

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Aprovação Facilitada para novas construções de até 3 pavimentos de uso residencial e comercial	CONSTRUÇÃO EDILÍCIA/POSTURAS	FACILITAR APROVAÇÃO PARA CONSTRUÇÕES COMERCIAIS E RESIDENCIAIS DE MENOR PORTE (ATÉ 3 PAVIMENTOS)	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	Os prazos e etapas do processo de aprovação de projetos estão definidos no Código de Edificações. A Lei de Uso e Ocupação do Solo define outros parâmetros. Entretanto, o Decreto Municipal nº 8455/2019 estabelece em seu artigo 7º a preferência na análise e tramitação dos processos dos imóveis subutilizados ou vazios, intimados pelo instrumento urbanístico do PEUC - Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios - independentemente do uso e gabarito.
Dispensar taxa de ocupação para os pequenos empreendimentos, desde que atendidos os recuos mínimos obrigatórios (700m² de área construída e 300² de área de terreno)	PARÂMETROS URBANÍSTICOS	DISPENSAR TAXA DE OCUPAÇÃO PARA OS PEQUENOS EMPREENDIMENTOS, DESDE QUE ATENDIDOS OS RECUOS MÍNIMOS OBRIGATÓRIOS (700M² DE ÁREA CONSTRUÍDA E 300² DE ÁREA DE TERRENO)	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	LUOS - art. 171 Nas chamadas Centralidades Lineares - CL (que podem ser verificadas no Anexo de Vias Especiais - Anexo VI) existem alguns dispositivos que atendem esta questão. Nas centralidades lineares que compreendem a rua Vereador Álvaro Guimarães e a praça Doutor Jerônimo La Terza ficam dispensados os recuos laterais e frontais, exclusivamente no pavimento térreo de edificações com até dois pavimentos, observada a taxa de ocupação máxima de 85% (oitenta e cinco por cento) nesse pavimento (art. 171, §2º). Nas demais Centralidades Lineares fica dispensado o atendimento à taxa de ocupação no pavimento térreo dos estabelecimentos comerciais, caso possuam no máximo 30% (trinta por cento) de superfície cega e seja implantada Área de Integração de no mínimo de 40% (quarenta por cento) da área do recuo frontal. O recuo frontal também deve estar no nível do passeio público e não possuir rampa de acesso de veículos, podendo o imóvel ocupar os recuos laterais e de fundos, limitados a altura máxima de 3,60m (três metros e sessenta centímetros). Se algum imóvel frontante possuir uso residencial, deve ser instalado isolamento que limite os níveis de ruído nos termos da NBR 10151 e NBR 10152 (art. 171, §4º).
Autorizar o uso dos recuos para instalação de equipamentos de transposição para andares superiores, em vista da exigência da Lei de Acessibilidade	PARÂMETROS URBANÍSTICOS	AUTORIZAR O USO DOS RECUOS PARA INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE TRANSPOSIÇÃO PARA ANDARES SUPERIORES, EM VISTA DA EXIGÊNCIA DA LEI DE ACESSIBILIDADE	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	LUOS - art. 42, § 7º Foi incluído na minuta da lei de uso e ocupação do solo que, para as edificações regularmente construídas antes da vigência da minuta da lei de Uso e Ocupação do Solo, será permitida a instalação de equipamento mecânico nos recuos, para o atendimento da acessibilidade universal do imóvel.
Em vias em que o recuo frontal predominante for 3m, permitir o alinhamento da mesma maneira para as novas edificações	PARÂMETROS URBANÍSTICOS	PERMITIR RECUO DE 3 METROS PARA NOVAS EDIFICAÇÕES EM VIAS EM QUE ESSE FOR O RECUO FRONTAL PREDOMINANTE	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	LUOS - art. 43 e art. 46 O art. 43, §6º da minuta da lei de uso e ocupação do solo estabelece que no caso de lotes ou construções que façam parte de loteamentos ou conjuntos originalmente aprovados com recuos inferiores aos estabelecidos neste artigo, o recuo frontal poderá ser reduzido. Os artigos 43 e 46 da minuta também observam que os recuos frontais e laterais dos imóveis com nível de proteção, tombados, nas Áreas de Proteção Cultural - APC e dos imóveis com até 4 pavimentos situados na área de abrangência do Programa Alegria Centro deverão ser definidos pelo Escritório Técnico do Alegria Centro e do CONDEPASA, considerando o critério de preservação da paisagem urbana e cultural. No art. 43, §8º, inciso III , serão admitidos recuos frontais mínimos de 3,00 metros nos edifícios com até 02 pavimentos localizados na rua Augusto Paulino, entre a Avenida Anna Costa e Avenida Bernardino de Campos, nos loteamentos da Companhia de Habitação da Baixada Santista – COHAB-ST, nos bairros Areia Branca e Castelo e no loteamento da Imobiliária Bom Retiro no bairro Santa Maria.
Comunicar multa para demolições com 30 dias de antecedência	CONSTRUÇÃO EDILÍCIA/POSTURAS	COMUNICAR MULTA PARA DEMOLIÇÕES COM 30 DIAS DE ANTECEDÊNCIA	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	LUOS - art. 191 e 192 §2º A lei vigente já estabelece e o art. 192, §2º da minuta manteve: um prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data da lavratura do auto de infração, para o município apresentar defesa, por meio de requerimento devidamente protocolizado. O art. 191 prevê que deverão ser observados os prazos para o cumprimento das intimações: imediato, para a demolição de obras, serviços ou instalações não regularizáveis, no momento da execução dos mesmos, sem a devida licença ou que apresentarem risco iminente, 07 dias, para demolição das edificações, obras, serviços ou instalações não regularizáveis, já instalados sem a devida licença e 30 dias, para protocolizar pedido de regularização da edificação, da obra, serviço ou instalação, desde que seja regularizável, apresentando a documentação pertinente de acordo com esta lei complementar.

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Liberar exigência de vagas de estacionamento para edifícios comerciais	MOBILIDADE URBANA	LIBERAR EXIGÊNCIA DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO PARA EDIFÍCIOS COMERCIAIS	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - art. 101, art. 108, art. 115, art. 159, art. 163</p> <p>A lei vigente já não obriga o atendimento do número mínimo de vagas de garagem para os Empreendimentos habitacionais localizados nas Áreas de Adensamento Sustentável, nas Zonas Especiais de Renovação Urbana Valongo e Paquetá e nas Áreas de Proteção Cultural e Corredores de Proteção Cultural. Agora a minuta da lei de uso e ocupação do solo estende essa dispensa para todos os empreendimentos residenciais.</p> <p>Os empreendimentos residenciais estão dispensados de vagas. Quanto aos comércios, apenas estão dispensados os estabelecimentos comerciais localizados nas chamadas Centralidades Lineares (ver relação no Anexo VI) no nível do térreo, desde que possuam até 300,00m² de área construída total, que tenham no máximo 30% (trinta por cento) de superfície cega e que seja implantada Área de Integração de no mínimo 40% (quarenta por cento) da área do recuo frontal.</p>
Aumentar a altura permitida nos lotes com acostamento nas divisas, de 7,50 para 8,5m	PARÂMETROS URBANÍSTICOS	AUMENTAR A ALTURA PERMITIDA NOS LOTES COM ACOSTAMENTO NAS DIVISAS DE 7,50M PARA 8,50M	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - Art. 46</p> <p>Manteve-se a altura atual vigente na lei, suficiente para uma edificação com dois pavimentos e terraço descoberto, tipologia das unidades sobrepostas, evitando o sombreamento das edificações vizinhas:</p> <p>"§ 13. O acostamento previsto no parágrafo anterior deste artigo respeitará a altura máxima de 7,50m (sete metros e cinquenta centímetros), contados do nível do meio fio até o ponto mais alto de qualquer elemento construtivo que esteja acostado ou a menos de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) desta divisa, sendo permitidos terraços descobertos, desde que vedados do imóvel vizinho por meio de muro com altura mínima de 1,80m (um metro e oitenta centímetros)."</p>
Retirar restrição de porte para uso residencial nas Faixas de Amortecimento	USO DO SOLO	RETIRAR RESTRIÇÃO DE PORTE PARA USO RESIDENCIAL NAS FAIXAS DE AMORTECIMENTO	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - Anexo VII - Diferenças Zonais</p> <p>Manteve-se a restrição porque, conforme definição da própria FA a ideia é fazer uma transição harmônica entre o porto e a cidade, de modo que o uso residencial seja permitido, mas sem um modelo que adense a área com habitação.</p>
A OOAU e OODC devem ser regulamentadas em lei específica, e não na Lei de Uso e Ocupação do Solo	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	OOAU E OODC DEVEM SER REGULAMENTADAS EM LEI ESPECÍFICA, E NÃO NA LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - Título IV - dos instrumentos de política urbana - Capítulo I - Da outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso</p> <p>A OOAU e OODC estão regulamentadas na LUOS, lei específica que trata da regulamentação dos parâmetros de uso e ocupação do solo, sendo todo o processo discutido com a população.</p>
Contrapartidas da Outorga Onerosa do Direito de Construir devem ser estabelecidas em lei específica, e não através de Termo de Compromisso	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	ESTABELECEER CONTRAPARTIDAS DA OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR E DE ALTERAÇÃO DE USO EM LEI ESPECÍFICA, E NÃO ATRAVÉS DE TERMO DE COMPROMISSO	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - Art. 131 - NIDE 4, art. 138 - NIDE 6</p> <p>O termo de compromisso está estabelecido para Outorga Onerosa de Alteração de Uso - OOAU para os casos dos Núcleos de Intervenção e Diretrizes Estratégicas na Lei de Uso e Ocupação do Solo, que trata das parametrizações dos NIDES. De qualquer forma, todos os Termos de Compromisso são publicados no Diário Oficial. O Estatuto da Cidade estabelece que deve ser aprovado por lei a fórmula de cálculo para a cobrança, os casos passíveis de isenção do pagamento da outorga e a contrapartida do beneficiário. A assinatura do Termo de Compromisso estabelece uma data para início quando houver mudança de contrapartida financeira para urbanística e as respectivas descrições e prazos dos serviços.</p>
Porque descrição do NIDE 4 foi alterada?	ZONEAMENTO	PORQUE DESCRIÇÃO DO NIDE 4 FOI ALTERADA?	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - art. 131 e anexo II</p> <p>Porque não existe mais Área A e B, apenas o que era chamada de Área A, visto que o Centro de Convenções foi remanejado para a Ponta da Praia. Os limites do NIDE 4 - Estação Sorocabana foram ajustados no mapa de zoneamento - Anexo II da minuta para corresponder à descrição.</p>
Porque área do NIDE 8 foi alterada na descrição?	ZONEAMENTO	PORQUE ÁREA DO NIDE 8 FOI ALTERADA NA DESCRIÇÃO?	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - art. 144</p> <p>O NIDE 8 - SENAI foi reduzido porque já havia construções cristalizadas em parte do trecho suprimido, não fazendo sentido, estabelecer especificidades para um local já consolidado. Desta forma, o perímetro do NIDE passou a corresponder somente à área do SENAI.</p>
Plano diretor não precisa repetir o que consta no Estatuto da Cidade, a exemplo dos instrumentos	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	RETIRAR DO PLANO DIRETOR O CONTEÚDO JÁ INSERIDO NO ESTATUTO DA CIDADE, A EXEMPLO DOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>O Plano Diretor trata de descrever os instrumentos adotados pelo município com as devidas adequações quanto a aplicação de cada instrumento. Sendo assim, considerou-se necessário manter o conteúdo, ainda que seja igual à lei federal.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
O EIV deve ter o valor da compensação aplicado no entorno direto do empreendimento, e o valor deve ser estabelecido em Lei	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	APLICAR RECURSOS DA COMPENSAÇÃO DO EIV NO ENTORNO DIRETO DO EMPREENDIMENTO, COM VALORES ESTABELECIDOS EM LEI	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>PD - art. 18, XVI e XVII</p> <p>A minuta do Plano Diretor previu que, para os empreendimentos localizados na Macroárea Continental, a realização de medidas mitigadoras e compensatórias ocorra prioritariamente na mesma macroárea, devido aos impactos causados principalmente por demanda de habitação e transporte quando um novo empreendimento se instala no local (art. 18, XVI). No art. 18, XVIII está indicado que quando as medidas compensatórias da macroárea continental forem aplicadas na área insular, estas devem priorizar planos e projetos nas áreas de maior vulnerabilidade social ou que visem a redução do déficit habitacional. Quanto ao estabelecimento de valores serão estudados na revisão da lei específica do EIV.</p>
Há erro na formula da outorga onerosa de alteração de uso, com dois termos incompatíveis: Att no caput e Aa na descrição dos itens	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	CORRIGIR FÓRMULA DA OUTORGA ONEROSA DE ALTERAÇÃO DE USO NA MINUTA	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - art. 178 e art. 181</p> <p>A fórmula foi devidamente corrigida. Foi ajustada a fórmula de cálculo do potencial construtivo passível de transferência, de forma a excluir da área passível de ser transferida a área já construída no local. Também foi indicado que, no caso dos imóveis com nível de proteção ou tombados, deve ser considerada a fórmula descrita na lei de cria o Programa Alegria Centro.</p>
O Plano Diretor prevê somente contrapartida financeira para autorização de alteração de uso, e Lei de Uso e Ocupação do Solo indica contrapartidas financeiras e urbanísticas	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	COMPATIBILIZAR A CONTRAPARTIDA PARA AUTORIZAÇÃO DE ALTERAÇÃO DE USO ESTABELECIDO NO PLANO DIRETOR E NA LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO; O PRIMEIRO PREVÊ SOMENTE CONTRAPARTIDA FINANCEIRA E A SEGUNDA FINANCEIRA E URBANÍSTICA	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>PD - art. 70, parágrafo único</p> <p>Compatibilização realizada. Foi incluída na minuta do Plano Diretor a possibilidade de contrapartidas urbanísticas, além das financeiras já existentes na lei vigente. Ficou expresso no Plano Diretor que os parâmetros, critérios e contrapartidas deverão ser definidos na Lei de Uso e Ocupação do Solo ou em legislação específica, de modo a não manter duplicidade ou margem a diferentes interpretações.</p>
Questiona porque na ZI e na ZO cemitérios passam a ser permitidos	USO DO SOLO		AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - Anexo VI - das diferenças zonais</p> <p>Os cemitérios são permitidos nas vias Arteriais das zonas predominantemente residenciais. Nas demais zonas é que são liberados em outras vias. Já os necrotérios, são permitidos como atividade secundária de hospitais, universidades, funerárias ou atividades de Uso Especial, esta última categoria permitida em toda a área insular.</p>
Limitar construção e adensamento na região da Campos Mello	PARÂMETROS URBANÍSTICOS	LIMITAR CONSTRUÇÃO E ADENSAMENTO NA REGIÃO DA CAMPOS MELLO	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - Anexo II - zoneamento</p> <p>O Plano Diretor aponta que o planejamento e o desenho urbanos do Município deverão evitar a expansão urbana dispersa no território, dando prioridade ao adensamento e desenvolvimento urbano no interior dos espaços construídos, com a recuperação dos ambientes urbanos degradados, assegurando densidades urbanas sustentáveis. Entretanto, para as Áreas de Adensamento Sustentáveis - AAS's deverá ser promovido maior aproveitamento do solo urbano (justamente pela proximidades dos sistemas de transporte coletivo público) e aumento na densidade construtiva, demográfica e habitacional. A Rua Campos Melo está inserida na chamada AAS Norte.</p>
Fomentar os deslocamentos realizados por bicicleta, investindo em ciclovias	MOBILIDADE URBANA	FOMENTAR OS DESLOCAMENTOS REALIZADOS POR BICICLETA, INVESTINDO EM CICLOVIAS	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>PD - art. 152, XVI PlanMob - Capítulo III - do sistema ciclo viário</p> <p>O Sistema Ciclo viário é um dos Sistemas de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas do município. A Mobilidade e Acessibilidade Urbanas têm por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, desintrinçadas no Plano de Mobilidade do Município - PlanMob (LC1087/2019). O Plano Diretor vigente estabelece que deve ser elaborado plano de implantação de paraciclos, bicicletários e estacionamentos públicos ou privados, de forma que o espaço da via pública seja priorizado para o transporte público e modais não motorizados de transporte, evitando a excessiva geração de trânsito em suas áreas de influência. Além disso, o PlanMob já estabeleceu um prazo para apresentação do Plano Ciclo viário, no qual deverão constar, dentre outros elementos, planta com a identificação das ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas existentes e propostas com a correspondente prioridade de implantação.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Observa que a Rua José do Patrocínio não comporta trânsito de caminhões pesados, e questiona quais serão as medidas propostas e tomadas para efetiva restrição de circulação desses veículos na região	MOBILIDADE URBANA	ESTABELECE MEDIDAS PARA RESTRIÇÃO DA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA DE GRANDE PORTE EM VIAS QUE NÃO COMPORTAM ESSE FLUXO, COMO A RUA JOSÉ DO PATROCÍNIO	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36). Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>
O projeto do VLT apresentado previa enterramento da fiação, agora não será mais desta maneira. Sugere maior participação da prefeitura no processo de projeto e implantação do VLT, maior transparência e participação dos moradores na elaboração e acompanhamento de projetos	PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA	CONSULTAR POPULAÇÃO AFETADA NA ELABORAÇÃO E EXECUÇÃO DE OBRAS E PROJETOS PÚBLICOS	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>PD - art. 10, parágrafo único</p> <p>O Plano Diretor vigente já estabelece e a minuta mantém que, para implantação de novos equipamentos públicos, deverá ser previamente apresentado o projeto e consultada a população afetada pela sua instalação, a ser regulamentado pelos planos setoriais.</p>
Permitir petshop com alojamento na Rodrigues Alves, via arterial em ZIR II, já onde a proposta já permite petshop sem alojamento	USO DO SOLO	PERMITIR PESHOP COM ALOJAMENTO NAS VIAS ARTERIAIS DA ZIR II	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - anexo VI - das diferenças zonais</p> <p>A atividade passou a ser permitida em todas as vias da Zona Industrial e Retroportuária II, conforme anexo VI - das diferenças zonais.</p>
Permitir escolas de samba nas vias locais da ZIR II	USO DO SOLO	PERMITIR ESCOLAS DE SAMBA NAS VIAS LOCAIS DA ZIR II	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>LUOS - anexo VI - das diferenças zonais</p> <p>A atividade passou a ser permitida em todas as vias da Zona Industrial e Retroportuária II, conforme anexo VI - das diferenças zonais.</p>
Questiona qual é o déficit habitacional e as áreas de ZEIS disponíveis	HABITAÇÃO	QUESTIONA QUAL É O DÉFICIT HABITACIONAL E AS ÁREAS DE ZEIS DISPONÍVEIS	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>Apesar de não haver Censo realizado em 2020, os resultados preliminares de 2019 do IBGE revelaram um número aproximado de habitações subnormais, dados que, juntamente com as ZEIS disponíveis, estão indicados no Diagnóstico do Plano Diretor no Portal Renova Santos: <https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/SEDURB/7-_habitacao_formatado_-_r1_1.pdf></p>
Impacto da implantação de grandes empreendimentos precisa ser analisado, a exemplo do AcquaPlay. Foi apresentado EIV? De fato houve medidas mitigadoras e compensatórias?	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	ANALISAR IMPACTO DA IMPLANTAÇÃO DE GRANDES EMPREENDIMENTOS NA CIDADE E GARANTIR QUE MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS SEJAM CUMPRIDAS	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	<p>PD - art. 4º, XVIII</p> <p>A análise do impacto da implantação de empreendimentos é realizada no âmbito do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, regulamentado pela LC 793/2013, lei que define quais empreendimentos devem apresentar o referido estudo e os aspectos mínimos a serem analisados. O estudo apresentado é analisado pela Comissão Municipal de Análise de Impacto de Vizinhança - COMAIV, que define as medidas mitigadoras e compensatórias a serem adotadas, responsável também por acompanhar seu cumprimento.</p> <p>Foi realizado um diagnóstico que indica a localização dos empreendimentos que apresentaram Estudo de Impacto de Vizinhança e da aplicação de medidas mitigadoras ou compensatórias (onde era possível mapear) até 03/2020, disponível no seguinte caminho: <https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/SEDURB/2-instrumentos_urbanisticos.pdf>. A partir desta análise, foi proposto na minuta do PD como um objetivo específico fomentar a criação de Planos de Gestão de Impactos de Responsabilidade Compartilhada, afim de mitigar e compensar os impactos nocivos ocasionados por um conjunto de empreendimentos.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Entrada e saída das escolas prejudicam o fluxo de veículos nas vias arteriais e coletoras que, em teoria, são vias de maior fluxo e distribuição	MOBILIDADE URBANA	PRIORIZAR ACESSO DE ENTRADA E SAÍDA DE VEÍCULOS DAS ESCOLAS EM VIAS DE MENOR HIERARQUIA VIÁRIA, DE FORMA A CAUSAR MENOR PREJUÍZO AO FLUXO DAS VIAS DE MAIOR TRÁFEGO	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	O acesso de veículos não é definido na lei de uso e ocupação do solo. Entretanto, pelos impactos causados, as escolas permitidas em vias locais nas zonas mais residenciais possuem limite de até 300m ² de área construída e de terreno, a fim de garantir menor impacto, sobretudo de ruídos e no carregamento do sistema viário.
