

CONSELHO MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE - COMDEMA
ATA DA 82ª REUNIÃO DO CONSELHO MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE -
COMDEMA

1 Aos vinte e um dias do mês de maio de dois mil e dezenove, na sala de reuniões da
2 Prefeitura, com início às dezesseis horas em primeira convocação, e às dezesseis horas e
3 trinta minutos em segunda convocação, realizou-se a 82ª reunião do Conselho Municipal
4 do Meio Ambiente, sob a presidência de Angela Maria Macuco do Prado Brunelli a
5 presença dos membros do Conselho Municipal do Meio Ambiente - COMDEMA, cujas
6 assinaturas constam da lista de presença anexa. A presidente em exercício agradeceu a
7 presença de todos e informou que a reunião é conjunta com a 72ª reunião do CMSA,
8 Conselho Municipal de Saneamento Ambiental, e convidou Telma Magro para secretariar.
9 Angela perguntou se todos receberam a ata da última reunião por e-mail, e se poderia
10 dispensar a leitura, sendo aprovada. Em seguida Angela informou que a pauta da reunião,
11 com os seguintes assuntos: EIV do UNIFAFIBE, EIV do loteamento Bem Viver, EIV do
12 edifício Perini e Perini, e outros assuntos. Angela deu início à reunião e solicitou seja
13 consultadas outras entidades para substituir as que estão sem frequência nas reuniões,
14 como o GTACC, Grupo Técnico de Assistência e Consultoria em Citrus, para
15 representante de instituições de engenharia, dentre outras. Angela apresentou Willy
16 Cardoso, engenheiro de trânsito do Departamento Municipal de Tráfego e Transporte,
17 DMTT, para auxiliar na análise do estudo do tráfego do EIV do Unifafibe, que a seguir
18 passou a ser discutido. Na página 15 e 120 a classificação do uso é E3.1, uso institucional,
19 em desacordo com o Plano Diretor municipal, PDM, devendo ser substituída por S2.3,
20 serviços de educação; na página 34 não cita a destinação da água pluvial, em atendimento a
21 lei estadual nº 12.526/2007, que estabelece normas para a contenção de enchentes e
22 destinação de águas pluviais; na página 35 e 36 não cita a fonte bibliográfica do cálculo do
23 consumo de água, o que dificulta o cálculo do esgoto, considerando que foi adotada uma
24 população de 75 % de frequência, e foi considerado que não se trata de um valor aceitável
25 ou uma amostragem real, sendo uma fonte bibliográfica usual Hélio Creder, que cita 50
26 litros /pessoa para escola externato; na página 69 indica que seis vias foram estudadas, que
27 são as que delimitam o empreendimento; foi reforçado que tanto no PDM como no Plano
28 de Mobilidade e Acessibilidade, PlanMob, preveem que seja adotado um local para
29 embarque e desembarque dos usuários do empreendimento; na página 83 e 84 a capacidade
30 de tráfego utiliza com metodologia o HCM, Highway Capacity Manual ou Manual de
31 Capacidade de Estradas, que utilizada para estradas, o que pode subdimensionar a
32 mensuração das ruas analisadas no EIV; Willy disse que o HCM tem a versão de 2010, que
33 tem um capítulo para vias urbanas, o que pode torna-lo adequado, mas o EIV não cita qual
34 versão foi utilizada, e portanto a metodologia é inconclusiva para o nível de serviço e
35 capacidade de tráfego, e esclareceu que o HCM representa a realidade dos Estados Unidos
36 para o cálculo do nível de serviço citado na página 86 não é adequado para uso urbano,
37 pois não considera todas as interferências característica da via urbana, devendo ser
38 calculada uma velocidade média, e também foi adotado um volume de 1000
39 veículos/hora/faixa, mas não cita a fonte; no cálculo de fluxo de saturação, foi considerada
40 a largura total via carroçável, e não foi considerada a faixa de estacionamento, o que
41 diminui a capacidade de absorção das vias, estando portanto os valores
42 superdimensionados; Willy observou que todas as vias analisadas obtiveram o nível A; por
43 fim foi considerado que existe problema no tráfego das vias e a análise feita não representa
44 a realidade, o método usado não é adequado ao estudo realizado; na página 104 os níveis
45 sonoros medidos não atendem os níveis previstos para a classificação da área e período,
46 conforme prevê na NBR 10.151/2000; na página 113, a produção de calor e ruído, e a
47 emissão de gases não foram apresentadas ainda, e apesar de citar que o calor e a vibração

