandará de construção de trechos de vias, qualificação de transposições de veículos à rodovia e a construção de via marginal; para o transporte público

urbano, é indicado que haja uma expansão em relação ao traçado demandado, com a ciclovia da Avenida Japão iniciando a oeste da Rodovia. É necessário, portanto, também garantir-se a segurança de pedestres e ciclistas para a transposição a rodovia através das infraestruturas necessárias. Outro ponto é que, com o crescimento da ocupação na nova faixa do perímetro urbano, faz-se relevante reavaliar a extensão da ciclovia e permitir a implantação de ciclo-rotas ou ciclovias no sentido norte-sul da região expandida.

coletivo demanda adaptação de rota em uma das linhas ou o complemento de mais um itinerário; quanto ao transporte ativo, a viabilização de transposições seguras à rodovia é o maior ponto de atenção. Assim, as alterações requeridas para a adaptação a expansão do perímetro demonstram-se realizáveis por configurarem adaptações e continuações às intervenções já pensadas.



5. ENTORNO LOCAL

A região solicitada para a expansão do perímetro urbano e seu entorno apresenta hoje usos do solo já praticados que podem fornecer insumos para averiguações de vantagens e desvantagens das alterações de usos, bem como embasar padrões de ocupação para os usos futuros. Além disso, as características da ocupação também permitem estabelecer se houve avanços nas principais questões diagnosticadas durante a produção do Plano Diretor de Ibitinga. Com estas ponderações, faz-se relevante uma análise mais apurada do entorno da Rodovia Doutor Maurício Ferraz e dos bairros mais próximos.

5.1. Jardim Canaã e perímetro urbano imediato

O acesso ao bairro Jardim Canaã localiza-se ao norte e na altura da primeira rotatória do eixo de trânsito rápido formado pelas avenidas Japão, Guido Dal'Acqua e Alberto Alves Casemiro, a partir da Rodovia Doutor Maurício Ferraz e em direção ao Centro de Ibitinga. O bairro localiza-se a menos de 500 metros do aeroporto de Ibitinga, cujo acesso também é pelo eixo de trânsito rápido. As características de ocupação e densidade habitacional do Jardim Canaã, bem como de seu entorno, podem fornecer insumos para como a ocupação por lotes residenciais podem caracterizar-se ao longo da expansão da região urbana requerida. Informações sobre o adensamento do bairro também podem embasar se o processo de espraiamento da cidade em direção ao vetor desestimulado pelo plano

diretor a noroeste continua colaborando com a expansão territorial da cidade sem que haja adensamento nas áreas já consolidadas do bairro.

O uso do solo no bairro é predominantemente residencial, com alguns comércios estabelecidos ao longo das avenidas principais. As residências são unifamiliares, com recuos frontais marcantes e lotes com dimensões variadas, mas não havendo nenhum com menos de 10 metros lineares de frente. As características tipológicas do bairro indicam ocupação de médio/alto padrão, com preservação de pequena porcentagem de área permeável no lote.





Figura 3 – Imagem de Satélite Norte da Expansão do Perímetro Urbano e Bairro de Canaã

Fontes: Prefeitura de Ibitinga, Google Earth 2023.

Outro fator relevante é que há muitos terrenos sem uso, sem área edificada, no bairro. Segundo análise de imagem de satélite de 2024, o bairro conta com 22% de área ocupada por loteamentos com edificações construídas, em construção ou destinadas a área verde. A porcentagem de ocupação do bairro é considerada baixa e colabora com um cenário no qual a tendência de crescimento espreado de Ibitinga ainda não tenha perdido tanto a potência.

Quanto aos outros bairros do entorno ainda ao norte do eixo de trânsito rápido, a ocupação é mais esparsa,

caracterizada por arruamentos com apenas duas ou três edificações construídas por via, em geral; ou por grandes lotes destinados ao uso rural. Nos lotes de uso residencial, a tipologia predominante continua sendo a de habitações unifamiliares, mas os lotes aparentam ser menores. A densidade populacional em até 2 quilômetros da margem leste da Rodovia é baixa e a dinâmica de ocupação do território reforça a tipologia habitacional em residências unifamiliares, com alguns usos comerciais nos principais cruzamentos entre vias.





Figura 4 – Imagem de Satélite Sul da Expansão do Perímetro
Fontes: Prefeitura de Ibitinga, Google Earth 2023.

