



COMDEMA – Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente
Lei Municipal nº 251, de 12 de abril de 2010

CONSELHO MUNICIPAL DE DEFESA DO MEIO AMBIENTE – COMDEMA

PARECER SOBRE O PROJETO DE DUPLICAÇÃO DA AV. ALIDOR PECOLARI E CONSTRUÇÃO DE ESTACIONAMENTO, SOLICITADO COMO COMPLEMENTAÇÃO AO PARECER EMITIDO PELO CODEPAC EM 29/09/2023.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Em 29 de agosto de 2023, foi solicitado pela Secretária de Mobilidade Urbana, Trânsito e Transportes - Semuttran ao CODEPAC a emissão de parecer sobre o projeto de duplicação da Avenida Alidor Pecorari e a implantação de pátio de estacionamento no local onde hoje se encontram o campinho de futebol “União Porto” e a antiga “Casa do Artesão”.

A justificativa apresentada pela secretaria é descrita abaixo:

“O projeto se justifica no aumento da fluidez viária na região, visto que a Avenida Alidor Pecorari voltaria a ter duplo sentido, melhorando a circulação e o tempo de contorno entre Rua do Porto e Área de Lazer, além do significativo ganho de vagas que favoreceria todo o comércio e turismo local. O projeto ainda contempla faixas elevadas para travessias de pedestres, aumentando ainda mais a segurança e acessibilidade da mobilidade na avenida.”

É citado ainda na solicitação, que o projeto está em processo de licitação:

“Pedimos certa celeridade nos encaminhamentos, tendo em vista a urgência para que possamos dar continuidade ao processo de licitação . Agradecemos mais uma vez a atenção e reforçamos os votos de estima. JANE FRANCO OLIVEIRA - Secretária de Mobilidade Urbana, Trânsito e Transportes”

O projeto consiste na remodelação da avenida, que em alguns trechos, ocupará área marginal do Parque da Rua do Porto. Outra remodelação se dá na criação de uma nova área de estacionamento, no local onde atualmente se encontra um campo de futebol, área verde e a casa do artesão. A proposta original da Semuttran, preconizava a demolição da Casa do Artesão. Após questionamento do CODEPAC, a secretaria em resposta ao questionamento, cita que a demolição

não mais ocorrerá, entretanto não apresenta novo projeto com a incorporação da Casa do Artesão ao projeto do estacionamento.

Neste mesmo parecer emitido pelo CODEPAC, quando é citado a área de preservação permanente, é indicado que o parecer seja complementado com uma avaliação do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente – COMDEMA.

A solicitação do CODEPAC é pertinente, uma vez que a Lei Complementar n° 251, de 12 de abril de 2010, no artigo 8ª que define as competências do COMDEMA, cita em seu inciso VI que:

VI - deliberar, com base em estudos técnicos, sobre o uso, ocupação e parcelamento do solo, no que se refere às áreas de interesse ambiental;

E no inciso XIV:

XIX - emitir parecer sobre qualquer projeto de lei que envolva a preservação e conservação dos recursos hídricos; e

Nesse sentido, o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente, apresenta este parecer, baseado na legislação Municipal vigente, assim como as instâncias Estadual e Federal.

PARECER TÉCNICO

PLANO DIRETOR E ZONEAMENTO MUNICIPAL

A Lei Complementar Municipal 405 de 18 de dezembro de 2019, que aprova o Plano Diretor do Município de Piracicaba e que regulamenta o uso e ocupação do solo, define a região do projeto com Zona Especial de Risco, que em seu artigo 93, descreve como:

A Zona Especial de Risco (ZER) se constitui de áreas públicas ou privadas suscetíveis à ocorrência de inundações, solapamentos ou deslizamentos, identificadas através de pontos de referência no Anexo I - MAPA 9 deste Plano Diretor de Desenvolvimento e definidas da seguinte forma:

I - Área de Risco a Inundação (ARI);

II - Área de Risco a Solapamento (ARS);

III - Área de Risco a Deslizamento (ARD).

Analisando o MAPA 9 do Anexo I da Lei, podemos observar que o local preconizado para a construção do estacionamento, é uma Área de Risco a Inundação (ARI), denominada Área de Passagem de Enchente.