Permitir oficinas mecânicas na Rua Vereador Henrique Soler nº 344	USO DO SOLO	PERMITIR OFICINAS MECÂNICAS NAS VIAS COLETORAS DA ZONA DA ORLA	AUDIÊNCIA ZONA LESTE	LUOS - Anexo VI - das diferenças zonais Na minuta da Lei de Uso e Ocupação do Solo as oficinas mecânicas são permitidas somente vias Arteriais na Zona da Orla e na Zona Intermediária. Nas demais Zonas onde o uso residencial é permitido, com exceção da Área de Adensamento Sustentável, o uso de oficinas mecânicas é permitido nas vias Coletoras.
Incentivo ao ecoturismo no bairro do Caruara, para geração de emprego e renda para a população	MEIO AMBIENTE	PREVER AÇÕES DE TURISMO ECOLÓGICO PARA POSSIBILITAR DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E GERAÇÃO DE RENDA PARA A POPULAÇÃO DA ÁREA CONTINENTAL	AUDIÊNCIA CARUARA	PD - art. 9º I, a), art. 11, II, c), art. 15, VIII, art. 18, XIV, art. 164, IX O desenvolvimento econômico, portuário e das atividades de qualificação ambiental tem como um dos objetivos empreender ações de desenvolvimento do potencial ecológico e econômico da Macroárea Continental dentro de padrões de sustentabilidade do local. Também está previsto o incentivo ao turismo comunitário de base na Macrozona Continental II e o apoio à criação de roteiros de turismo cultural e ambiental em parceria com a iniciativa privada.
Regularizar o núcleo urbano existente do Iriri, pois cerca de dois terços das propriedades da área possuem escritura	HABITAÇÃO	REGULARIZAR O NÚCLEO URBANO EXISTENTE NO IRIRI	AUDIÊNCIA CARUARA	A área onde se encontra o núcleo urbano do Iriri é extremamente frágil sob o ponto de vista ambiental e de acordo com o Plano Municipal de Recuperação e Conservação da Mata Atlântica a área é classificada como prioritária para controle da ocupação, e portanto não é possível fomentar a ocupação e expansão urbana.
Manter como área urbana a área do Iriri já ocupada, para possibilitar regularização fundiária	ZONEAMENTO	ALTERAR O NÚCLEO OCUPADO DO IRIRI PARA ÁREA URBANA NO MACROZONEAMENTO	AUDIÊNCIA CARUARA	A área onde se encontra o núcleo urbano do Iriri é extremamente frágil sob o ponto de vista ambiental e de acordo com o Plano Municipal de Recuperação e Conservação da Mata Atlântica a área é classificada como prioritária para controle da ocupação, e portanto não é possível fomentar a ocupação e expansão urbana.
Questiona porque a prefeitura leva infraestrutura aos núcleos urbanos situados em áreas de preservação natural e não os reconhece como área urbana	HABITAÇÃO	QUESTIONA PORQUE A PREFEITURA LEVA INFRAESTRUTURA AOS NÚCLEOS URBANOS SITUADOS EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO NATURAL E NÃO OS RECONHECE COMO ÁREA URBANA	AUDIÊNCIA CARUARA	Foram atendidas as necessidades das comunidades que já estavam fixadas na região.
Questiona porque a compensação do Porto instalado não foi aplicada no Iriri	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	QUESTIONA PORQUE A COMPENSAÇÃO DO PORTO INSTALADO NÃO FOI APLICADA NO IRIRI	AUDIÊNCIA CARUARA	As ações de compensação devem levar em conta o impacto e as áreas de influência do empreendimento nos termos da Lei do EIV (LC 793/2013) e são definidas pela Comissão Municipal de Análise de Impactos de Vizinhança - COMAIV após análise do Estudo de Impacto de Vizinhança, que estabelece o tipo e a localização das medidas mitigadoras e compensatórias, além de acompanhar seu cumprimento.
Questiona prazo para instalação da infraestrutura no Caruara (no processo de regularização fundiária)	EQUIPAMENTOS URBANOS E SOCIAIS	QUESTIONA PRAZO PARA INSTALAÇÃO DA INFRAESTRUTURA NO CARUARA (NO PROCESSO DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA)	AUDIÊNCIA CARUARA	O cronograma da conclusão da instalação das redes de infraestrutura no bairro do Caruara será definida no Projeto de Regularização, que é um dos programas do Plano Municipal de Habitação.
Implantação de unidades habitacionais no bairro do Caruara	HABITAÇÃO	PRODUZIR UNIDADES HABITACIONAIS NO BAIRRO DO CARUARA	AUDIÊNCIA CARUARA	Por se tratar de área onde não se pretende incentivar o adensamento, a produção de unidades no bairro Caruara está ligada ao Projeto de Regularização Fundiária e Urbanística da Área Continental, a fim de atender só casos de remoção e realocação.
Implantação de equipamentos públicos no bairro do Caruara, a exemplo de ginásio poliesportivo, centro de convenções, centro de convivência para idosos e centro habitacional	EQUIPAMENTOS URBANOS E SOCIAIS	IMPLANTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS, ESPAÇO DE LAZER E PARQUES NA ÁREA CONTINENTAL	AUDIÊNCIA CARUARA	A proposta será encaminhada para a Coordenadoria de Regularização Fundiária e Secretaria de Infraestrutura e Edificações.

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
A fiscalização da circulação de caminhões já não acontece hoje, com a mudança da área da Manoel Tourinho para Faixa de Amortecimento essa situação vai piorar, inclusive a qualidade ambiental da área.	MOBILIDADE URBANA	FISCALIZAR A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA NOS BAIRROS VILA MATHIAS E MACUCO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento (uma delas localizada na Vila Mathias e Macuco) devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36).</p> <p>Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>
Prefeitura deve fiscalizar e encerrar atividades irregulares. Denúncias são feitas e nem sempre a população é atendida.	POSTURAS	FISCALIZAR E ENCERRAR ATIVIDADES IRREGULARES	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PD - art. 18, XIX LUOS - art. 36</p> <p>A Lei de Uso e Ocupação do Solo define onde e em quais condições as atividades podem ser permitidas ou não em cada local. A fiscalização de atividades irregulares fica a cargo dos setores de fiscalização de obras e posturas do município, que trabalham também com demandas originadas por denúncias na ouvidoria.</p> <p>Em última instância, também é possível abertura de ocorrência junto ao Ministério Público, que questiona o município quanto aos procedimentos adotados sobre a denúncia e determina providências.</p> <p>Já sobre os usos desconformes (permitidos e regularmente licenciados em leis anteriores, mas proibidos na lei vigente), existe a previsão no Plano Diretor de adoção de medidas para garantir a transferência de atividades consideradas desconformes e incompatíveis com a zona em que se encontram, priorizando o atendimento às demandas de Habitação de Interesse Social – HIS, com definição de prazo limite.</p> <p>A lei de uso e ocupação do solo define prazo máximo de permanência de 10 anos para usos desconformes no caso de atividades comerciais e de serviços de maior impacto (CS3 e CS4), industriais, portuárias e retroportuárias. Para tanto, será necessário solicitar uma Certidão de Uso Desconforme no prazo de até 1 ano após a publicação da lei, que terá validade de 10 anos, prazo após o qual a atividade deverá ser encerrada.</p>
Instalar equipamentos públicos na região da Manoel Tourinho em vez de retroporto	EQUIPAMENTOS URBANOS E SOCIAIS	INSTALAR EQUIPAMENTOS PÚBLICOS NA REGIÃO DA MANOEL TOURINHO EM VEZ DE RETROPORTO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LUOS - Art. 116 a 121 e 212</p> <p>No local a que se refere o questionamento, foi inserida uma Faixa de Amortecimento, onde hoje já existem atividades portuárias, apesar de atuarem de maneira irregular, pretende-se organizar tal ocupação. além disso a Av. Manoel Tourinho (proposta de Corredor de Transição) é consolidada como uma rota de caminhões que acessam a Zona Industrial e Retroportuária do Macuco. Sendo assim grande parte dos conflitos existentes e dos danos na região já são causados pelo intenso fluxo de veículos de carga que hoje é permitido na região. Sendo necessário adotar mecanismos de redução de velocidade e controle de acesso desses ao bairro Vila Mathias e Macuco por onde esse tipo de trânsito não é permitido. Nesse sentido a proposta da LUOS trás prazos para regulamentação da circulação de veículos de carga e solução para minimização dos impactos ocasionados.</p> <p>Além de estarem previstos projetos urbanísticos para as áreas nos entornos das FAs, tal projeto contemplará entre outras propostas equipamentos públicos para a região.</p> <p>Art. 119. No prazo máximo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta lei complementar, deverão ser publicados no diário oficial do município, projetos urbanísticos de renovação urbana, nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</p> <p>§1º. Os empreendimentos portuários classificados como CSP2 permitidos para o local devem obrigatoriamente dotar de soluções que garantam proteção acústica para o entorno;</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Seguir na AAS N a mesma lógica do trajeto do VLT das demais AAS em relação à abrangência (aumentar a abrangência dos imóveis localizados em AAS)	ZONEAMENTO	AUMENTAR A ABRANGÊNCIA DA AAS-N ASSIM COMO FOI FEITO NAS OUTRAS AAS	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LUOS - Anexo II - zoneamento</p> <p>A delimitação da AAS Norte levou em conta os eixos do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT, que neste trecho é composto por um binário, logo a AAS-N ficou compreendida entre o binário, e nos lotes que fazem frente para as vias que o compõe. Além disso as AAS são áreas passíveis de renovação urbana, sem Níveis de Proteção, e devido ao caráter de adensamento dessa Zona, não faz sentido aproximar as áreas residenciais das atividades portuárias e de vias onde existe consolidado fluxo de veículos de carga.</p>
Imóveis construídos na AAS-N, Campos Melo e arredores não terão valores acessíveis. Atualmente na Borges, prédios novos estão sendo vendidos a R\$ 6 mil/m2. Logo só serão vendidas as áreas em blocos, é a lógica de mercado	HABITAÇÃO	POSSIBILITAR QUE IMÓVEIS RESIDENCIAIS CONSTRUÍDOS NA AAS-N E ARREDORES POSSUAM VALORES ACESSÍVEIS À POPULAÇÃO DE MENOR RENDA	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PD - art. 138, IV, VII LUOS - Da Cota Social para Habitação de Interesse Social - art. 164 a 168</p> <p>Foi introduzido como um dos objetivos específicos da Política de Habitação no Plano Diretor implementar programas habitacionais de interesse social que incluam a locação social na Macrozona Centro, visando a fixação da população de baixa renda residente no local, bem como priorizar o atendimento da população com faixa de renda de HIS 1.</p> <p>Foi inserida na minuta da LUOS proposta de Cota social para Habitação de Interesse Social, que consistirá em contrapartida destinada a construção ou reforma de unidades voltadas exclusivamente à habitação de interesse social para famílias enquadradas na faixa de HIS 1:</p> <p>I - para os Empreendimentos Habitacionais de Mercado e Empreendimentos de Mercado Popular acima de 200 (duzentas) unidades habitacionais, como medida compensatória, nos termos da lei complementar que disciplina a exigência do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, correspondente à 5% do número de unidades habitacionais do empreendimento.</p> <p>II - para os Empreendimentos Habitacionais de Mercado e Empreendimentos de Mercado Popular acima de 50 (cinquenta) unidades habitacionais, localizados na Área de Adensamento Sustentável Norte - AAS-N, , correspondente à 2% do número de unidades habitacionais do empreendimento. A contrapartida pode ser atendida em unidades no próprio empreendimento, em produção de HIS ou retrofit para HIS na Macrozona Centro ou em valor monetário correspondente ao valor de mercado das unidades exigidas.</p>
Discriminar na lei os dispositivos para bloquear o tráfego de caminhões da atividade portuária, juntamente com a proposta de implantação das Faixas e dos corredores de amortecimento	MOBILIDADE URBANA	DISCRIMINAR NA LEI OS DISPOSITIVOS PARA BLOQUEAR O TRÁFEGO DE CAMINHÕES DA ATIVIDADE PORTUÁRIA, JUNTAMENTE COM A PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO DAS FAIXAS E DOS CORREDORES DE AMORTECIMENTO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LUOS - art. 119 e art. 212</p> <p>Está previsto na Lei de Uso e Ocupação do Solo que no prazo máximo de 2 (dois) anos, contados da publicação da lei deverão ser publicados no Diário Oficial do Município, projetos urbanísticos de renovação urbana nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre. A definição da localização e tipos de dispositivos de bloqueio de tráfego de caminhões será realizada no âmbito dos projetos mencionados.</p> <p>Foi proposto um prazo para apresentar um projeto de regulamentação para o tema circulação de veículos de carga:</p> <p>Art. 212. A circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico. a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 (dezoito) meses a partir da publicação desta lei complementar, definindo áreas e horários de acesso controlado e zonas de exclusão de circulação e estacionamento de veículos de carga.</p> <p>Parágrafo único. A regulamentação a que se refere o caput deverá ser realizada nos termos do disposto no Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas de Santos - PlanMob e mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade portuária e estabelecerá a localização, prioridade e prazos para implantação de dispositivos auxiliares de trânsito para restrição aos veículos de carga.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Questiona se todas as Faixas de Amortecimento são iguais	zoneamento	QUESTIONA SE TODAS AS FAIXAS DE AMORTECIMENTO SÃO IGUAIS	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LUOS - art. 119 e Anexo II - zoneamento</p> <p>Os critérios para implementar uma Faixa de amortecimento são os mesmos, estabelecer uma faixa de transição entre Zona portuária ou Retroportuária e as Zonas de uso residencial. O que difere as FAs é a presença ou não de Corredores de Transição, que são vias onde hoje já existem atividades portuárias, mesmo que irregulares, e onde já exista um fluxo permitido e consolidado de veículos de carga, onde o uso habitacional ou de maior permanência não é compatível, logo nos lotes voltados e com acesso para os CTs são permitidas as atividades portuárias menos impactantes. Já para os lotes com acesso as demais vias de uma FA são permitidos apenas usos de comércio, serviço e industriais que façam transição entre o uso habitacional e portuário. Para além disso estão previstos projetos urbanísticos para as áreas nos entornos das FAs, entendendo que cada região tem sua identidade, características e peculiaridades, face a esta complexidade se faz necessário um projeto para cada área específica.</p> <p><i>Art. 119. No prazo máximo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta lei complementar, deverão ser publicados no diário oficial do município, projetos urbanísticos de renovação urbana, nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</i></p> <p><i>§1º. Os empreendimentos portuários classificados como CSP2 permitidos para o local devem obrigatoriamente dotar de soluções que garantam proteção acústica para o entorno;</i></p>