Já ao sul do eixo de trânsito rápido formado pelas avenidas Japão, Guido Dal’acqua e Alberto Alves Casemiro, a ocupação do território é majoritariamente de uso rural, com apenas um uso industrial, alguns usos que aparentam ser galpões e celeiros, além de um uso especial do solo, o aeroporto de Ibitinga. Cabe-se mencionar também, que há uma área de influência no entorno do aeroporto. Logo, na porção ao sul do eixo de trânsito rápido na faixa de distância analisada da

rodovia, a densidade populacional é ainda menor do que em relação à porção norte. A única dinâmica mais potente identificada na porção sul da região analisada e que pode transpor para a área de expansão do perímetro urbano, principalmente se qualificada a transposição à rodovia na altura da Rua Treze de Maio, é a de um eixo de uso industrial, já que é onde se localiza atualmente o uso do tipo identificado.

5.2. Barreira urbana: Rodovia Professor Mauricio Antunes Ferraz - SP-317

A Rodovia Professor Mauricio Antunes Ferraz, SP-317, é uma rodovia estadual com 22 quilômetros de extensão que cruza as cidades de Ibitinga e Itápolis. A via realiza a interligação entre a Rodovia Luiz de Queiroz, SP-267, e a Rodovia Laurentino Mascari, SP-333.

A primeira corresponde a um trecho da SP-304 que faz a ligação entre a Rodovia Anhanguera, no município de Americana, até o município de Piracicaba. Passa também por Santa Bárbara d’Oeste, onde cruza com a Rodovia dos Bandeirantes, rodovia que liga a região metropolitana de Piracicaba com a cidade de São Paulo.



Já a Rodovia Laurentino Mascari, faz parte de um sistema de vias identificadas pelo eixo SP-333, que se inicia na cidade de Cajuru, próxima à divisa com o estado de Minas Gerais, passando pelas cidades de Ribeirão Preto, Borborema, Pongaí, Marília, Assis até terminar na divisa entre São Paulo e Paraná, conectando a Região Metropolitana de Ribeirão Preto com as regiões de Marília e Presidente Prudente.

Logo, a SP-317 pode ser caracterizada como uma rodovia cuja relevância é destacada pelo fluxo local e de despacho de cargas de Ibitinga e de Itápolis, apesar do contexto de interligação entre a SP-333 e a SP-267 também compor seu fluxo. A via conta com uma faixa de rolamento em cada sentido e tem a velocidade máxima de 80 Km/h. Em sua extensão por Ibitinga, a rodovia apresenta apenas uma transposição para veículos estabelecida, na altura do eixo viário de trânsito rápido formado pelas avenidas Japão, Guido Dal'acqua e Alberto Alves Casemiro, e nenhum tipo de transposição voltada para pedestres ou ciclistas. Também, não possui vias marginais em sua extensão.

A velocidade alta da via e o fato de somente haver uma de transposição estabelecida denotam o caráter de barreira urbana da rodovia. Isto implica em duas pontos principais sobre o papel da rodovia atualmente e sobre as implicações futuras da expansão do perímetro urbano.

O primeiro é que rodovia, como delimitadora do perímetro urbano e barreira física no território, mitiga os riscos de extrapolação de dinâmicas para a outra margem. Isto, desestimula o espraiamento da cidade em

5.3. Equipamentos Públicos

A distribuição dos equipamentos públicos da cidade de Ibitinga em relação a localização da região de ampliação do perímetro urbano também é um fator que deve ser levado em consideração ao se prever uma ocupação mais adensada da região. A região oeste de Ibitinga apresenta poucos equipamentos públicos em comparação com a região leste, tendo somente 5 escolas a oeste da Avenida Engenheiro Ivanil Francischini e um equipamento de saúde, já bem

direção a oeste, ao menos enquanto não houver mais transposições, serviços, equipamentos urbanos e polos geradores de tráfego do lado oeste da rodovia. Atualmente os únicos usos identificados na rodovia são rurais.