A Lei Complementar 405, cita no artigo 95, Inciso I que:

Art. 95. A ARI decorrente dos processos de enchentes em áreas ribeirinhas e/ou urbanizadas poderá ser identificada de acordo com as seguintes características:

I - área de Passagem de Enchente: compreende as áreas de preservação permanente e áreas sujeitas a enchentes e inundações periódicas, que possuem função hidráulica e possibilitam o escoamento da enchente, não podendo ser ocupadas, permitindo apenas paisagismo e proteção ambiental;

Considerando que, no artigo 95 da Lei 405/2019 é explícito que em áreas de passagem de enchente, estas NÃO PODEM SER OCUPADAS, é entendimento do Conselho que a construção do estacionamento é ILEGAL perante a Legislação Municipal.

ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

A Lei 12.651/2012, que dispões sobre a proteção da vegetação nativa e outras disposições, no artigo 4º, define o que são Áreas de Preservação Permanente – APP, com destaque ao inciso I que delimita essa faixa:

I - as faixas marginais de qualquer curso d'água natural perene e intermitente, excluídos os efêmeros, desde a borda da calha do leito regular, em largura mínima de:

- a) 30 (trinta) metros, para os cursos d'água de menos de 10 (dez) metros de largura;*
- b) 50 (cinquenta) metros, para os cursos d'água que tenham de 10 (dez) a 50 (cinquenta) metros de largura;*
- c) 100 (cem) metros, para os cursos d'água que tenham de 50 (cinquenta) a 200 (duzentos) metros de largura;*

d) 200 (duzentos) metros, para os cursos d'água que tenham de 200 (duzentos) a 600 (seiscentos) metros de largura;

e) 500 (quinhentos) metros, para os cursos d'água que tenham largura superior a 600 (seiscentos) metros;

Considerando o local em que o projeto de duplicação e estacionamento se propõe, em que o Rio Piracicaba tem aproximadamente 70 metros de largura, a faixa de APP a ser considerada é de 100 metros da calha do rio. Analisando as distâncias do leito do Rio Piracicaba e o projeto, verificamos que a parte inicial do projeto (quadrantes 1 a 3) e o estacionamento, claramente se encontram dentro da APP.

No artigo 7º da Lei 12.651/2012, cita que a vegetação situada em Área de Preservação Permanente DEVERÁ SER MANTIDA pelo proprietário da área, possuidor ou ocupante a QUALQUER TÍTULO, pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado.

Considerando, que para a execução do projeto proposto, será necessário a remoção da vegetação existente, e que a Legislação Federal afirma que a vegetação deve ser mantida, o Conselho considera que parte da duplicação da avenida e o estacionamento em sua integralidade, é ILEGAL perante a Legislação Federal Vigente.

LEI Nº 14.285 DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021

A Lei nº 14.285 de 29 de dezembro de 2021, alterou as Leis nº 12.651, que dispõe sobre as áreas de preservação permanente no entorno de cursos d'água em áreas urbanas consolidadas. Uma das modificações da Lei 14.285/2021 foi no artigo 3º da Lei nº 12.651/2012 no qual inclui a definição de “área urbana consolidada”, incluindo o inciso XXVI, transcrita abaixo:

XXVI – área urbana consolidada: aquela que atende os seguintes critérios:

a) estar incluída no perímetro urbano ou em zona urbana pelo plano diretor ou por lei municipal específica;

b) dispor de sistema viário implantado;

c) estar organizada em quadras e lotes predominantemente edificados;

d) apresentar uso predominantemente urbano, caracterizado pela existência de edificações residenciais, comerciais, industriais, institucionais, mistas ou direcionadas à prestação de serviços;

e) dispor de, no mínimo, 2 (dois) dos seguintes equipamentos de infraestrutura urbana implantados:

- 1. drenagem de águas pluviais;*
- 2. esgotamento sanitário;*
- 3. abastecimento de água potável;*
- 4. distribuição de energia elétrica e iluminação pública; e*
- 5. limpeza urbana, coleta e manejo de resíduos sólidos;*

A Lei 14.285/2021 inclui também no artigo 4º, o §10º, que delega a competência aos municípios, ouvidos os conselhos de meio ambiente, municipais e estaduais, sobre a definição de faixas marginais áreas de área de preservação permanente em áreas urbanas consolidadas, definindo regras para tal. A transcrição do paragrafo é apresentado abaixo:

§ 10. Em áreas urbanas consolidadas, ouvidos os conselhos estaduais, municipais ou distrital de meio ambiente, lei municipal ou distrital poderá definir faixas marginais distintas daquelas estabelecidas no inciso I do caput deste artigo, com regras que estabeleçam:

- I – a não ocupação de áreas com risco de desastres;*
- II – a observância das diretrizes do plano de recursos hídricos, do plano de bacia, do plano de drenagem ou do plano de saneamento básico, se houver; e*
- III – a previsão de que as atividades ou os empreendimentos a serem instalados nas áreas de preservação permanente urbanas devem observar os casos de utilidade pública, de interesse social ou de baixo impacto ambiental fixados nesta Lei.*

Entretanto, no Município de Piracicaba até o momento, ainda não foi homologada a Lei que define o regramento para áreas de preservação permanente em áreas urbanas consolidadas, portanto, devendo ser considerado a Legislação Federal vigente, a LEI Nº 12.651, DE 25 DE MAIO DE 2012.