Questiona porque a prefeitura incentivou a renovação urbana e o uso residencial na Macrozona Centro e após aprovar 2 empreendimentos de grande porte com mais de 550 apartamentos, que juntos geram mais de 1 milhão e meio de reais só de IPTU e que juntos trouxeram um aumento populacional de mais de 1500 habitantes, e quer agora, depois de tão pouco tempo, liberar atividades incompatíveis com a qualidade ambiental e com o direito a moradia digna e meio urbano equilibrado, objetivos gerais do plano diretor, e que vai contra a proposta de adensamento e renovação urbana	USO DO SOLO	QUESTIONA PORQUE A PREFEITURA INCENTIVOU A RENOVAÇÃO URBANA E O USO RESIDENCIAL NA MACROZONA CENTRO E APÓS APROVAR 2 EMPREENDIMENTOS DE GRANDE PORTE COM MAIS DE 550 APARTAMENTOS, QUE JUNTOS GERAM MAIS DE 1 MILHÃO E MEIO DE REAIS SÓ DE IPTU E QUE JUNTOS TROUXERAM UM AUMENTO POPULACIONAL DE MAIS DE 1500 HABITANTES, E QUER AGORA, DEPOIS DE TÃO POUCO TEMPO, LIBERAR ATIVIDADES INCOMPATÍVEIS COM A QUALIDADE AMBIENTAL E COM O DIREITO A MORADIA DIGNA E MEIO URBANO EQUILIBRADO, OBJETIVOS GERAIS DO PLANO DIRETOR, E QUE VAI CONTRA A PROPOSTA DE ADENSAMENTO E RENOVAÇÃO URBANA	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LUOS - art. 119 e 212</p> <p>No local a que se refere o questionamento, foi inserida uma Faixa de Amortecimento, onde hoje já existem atividades portuárias, apesar de atuarem de maneira irregular, pretende-se organizar tal ocupação. além disso a Av. Manoel Tourinho (proposta de Corredor de Transição) é consolidada como uma rota de caminhões que acessam a Zona Industrial e Retroportuária do Macuco. Sendo assim grande parte dos conflitos existentes e dos danos na região já são causados pelo intenso fluxo de veículos de carga que hoje é permitido na região. Sendo necessário adotar mecanismos de redução de velocidade e controle de acesso desses ao bairro Vila Mathias e Macuco por onde esse tipo de trânsito não é permitido. Nesse sentido a proposta da LUOS traz prazos para regulamentação da circulação de veículos de carga e solução para minimização dos impactos ocasionados:</p> <p><i>Art. 212. A circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico. a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 (dezoito) meses a partir da publicação desta lei complementar, definindo áreas e horários de acesso controlado e zonas de exclusão de circulação e estacionamento de veículos de carga.</i></p> <p><i>Parágrafo único. A regulamentação a que se refere o caput deverá ser realizada nos termos do disposto no Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas de Santos - PlanMob e mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade portuária e estabelecerá a localização, prioridade e prazos para implantação de dispositivos auxiliares de trânsito para restrição aos veículos de carga.</i></p> <p>Quanto a circulação ou presença de cargas perigosas na região, serão permitidas nas Faixas de amortecimento os usos portuários de categorias menos impactantes. Além de estarem previstos projetos urbanísticos para as áreas nos entornos das FAs.</p>
O órgão municipal responsável por fiscalizar as licenças de funcionamento permite atividades proibidas há mais de 40 anos na região da Rua Manoel Tourinho, incluindo empresas que se instalaram há pouquíssimo tempo, como estacionamento de caminhões e empresas de transporte rodoviário de carga. As atividades irregulares não são fiscalizadas na Zona Central II, em especial na Rua Manoel Tourinho. Necessária fiscalização e ação da prefeitura para sanar irregularidades	POSTURAS	FISCALIZAR E ENCERRAR ATIVIDADES IRREGULARES, EM ESPECIAL NA REGIÃO DA MANOEL TOURINHO, SILVA JARDIM E XAVIER PINHEIRO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>Será encaminhado processo administrativo aos setores de fiscalização competentes solicitando maior efetividade na fiscalização das atividades em funcionamento irregulares e outro processo será encaminhado para aumentar a fiscalização da circulação de veículos de carga no município.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Empresas desconformes já não mitigam seu impacto hoje. Ampliação das áreas em que usos portuários são permitidos afetará negativamente a população do entorno, visto que continuarão não mitigando nenhum impacto, só que em escala maior.	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	GARANTIR QUE AS ATIVIDADES IMPACTANTES E EMPRESAS DESCONFORMES MITIGUEM OS IMPACTOS OCASIONADOS AO ENTORNO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LUOS - art. 119</p> <p>Foi incluída proposta de vincular o EIV a implantação do projeto urbanístico do entorno da Faixa de Amortecimento:</p> <p>Art. 119. No prazo máximo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta lei complementar, deverão ser publicados no diário oficial do município, projetos urbanísticos de renovação urbana, nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</p> <p>...</p> <p>§2º. As categorias de uso CS4, portuário, retroportuário e industrial, exceto os usos enquadrados como I1, independentemente do porte do empreendimento, ficam condicionadas à apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.</p> <p>3º. O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV a que se refere o §2º, do "caput", deste artigo deverá obrigatoriamente apresentar medidas mitigadoras e compensatórias que garantam o conforto ambiental, com soluções de controle de ruído e poluição atmosférica exclusivamente para as residências localizadas na área de abrangência do empreendimento e para implantação do projeto urbanístico previsto neste artigo.</p>
A cidade possui cada vez mais obras, torres e garagens com mais automóveis. O foco deve estar na implantação de ciclovias de qualidade e na restrição à construção de mais torres	MOBILIDADE URBANA	FOMENTAR OS DESLOCAMENTOS REALIZADOS POR BICICLETA, INVESTINDO EM CICLOVIAS	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PD - art. 152, XVI PlanMob - Capítulo III - do sistema ciclo viário</p> <p>O Sistema Ciclo viário é um dos Sistemas de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas do município. A Mobilidade e Acessibilidade Urbanas têm por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, desdobradas no Plano de Mobilidade do Município - PlanMob (LC1087/2019). O Plano Diretor vigente estabelece que deve ser elaborado plano de implantação de paraciclos, bicicletários e estacionamentos públicos ou privados, de forma que o espaço da via pública seja priorizado para o transporte público e modais não motorizados de transporte, evitando a excessiva geração de trânsito em suas áreas de influência. Além disso, o PlanMob já estabeleceu um prazo para apresentação do Plano Ciclo viário, no qual deverão constar, dentre outros elementos, planta com a identificação das ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas existentes e propostas com a correspondente prioridade de implantação.</p>
A cidade possui cada vez mais obras, torres e garagens com mais automóveis. O foco deve estar na implantação de ciclovias de qualidade e na restrição à construção de mais torres	PARÂMETROS URBANÍSTICOS	LIMITAR CONSTRUÇÃO E ADENSAMENTO NA CIDADE	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PD - art. 5º, II</p> <p>Não existe limite para construção de unidades habitacionais nos empreendimentos, mas a definição de limite pra construção e adensamento se dá indiretamente, sobretudo por meio dos coeficientes de aproveitamento, taxas de ocupação e recuos estabelecidos na lei. Não houve redução dos índices existentes.</p> <p>O Plano Diretor aponta que o planejamento e o desenho urbanos do Município deverão evitar a expansão urbana dispersa no território, dando prioridade ao adensamento e desenvolvimento urbano no interior dos espaços construídos, com a recuperação dos ambientes urbanos degradados, assegurando densidades urbanas sustentáveis. Entretanto, para as Áreas de Adensamento Sustentáveis deverá ser promovido maior aproveitamento do solo urbano nas proximidades dos sistemas de transporte coletivo público, com aumento na densidade construtiva, demográfica, habitacional.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Os moradores das áreas retroportuárias possuem direito à moradia e ao seu negócio já estabelecido, o que é um contraponto ao limite de permanência de 10 anos para os usos desconformes	USO DO SOLO	SUPRIMIR PRAZO PARA PERMANÊNCIA DAS ATIVIDADES DESCONFORMES PROPOSTO NA MINUTA	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LUOS - art. 36</p> <p>Os usos desconformes são atividades permitidas e regularmente licenciadas em leis anteriores, mas proibidos na lei vigente, por conta do entendimento de que não são mais adequados aos locais, de acordo com as diretrizes de planejamento e organização do território determinadas. A localização de atividades portuárias em meio a uma região em que se pretende incentivar o uso residencial acaba por inibir esta substituição, por conta dos impactos de trânsito, ruído e resíduos que estas atividades ocasionam ao entorno, por exemplo.</p> <p>Desta forma, foi estabelecido prazo para encerramento das atividades, mas somente para as atividades comerciais e de serviços de maior impacto (CS3 e CS4), industriais, portuárias e retroportuárias, de forma a permitir renovação urbana e adequação dos usos que se pretende manter ou incentivar no território municipal. Para tanto, será necessário solicitar uma Certidão de Uso Desconforme no prazo de até 1 ano após a publicação da lei, que terá validade de 10 anos, prazo após o qual a atividade deverá ser encerrada. O prazo definido é bastante extenso e permite tempo hábil para que o proprietário ou empreendedor adeque o uso do imóvel àqueles permitidos pela lei de uso do solo.</p>
Permitir o tráfego de caminhões com um sistema viário deficiente sem a devida preparação de adequada infraestrutura de rua e asfalto é um contrassenso	MOBILIDADE URBANA	IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA ADEQUADA AO TRÁFEGO DE VEÍCULOS DE CARGA NOS LOCAIS ONDE A CIRCULAÇÃO DESTES É PERMITIDA	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento (uma delas localizada na Vila Mathias e Macuco) devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36).</p> <p>Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>
Proposta da Faixa de amortecimento e Corredor de Transição deveria ter sido discutida de forma prévia com os moradores e empresários da região, por se tratar de alteração muito impactante e que traz o retroporto para dentro da cidade	PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA	AMPLO DEBATE COM A POPULAÇÃO ANTES DE ALTERAÇÕES NO ZONEAMENTO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PD - art. 223</p> <p>O Plano Diretor já define e a minuta mantém a previsão de que devem ser garantidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - publicidade às propostas para posterior debate com a sociedade, com antecedência mínima de 30 dias úteis da primeira audiência; - a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, que deverão ser realizadas em horários adequados, convocadas com antecedência mínima de 15 dias e com ampla divulgação, semanal das datas, horários e locais, por meio da imprensa, internet e informativos; - a publicidade e acesso aos documentos e informações produzidos, assim como das propostas de alteração, com textos, quadros, tabelas e plantas legíveis e compreensíveis a qualquer interessado, disponibilizados com antecedência da data da primeira audiência, com ampla divulgação por meio da imprensa, internet e informativos; a realização de oficinas preparatórias para discussão da legislação em cada macrozona, previamente à realização das audiências, conforme delimitação definida nesta lei complementar; - a realização de audiências públicas para discussão da legislação em cada macrozona, conforme delimitação definida nesta lei complementar; - a realização de devolutiva das audiências públicas para a apresentação das contribuições efetuadas à minuta decorrentes do processo participativo.

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Questiona porque se utilizam critérios diferentes nas Faixas de Amortecimento da Ponta da Praia e da Manoel Tourinho, onde o uso portuário é permitido somente nesta última através do Corredor de Transição	USO DO SOLO	QUESTIONA PORQUE SE UTILIZAM CRITÉRIOS DIFERENTES NAS FAIXAS DE AMORTECIMENTO DA PONTA DA PRAIA E DA MANOEL TOURINHO, ONDE O USO PORTUÁRIO É PERMITIDO SOMENTE NESTA ÚLTIMA ATRAVÉS DO CORREDOR DE TRANSIÇÃO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LUOS - art. 119 e Anexo II - zoneamento</p> <p>Os critérios para implementar uma Faixa de amortecimento são os mesmos, estabelecer uma faixa de transição entre Zona portuária ou Retroportuária e as Zonas de uso residencial. O que difere as FAs é a presença ou não de Corredores de Transição, que são vias onde hoje já existem atividades portuárias, mesmo que irregulares, e onde já exista um fluxo permitido e consolidado de veículos de carga, onde o uso habitacional ou de maior permanência não é compatível, logo nos lotes voltados e com acesso para os CTs são permitidas as atividades portuárias menos impactantes. Já para os lotes com acesso as demais vias de uma FA são permitidos apenas usos de comércio, serviço e industriais que façam transição entre o uso habitacional e portuário. Para além disso estão previstos projetos urbanísticos para as áreas nos entornos das FAs, entendendo que cada região tem sua identidade, características e peculiaridades, face a esta complexidade se faz necessário um projeto para cada área específica.</p> <p><i>Art. 119. No prazo máximo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta lei complementar, deverão ser publicados no diário oficial do município, projetos urbanísticos de renovação urbana, nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</i></p> <p><i>§1º. Os empreendimentos portuários classificados como CSP2 permitidos para o local devem obrigatoriamente dotar de soluções que garantam proteção acústica para o entorno;</i></p>
Utilizar Manoel Tourinho e Xavier Pinheiro como uma extensão da Perimetral, para que caminhões não tenham que passar na João Guerra	MOBILIDADE URBANA	UTILIZAR MANOEL TOURINHO E XAVIER PINHEIRO COMO UMA EXTENSÃO DA PERIMETRAL, PARA QUE CAMINHÕES NÃO TENHAM QUE PASSAR NA RUA JOÃO GUERRA	AUDIÊNCIA CENTRO	Pleito será avaliado para elaboração do projeto urbanístico para a região.
Silva Jardim deveria ser utilizada para instalação e incentivo à universidades	USO DO SOLO	INCENTIVAR A INSTALAÇÃO DE UNIVERSIDADES NA RUA SILVA JARDIM	AUDIÊNCIA CENTRO	Pleito será avaliado para elaboração do projeto urbanístico para a região.