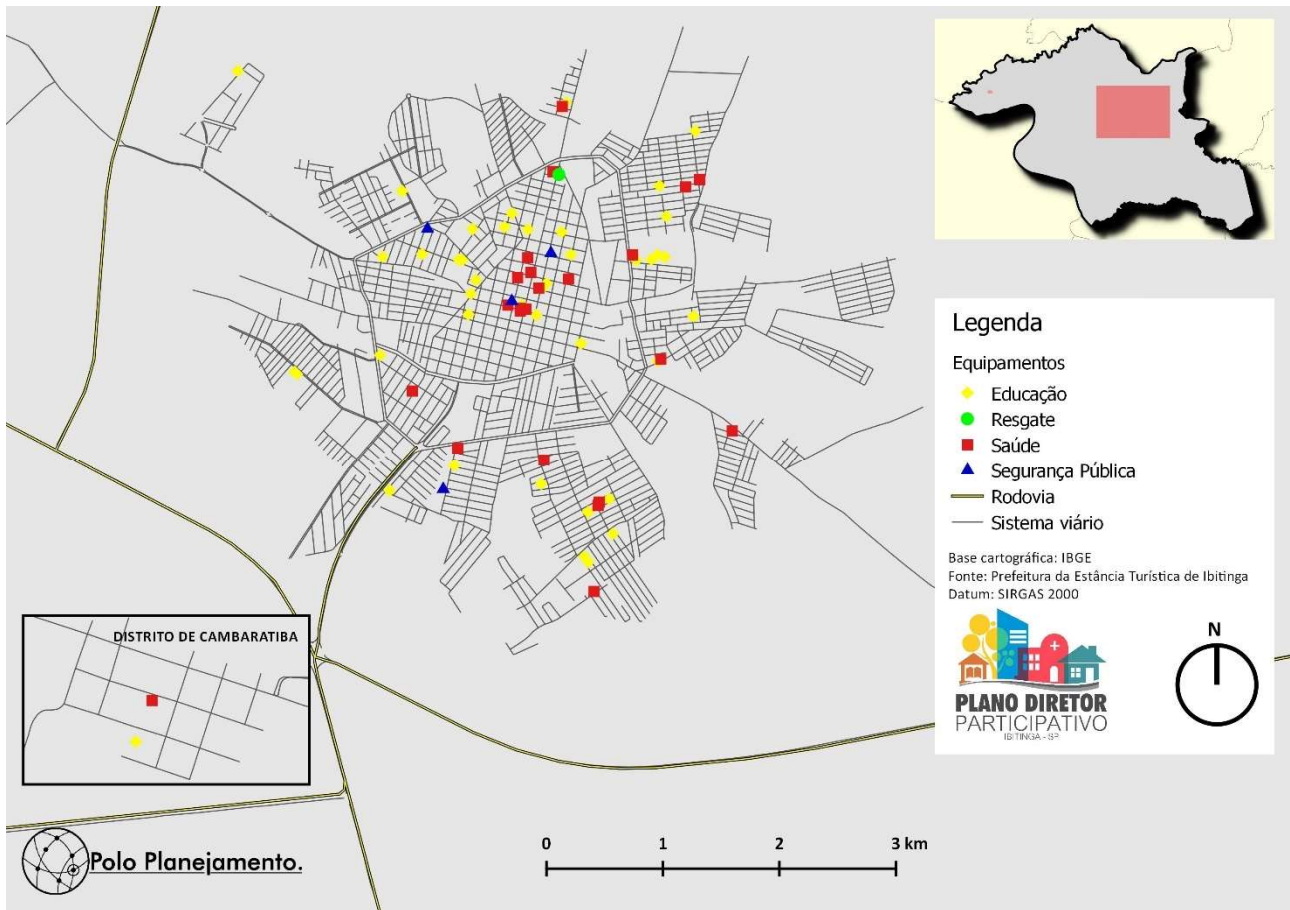
Já o segundo ponto é que a expansão do perímetro urbano a oeste da rodovia e a localização do aglomerado urbano de Ibitinga a leste da mesma, impõem uma questão de segurança viária, devendo-se haver esforços para mitigarem-se os riscos. Além disso, este contexto com localizações de habitações mais ermas às regiões mais consolidadas da cidade são uma barreira a mais ao direito a cidade, dificultando a função social da cidade, princípio guia do Plano Diretor de Ibitinga. E, ainda, demandam maiores investimentos em infraestrutura urbana do que em relação a qualificar áreas já dentro do perímetro urbano.

Contudo, há pontos positivos do uso do solo pelo tipo de comércio de ampla escala ao longo da rodovia. Aproveita-se o fluxo existente, para a utilização do solo de maneira que gere empregos em uma localização mais erma ao centro da cidade, o que pode beneficiar especialmente moradores da região oeste de Ibitinga.

A construção ao longo de uma rodovia estadual também destaca algumas precauções necessárias, como seguir sempre as recomendações impostas pelo DER-SP. Deve-se atentar-se a faixa de domínio da rodovia, para a necessidade da construção dos acessos e vias marginais, bem como as diretrizes construtivas indicadas para o entorno.

próximo à avenida em sua porção noroeste. A distribuição dos equipamentos de saúde é a que mais apresenta um padrão de concentração na área central da cidade. Assim, o acesso da população a esses serviços é de fato abarcado nas regiões centrais da cidade, sendo que na cidade a leste observa-se uma distribuição melhor dos equipamentos públicos. É possível observar na Mapa 13 — abaixo, a localização dos equipamentos públicos na cidade.