Mesmo que a Legislação Municipal estivesse em vigor, o Artigo 4º, do parágrafo 10, inciso I, é claro ao afirmar que a diferenciação da APP em área urbana consolidada, não se aplica a áreas com risco de desastre.

Considerando que a Lei Municipal ainda não está em vigor, e a Lei que regulamenta o local é a Legislação Federal, o Conselho considera que o projeto é ILEGAL.

USO RACIONAL DOS RECURSOS PÚBLICOS

A gestão pública deve ser pautada nos preceitos de economia, sustentabilidade e eficiência, no qual decidir a prioridade das obras de interesse da sociedade e avaliar a real necessidade da execução das obras, buscando sempre alternativas viáveis e de menor custo. Nesse sentido alguns questionamentos podem ser feitos a respeito da necessidade da obra.

A criação de um novo estacionamento, suprimindo centenas de árvores e em área de preservação permanente, não se justifica, uma vez que existem alternativas de custo muito menor e já existentes. Duas alternativas já existentes são o estacionamento da Centro Cívico e o estacionamento do Engenho Central próximo a Ponte Pênsil, Figura 1. O estacionamento do Centro Cívico comporta cerca de 150 carros e o do engenho central, considerando somente a parte externa, comporta entorno de 100 carros, tendo ainda a opção de abrir para vagas dentro do parque. A criação de uma entrada no alambrado próximo ao centro cívico e uma ponte sobre o lago, reduz o percurso e ainda se torna um ponto turístico adicional.



Figura 1. A esquerda a distância estimada do estacionamento do Engenho Central (306 m) e a direita o estacionamento do Centro Cívico (177 m), ambos considerando o início do complexo de restaurantes da Rua do Porto.

A duplicação da Avenida Alidor Pecolari necessita de uma avaliação técnica mais aprimorada, considerando a afirmação apresentada pelo Poder Executivo que haverá ganhos no aumento da fluidez viária na região, melhorando a circulação e o tempo de contorno entre Rua do

Porto e Área de Lazer. Entretanto, tais afirmações não vem acompanhado de um estudo que demonstre tais afirmações. Importante ressaltar, que uma obra como essa, que impacta o ambiente, o patrimônio Histórico e Cultural do município deva ser pautada em estudos técnicos científicos que comprovem os ganhos. Estudos tais como EIA (estudo de impacto ambiental), estudo de impacto hídrico, junto a bacia do PCJ, estudo de fluxo viário, etc.

A Figura 2, apresenta o tempo e a distância necessária para realizar o retorno completo à avenida Alidor Pecolari, totalizando 3 km e um tempo total de 7 minutos. A importância do estudo técnico é para responder a perguntas tais como:

Qual é o fluxo de veículos durante a semana e ao fim de semana?

Destes veículos quantos por cento aproximadamente usariam o retorno?

Qual horário do dia à sobrecarga da via, e quanto essa duplicação melhoraria esse problema?

Quais os ganhos quantitativos desse investimento?