Utilização de construções temporárias, como hortas comunitárias, em terrenos sem uso. Já existe uma lei ordinária sobre tal questão, mas gostaria de reafirmar a importância de ações de geração de renda pra população, principalmente para as áreas do centro, mercado municipal e Valongo	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	OCUPAÇÃO DE IMÓVEIS ABANDONADOS COM CONSTRUÇÕES TEMPORÁRIAS, COMO HORTAS COMUNITÁRIAS	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PD - Art. 106, I, II</p> <p>As hortas comunitárias foram inseridas como um dos componentes do Sistema de Áreas Verdes e de Espaços Livres públicos e privados, e durante o período de arrecadação de imóveis abandonados pelo município (primeiros três anos), este uso será considerado pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano como uma das formas possíveis de ocupação.</p>
Caminhões e carretas passam muito rápido na João Guerra, com contêineres vazios, sobretudo a noite, quando não há muito tráfego de outros veículos, fazendo balançar as casas	MOBILIDADE URBANA	ESTABELECE MEDIDAS PARA RESTRIÇÃO DA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA DE GRANDE PORTE EM VIAS QUE NÃO COMPORTAM ESSE FLUXO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36). Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
<p>Caminhões que circulam na região são muito grandes, e muitas vezes os caminhões maiores param na João Guerra até que os motoristas tirem os carros menores estacionados na rua para que eles possam passar</p>	<p>MOBILIDADE URBANA</p>	<p>ESTABELECE MEDIDAS PARA RESTRIÇÃO DA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA DE GRANDE PORTE EM VIAS QUE NÃO COMPORTAM ESSE FLUXO</p>	<p>AUDIÊNCIA CENTRO</p>	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36). Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>
<p>A vocação do centro é habitacional. As carretas circulam nos Corredores de Proteção Cultural (Rua do Comércio), mesmo com restrição de circulação de veículos de carga, o que prejudica a segurança estrutural dos imóveis históricos (deslocamento de fachada, rachaduras, queda de telhado).</p>	<p>HABITAÇÃO</p>	<p>OCUPAÇÃO DOS IMÓVEIS NA ÁREA CENTRAL COM USO HABITACIONAL</p>	<p>AUDIÊNCIA CENTRO</p>	<p>PD - art. 4º, XVII, art. 24, II LUOS - art. 108, art.115, Anexo VII - Diferenças Zonais e Art. 23, §1º</p> <p>A Macrozona Centro já é definida como uma zona em que se pretende incentivar a proteção do patrimônio cultural integrado à renovação urbana, a transferência dos usos não conformes, o incentivo à implantação e fixação do uso residencial e da população de baixa e média rendas residentes no local, com prioridade a Habitação de Interesse Social e a Habitação de Mercado Popular e, nas áreas limítrofes ao porto e nas retroportuárias, minimizar os conflitos existentes com a malha urbana.</p> <p>Também está incorporado nos objetivos gerais investir na Macrozona Centro, visando, prioritariamente, a fixação da população de baixa e média rendas residentes no local e o adensamento sustentável, com a diversificação da população, garantindo o direito à moradia adequada, o acesso à infraestrutura e aos serviços públicos; e nos seus objetivos específicos da Política de Habitação, implementar programas habitacionais de interesse social que incluam a locação social na Macrozona Centro, visando a fixação da população de baixa renda residente no local, e fortalecer e fomentar o Programa de Revitalização e Desenvolvimento da Macrozona Centro "Alegre Centro", garantindo a recuperação da paisagem urbana, a requalificação patrimonial, o aquecimento comercial e os estímulos habitacionais, atrelados à preservação do patrimônio cultural edificado da região central de Santos (art.4º).</p> <p>O município conta com a desobrigação de vagas para automóveis praticamente em quase toda Macrozona Centro, o que viabiliza sua construção e reduz o custo da unidade (art. 108 e 115 da minuta da LUOS), e somente na Macrozona Centro poderá ser transferido o potencial construtivo do instrumento da Transferência do Direito de Construir - TDC.</p> <p>Além disso, a aplicação dos instrumentos de arrecadação dos imóveis abandonados e do Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios - PEUC estão sendo aplicados inicialmente nesta macrozona.</p> <p>Os usos permitidos na região central foram ampliados. conforme Anexo VII - Diferenças Zonais da</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
A vocação do centro é habitacional. As carretas circulam nos Corredores de Proteção Cultural (Rua do Comércio), mesmo com restrição de circulação de veículos de carga, o que prejudica a segurança estrutural dos imóveis históricos (deslocamento de fachada, rachaduras, queda de telhado).	MOBILIDADE URBANA	ESTABELECE MEDIDAS PARA RESTRIÇÃO DA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA DE GRANDE PORTE EM VIAS COM PRESENÇA DE IMÓVEIS HISTÓRICOS E PROTEGIDOS	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36). Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>
A vocação do centro é habitacional. As carretas circulam nos Corredores de Proteção Cultural (Rua do Comércio), mesmo com restrição de circulação de veículos de carga, o que prejudica a segurança estrutural dos imóveis históricos (deslocamento de fachada, rachaduras, queda de telhado).	MOBILIDADE URBANA	FISCALIZAR A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA NO CENTRO HISTÓRICO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36). Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
A vocação do centro é habitacional. As carretas circulam nos Corredores de Proteção Cultural (Rua do Comércio), mesmo com restrição de circulação de veículos de carga, o que prejudica a segurança estrutural dos imóveis históricos (deslocamento de fachada, rachaduras, queda de telhado).	PATRIMÔNIO HISTÓRICO	PROIBIÇÃO DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA NAS VIAS DO CENTRO HISTÓRICO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36). Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>
Necessário aplicar a lei de restrição da circulação de veículos de carga de forma efetiva em toda a cidade, sobretudo em CPC	MOBILIDADE URBANA	FISCALIZAR A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA EM LOCAIS PROIBIDOS	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36). Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>
Porque existe uma legislação que cria gabarito para impedir o adensamento urbano em vez de adensar	PARÂMETROS URBANÍSTICOS	RETIRAR RESTRIÇÕES DE GABARITO DOS IMÓVEIS, PERMITINDO MAIOR ADENSAMENTO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>Não há restrição de gabarito por parte da Lei de Uso e Ocupação do Solo. A única restrição de altura que vigora no município se dá por conta do Cone de Aproximação da Base Aérea de Santos, na faixa afetada pelo COMAER (próxima ao Centro), área na qual a altura máxima é de 45m, conforme parâmetros da Aeronáutica, legislação que não compete ao município. A altura máxima dos edifícios é estabelecida de forma indireta sobretudo pelo Coeficiente de Aproveitamento, Taxa de ocupação e recuos, e pode diferir de acordo com o partido arquitetônico adotado em cada caso. Vale ressaltar que, com exceção das áreas afetadas pela restrição do COMAER, os índices permitidos na área insular no município são bastante elevados, mesmo considerando o chamado Coeficiente Básico, que é aquele que pode ser utilizado sem nenhum tipo de contrapartida financeira ou urbanística, permitindo desta forma, que sejam construídos muitos pavimentos e grande adensamento construtivo.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Porque a lei proíbe a construção e depois dá possibilidade de vender o potencial construtivo? A prefeitura também pode vender potencial, gerando mais concorrência na venda	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	PORQUE A LEI PROÍBE A CONSTRUÇÃO E DEPOIS DÁ POSSIBILIDADE DE VENDER O POTENCIAL CONSTRUTIVO? A PREFEITURA TAMBÉM PODE VENDER POTENCIAL, GERANDO MAIS CONCORRÊNCIA NA VENDA	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PD - art. 78 e 79 LUOS - art. 180, 181 e 183 LC 1085/2019 - art. 91 e 92</p> <p>A Transferência do Direito de Construir (TDC) é permitida somente nos imóveis que não podem usar por completo seu potencial construtivo por motivos de proteção histórica, necessidade de desapropriação para implantar equipamentos públicos ou abrir ruas, gravados como cortiços ou afetados por passagem de renovação urbana. Pr não ser possível construir todo o potencial estabelecido por lei nestes casos, permite-se que esse potencial seja transferido para outro imóvel. As fórmulas para saber quanto potencial pode ser transferido estão na Lei de Uso do Solo e na Lei do Alegria Centro, esta última válida somente para os imóveis tombados ou com Nível de Proteção. Esta possibilidade também se estende aos imóveis públicos que cumpram estas condições.</p>
Porque a lei proíbe a construção e depois dá possibilidade de vender o potencial construtivo? A prefeitura também pode vender potencial, gerando mais concorrência na venda	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	MANTER SOMENTE PROPRIETÁRIOS PARTICULARES COMO POSSÍVEIS VENDEDORES DE POTENCIAL CONSTRUTIVO, PARA NÃO HAVER CONCORRÊNCIA COM PODER PÚBLICO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PD - art. 78 e 79 LUOS - art. 180, 181 e 183 LC 1085/2019 - art. 91 e 92</p> <p>A Transferência do Direito de Construir (TDC) é permitida somente nos imóveis que não podem usar por completo seu potencial construtivo por motivos de proteção histórica, necessidade de desapropriação para implantar equipamentos públicos ou abrir ruas, gravados como cortiços ou afetados por passagem de renovação urbana. Pr não ser possível construir todo o potencial estabelecido por lei nestes casos, permite-se que esse potencial seja transferido para outro imóvel. As fórmulas para saber quanto potencial pode ser transferido estão na Lei de Uso do Solo e na Lei do Alegria Centro, esta última válida somente para os imóveis tombados ou com Nível de Proteção. Esta possibilidade também se estende aos imóveis públicos que cumpram estas condições.</p>
Recursos para provisão habitacional devem vir do porto e não do pagamento para adensamento urbano que prejudica toda a população	HABITAÇÃO	APLICAR RECURSOS DO PORTO PARA PRODUÇÃO DE HIS	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PD - art. 77, §1º, §2º LC 793/2013 - art. 38, VIII e §2º</p> <p>A destinação dos recursos oriundos dos impostos é feita de forma geral, independentemente do contribuinte, nos termos da legislação vigente. De qualquer forma, a proposta será encaminhada à SEFIN para uma análise mais detida.</p> <p>Entretanto, importante apontar que os recursos do FUNDURB - Fundo de Urbanização podem ser utilizado para habitação de Interesse Social. O § 2º do art. 77 da minuta do Plano Diretor estabelece que os recursos de contrapartida financeira obtida com a Outorga Onerosa do Direito de Construir - OODC - serão destinados 50% ao Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos - FUNDURB - e 50% à rubrica de investimentos em projetos do Fundo de Incentivo à Construção de Habitação Popular - FINCOHAP.</p> <p>Também são destinados ao FUNDURB recursos para apoiar e dar suporte financeiro a projetos e programas de desenvolvimento e renovação urbana, quando definidos pela Comissão Municipal de Análise de Impacto de Vizinhança - COMAIV como medida mitigadora ou compensatória de empreendimentos sujeitos à apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança.</p>
Localização dos CPCs deve ser revisada, pois só servem para esvaziar o uso da via classificada dessa forma	ZONEAMENTO	REVER LOCALIZAÇÃO DOS CORREDORES DE PROTEÇÃO CULTURAL PARA POSSIBILITAR MAIOR QUANTIDADE DE USOS PERMITIDOS	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LUOS - Anexo VI - das diferenças zonais</p> <p>Nos Corredores de Proteção Cultural - CPC já são permitidos diversos usos de menor impacto e de apoio ao uso habitacional, como escritórios, comércio varejista em geral, lojas de departamento, minimercados, casas de café, bares, restaurantes, bancos, por exemplo. Os usos proibidos para Corredores de Proteção Cultural em sua maioria são aqueles que envolvem veículos de carga, ocasionam impactos urbanos e estruturais mais significativos ao entorno dos imóveis de valor histórico e cultural ou que sejam incompatíveis com o uso residencial que se pretende manter e incentivar.</p> <p>Ressalta-se, contudo, que a minuta da lei de uso e ocupação do solo encaminhada à Câmara propõe permissão de alguns usos antes proibidos em CPCs, como hospitais, comércio atacadista de menor porte, universidades e centros de convenções.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Possibilidade de ocupação do recuo frontal deveria ser estendido aos imóveis da Zona Noroeste, porque muitos proprietários utilizam a frente do lote para instalar comércios. Uma anistia geraria milhares de empregos, há 11 mil alvarás parados	PARÂMETROS URBANÍSTICOS	POSSIBILIDADE DE OCUPAÇÃO DO RECUO FRONTAL NOS IMÓVEIS DA ZONA NOROESTE PARA UTILIZAÇÃO COMERCIAL	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LC - art. 171</p> <p>Os recuos (afastamento da construção em relação aos limites do terreno) são um recurso importante para o desenho e qualidade ambiental da cidade, colabora também para o saneamento da cidade e consequentemente para a saúde e bem estar dos cidadãos, na medida em que permite que os imóveis e as vias sejam adequadamente iluminadas e ventiladas, evitando problemas respiratórios ou umidade nos ambientes, por exemplo.</p> <p>Os recuos frontais, além das funções acima mencionadas, permitem ruas mais livres e funcionam como reserva de espaço no caso de eventual alargamento de uma rua, para que não seja necessário desapropriar ou demolir imóveis. Abrir mão desse recurso parcial ou totalmente em uma determinada região não traz benefícios para a cidade e para os moradores.</p> <p>Contudo, nas Centralidades Lineares (vias de grande circulação em que se pretende incentivar os usos comerciais e de serviços) da rua Vereador Álvaro Guimarães e a praça Doutor Jerônimo La Terza a ocupação dos recuos frontais é permitida, desde possuam uso comercial e no máximo 30% de superfície cega, como muros.</p> <p>Desde 2005 a anistia (regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação) é proibida no município, sendo admitida somente no âmbito de uma Operação Urbana Consorciada, nos termos da Lei Federal nº 10.257/2001 - Estatuto da Cidade.</p>
Não há necessidade de fazer unidades habitacionais sem vagas de estacionamentos. Moradia e estacionamentos podem ser conciliados, pode se fazer o primeiro andar com garagens. As garagens podem até encarecer um pouco o valor da unidade, mas é mais barato que adquirir área só para estacionamento depois. Muitas famílias compram um carro com o tempo e precisam de local para estacionar	HABITAÇÃO	MANTER POSSIBILIDADE DE CONSTRUÇÃO DE VAGAS DE GARAGEM EM HIS	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>Continua possível construir vagas para Habitação de Interesse Social e para outros empreendimentos habitacionais como sempre foi. A proposta da lei de uso do solo somente não obriga mais que exista uma vaga por unidade habitacional, mas não proíbe sua construção caso o empreendedor/construtor assim deseje. Na proposta passa a ser possível fazer uma ou mais vagas por apartamento, ou menos vagas que o número de apartamentos, ou prédios inteiros sem vaga de garagem, o que vai variar de acordo com a demanda e o tipo de projeto.</p> <p>A desobrigação tem por objetivo permitir unidades habitacionais mais baratas sejam construídas e comercializadas, considerando a diferença de valor final que apartamentos com e sem vagas possuem, visto que as vagas representam expressiva porcentagem em relação ao valor final do imóvel.</p>
Necessário ampliar construção de unidades habitacionais para atendimento da população do cadastro habitacional do município. Há um déficit enorme de moradias na cidade, COHAB há muitos anos só atende casos de risco	HABITAÇÃO	AUMENTAR PRODUÇÃO DE HIS PARA ATENDIMENTO DA POPULAÇÃO DO CADASTRO HABITACIONAL DO MUNICÍPIO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>PD - art. 138, XV, XVI, art. 12, XIII</p> <p>A questão da habitação passa a ser incorporada nos objetivos gerais e específicos do Plano Diretor. Foi estabelecida também a Priorização da redução do déficit habitacional, por meio de programas de provisão habitacional e regularização fundiária, que garantam a inclusão das populações em situação de vulnerabilidade social, das populações tradicionais, de baixa renda e daquelas não incluídas no mercado formal, por meio de:</p> <p>I – estabelecimento de critérios para o atendimento da demanda habitacional;</p> <p>II – garantia da inclusão destas no cadastro único municipal;</p> <p>III – garantia da inclusão de população elegível para programa de locação social;</p> <p>IV – garantia do programa de assistência técnica para habitação de interesse social; a partir dessa definição no Plano Diretor, a produção de HIS e HMP deverá ser aumentada para atendimento destas ações. Além disso, como fruto da política do Plano Diretor, recentemente foram cadastrados pela Prefeitura, os imóveis cujos proprietários tenham interesse em oferecê-los para retrofit. Estes imóveis estão sob análise da administração e em breve, será divulgado o resultado desta seleção.</p> <p>LUOS - Seção I - Da Cota Social para Habitação de Interesse Social</p> <p>Foi inserida na minuta da LUOS proposta de Cota social para Habitação de Interesse Social que consistirá em contrapartida destinada a construção ou reforma de unidades voltadas exclusivamente à habitação de interesse social para famílias enquadradas na faixa de HIS 1:</p> <p>I - para os Empreendimentos Habitacionais de Mercado e Empreendimentos de Mercado Popular acima de 200 (duzentas) unidades habitacionais, como medida compensatória, nos termos da lei complementar que disciplina a exigência do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, e dispõe sobre a conformidade de infraestrutura urbana e ambiental, no âmbito do município de Santos.</p> <p>II - para os Empreendimentos Habitacionais de Mercado e Empreendimentos de Mercado Popular acima de 50 (cinquenta) unidades habitacionais, localizados na Área de Adensamento Sustentável Norte - AAS-N.</p> <p>A contrapartida pode ser atendida em unidades no próprio empreendimento, em produção de HIS ou retrofits para HIS na Macrozona Centro ou em valor monetário correspondente ao valor de</p>
Empresas e imóveis retroportuários situados em locais proibidos na região da Manoel Tourinho, Silva Jardim e Xavier Pinheiro, com ampliação de uso e atividade, alguns reformados esperando a alteração da lei, ocasionando incômodo e expulsão da população do entorno. O que será feito a respeito?	POSTURAS	FISCALIZAR E ENCERRAR ATIVIDADES IRREGULARES, EM ESPECIAL NA REGIÃO DA MANOEL TOURINHO, SILVA JARDIM E XAVIER PINHEIRO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>Será encaminhado processo administrativo aos setores de fiscalização competentes solicitando maior efetividade na fiscalização das atividades em funcionamento irregulares e outro processo será encaminhado para aumentar a fiscalização da circulação de veículos de carga no município.</p>
Porque a prefeitura permite a permanência de empresas retroportuárias em locais proibidos pela lei? Se os moradores não conseguem retirar uma empresa pequena irregular, como conseguirá retirar uma multinacional?	POSTURAS	PORQUE A PREFEITURA PERMITE A PERMANÊNCIA DE EMPRESAS RETROPORTUÁRIAS EM LOCAIS PROIBIDOS PELA LEI? SE OS MORADORES NÃO CONSEGUEM RETIRAR UMA EMPRESA PEQUENA IRREGULAR, COMO CONSEGUIRÁ RETIRAR UMA MULTINACIONAL?	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>Será encaminhado processo administrativo aos setores de fiscalização competentes solicitando maior efetividade na fiscalização das atividades em funcionamento irregulares e outro processo será encaminhado para aumentar a fiscalização da circulação de veículos de carga no município.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Porque a prefeitura permite a permanência de empresas retroportuárias em locais proibidos pela lei? Se os moradores não conseguem retirar uma empresa pequena irregular, como conseguirá retirar uma multinacional?	USO DO SOLO	FISCALIZAR E ENCERRAR ATIVIDADES IRREGULARES, EM ESPECIAL NA REGIÃO DA MANOEL TOURINHO, SILVA JARDIM E XAVIER PINHEIRO	AUDIÊNCIA CENTRO	Será encaminhado processo administrativo aos setores de fiscalização competentes solicitando maior efetividade na fiscalização das atividades em funcionamento irregulares e outro processo será encaminhado para aumentar a fiscalização da circulação de veículos de carga no município.