48 não causam impacto, tais impactos existem, e devem ser considerado nas medidas
49 mitigatórias; na página 114, não foi apresentado o Certificado de Transporte de Resíduo,
50 CTR, referente à disposição correta do resíduo da construção civil; na página 115, a
51 proposta de ponto de embarque e desembarque não está detalhada, e não respeita as
52 diretrizes viárias do PDM e PlaMob, considerando que o anexo 02, quadro 02 do PDM,
53 define que vias locais deverão ter velocidade entre 25 e 30 km/h, e o tipo de veículo
54 permitido somente para veículos de passeio e utilitários, no caso as vias Prof Orlando
55 França de Carvalho, Antônio Alves de Toledo, Tobias Lima e Francisco de Paula são vias
56 locais, o que inviabiliza o acesso de ônibus, sendo permitido somente em vias coletoras, no
57 caso as Oscar Werneck; também foi considerado que de acordo com o mapa PD 40 –
58 Caminhos Preferenciais de Pedestres, anexo do PlanMob, e também o anexo 3.2, que
59 define os Gabaritos Viários, as ruas Tobias Lima e Antônio Alves de Toledo deverão ter
60 alargamento dos passeios públicos e redução da largura do leito carroçável, o que reduz
61 mais ainda o fluxo de veículos nestas vias; também no Plano de Intervenções Viárias, do
62 anexo 3.3 do PlanMob, está previsto o investimento para alargamento de calçadas no
63 entorno do Unifafibe; foi considerado que pátio de embarque e desembarque deve
64 comportar a quantidade de ônibus de transporte dos estudantes, cerca de 40 veículos, e um
65 pátio para um número reduzido, apesar de não especificado no EIV, irá provocar filas de
66 ônibus e congestionamento local, uma vez que o tempo de embarque e desembarque é de
67 cerca de 20 a 25 minutos por veículo, o que levaria os usuários deste transporte a fazer o
68 embarque ou desembarque ao longo da fila ou propor medidas de controle de embarque e
69 desembarque, para evitar risco de acidente ou vida, por estar ocorrendo no meio da rua, ou
70 até mesmo com o veículo em movimento; e o congestionamento nas vias próxima ao pátio
71 proposto seria agravado pelo fato que essas vias também são usadas para estacionamento
72 de veículos leves ou utilitários, vias essas com gabarito que permite apenas um leito
73 carroçável; também foi considerado que o tráfego de ônibus nas imediações do Unifafibe,
74 caso seja autorizado pelo DMTT, deverá ser considerado a classificação das ruas, de forma
75 a também evitar o tráfego de ônibus nas vias mais centrais da cidade; também foi
76 considerado que nos termos do artigo 276 do PDM, em seu inciso III, e anexo 02, figura
77 04 e quadro 04, deverá ser executado faixa de aceleração e desaceleração para a plataforma
78 de embarque e desembarque, o que não foi indicado ou detalhado no local proposto para
79 esse fim, independente de se permitir ou não o tráfego deste tipo de veículo; foi
80 considerado que o trânsito de ônibus em local onde é preferencial para caminho de
81 pedestres, poderá resultar em impacto à segurança e conforto dos deslocamentos a pé; por
82 fim a proposta indicada não respeita as diretrizes viárias do PlanMob e PDM, o estudo do
83 serviço de tráfego deve utilizar uma metodologia compatível com a área urbana, podendo
84 até ser do HCM 2010, com adequação à realidade brasileira, e a prioridade do fluxo de
85 pedestres no entorno da escola ser preservada conforme prevê o PlanMob. A seguir passou
86 a ser discutido o EIV do edifício residencial Perini e Perini Cigarros Ltda, a se localizar no
87 imóvel com frente à Rua Cel João Manoel, matrícula 36.545, com 743,95 m², situado
88 dentro da zona de uso ZCM, zona mista central, conforme PDM, para empreendimento de
89 uso residencial, classificado com R2.2, unidades residenciais agrupadas verticalmente, com
90 8 pavimentos, mais dois pisos para estacionamento, sendo um térreo e outro no subsolo,
91 com 32 unidades habitacionais, 2 vagas de estacionamento para 24 apartamentos e 1 vaga
92 para 8 apartamentos, e área de lazer na cobertura; o abastecimento de água será feito pela
93 rede pública, apesar de ser indicado 32 unidades habitacionais no projeto aprovado, a
94 certidão do SAAEB indica 28 unidade, com um cálculo de 200 litros/pessoa, devendo
95 portanto ser corrigida; o esgoto deverá ser lançado em rede a ser executada pelo
96 empreendedor, conforme solicitação do SAAEB, em coletor tronco de 8 polegadas, com
97 extensão de aproximadamente 600 m até o emissário do córrego Bebedouro, o que o
98 representante do empreendimento, Ciro Araújo, informou que esse coletor poderá ser

99 executado em parceria com outros dois empreendedores, mas que deverão estar investindo
100 em ocasião futura, o que poderá levar a ser feito sem a parceria; foi observado no projeto
101 aprovado em 08/04/19, apresentado por Ciro, que o recuo frontal do estacionamento não
102 foi respeitado, conforme prevê o artigo 129 do PDM, mas isso não é objeto de análise do
103 EIV, e será discutido oportunamente pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística; na
104 página 35 cita que o esgoto será absorvido pela rede pública, mas não cita as exigências do
105 SAAEB quanto à execução do coletor tronco; o estudo do nível de serviço do tráfego usa a
106 metodologia do HCM, e superestima a medição, sendo portanto considerada inadequada;
107 na página 85 cita que o Código de Arborização é a lei complementar nº 10/2003, mas essa
108 lei já foi substituída pela LC nº 129/2018; os níveis sonoros estão acima do indicado do
109 recomendado para a classificação da área e período, conforme prevê a NBR 10.1511, no
110 entanto a medição foi realizada numa 2ª feira, sendo que o impacto maior de ruído ocorre
111 nos finais de semana, sendo recomendado uma nova medição, inclusive no período
112 noturno, apesar de se tratar de ruído de fundo ao empreendimento; nas páginas 96 e 97 não
113 foi citado onde será disposta a terra do corte do terreno; quanto ao estudo de sombra
114 gerado pelo volume da edificação, não há previsão de regramento em nossa legislação; na
115 página 115 indica que a rede de esgoto e água pluvial tem capacidade de recebimento, ao
116 contrário do que é citado na certidão do SAAEB; por fim o EIV foi pré-aprovado com as
117 recomendações indicadas. Angela perguntou se alguém gostaria de fazer uso da palavra, e
118 não havendo mais nada a tratar, deu a reunião por encerrada, agradecendo a presença de
119 todos. Eu, Telma Alves Magro, lavrei a presente ata, que será por mim assinada e pelo
120 presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente, no dia vinte e um do mês de maio
121 do ano de dois mil e dezenove.

Angela Maria Macuco do Prado Brunelli
Presidente em Exercício do COMDEMA

Telma Alves Magro
Secretária