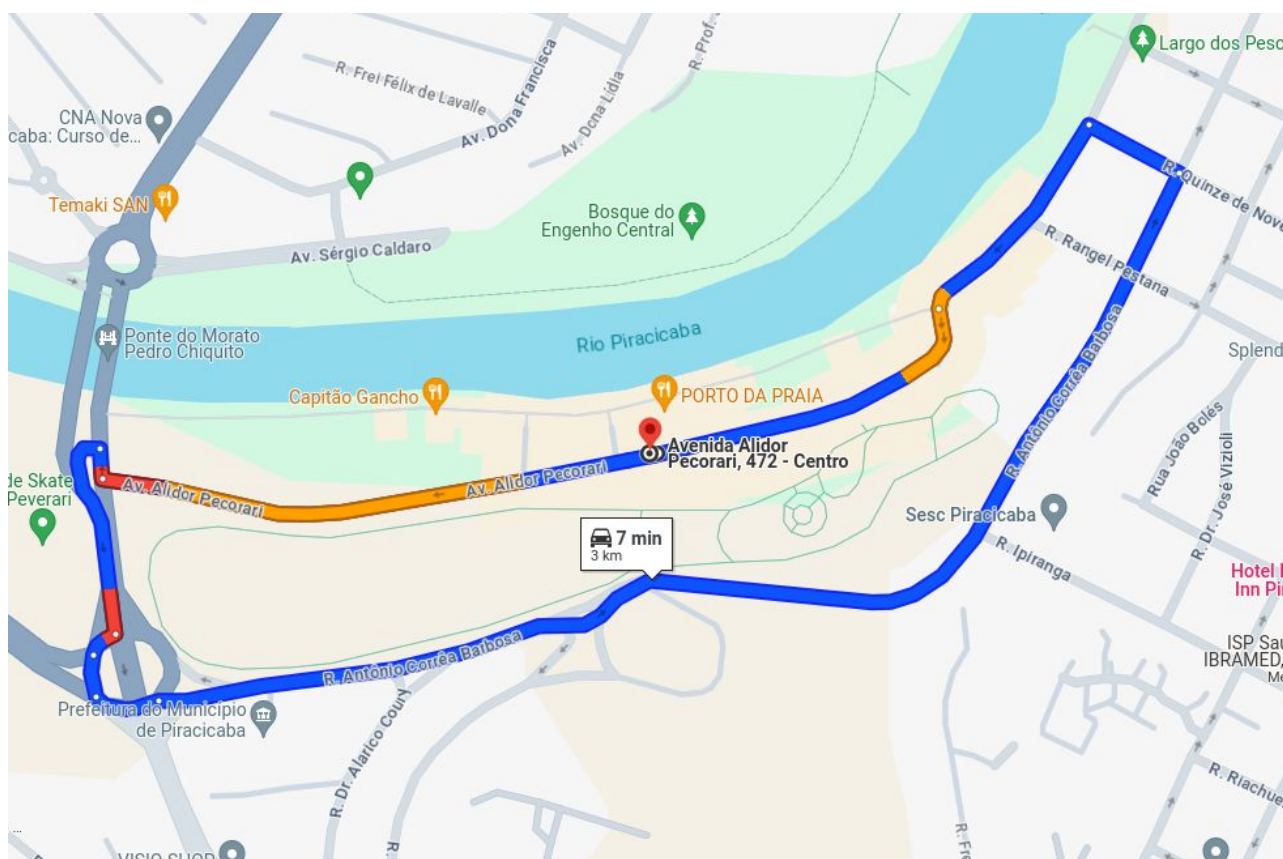


Figura 2. Distância estimada para o retorno à Av. Alidor Pecolari como se encontra atualmente.

Outro questionamento, é em relação a prioridade dessa obra em relação a outras necessidades do município, tais como: 1) Alargamento da Av. Dois Córregos; 2) Alargamento da Av. Laranjal Paulista; 3) Alargamento da Estrada do Monte Alegre (Av. Comendador Pedro Morganti);

4) Pavimentação da Estrada Jacob Canale; 5) Pavimentação da Estrada Juliano Bellini; 6) Nova transposição do Rio Piracicaba, dentre outras mais.

Considerando que o uso dos recursos públicos deva ser aplicado com parcimônia, que os equipamentos públicos existentes devam ser utilizados adequadamente, o conselho entende que não há, ou não foi apresentado justificativa plausível, que elenque essa obra como prioritária ao município.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando que o projeto apresentado é ILEGAL perante a Lei Federal 12.651 de 25/05/2012 e suas complementações.

Considerando que o projeto apresentado é ILEGAL perante a Lei Municipal 405 de 18/12/2019 e suas complementações.

Considerando que há alternativas de estacionamento que podem ser viabilizadas a um custo menor e sem a necessidade de destruição do meio ambiente, e não há estudos que demonstrem a real necessidade e principalmente os ganhos derivados.

A VISTA DOS ARGUMENTOS APRESENTADOS, O PARECER DO COMDEMA É CONTRÁRIO A REALIZAÇÃO DO PROJETO DE DUPLICAÇÃO DA AV. ALIDOR PECOLARI ASSIM COMO A CONSTRUÇÃO DO ESTACIONAMENTO.

Marcos Y. Kamogawa
Presidente COMDEMA
Gestão 2023 - 2025