Implantar uma biblioteca na hospedaria dos imigrantes. A vocação da área está voltada ao uso educacional e não retroportuário	EQUIPAMENTOS URBANOS E SOCIAIS	IMPLANTAR UMA BIBLIOTECA NO IMÓVEL DA HOSPEDARIA DOS IMIGRANTES	AUDIÊNCIA CENTRO	Pleito será avaliado para elaboração do projeto urbanístico para a região.
Permissão de usos portuários na faixa de amortecimento na região da Manoel Tourinho desvalorizará os imóveis residenciais e comerciais da região. Proprietários não terão para quem alugar ou vender a não ser para o retroporto, ficando a mercê destes. A proposta prejudicará as famílias que vivem na região a vida inteira	USO DO SOLO	RESTRINGIR AS ATIVIDADES INCOMPATÍVEIS COM O USO RESIDENCIAL, ADENSAMENTO, QUALIDADE AMBIENTAL E DIREITO À MORADIA DIGNA E MEIO URBANO EQUILIBRADO NA REGIÃO DA RUA MANOEL TOURINHO	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LUOS - art. 119 e Anexo II - zoneamento</p> <p>Os critérios para implementar uma Faixa de amortecimento são os mesmos, estabelecer uma faixa de transição entre Zona portuária ou Retroportuária e as Zonas de uso residencial. O que difere as FAs é a presença ou não de Corredores de Transição, que são vias onde hoje já existem atividades portuárias, mesmo que irregulares, e onde já exista um fluxo permitido e consolidado de veículos de carga, onde o uso habitacional ou de maior permanência não é compatível, logo nos lotes voltados e com acesso para os CTs são permitidas as atividades portuárias menos impactantes. Já para os lotes com acesso as demais vias de uma FA são permitidos apenas usos de comércio, serviço e industriais que façam transição entre o uso habitacional e portuário. Para além disso estão previstos projetos urbanísticos para as áreas nos entornos das FAs, entendendo que cada região tem sua identidade, características e peculiaridades, face a esta complexidade se faz necessário um projeto para cada área específica.</p> <p><i>Art. 119. No prazo máximo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta lei complementar, deverão ser publicados no diário oficial do município, projetos urbanísticos de renovação urbana, nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</i></p> <p><i>§1º. Os empreendimentos portuários classificados como CSP2 permitidos para o local devem obrigatoriamente dotar de soluções que garantam proteção acústica para o entorno;</i></p>
Para impedir circulação de caminhões dentro do bairro não é necessário implantar Faixa de Amortecimento, Corredores de Transição ou Corredores de Amortecimento, basta abrir acesso da Manoel Tourinho para perimetral	MOBILIDADE URBANA	ABRIR ACESSO DA RUA MANOEL TOURINHO PARA A PERIMETRAL, DE FORMA A DIMINUIR A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA NAS VIAS INTERNAS DOS BAIRROS	AUDIÊNCIA CENTRO	<p>LUOS - art. 212</p> <p>O projeto de abertura da Manoel Tourinho está em andamento, além disso a circulação de veículos de carga no município será regulamentada conforme proposto:</p> <p><i>Art. 212. A circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico. a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 (dezoito) meses a partir da publicação desta lei complementar, definindo áreas e horários de acesso controlado e zonas de exclusão de circulação e estacionamento de veículos de carga.</i></p> <p><i>Parágrafo único. A regulamentação a que se refere o caput deverá ser realizada nos termos do disposto no Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas de Santos - PlanMob e mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade portuária e estabelecerá a localização, prioridade e prazos para implantação de dispositivos auxiliares de trânsito para restrição aos veículos de carga.</i></p>
Por que a Área de Adensamento Sustentável Norte não segue a mesma lógica das outras em relação a sua área de abrangência ao longo do eixo do VLT?		SEGUIR NA AAS N A MESMA LÓGICA DAS OUTRAS AAS EM RELAÇÃO A ÁREA DE ABRANGÊNCIA AO LONGO DO EIXO DO VLT	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - Anexo II - zoneamento</p> <p>Pela proximidade com a Zona Portuária e Faixa de Amortecimento, a AAS N não foi estendida, visto que nesta faixa intermediária não seria estratégico permitir maiores coeficientes de aproveitamento, culminando na possibilidade de maior verticalização da área.</p>
Por que foram delimitadas Faixas de Amortecimento em áreas que não fazem interface direta com Zonas Industriais e Retroportuárias, como aquelas delimitadas na Vila Mathias e no bairro São Manoel, em que há uma via de baixa interferência de tráfego urbano como elemento separador?	ZONEAMENTO	PORQUE FORAM DELIMITADAS FAIXAS DE AMORTECIMENTO EM ÁREAS QUE NÃO FAZEM INTERFACE DIRETA COM ZONAS INDUSTRIAIS E RETROPORTUÁRIAS, COMO AQUELAS DELIMITADAS NA VILA MATHIAS E NO BAIRRO SÃO MANOEL, EM QUE HÁ UMA VIA DE BAIXA INTERFERÊNCIA DE TRÁFEGO URBANO COMO ELEMENTO SEPARADOR?	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - Anexo II - zoneamento</p> <p>A Faixa de Amortecimento que não faz divisa com a Zona Portuária e Retroportuária é a Faixa de Amortecimento do São Manoel. Ela foi criada devido à localização estratégica da área, próxima a Via Anchieta, via com intenso fluxo de caminhões.</p>
Por que, no bairro Ponta da Praia, nas quadras localizadas em frente a edifícios de grande porte como os edifícios Trend e Fusion Home & Office, na Zona da Orla, foi retirada a Faixa de Amortecimento existente, e na Vila Mathias, na Zona Central II, onde esta não existia, foi incluída uma Faixa de Amortecimento?	ZONEAMENTO	POR QUE NO BAIRRO PONTA DA PRAIA, NAS QUADRAS LOCALIZADAS EM FRENTE A EDIFÍCIOS DE GRANDE PORTE COMO OS EDIFÍCIOS TREND E FUSION HOME & OFFICE, NA ZONA DA ORLA, FOI RETIRADA A FAIXA DE AMORTECIMENTO EXISTENTE, E NA VILA MATHIAS, NA ZONA CENTRAL II, ONDE ESTA NÃO EXISTIA, FOI INCLUÍDA UMA FAIXA DE AMORTECIMENTO?	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - Anexo II - zoneamento</p> <p>A Faixa de Amortecimento da Ponta da Praia foi eliminada porque fazia divisa com ZEIS e Zona de Orla, sendo, portanto, área estratégica para ocupação residencial e comércio de serviço e apoio a este uso. A Faixa de Amortecimento da Vila Mathias foi criada a fim de atender a faixa voltada a Rua Manoel Tourinho, onde já existem diversos usos retroportuários e faz conexão direta com a Avenida Perimetral.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Como uma Faixa de amortecimento e um Corredor de Transição, que incluem atividades antes permitidas apenas em Zonas Portuárias e Industriais e em Zonas Portuárias, incompatíveis com o uso residencial, conseguirão fazer uma "transição harmônica" entre porto e cidade? Isto não seria uma ampliação da ZIR II com outro nome?	USO DO SOLO	COMO UMA FAIXA DE AMORTECIMENTO E UM CORREDOR DE TRANSIÇÃO, QUE INCLUEM ATIVIDADES ANTES PERMITIDAS APENAS EM ZONAS PORTUÁRIAS E INDUSTRIAIS E EM ZONAS PORTUÁRIAS, INCOMPATÍVEIS COM O USO RESIDENCIAL, CONSEGUIRÃO FAZER UMA "TRANSIÇÃO HARMÔNICA" ENTRE PORTO E CIDADE? ISTO NÃO SERIA UMA AMPLIAÇÃO DA ZIR II COM OUTRO NOME?	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - art. 119</p> <p>A Faixa de Amortecimento incentiva a ocupação da área por comércio e serviços que, por não serem atividades de longa permanência, não geram conflitos com o uso portuário adjacente tal qual seria com o uso residencial. Sendo assim o fomento a essas atividades estimulam a ocupação por atividades regulares. Já nas vias em que serão permitidos alguns usos portuários menos impactantes, nomeadamente o uso CSP2, o objetivo é o reordenamento e regulação do território hoje ocupado de maneira desordenada. Tal ocupação se dará mediante projeto urbanístico do entorno das Faixas de Amortecimento:</p> <p><i>Art. 119. No prazo máximo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta lei complementar, deverão ser publicados no diário oficial do município, projetos urbanísticos de renovação urbana, nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</i></p> <p><i>§1º. Os empreendimentos portuários classificados como CSP2 permitidos para o local devem obrigatoriamente dotar de soluções que garantam proteção acústica para o entorno;</i></p>
Qual é a análise do órgão municipal, que mantém relação direta com a autoridade portuária, responsável por garantir o desenvolvimento das atividades portuárias em consonância com a garantia do ambiente saudável para os demais usos não portuários, faz da implantação dos Programas de Monitoramento e Controle dos Ruídos Ambientais, de Monitoramento e Controle de Vibrações, de Monitoramento da Qualidade do Ar, dos Passivos Ambientais, de Mitigação das Interferências Viárias previstos como obrigação na Licença de Operação 1382/2017 do Porto concedida pelo IBAMA?	USO DO SOLO	QUAL É A ANÁLISE DO ÓRGÃO MUNICIPAL, QUE MANTÉM RELAÇÃO DIRETA COM A AUTORIDADE PORTUÁRIA, RESPONSÁVEL POR GARANTIR O DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS EM CONSONÂNCIA COM A GARANTIA DO AMBIENTE SAUDÁVEL PARA OS DEMAIS USOS NÃO PORTUÁRIOS, FAZ DA IMPLANTAÇÃO DOS PROGRAMAS DE MONITORAMENTO E CONTROLE DOS RUÍDOS AMBIENTAIS, DE MONITORAMENTO E CONTROLE DE VIBRAÇÕES, DE MONITORAMENTO DA QUALIDADE DO AR, DOS PASSIVOS AMBIENTAIS, DE MITIGAÇÃO DAS INTERFERÊNCIAS VIÁRIAS PREVISTOS COMO OBRIGAÇÃO NA LICENÇA DE OPERAÇÃO 1382/2017 DO PORTO CONCEDIDA PELO IBAMA?	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	Será encaminhado o questionamento para a Secretaria de Meio Ambiente, Secretaria Municipal de Assuntos Portuários e ao Departamento de Defesa Civil.
Por que o órgão municipal, responsável pela fiscalização das licenças de funcionamento permite que atividades proibidas, que entraram em funcionamento há pouco tempo, como estacionamento de caminhões e empresas de transporte rodoviário de carga, permaneçam exercendo suas atividades na Zona Central II, em especial, aquelas localizadas na Rua Manoel Tourinho, onde estas atividades são proibidas há mais de 40 anos?	POSTURAS	POR QUE O ÓRGÃO MUNICIPAL, RESPONSÁVEL PELA FISCALIZAÇÃO DAS LICENÇAS DE FUNCIONAMENTO PERMITE QUE ATIVIDADES PROIBIDAS, QUE ENTRARAM EM FUNCIONAMENTO HÁ POUCO TEMPO, COMO ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES E EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA, PERMANEÇAM EXERCENDO SUAS ATIVIDADES NA ZONA CENTRAL II, EM ESPECIAL, AQUELAS LOCALIZADAS NA RUA MANOEL TOURINHO, ONDE ESTAS ATIVIDADES SÃO PROIBIDAS HÁ MAIS DE 40 ANOS?	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	Será encaminhado processo administrativo aos setores de fiscalização competentes solicitando maior efetividade na fiscalização das atividades em funcionamento irregulares, e outro processo será encaminhado para aumentar a fiscalização da circulação de veículos de carga no município.
Qual é o interesse de permitir, apenas nas faixas de amortecimento, qualquer uso desconforme em vias locais, inclusive os retroportuários, quando nas outras áreas da cidade, são permitidos apenas os usos desconformes menos impactantes?	USO DO SOLO	QUAL É O INTERESSE DE PERMITIR, APENAS NAS FAIXAS DE AMORTECIMENTO, QUALQUER USO DESCONFORME EM VIAS LOCAIS, INCLUSIVE OS RETROPORTUÁRIOS, QUANDO NAS OUTRAS ÁREAS DA CIDADE, SÃO PERMITIDOS APENAS OS USOS DESCONFORMES MENOS IMPACTANTES?	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - art. 36</p> <p>Após a publicação da minuta a permissão do uso retroportuário como atividade desconforme em vias locais foi reconsiderada, passando a valer somente para as vias locais das Zonas Industriais e Retroportuárias I e II - ZIR I e ZIR II.</p>
De que maneira, a proposta de Faixas de Amortecimento na Macrozona Centro incentiva "a transferência dos usos não conformes" para outros locais, de acordo com o definido no plano diretor vigente e na proposta de revisão do plano diretor, ora em discussão?	USO DO SOLO	DE QUE MANEIRA, A PROPOSTA DE FAIXAS DE AMORTECIMENTO NA MACROZONA CENTRO INCENTIVA "A TRANSFERÊNCIA DOS USOS NÃO CONFORMES" PARA OUTROS LOCAIS, DE ACORDO COM O DEFINIDO NO PLANO DIRETOR VIGENTE E NA PROPOSTA DE REVISÃO DO PLANO DIRETOR, ORA EM DISCUSSÃO?	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - art. 119</p> <p>A Faixa de Amortecimento incentiva a ocupação da área por comércio e serviços que, por não serem atividades de longa permanência, não geram conflitos com o uso portuário adjacente tal qual seria com o uso residencial. Sendo assim o fomento a essas atividades estimulam a ocupação por atividades regulares. Já nas vias em que serão permitidos alguns usos portuários menos impactantes, nomeadamente o uso CSP2, o objetivo é o reordenamento e regulação do território hoje ocupado de maneira desordenada. Tal ocupação se dará mediante projeto urbanístico do entorno das Faixas de Amortecimento:</p> <p><i>Art. 119. No prazo máximo de 2 (dois) anos a contar da publicação desta lei complementar, deverão ser publicados no diário oficial do município, projetos urbanísticos de renovação urbana, nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</i></p> <p><i>§ 1º Os empreendimentos portuários classificados como CSP2 permitidos para o local devem obrigatoriamente dotar de soluções que garantam proteção acústica para o entorno.</i></p> <p><i>§ 2º As categorias de uso CS4, portuário, retroportuário e industrial, exceto os usos enquadrados como I1, independentemente do porte do empreendimento, ficam condicionadas à apresentação do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV.</i></p> <p><i>§ 3º O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV a que se refere o §2º, do "caput", deste artigo deverá obrigatoriamente apresentar medidas mitigadoras e compensatórias que garantam o conforto ambiental, com soluções de controle de ruído e poluição atmosférica exclusivamente para as residências localizadas na área de abrangência do empreendimento e para implantação do projeto urbanístico previsto neste artigo.</i></p>
Porque Zona Central II é a única zona comum onde existe Corredor de Transição na tabela de usos?	USO DO SOLO	PORQUE ZONA CENTRAL II É A ÚNICA ZONA COMUM ONDE EXISTE CORREDOR DE TRANSIÇÃO NA TABELA DE USOS?	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - Anexo VI - das diferenças zonais</p> <p>A correção foi efetuada, retirando-se o Corredor de Transição da tabela de permissão de usos da Zona Central II, mantendo-o vinculado somente à Faixa de Amortecimento.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