Mapa 13 – Equipamentos Públicos da Cidade de Ibitinga

Fonte: Plano Diretor Participativo, Polo Planejamento e Prefeitura de Ibitinga.

Em relação a área de ampliação do perímetro urbano da cidade, o equipamento público mais próximo trata-se de uma escola localizada no bairro de Canaã e fica a aproximadamente 800 metros da porção de expansão do perímetro urbano. Em se contabilizar a distância a partir do desenho do viário e considerando-se a transposição da rodovia tem-se uma distância de 1,7 quilômetros. Já quanto a equipamentos de saúde, o mais próximo a encontra-se a 2,8 quilômetros da área de expansão do perímetro, medindo-se linearmente. Ao considerar-se o sistema viário atual, essa distância passa a ser ao menos 3,5 quilômetros.

Assim, a expansão do perímetro urbano a oeste da área atualmente demarcada, se ocupada por habitações, eleva a demanda já existente por equipamentos públicos para a porção oeste da cidade de Ibitinga, tanto de saúde, quanto de educação, pois o raio de distância em relação aos equipamentos existente é muito superior ao indicado (1 quilômetro). Isto mesmo sem considerar as localizações da expansão mais ermas em relação a transposição da rodovia. Cabe-se destacar também a ausência de equipamento de saúde para a cobertura da porção oeste da cidade, o que caracteriza a relevância da demanda por tal serviço.



6. PARECER E COMPENSAÇÕES

A extensão do perímetro urbano de Ibitinga é viável, porém gerará impactos na região e necessitará de investimentos do Poder Público para a qualificação do viário, implementação de equipamentos públicos, implementação de infraestrutura urbana adequada e investimentos para o aumento da cobertura do transporte público coletivo e garantia de inserção da região no planejamento para o transporte ativo. A mudança no uso do solo implicará em um adensamento habitacional em uma região da cidade que atualmente não apresenta infraestrutura para abarcar o crescimento. As intervenções são essenciais para assegurar a integração aos outros pontos de interesse na cidade, para a qualidade de vida da população e segurança viária dos futuros moradores.

Dentre as intervenções, cabe destacar a criação e qualificação de transposições a rodovia já que para isto será necessário articular com o DER-SP, realizar um estudo de tráfego, considerar a projeção da ocupação para a região anexada a área urbana. Já em relação às outras intervenções no viário, como vias marginais, denotam extensões e adaptação necessárias às mudanças já previstas no Plano Diretor de Ibitinga.

Além das consequências locais, outro impacto, dadas as devidas proporções, é um pequeno arrefecimento do potencial de adensamento e ocupação das áreas mais centrais da cidade. Com o estabelecimento de habitações em uma região não plenamente ocupada há um pequeno movimento de adensamento que poderia acontecer em regiões mais estruturadas da cidade e que seria frutífero pois haveria o aproveitamento da estrutura já existente. A ocupação a oeste da rodovia desloca parte do movimento na cidade, no Centro, para a borda oeste, uma região sem muitas moradias próximas e de mais difícil acesso. O movimento que estaria nas ruas do centro da cidade é deslocado para uma localização, cujo principal acesso tende a ser feito por meio de veículos: há uma perda na vida na cidade (Jacobs, 2007).

Visando contrapor os gastos do Poder Público para adequar a região, bem como retornar um valor a ser revertido em virtude dos impactos na dinâmica da cidade, poderá ser implementado um fundo a ser subsidiado por empreendedores que usufruirão do solo na região da expansão. Isto, através de uma contrapartida, cujo cálculo pode ser embasado nos critérios da Outorga Onerosa de Mudança de Uso. A implementação da contrapartida a ser paga com a mudança do uso da terra, alinha a proporção dos investimentos gastos a ocupação que de fato efetivar-se, o que pode mitigar a especulação em torno da região. Assim a definição de uma contrapartida de Alteração de Uso pode ser uma solução para o Poder Público articular este processo.

Como um primeiro fator relevante na composição do cálculo é a especificação de classes de uso do solo, como descrito para a ONALT utilizado pela Secretaria de Estado de Governo do Distrito Federal. No caso específico para Ibitinga, faz sentido que a classe mais elevada de uso do solo seja para habitações, devido às proporções do impacto do incremento de moradias a uma nova região nas bordas do tecido urbano, isto, em se pensar em regiões de expansão na borda da cidade, mas não para a cidade como um todo. Importante mencionar também que qualquer tipo de mudança de uso deverá implicar em uma contrapartida financeira também.