<p>Apenas o zoneamento comum não foi suficiente até momento para alterar o padrão de usos e construções da Vila Mathias. Em parte porque a Zona Central II é a zona comum não retroportuária mais permissiva em relação às atividades impactantes e, em parte, porque transformações de curto prazo são difíceis de ocorrer sem o esforço concentrado do poder público (a exemplo da Ponta da Praia em seu trecho logo ao lado do CAIS, recentemente renovado). Sendo assim, e considerando as demandas levantadas pelos moradores por equipamentos públicos culturais e de lazer, no lugar de uma Faixa de Amortecimento que tem como objetivo real permitir atividades proibidas há mais de 40 anos na área, propomos um Núcleo de Intervenções e Diretrizes Estratégicas como instrumento urbanístico de renovação e qualificação da área situada entre as ruas Silva Jardim e Dr. Manoel Tourinho.</p> <p>Inclusão da alínea "j" ao art. 12 com a definição do novo NIDE criado:</p> <p>j) NIDE 10 – VILA MATHIAS – porção do território, situada na Macrozona Centro, caracterizada por conflitos de usos residenciais e retroportuários onde se pretende a renovação urbana com a implantação de equipamentos educacionais, culturais e de lazer e a mitigação dos impactos das atividades desconformes retroportuárias e do porto no bairro.</p>	ZONEAMENTO	REMOÇÃO DA FAIXA DE AMORTECIMENTO PROPOSTA NA MINUTA E CRIAÇÃO DO NIDE 10 - VILA MATHIAS	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - art. 119</p> <p>As Faixas de Amortecimento - FA propostas foram mantidas, adotando-se as mesmas condicionantes para todas. Dentre elas, a previsão de, no prazo máximo de 2 (dois) anos a contar da publicação da lei complementar, publicação no diário oficial do município de projetos urbanísticos de renovação urbana, nas FAs e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre. Além disso, para todas as atividades classificadas como comércio atacadista e similares, portuárias e retroportuárias e industriais (exceto aquelas classificadas como I1), deverá ser apresentado um Estudo de Impacto de Vizinhança, que deverá obrigatoriamente apresentar medidas compensatórias e mitigadoras que garantam o conforto ambiental para as residências localizadas na área de abrangência do empreendimento e para implantação do projeto urbanístico citado acima:</p> <p><i>Art. 119. No prazo máximo de 2 (dois) anos, contados da publicação desta lei complementar, deverão ser publicados no Diário Oficial do Município, projetos urbanísticos de renovação urbana, nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</i></p> <p><i>§ 1º Os empreendimentos portuários classificados como CSP2 permitidos para o local devem obrigatoriamente dotar de soluções que garantam proteção acústica para o entorno.</i></p> <p><i>§ 2º As categorias de uso CS4, portuário, retroportuário e industrial, exceto os usos enquadrados como I1, independentemente do porte do empreendimento, ficam condicionadas à apresentação do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV.</i></p> <p><i>§ 3º O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV a que se refere o §2º, do "caput", deste artigo deverá obrigatoriamente apresentar medidas mitigadoras e compensatórias que garantam o conforto ambiental, com soluções de controle de ruído e poluição atmosférica exclusivamente para as residências localizadas na área de abrangência do empreendimento e para implantação do projeto urbanístico previsto neste artigo.</i></p>
<p>Regulamentação da ocupação do NIDE 10 - Vila Mathias, para deixar claro seus objetivos, usos permitidos e forma de ocupação com mitigação de impactos em compatibilidade com a vocação do bairro para o adensamento e polo universitário, necessidade de implantação de equipamentos culturais e de lazer, preservação do patrimônio tombado e um esforço para compatibilizar uso residencial e outras atividades que podem se beneficiar das vantagens logísticas da localização próxima à Av. Perimetral:</p> <p>Inclusão da subseção X ao capítulo III com os artigos 142, 143, 144, 145, 146 e 147 de regulamentação do NIDE 10 – Vila Mathias:</p> <p>Subseção X</p> <p>Do Núcleo de Intervenção e Diretrizes Estratégicas 10 - NIDE 10</p> <p>Art. 142. O NIDE 10 – Vila Mathias compreende as quadras incluídas no perímetro delimitado pelas Ruas Anhanguera, Silva Jardim, Xavier Pinheiro, Doutor Manoel Tourinho e Avenida Perimetral subdividida em área A e área B conforme o disposto no anexo IV desta lei complementar, assim descritas:</p> <p>I – área A: compreende todos os imóveis acessados pelas ruas Anhanguera, Silva Jardim, Luiza Macuco, Antenor da Rocha Leite, Emílio Ribas, Lowndes e Xavier Pinheiro;</p> <p>II – área B: compreende todos os imóveis acessados exclusivamente pela Rua Doutor Manoel Tourinho situados entre as Ruas Luiza Macuco e Xavier Pinheiro.</p>	ZONEAMENTO	<p>INCLUSÃO DA SUBSEÇÃO X AO CAPÍTULO III COM OS ARTIGOS 142, 143, 144, 145, 146 E 147 DE REGULAMENTAÇÃO DO NIDE 10 – VILA MATHIAS:</p> <p>SUBSEÇÃO X</p> <p>DO NÚCLEO DE INTERVENÇÃO E DIRETRIZES ESTRATÉGICAS 10 - NIDE 10</p> <p>ART. 142. O NIDE 10 – VILA MATHIAS COMPREENDE AS QUADRAS INCLUÍDAS NO PERÍMETRO DELIMITADO PELAS RUAS ANHANGUERA, SILVA JARDIM, XAVIER PINHEIRO, DOUTOR MANOEL TOURINHO E AVENIDA PERIMETRAL SUBDIVIDIDA EM ÁREA A E ÁREA B CONFORME O DISPOSTO NO ANEXO IV DESTA LEI COMPLEMENTAR, ASSIM DESCRITAS:</p> <p>I – ÁREA A: COMPREENDE TODOS OS IMÓVEIS ACESSADOS PELAS RUAS ANHANGUERA, SILVA JARDIM, LUIZA MACUCO, ANTENOR DA ROCHA LEITE, EMÍLIO RIBAS, LOWNDES E XAVIER PINHEIRO;</p> <p>II – ÁREA B: COMPREENDE TODOS OS IMÓVEIS ACESSADOS EXCLUSIVAMENTE PELA RUA DOUTOR MANOEL TOURINHO SITUADOS ENTRE AS RUAS LUIZA MACUCO E XAVIER PINHEIRO.</p>	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - art. 119</p> <p>As Faixas de Amortecimento - FA propostas foram mantidas, adotando-se as mesmas condicionantes para todas. Dentre elas, a previsão de, no prazo máximo de 2 (dois) anos a contar da publicação da lei complementar, publicação no diário oficial do município de projetos urbanísticos de renovação urbana, nas FAs e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre. Além disso, para todas as atividades classificadas como comércio atacadista e similares, portuárias e retroportuárias e industriais (exceto aquelas classificadas como I1), deverá ser apresentado um Estudo de Impacto de Vizinhança, que deverá obrigatoriamente apresentar medidas compensatórias e mitigadoras que garantam o conforto ambiental para as residências localizadas na área de abrangência do empreendimento e para implantação do projeto urbanístico citado acima:</p> <p><i>Art. 119. No prazo máximo de 2 (dois) anos, contados da publicação desta lei complementar, deverão ser publicados no Diário Oficial do Município, projetos urbanísticos de renovação urbana, nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</i></p> <p><i>§ 1º Os empreendimentos portuários classificados como CSP2 permitidos para o local devem obrigatoriamente dotar de soluções que garantam proteção acústica para o entorno.</i></p> <p><i>§ 2º As categorias de uso CS4, portuário, retroportuário e industrial, exceto os usos enquadrados como I1, independentemente do porte do empreendimento, ficam condicionadas à apresentação do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV.</i></p> <p><i>§ 3º O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV a que se refere o §2º, do "caput", deste artigo deverá obrigatoriamente apresentar medidas mitigadoras e compensatórias que garantam o conforto ambiental, com soluções de controle de ruído e poluição atmosférica exclusivamente para as residências localizadas na área de abrangência do empreendimento e para implantação do projeto urbanístico previsto neste artigo.</i></p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
<p>Inclusão da subseção X ao capítulo III com os artigos 142, 143, 144, 145, 146 e 147 de regulamentação do NIDE 10 – Vila Mathias:</p> <p>Art. 143. Na área "A", as categorias de uso permitidas são as atividades assim classificadas:</p> <p>I – Todas as atividades enquadradas na categoria de uso CS1;</p> <p>II – Todas as atividades enquadradas na categoria de uso CS2, exceto aquelas descritas na alínea "c";</p> <p>III – As atividades descritas nas alíneas "a", "c", "g" e "h" da categoria de uso CS3;</p> <p>IV – As atividades enquadradas nas alíneas "a", "b" e "d" da categoria de uso CS4.</p> <p>§1º. O uso residencial é permitido desde que limitado a 5 pavimentos ou 18 (dezoito) metros de altura e desobrigados da oferta mínima de vagas de automóveis prevista em lei específica.</p> <p>§2º. No prazo máximo de um ano a contar da publicação desta lei, deve ser publicado no diário oficial do município, projeto urbanístico de renovação urbana que preveja a implantação de parque público compreendendo no mínimo 30% da área A, de forma contínua ou não, preferencialmente localizada junto aos recuos frontais dos imóveis situados à Rua Silva Jardim, previsão de instalação de equipamento público cultural no imóvel tombado da Hospedaria dos Imigrantes e solução viária que viabilize o acesso aos imóveis situados na Rua Doutor Manoel Tourinho exclusivamente a partir da Avenida Perimetral.</p> <p>§3º. As novas edificações e ampliações das edificações existentes superiores a 25% da área construída existente devem respeitar o disposto nos incisos I e II do art. 158 desta lei Complementar sem prejuízo dos demais parâmetros aplicáveis.</p> <p>54º. O projeto urbanístico a que se refere o §2º deste artigo deve ser</p>	<p>USO DO SOLO</p>	<p>INCLUSAO DA SUBSEÇÃO X AO CAPITULO III COM OS ARTIGOS 142, 143, 144, 145, 146 E 147 DE REGULAMENTAÇÃO DO NIDE 10 – VILA MATHIAS:</p> <p>ART. 143. NA ÁREA "A", AS CATEGORIAS DE USO PERMITIDAS SÃO AS ATIVIDADES ASSIM CLASSIFICADAS:</p> <p>I – TODAS AS ATIVIDADES ENQUADRADAS NA CATEGORIA DE USO CS1;</p> <p>II – TODAS AS ATIVIDADES ENQUADRADAS NA CATEGORIA DE USO CS2, EXCETO AQUELAS DESCRITAS NA ALÍNEA "C";</p> <p>III – AS ATIVIDADES DESCRITAS NAS ALÍNEAS "A", "C", "G" E "H" DA CATEGORIA DE USO CS3;</p> <p>IV – AS ATIVIDADES ENQUADRADAS NAS ALÍNEAS "A", "B" E "D" DA CATEGORIA DE USO CS4.</p> <p>§1º. O USO RESIDENCIAL É PERMITIDO DESDE QUE LIMITADO A 5 PAVIMENTOS OU 18 (DEZOITO) METROS DE ALTURA E DESOBRIGADOS DA OFERTA MÍNIMA DE VAGAS DE AUTOMÓVEIS PREVISTA EM LEI ESPECÍFICA.</p> <p>§2º. NO PRAZO MÁXIMO DE UM ANO A CONTAR DA PUBLICAÇÃO DESTA LEI, DEVE SER PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO, PROJETO URBANÍSTICO DE RENOVAÇÃO URBANA QUE PREVEJA A IMPLANTAÇÃO DE PARQUE PÚBLICO COMPREENDENDO NO MÍNIMO 30% DA ÁREA A, DE FORMA CONTÍNUA OU NÃO, PREFERENCIALMENTE LOCALIZADA JUNTO AOS RECUSOS FRONTAIS DOS IMÓVEIS SITUADOS À RUA SILVA JARDIM, PREVISÃO DE INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTO PÚBLICO CULTURAL NO IMÓVEL TOMBADO DA HOPSEDARIA DOS IMIGRANTES E SOLUÇÃO VIÁRIA QUE VIABILIZE O ACESSO AOS IMÓVEIS SITUADOS NA RUA DOUTOR MANOEL TOURINHO EXCLUSIVAMENTE A PARTIR DA AVENIDA PERIMETRAL.</p> <p>§3º. AS NOVAS EDIFICAÇÕES E AMPLIAÇÕES DAS EDIFICAÇÕES EXISTENTES SUPERIORES A 25% DA ÁREA CONSTRUÍDA EXISTENTE DEVEM RESPEITAR O DISPOSTO NOS INCISOS I E II DO ART. 158 DESTA LEI COMPLEMENTAR SEM PREJUÍZO DOS DEMAIS PARÂMETROS APLICÁVEIS.</p> <p>64º. O PROJETO URBANÍSTICO A QUE SE REFERE O §2º DESTA LEI DEVE SER</p>	<p>AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias</p>	<p>LUOS - Anexo VI - das diferenças zonais</p> <p>LUOS - art. 119</p> <p>Os usos propostos na FA para as categorias CS1 e CS2 são, na maior parte, os mesmos propostos neste caso.</p> <p>Com exceção do uso residencial, no qual se propõe permissão apenas em imóveis com até 300m² pela proximidade com o porto, e a permissão de usos do tipo CS3, já permitidos atualmente na Zona Central II, que compreendem atividades que utilizam para seu funcionamento e abastecimento veículos utilitários, mini caminhões, VUCs e caminhões (estes últimos permitidos somente no Corredor de Transição), visto que estes usos não são permitidos nas Áreas de Adensamento Sustentável).</p> <p>Foi inserida na minuta a previsão de elaboração de projetos urbanísticos nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato:</p> <p><i>Art. 119. No prazo máximo de 2 (dois) anos, contados da publicação desta lei complementar, deverão ser publicados no Diário Oficial do Município, projetos urbanísticos de renovação urbana, nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</i></p>
<p>Inclusão da subseção X ao capítulo III com os artigos 142, 143, 144, 145, 146 e 147 de regulamentação do NIDE 10 – Vila Mathias:</p> <p>Art. 145. No NIDE 10 – Vila Mathias ficam definidos os seguintes coeficientes de aproveitamento na área A:</p> <p>I – coeficiente de aproveitamento mínimo de 0,3 (três décimos) vezes a área do lote;</p> <p>II – coeficiente de aproveitamento básico de 04 (quatro) vezes a área do lote;</p> <p>III - coeficiente de aproveitamento máximo de 06 (seis) vezes a área do lote.</p> <p>Parágrafo único. A utilização de adicional de coeficiente de aproveitamento, acima do coeficiente básico e limitado ao coeficiente máximo, fica dispensada da Outorga Onerosa do Direito de Construir – OODC.</p> <p>Art. 146. No NIDE 10 – Vila Mathias ficam definidos os seguintes coeficientes de aproveitamento na área B:</p> <p>I – coeficiente de aproveitamento mínimo de 0,5 (cinco décimos) vezes a área do lote;</p> <p>II – coeficiente de aproveitamento básico de 01 (um) vezes a área do lote;</p> <p>III – coeficiente de aproveitamento máximo de 02 (dois) vezes a área do lote.</p> <p>§1º. A utilização de adicional de coeficiente de aproveitamento, acima do coeficiente básico e limitado ao coeficiente máximo para os usos descritos nos incisos III, IV e V do art. 144, fica condicionada à Outorga Onerosa do Direito de Construir – OODC conforme a fórmula definida no artigo 154 desta lei complementar, com de fator de planejamento - Fp de 0,8 (oito décimos).</p> <p>§2º. A incorporação de lotes para os fins previstos nos incisos III. IV e V</p>	<p>PARÂMETROS URBANÍSTICOS</p>	<p>INCLUSÃO DA SUBSEÇÃO X AO CAPÍTULO III COM OS ARTIGOS 142, 143, 144, 145, 146 E 147 DE REGULAMENTAÇÃO DO NIDE 10 – VILA MATHIAS:</p> <p>ART. 145. NO NIDE 10 – VILA MATHIAS FICAM DEFINIDOS OS SEGUINTES COEFICIENTES DE APROVEITAMENTO NA ÁREA A:</p> <p>I – COEFICIENTE DE APROVEITAMENTOMÍNIMO DE 0,3 (TRÊS DÉCIMOS) VEZES A ÁREA DO LOTE;</p> <p>II – COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO BÁSICO DE 04 (QUATRO) VEZES A ÁREA DO LOTE;</p> <p>III - COEFICIENTE DE APROVEITAMENTOMÁXIMO DE 06 (SEIS) VEZES A ÁREA DO LOTE.</p> <p>PARÁGRAFO ÚNICO. A UTILIZAÇÃO DE ADICIONAL DE COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO, ACIMA DO COEFICIENTE BÁSICO E LIMITADO AO COEFICIENTE MÁXIMO, FICA DISPENSADA DA OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR – OODC.</p> <p>ART. 146. NO NIDE 10 – VILA MATHIAS FICAM DEFINIDOS OS SEGUINTES COEFICIENTES DE APROVEITAMENTO NA ÁREA B:</p> <p>I – COEFICIENTE DE APROVEITAMENTOMÍNIMO DE 0,5 (CINCO DÉCIMOS) VEZES A ÁREA DO LOTE;</p> <p>II – COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO BÁSICO DE 01 (UM) VEZES A ÁREA DO LOTE;</p> <p>III – COEFICIENTE DE APROVEITAMENTOMÁXIMO DE 02 (DOIS) VEZES A ÁREA DO LOTE.</p> <p>§1º. A UTILIZAÇÃO DE ADICIONAL DE COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO, ACIMA DO COEFICIENTE BÁSICO E LIMITADO AO COEFICIENTE MÁXIMO PARA OS USOS DESCRITOS NOS INCISOS III, IV E V DO ART. 144, FICA CONDICIONADA À OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR – OODC CONFORME A FÓRMULA DEFINIDA NO ARTIGO 154 DESTA LEI COMPLEMENTAR, COM DE FATOR DE PLANEJAMENTO - FP DE 0,8 (OITO DÉCIMOS).</p>	<p>AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias</p>	<p>LUOS - art. 116 a118</p> <p>Foram estabelecidos índices construtivos para as Faixas de Amortecimento, com coeficientes limitados ao CA máximo, pois não pretende-se o adensamento da região e os usos permitidos não necessitam de CAs maiores:</p> <p>Art. 116. Nas Faixas de Amortecimentos - FA, ficam definidos os seguintes coeficientes de aproveitamento:</p> <p>I – coeficiente de aproveitamento básico de 03 (três) vezes a área do lote;</p> <p>II – coeficiente de aproveitamento máximo de 03 (três) vezes a área do lote.</p> <p>Art. 117. Nas Faixas de Amortecimento - FA, para os lotes com frente e acesso de veículos para o Corredor de Transição - CT, respeitando-se os recuos definidos nesta lei complementar, ficam estabelecidas as seguintes taxas de ocupação máxima:</p> <p>I – 80% (oitenta por cento) nos 3 (três) primeiros pavimentos;</p> <p>II – 50% (cinquenta por cento) nos demais pavimentos.</p> <p>Parágrafo único. Para os lotes voltados para o Corredor de Transição - CT e outra via de classificação viária distinta, desde que tenha acesso de veículos exclusivo para o CT, será considerada a taxa de ocupação prevista nos incisos I e II, deste artigo.</p> <p>Art. 118. Nas Faixas de Amortecimento – FA, para os lotes com frente e acesso de veículos para as demais vias, respeitando-se os recuos definidos nesta lei complementar, ficam estabelecidas as seguintes taxas de ocupação máxima:</p> <p>I – 60% (sessenta por cento) nos 04 (quatro) primeiros pavimentos;</p> <p>II – 50% (cinquenta por cento) acima dos 04 (quatro) primeiros pavimentos.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Alteração do anexo IV – “zonas especiais” com a remoção da FA – Faixa de Amortecimento da Vila Mathias e a inclusão do NIDE 10 – Vila Mathias; Alteração do anexo V com a inclusão dos limites do NIDE 10;	ZONEAMENTO	REMOÇÃO DA FAIXA DE AMORTECIMENTO PROPOSTA NA MINUTA E CRIAÇÃO DO NIDE 10 - VILA MATHIAS	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - art. 119 As Faixas de Amortecimento - FA propostas foram mantidas, adotando-se as mesmas condicionantes para todas. Dentre elas, a previsão de, no prazo máximo de 2 (dois) anos a contar da publicação da lei complementar, publicação no diário oficial do município de projetos urbanísticos de renovação urbana, nas FAs e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre. Além disso, para todas as atividades classificadas como comércio atacadista e similares, portuárias e retroportuárias e industriais (exceto aquelas classificadas como I1), deverá ser apresentado um Estudo de Impacto de Vizinhança, que deverá obrigatoriamente apresentar medidas compensatórias e mitigadoras que garantam o conforto ambiental para as residências localizadas na área de abrangência do empreendimento e para implantação do projeto urbanístico citado acima:</p> <p><i>Art. 119. No prazo máximo de 2 (dois) anos, contados da publicação desta lei complementar, deverão ser publicados no Diário Oficial do Município, projetos urbanísticos de renovação urbana, nas faixas de amortecimento e no seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</i></p> <p><i>§ 1º Os empreendimentos portuários classificados como CSP2 permitidos para o local devem obrigatoriamente dotar de soluções que garantam proteção acústica para o entorno.</i></p> <p><i>§ 2º As categorias de uso CS4, portuário, retroportuário e industrial, exceto os usos enquadrados como I1, independentemente do porte do empreendimento, ficam condicionadas à apresentação do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV.</i></p> <p><i>§ 3º O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV a que se refere o §2º, do “caput”, deste artigo deverá obrigatoriamente apresentar medidas mitigadoras e compensatórias que garantam o conforto ambiental, com soluções de controle de ruído e poluição atmosférica exclusivamente para as residências localizadas na área de abrangência do empreendimento e para implantação do projeto urbanístico previsto neste artigo.</i></p>
De forma a mitigar os impactos da circulação de cargas e garantir a preservação das características diferentes das área A e B do NIDE 10 -Vila Mathias, propõe-se a criação de Corredores de Amortecimento –COA em todas as vias perpendiculares do NIDE 10 e na Silva Jardim, bem como sua extensão ao longo de todo o perímetro de interface da ZIRII e da ZI (Zona Intermediária).	ZONEAMENTO	CRIAÇÃO DE CORREDORES DE AMORTECIMENTO –COA EM TODAS AS VIAS PERPENDICULARES DO NIDE 10 E NA SILVA JARDIM, BEM COMO SUA EXTENSÃO AO LONGO DE TODO O PERÍMETRO DE INTERFACE DA ZIRII E DA ZI	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - anexo V - vias especiais O recurso do Corredor de amortecimento faz parte de um conjunto de soluções pontuais e específicas para cada rua, que serão contempladas no projeto urbanístico exigido para as Faixas de Amortecimento e seu entorno imediato, com previsão de implantação de áreas verdes, instalação de equipamentos públicos e soluções viárias que minimizem o impacto da circulação de veículos de carga e privilegiem o pedestre.</p>
Alteração do anexo VIII – “vias especiais” com a remoção do Corredor de Transição da Rua Manoel Tourinho e a expansão do Corredor de Amortecimento conforme proposto;	ZONEAMENTO	ALTERAÇÃO DO ANEXO VIII – “VIAS ESPECIAIS” COM A REMOÇÃO DO CORREDOR DE TRANSIÇÃO DA RUA MANOEL TOURINHO E A EXPANSÃO DO CORREDOR DE AMORTECIMENTO	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>LUOS - Art. 116 a 121 e 212</p> <p>No local a que se refere o questionamento, foi inserida uma Faixa de Amortecimento, onde hoje já existem atividades portuárias, apesar de atuarem de maneira irregular, pretende-se organizar tal ocupação. A via em que se afirma ser uma separação entre o porto e a cidade "Via Perimetral" não cumpre tal função, visto que a via paralela à esta, Av. Manoel Tourinho é consolidada como uma rota de caminhões que acessam a Zona Industrial e Retroportuária do Macuco. Sendo assim grande parte dos conflitos existentes e dos danos na região já são causados pelo intenso fluxo de veículos de carga que hoje é permitido na região. Sendo necessário adotar mecanismos de redução de velocidade e controle de acesso desses ao bairro Vila Mathias e Macuco por onde esse tipo de trânsito não é permitido. Nesse sentido a proposta da LUOS traz prazos para regulamentação da circulação de veículos de carga e solução para minimização dos impactos ocasionados:</p> <p><i>Art. 212 A circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico. a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 (dezoito) meses a partir da publicação desta lei complementar, definindo áreas e horários de acesso controlado e zonas de exclusão de circulação e estacionamento de veículos de carga.</i></p> <p><i>Parágrafo único. A regulamentação a que se refere o caput deverá ser realizada nos termos do disposto no Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas de Santos - PlanMob e mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade portuária e estabelecerá a localização, prioridade e prazos para implantação de dispositivos auxiliares de trânsito para restrição aos veículos de carga.</i></p> <p>Quanto a circulação ou presença de cargas perigosas na região, serão permitidas nas Faixas de amortecimento os usos portuários de categorias menos impactantes. Além de estarem previstos projetos urbanísticos para as áreas nos entornos das FAs.</p>
Para viabilizar o processo de renovação da área englobada pelo NIDE 10, é importante que o município possa adquirir com preferência algumas áreas, em especial para a implantação de equipamentos e áreas públicas de lazer: Inclusão dos terrenos incluídos no NIDE 10 – Vila Mathias como áreas sujeitas ao direito de preempção, previstas no Plano diretor (vigente e	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	INCLUSÃO DOS TERRENOS INCLUÍDOS NO NIDE 10 – VILA MATHIAS COMO ÁREAS SUJEITAS AO DIREITO DE PREEMPÇÃO, PREVISTAS NO PLANO DIRETOR (VIGENTE E PROPOSTO) E AINDA SEM REGULAMENTAÇÃO	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	Pleito será avaliado para elaboração do projeto urbanístico para a região.

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Para garantir os objetivos de adensamento da Macrozona Centro conforme previsto no Plano Diretor e utilizando a mesma lógica da delimitação das áreas de adensamento sustentável leste, oeste, sul e noroeste, sugere-se a extensão do limite da área de adensamento sustentável norte – AAS N até a Rua Silva Jardim. Alteração do anexo II – 'zoneamento' com a inclusão dos novos limites da Área de Adensamento Sustentável Norte – AAS – N e do anexo III com a descrição destes novos limites;	ZONEAMENTO	EXTENSÃO DO LIMITE DA ÁREA DE ADENSAMENTO SUSTENTÁVEL NORTE – AAS N ATÉ A RUA SILVA JARDIM. ALTERAÇÃO DO ANEXO II – 'ZONEAMENTO' COM A INCLUSÃO DOS NOVOS LIMITES DA ÁREA DE ADENSAMENTO SUSTENTÁVEL NORTE – AAS – N E DO ANEXO III COM A DESCRIÇÃO DESTES NOVOS LIMITES	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	LUOS - Anexo II - zoneamento Pela proximidade com a Zona Portuária e Faixa de Amortecimento, a AAS N não foi estendida, visto que nesta faixa intermediária não seria estratégico permitir maiores índices construtivos.
Para facilitar a compreensão dos limites das zonas comuns, sugere-se que os limites das Áreas de Adensamento Sustentável sejam os eixos das vias, como todas as outras zonas comuns. Sugere-se a supressão do art. 100 da minuta da LUOS: Art. 100. Fazem parte das Áreas de Adensamento Sustentável - AAS's os imóveis emplacados para as vias que definem os limites dessas zonas. Se as Faixas de Amortecimento possuem como objetivo "amortecer os impactos do porto" sobre a cidade, não devem se constituir como territórios de exceção das regras que coadunam com esses objetivos.	ZONEAMENTO	SUPRESSÃO DO ART. 100 DA MINUTA DA LUOS, PARA QUE OS LIMITES DAS ÁREAS DE ADENSAMENTO SUSTENTÁVEL SEJAM OS EIXOS DAS VIAS, COMO TODAS AS OUTRAS ZONAS COMUNS: ART. 100. FAZEM PARTE DAS ÁREAS DE ADENSAMENTO SUSTENTÁVEL - AAS'S OS IMÓVEIS EMPLACADOS PARA AS VIAS QUE DEFINEM OS LIMITES DESSAS ZONAS.	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	LUOS - Anexo II - zoneamento Não houve alteração de zoneamento porque se pretende estender os benefícios construtivos e da redução de Outorga Onerosa do Direito de Construir aos imóveis que estão voltados também para as AAS's.
Considerando as outras Faixas de Amortecimento incluídas na cidade e a ausência de levantamentos no diagnóstico que justifique tal proposta, sugere-se a supressão da permissão de usos CSP e Industriais desconformes nas vias locais das Faixas de Amortecimento, retirando a exceção feita a elas no § 2º do art. 33 da minuta da LUOS	USO DO SOLO	SUPRIMIR A PERMISSÃO DE USOS CSP E INDUSTRIAIS DESCONFORMES NAS VIAS LOCAIS DAS FAIXAS DE AMORTECIMENTO, RETIRANDO A EXCEÇÃO FEITA A ELAS NO § 2º DO ART. 33 DA MINUTA DA LUOS	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	LUOS - art. 36 Após a publicação da minuta a permissão do uso retroportuário como atividade desconforme em vias locais foi reconsiderada, passando a valer somente para as vias locais das Zonas Industriais e Retroportuárias I e II - ZIR I e ZIR II.
A Vila Mathias tem pouquíssimas vias locais e está totalmente inserida na Zona Central II. Nesta zona são permitidas uma diversidade de usos impactantes em vias coletoras e arteriais. A prefeitura está ampliando ainda mais as permissões de usos impactantes nestas vias. Não é possível promover o adensamento com tantos usos conflitantes com o uso residencial. Sendo assim, propõe-se a reclassificação da Rua Silva Jardim como Coletora. Alteração dos anexos VI e VII com a reclassificação da rua Silva Jardim como via coletora;	ZONEAMENTO	RECLASSIFICAÇÃO DA RUA SILVA JARDIM COMO COLETORA E ALTERAÇÃO DOS ANEXOS VI E VII	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	LUOS - Anexo III - Hierarquia viária A sugestão foi aprovada pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e alterada nos anexos que tratam da hierarquia viária.
Alteração do anexo VI e da tabela 4 do anexo IX – "categorias de uso" com a supressão da classificação especial "Corredor de Transição" da Rua Dr. Manoel Tourinho e da tabela da Zona Central II – ZCII	ZONEAMENTO	RETIRAR O CORREDOR DE TRANSIÇÃO DA RUA MANOEL TOURINHO E DA ZONA CENTRAL II - ALTERAR O ANEXO VI E DA TABELA 4 DO ANEXO IX – "CATEGORIAS DE USO" COM A SUPRESSÃO DA CLASSIFICAÇÃO ESPECIAL "CORREDOR DE TRANSIÇÃO"	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	LUOS - Art. 116 a 121 e 212 No local a que se refere o questionamento, foi inserida uma Faixa de Amortecimento, onde hoje já existem atividades portuárias, apesar de atuarem de maneira irregular, pretende-se organizar tal ocupação. A via em que se afirma ser uma separação entre o porto e a cidade "Via Perimetral" não cumpre tal função, visto que a via paralela à esta, Av. Manoel Tourinho é consolidada como uma rota de caminhões que acessam a Zona Industrial e Retroportuária do Macuco. Sendo assim grande parte dos conflitos existentes e dos danos na região já são causados pelo intenso fluxo de veículos de carga que hoje é permitido na região. Sendo necessário adotar mecanismos de redução de velocidade e controle de acesso desses ao bairro Vila Mathias e Macuco por onde esse tipo de trânsito não é permitido. Nesse sentido a proposta da LUOS traz prazos para regulamentação da circulação de veículos de carga e solução para minimização dos impactos ocasionados: <i>Art. 212 A circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico. a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 (dezoito) meses a partir da publicação desta lei complementar, definindo áreas e horários de acesso controlado e zonas de exclusão de circulação e estacionamento de veículos de carga.</i> <i>Parágrafo único. A regulamentação a que se refere o caput deverá ser realizada nos termos do disposto no Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas de Santos - PlanMob e mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade portuária e estabelecerá a localização, prioridade e prazos para implantação de dispositivos auxiliares de trânsito para restrição aos veículos de carga.</i> Quanto a circulação ou presença de cargas perigosas na região, serão permitidas nas Faixas de amortecimento os usos portuários de categorias menos impactantes. Além de estarem previstos nrietos urbanísticos para as áreas nos entornos das FAs.
Proibição da instalação de Industrias classificadas como I2 (I2: Indústrias com risco ambiental leve por apresentarem médio grau de incomodidade e baixo grau de nocividade em função dos efluentes hídricos e atmosféricos, ruídos além de pessoal e tráfegos toleráveis, a exemplo de torrefação e moagem de café, fabricação de refrigerantes, fabricação de sabões, detergentes, produtos de limpeza e perfumaria e impressão de jornais, revistas e livros, e atividades de processamento relacionadas com a reciclagem de materiais) em vias coletoras na ZCII.	USO DO SOLO	PROIBIR ATIVIDADES CLASSIFICADAS COMO INDUSTRIAL 2 - I2 EM VIAS COLETORAS DA ZCII	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	LUOS - Anexo VI - das diferenças zonais As atividades da categoria industrial 2 - I2, hoje permitida nas vias coletoras da ZCII sem restrição de porte, continua permitida, no entanto com restrição de porte, se tratando de indústria com risco ambiental leve com médio grau de incomodidade e baixo grau de nocividade. Ao condicionar a instalação da atividade ao porte do imóvel tende-se a diminuir os impactos gerados. A atividade industrial 3 - I3, antes permitida nas coletoras da ZCII, passa a ser proibida. Na Faixa de amortecimento, em que parte da ZCII foi transformada, passam a valer as mesmas permissões para os usos I2 e I3 da ZCII.