Outros fatores a se ponderar na lei podem ser: fator de interesse social (FIS); valor venal do imóvel (VV); área construída total (AC); fator Porte de Construção (Fpc). Além disso, é possível prever que em paralelo ao pagamento do valor da contrapartida de alteração de uso também seja previsto uma quantidade equivalente a ser repassado diretamente a prefeitura para ser direcionado especificamente às obras de adequações necessárias para a implementação da infraestrutura que necessita de adequações. É necessário que todos os



fatores de ponderação e considerações sejam regulamentados em lei complementar.

Já quanto ao tipo de ocupação, deve-se haver restrições dos usos do tipo comercial e industrial na Zona de Proteção de Manancial, principalmente os de grande porte. Quanto ao uso residencial indica-se a restrição total do uso de habitação de interesse social, devido a maior vulnerabilidade da população, tipo de ocupação do solo e tempo para articulação de melhoria territorial para a nova região urbana.

Também, deve-se atentar aos parâmetros construtivos a serem permitidos na região, de maneira a alinharem-se com as restrições ideais para a manutenção do ambiente

natural e os recursos hídricos, principalmente na região demarcada como Zona de Proteção de Manancial.

Assim, os parâmetros construtivos para ocupação, na porção demarcada como Zona de Proteção de Manancial, seguir os parâmetros para a Zona de Restrição de Ocupação – Mananciais propostos quando da revisão do Plano Diretor.

Caso a Prefeitura considere viável a flexibilização desses índices, o mesmo deverá ser feito, obrigatoriamente, mediante pagamento de contrapartida e medidas de compensação, a ser definida pelo poder público para mitigar os impactos ocasionados.



7. REFERÊNCIAS

- Batistela, T. S. (2007). *O zoneamento ambiental e o desafio da construção da gestão*. Fonte: Tese de Doutorado. Dissertação de Mestrado. UnB/FAU/Programa: <http://repositorio.unb.br/handle/10482/3199>
- Brasil. (2001). *LEI N° 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001*. Acesso em 12 de Janeiro de 2021, disponível em [Planalto.gov.br: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)
- Federa, S. d. (2023). *Outorga Onerosa de Uso - ONALT*. Acesso em 20 de 02 de 2024, disponível em riachofundo1.df.gov.br: https://riachofundo1.df.gov.br/wp-content/uploads/2023/05/CARTILHA_ATUALIZADA.pdf
- Federal, G. (2012). *LEI N° 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012*. Acesso em 19 de Fevereiro de 2024, disponível em [planalto.gov: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)
- Ibitinga, P. d. (06 de maio DE 2021). Acesso em 19 de 02 de 2024, disponível em Lei Complementar N° 213: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/i/ibitinga/lei-complementar/2021/22/213/lei-complementar-n-213-2021-dispoe-sobre-o-plano-diretor-participativo-do-municipio-da-estancia-turistica-de-ibitinga-estabelece-diretrizes-gerais-de-politica-de-desenvolvimento-ur>
- Ibitinga, P. d. (2009). *LEI COMPLEMENTAR N° 2, DE 21 DE AGOSTO DE 2009*. Acesso em 19 de 02 de 2024, disponível em Leis Municipais: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/i/ibitinga/lei-complementar/2009/1/2/lei-complementar-n-2-2009-dispoe-sobre-o-zoneamento-do-municipio-da-estancia-turistica-de-ibitinga-regulamenta-o-uso-do-solo-e-da-outras-providencias>
- Ibitinga, P. d. (2018). *LEI COMPLEMENTAR N° 160, DE 16 DE MAIO DE 2018*. Acesso em 20 de 02 de 2024, disponível em publico.ibitinga.sp.leg.br: https://publico.ibitinga.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=5658&texto_original=1
- Ibitinga, P. d. (2018). *LEI COMPLEMENTAR N° 172, DE 20 DE SETEMBRO DE 2018*. Acesso em 20 de 02 de 2024, disponível em sapl.ibitinga.sp.leg.br: https://sapl.ibitinga.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=5764&texto_original=1
- Plano Diretor Participativo de Ibitinga. (2019). *Produto 2: Levantamento de dados e Diagnóstico*. Acesso em 19 de Fevereiro de 2024, disponível em Polo Planejamento e Prefeitura de Ibitinga: https://ecrie.com.br/sistema/conteudos/arquivo/a_29_0_1_14112019164813.pdf
- JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.



São Bernardo do Campo, 05 de março de 2024



Tatiana Landi Ignácio Araújo

CPF: 323.804.938-04

Sócia e Diretora Técnica

Polo Planejamento LTDA

22.698.383/0001-56





Empresa



Certificada

contato@poloplanejamento.com

+55 11 2381 5795

Rua Jurubatuba, 1350 - sala 1218

São Bernardo do Campo - SP