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
A circulação de veículos de carga carregando contêiner é um problema na Vila Mathias, em especial nas áreas próximas à avenida perimetral. Vias locais de menor capacidade de suporte como a Rua Emílio Ribas, são frequentemente utilizadas como rotas para este tipo de transporte. Considerando que atividades retroportuárias são proibidas em toda a Vila Mathias, propõe-se o mesmo tratamento dado à Zona da Orla e Zona Intermediária, proibindo este tipo de circulação no bairro. Inserção do art. 206 na LUOS, alterando o art. 5º da LC 221/1996, de forma a incluir o bairro Vila Mathias na relação de áreas onde fica vedado o trânsito de veículos de carga transportando contêineres. incluir o trecho "e no bairro Vila Mathias, conforme área delimitada no anexo I da lei que disciplina o uso e a ocupação do solo na área insular do município de Santos"	MOBILIDADE URBANA	INSERÇÃO DO ART. 206 NA LUOS, ALTERANDO O ART. 5º DA LC 221/1996, DE FORMA A INCLUIR O BAIRRO VILA MATHIAS NA RELAÇÃO DE ÁREAS ONDE FICA VEDADO O TRÂNSITO DE VEÍCULOS DE CARGA TRANSPORTANDO CONTÊINERES	AUDIÊNCIA CENTRO / Vila Mathias	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento (uma delas localizada na Vila Mathias e Macuco) devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36).</p> <p>Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>
Diminuir o tempo de permanência do uso desconforme para 3, 4 ou no máximo 5 anos, pois as grandes empresas já estão lá há muito anos, já tiveram tempo para se adaptar	USO DO SOLO	DIMINUIR TEMPO DE PERMANÊNCIA DO USO DESCONFORME PARA OU 5 ANOS NO MÁXIMO	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	<p>LUOS - art. 36</p> <p>Foi estabelecido prazo para encerramento das atividades comerciais e de serviços de maior impacto (CS3 e CS4), industriais, portuárias e retroportuárias, de forma a permitir renovação urbana e adequação dos usos que se pretende manter ou incentivar no território municipal. Para tanto, será necessário solicitar uma Certidão de Uso Desconforme no prazo de até 1 ano após a publicação da lei, que terá validade de 10 anos, prazo após o qual a atividade deverá ser encerrada. O prazo definido permite tempo hábil suficiente para que o proprietário ou empreendedor adeque o uso do imóvel àqueles permitidos pela lei de uso do solo.</p>
Aplicar IPTU progressivo na área da Transbrasa	INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS	APLICAR PEUC NA ÁREA DA TRANSBRASA	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	<p>PD - art. 18, XIX LUOS - art. 36</p> <p>Não é possível aplicar o instrumento do PEUC em áreas públicas, porque este usa como elemento indutor da utilização do imóvel o aumento progressivo do valor de IPTU do imóvel. No caso de imóveis públicos isso não é possível, por serem isentos de IPTU. No entanto existe a previsão no Plano Diretor e na Lei de Uso e Ocupação do solo para a transferência de atividades com uso desconforme.</p> <p>Plano Diretor: <i>Art. 18 inciso XIX – adotar medidas para garantir a transferência de atividades consideradas desconformes e incompatíveis com a zona em que se encontram, priorizando o atendimento às demandas de Habitação de Interesse Social – HIS, com definição de prazo limite;</i></p> <p>Já na Lei de Uso e Ocupação do Solo foi definido prazo para encerramento das atividades comerciais e de serviços de maior impacto (CS3 e CS4), industriais, portuárias e retroportuárias, de forma a permitir renovação urbana e adequação dos usos que se pretende manter ou incentivar no território municipal. Para tanto, será necessário solicitar uma Certidão de Uso Desconforme no prazo de até 1 ano após a publicação da lei, que terá validade de 10 anos, prazo após o qual a atividade deverá ser encerrada. O prazo definido permite tempo hábil suficiente para que o proprietário ou empreendedor adeque o uso do imóvel àqueles permitidos pela lei de uso do solo.</p>
Questiona o déficit habitacional da área das palafitas e solicita que seja realizado projeto para que as pessoas possam se fixar no dique, levando reurbanização e saneamento, apresentado e debatido com a população diretamente envolvida	HABITAÇÃO	QUESTIONA O DÉFICIT HABITACIONAL DA ÁREA DAS PALAFITAS	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	<p>No tema de habitação do diagnóstico do Plano Diretor foi levantado déficit quantitativo aproximado, considerando somente a estimativa de remoções necessárias por risco geológico ou ambiental identificadas no Plano de Regularização e Provisão Habitacional, no Plano Municipal de Redução de Riscos - PMRR, no Projeto do Dique da Vila Gilda e pela instalação das estações elevatórias de drenagem do Programa Santos Novos Tempos, visto que não houve Censo do IBGE em 2020, sendo o mais recente de 2010. Questões como ônus excessivo com aluguel, adensamento excessivo, domicílios precários ou coabitação não foram considerados, por falta de dados necessários.</p> <p>O diagnóstico deste e dos demais temas está disponível no Portal Renova Santos, no seguinte endereço: <https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/SEDURB/7-_habitacao_formatado_-_r1_1.pdf></p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Questiona o déficit habitacional da área das palafitas e solicita que seja realizado projeto para que as pessoas possam se fixar no dique, levando reurbanização e saneamento, apresentado e debatido com a população diretamente envolvida	HABITAÇÃO	IMPLANTAR PROJETO PARA FIXAÇÃO DA POPULAÇÃO DA REGIÃO DO DIQUE DA VILA GILDA, COM REURBANIZAÇÃO E SANEAMENTO	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	O Projeto Parque Palafitas está em fase inicial e prevê alguns cenários, com a diretriz de fixação da população na própria região, com base nos números aproximados indicados no diagnóstico do Plano Diretor, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/SEDURB/7-_habitacao_formatado_-_r1_1.pdf>
Questiona o déficit habitacional da área das palafitas e solicita que seja realizado projeto para que as pessoas possam se fixar no dique, levando reurbanização e saneamento, apresentado e debatido com a população diretamente envolvida	PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA	CONSULTAR POPULAÇÃO AFETADA NA ELABORAÇÃO E EXECUÇÃO DE OBRAS E PROJETOS PÚBLICOS	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	PD - art. 10, parágrafo único O Plano Diretor prevê que, para implantação de novos equipamentos públicos deverá ser previamente apresentado o projeto e consultada a população afetada pela sua instalação, a ser regulamentado pelos planos setoriais.
Enchentes são um problema muito grande na Zona Noroeste, e questiona sobre o andamento da instalação de comportas nos canais e bombeamento da água da chuva, conforme projeto apresentado na Câmara	SANEAMENTO	QUESTIONA SOBRE O ANDAMENTO DA INSTALAÇÃO DE COMPORTAS NOS CANAIS E BOMBEAMENTO DA ÁGUA DA CHUVA NA ZONA NOROESTE, CONFORME PROJETO APRESENTADO NA CÂMARA	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	Em audiência Pública foi esclarecido que o projeto de drenagem da Zona Noroeste, coordenado pela Secretaria de Governo, denominado "Santos Novos Tempos" está em andamento sendo que a estação elevatória número EEC07 está em execução e a de número EEC04 em processo de licitação. Na sequência serão licitados os canis e comportas das estações EEC1 e EEC2.
Enchentes são um problema muito grande na Zona Noroeste, e questiona sobre o andamento da instalação de comportas nos canais e bombeamento da água da chuva, conforme projeto apresentado na Câmara	SANEAMENTO	REALIZAR OBRAS DE DRENAGEM PARA CONTENÇÃO DOS ALAGAMENTOS NA ZONA NOROESTE	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	Em audiência Pública foi esclarecido que o projeto de drenagem da Zona Noroeste, coordenado pela Secretaria de Governo, denominado "Santos Novos Tempos" está em andamento sendo que a estação elevatória número EEC07 está em execução e a de número EEC04 em processo de licitação. Na sequência serão licitados os canis e comportas das estações EEC1 e EEC2.
Utilizar os recursos obtidos com o pagamento retroativo do IPTU do Porto para implantação de HIS	HABITAÇÃO	UTILIZAR OS RECURSOS OBTIDOS COM O PAGAMENTO RETROATIVO DO IPTU DO PORTO PARA IMPLANTAÇÃO DE HIS	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	PD - art. 77, §1º, §2º LC 793/2013 - art. 38, VIII e §2º A destinação dos recursos oriundos dos impostos é feita de forma geral, independentemente do contribuinte, nos termos da legislação vigente. De qualquer forma, a proposta será encaminhada à SEFIN para uma análise mais detida. Entretanto, importante apontar que os recursos do FUNDURB - Fundo de Urbanização podem ser utilizado para habitação de Interesse Social. O § 2º do art. 77 da minuta do Plano Diretor estabelece que os recursos de contrapartida financeira obtida com a Outorga Onerosa do Direito de Construir – OODC – serão destinados 50% ao Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos - FUNDURB - e 50% à rubrica de investimentos em projetos do Fundo de Incentivo à Construção de Habitação Popular - FINCOHAP. Também são destinados ao FUNDURB recursos para apoiar e dar suporte financeiro a projetos e programas de desenvolvimento e renovação urbana, quando definidos pela Comissão Municipal de Análise de Impacto de Vizinhança - COMAIV como medida mitigadora ou compensatória de empreendimentos sujeitos à apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança.
Locação social com opção de aquisição após período mínimo de ocupação	HABITAÇÃO	IMPLANTAR PROGRAMA DE LOCAÇÃO SOCIAL COM OPÇÃO DE AQUISIÇÃO APÓS PERÍODO MÍNIMO DE OCUPAÇÃO	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	PD - art. 138, X A proposta foi incorporada como uma das diretrizes da política habitacional: <i>"Art. 138, X - ampliar o programa municipal de locação social, visando atender alternativamente o déficit habitacional para grupos com demandas específicas que não se enquadrem nos programas de financiamento habitacional, com a possibilidade de aquisição após período mínimo a ser estipulado em Política Municipal de Habitação"</i> .
Realizar acompanhamento das famílias pós ocupação nos projetos habitacionais	HABITAÇÃO	REALIZAR ACOMPANHAMENTO DAS FAMÍLIAS PÓS OCUPAÇÃO NOS PROJETOS HABITACIONAIS	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	PD - art. 138, XIII A proposta foi incorporada como uma das diretrizes da política habitacional, com a seguinte redação: <i>Art. 138, XIII – instituir programa de acompanhamento pós ocupação dos EHIS, visando otimizar o custo de manutenção por meio de métodos e técnicas que garantam melhor desempenho e vida útil das edificações;</i>
Implantação de áreas de lazer ao longo da Rua Brigadeiro Faria Lima, para suprir carência de áreas de lazer. Há muitas crianças no local	EQUIPAMENTOS URBANOS E SOCIAIS	IMPLANTAÇÃO DE ÁREAS DE LAZER AO LONGO DA RUA BRIGADEIRO FARIA LIMA, PARA SUPRIR CARÊNCIA DA REGIÃO	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	Existe uma proposta em desenvolvimento para atender a demanda do local, denominada "Praça da Cidadania", um projeto que conta com equipamentos voltados para lazer e esporte. Além disso, o projeto "Parque Palafitas" também contemplará na área próxima a Avenida Beira Rio, um espaço público de lazer voltado para o canal do estuário. Serão encaminhadas estas sugestões de uso náutico recreativo para o local.
Congelamento de aluguéis para possibilitar acesso da população mais carente à moradia nos casos de valorização imobiliária ocasionada pela instalação de infraestrutura e atividades comerciais na região da Zona Noroeste (gentrificação)	HABITAÇÃO	CONGELAMENTO DE ALUGUÉIS PARA POSSIBILITAR ACESSO DA POPULAÇÃO MAIS CARENTE À MORADIA NOS CASOS DE VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA OCACIONADA PELA INSTALAÇÃO DE INFRAESTRUTURA E ATIVIDADES COMERCIAIS NA REGIÃO DA ZONA NOROESTE	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	Conforme o atual PMH (2009) através das informações do CadÚnico é possível identificar famílias urbanas, com renda familiar de até três salários mínimos e que gastam mais de 30% de sua renda com aluguel, que constitui um tipo de déficit, o chamado "ônus excessivo com o aluguel". Entretanto este dado será analisado na revisão do Plano Municipal de Habitação (PMH 2009) e a proposta de congelamento será encaminhada e analisada naquele momento.

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Por conta da valorização imobiliária na Zona Noroeste os proprietários de imóveis estão construindo casas com quartos para locação sem qualquer segurança ou acompanhamento técnico	CONSTRUÇÃO EDILÍCIA/POSTURAS	FISCALIZAR CONSTRUÇÕES IRREGULARES NA ZONA NOROESTE, REALIZADAS SEM PROJETO APROVADO OU ACOMPANHAMENTO TÉCNICO	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	Será encaminhado informe à secretaria competente. A fiscalização de obras particulares é tratada no Código de Edificações, aprovado pela Lei Complementar nº 1025/2019.
Acessibilidade na esquina das ruas Álvaro Guimarães e Hugo Maia prejudicada por conta da ocupação da calçada por mesas e cadeiras de restaurantes, pessoas paradas na fila da lotérica e pessoas no ponto de ônibus	POSTURAS	FISCALIZAR OCUPAÇÃO DAS CALÇADAS POR MESAS E CADEIRAS, QUE PREJUDICAM A CIRCULAÇÃO E ACESSIBILIDADE DAS PESSOAS, EM ESPECIAL NAS RUAS ÁLVARO GUIMARÃES E HUGO MAIA	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	A largura prevista para mesas e cadeiras em calçadas é estabelecida no Plano De Mobilidade, Lei Complementar nº 1087/2019, que em seu art.41, prevê que se deixe livre, para o trânsito público, uma faixa de passeio de largura não inferior a 1,50m dentre outras condicionantes. Questão será encaminhada para a Secretaria de Finanças, responsável por esta fiscalização.
Iluminação precária no entorno do Krill, ocasiona problemas de segurança sobretudo para as mulheres. Árvores também prejudicam iluminação	PAISAGEM URBANA	COMPATIBILIZAR A INSTALAÇÃO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA COM A ARBORIZAÇÃO URBANA	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	Os critérios de poda e manutenção das espécies arbóreas levam em conta sobretudo questões técnicas como a localização das redes de infraestrutura existentes no local (elétrica, telecomunicações, água, esgoto, gás) e estado das árvores. A proposta será encaminhada à Sedurb que está desenvolvendo um projeto de reurbanização para esta área.
Iluminação precária no entorno do Krill, ocasiona problemas de segurança sobretudo para as mulheres. Árvores também prejudicam iluminação	SEGURANÇA PÚBLICA	INTENSIFICAR A IMPLANTAÇÃO DE ILUMINAÇÃO GERAL E ESPECÍFICA PARA PEDESTRES NAS VIAS NA ZONA NOROESTE, DE FORMA A MELHORAR A SEGURANÇA NO LOCAL, SOBRETUDO PARA AS MULHERES	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	Será encaminhada solicitação a Secretaria responsável, junto à CPFL, pela instalação de iluminação pública.
Realizar ações de reciclagem de materiais para que não sejam jogados no mar, evitando a poluição das águas	MEIO AMBIENTE	REALIZAR AÇÕES DE RECICLAGEM DE MATERIAIS PARA QUE NÃO SEJAM JOGADOS NOS CURSOS D'ÁGUA	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	PD - Art. 130 - VI, Art. 156, VI, VII, art. 165, X Estas ações estão previstas no PROMEA- Programa Municipal de Educação Ambiental, que por sua vez está indicado no Plano Diretor como estratégia de qualificação ambiental promover ações de incentivo e ampliação da educação ambiental em todo o município, junto ao poder público e privado, de acordo com o programa. O Plano Diretor prevê ainda "expandir as ações de inclusão social, gerar oportunidades de trabalho e obtenção de renda, incentivar as cooperativas no campo da economia solidária e apoiar os catadores isolados de materiais reaproveitáveis e recicláveis", "criar cursos públicos e/ou em parceria para capacitação e inclusão social de profissionais voltados à área de reciclagem".
A região da Zona Noroeste está com grandes problemas de segurança, policlínicas estão com dificuldade de contratar médicos por conta da violência e riscos a que são expostos	SEGURANÇA PÚBLICA	INTENSIFICAR AÇÕES PARA AUMENTO DA SEGURANÇA PÚBLICA NA ZONA NOROESTE	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	A segurança pública está diretamente ligada à vitalidade urbana. A Lei de Uso e Ocupação do Solo visa promover ampliação de usos e formas de ocupação na Zona Noroeste, em vias estratégicas, sobretudo no pavimento térreo, no qual existe maior conexão com o pedestre e promovendo assim mais vitalidade urbana na região.
Prazo de 10 anos para revisão do Plano Diretor é muito extenso, porque demandas mudam muito rápido. Necessário manter 4 anos como é agora	LEGISLAÇÃO	MANTER PRAZO DE 4 ANOS PARA REVISÃO DO PLANO DIRETOR	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	PD - art. 228 A minuta prevê que o Plano deverá ser revisto pelo menos a cada 10 anos, não impossibilitando assim uma eventual revisão num intervalo de tempo menor e ao mesmo tempo, ficando em acordo com o prazo estabelecido no Estatuto da Cidade <i>"Art. 228. A lei que institui o plano diretor deverá ser revisada pelo menos a cada 10 (dez) anos, em consonância com a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade."</i>
Revisão do Plano Diretor deve estar vinculada à publicação do Censo populacional	LEGISLAÇÃO	VINCULAR A REVISÃO DO PLANO DIRETOR À PUBLICAÇÃO DO CENSO POPULACIONAL	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	PD - art. 136, §6º A proposta foi inserida somente para o Plano Municipal de Habitação, que deverá ser revisado regularmente no prazo máximo de 2 anos após a publicação do Censo: <i>"Art. 136. § 6º Lei específica aprovará o Plano Municipal de Habitação no prazo máximo de 18 (dezoito) meses da data de promulgação desta lei, que deverá ser revisado, regularmente, no prazo máximo de 2 anos após a publicação do Censo Demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)."</i>
Revisão do Plano Municipal de Habitação deve estar vinculada à publicação do Censo populacional	HABITAÇÃO	VINCULAR A REVISÃO DO PLANO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO À PUBLICAÇÃO DO CENSO POPULACIONAL	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	PD - art. 136, §6º A proposta foi inserida no Plano Municipal de Habitação, que deverá ser revisado regularmente no prazo máximo de 2 anos após a publicação do Censo: <i>"Art. 136. § 6º Lei específica aprovará o Plano Municipal de Habitação no prazo máximo de 18 (dezoito) meses da data de promulgação desta lei, que deverá ser revisado, regularmente, no prazo máximo de 2 anos após a publicação do Censo Demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)."</i>
Permitir oficinas mecânicas no bairro São Manoel, há muitas empresas instaladas e sem alvará	USO DO SOLO	PERMITIR OFICINAS MECÂNICAS NO BAIRRO SÃO MANOEL	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	LUOS - anexo VI - das diferenças zonais As oficinas mecânicas já são permitidas hoje nas vias Coletoras e Arteriais da Zona Noroeste I, onde se localiza grande parte do bairro São Manoel. Pela proposta passarão a ser permitidas também nas vias locais.

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Questiona orçamento e prazo para implantação do Projeto Parque Palafitas	HABITAÇÃO	QUESTIONA ORÇAMENTO E PRAZO PARA IMPLANTAÇÃO DO PROJETO PARQUE PALAFITAS	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	O Projeto Parque Palafitas está em fase inicial e prevê alguns cenários, com a diretriz de fixação da população na própria região, com base nos números aproximados indicados no diagnóstico do Plano Diretor, disponível no seguinte endereço eletrônico: < https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/SEDURB/7-_habitacao_formatado_-_r1_1.pdf >
Criação de uma Secretaria de Habitação é essencial para o cumprimento dos objetivos e metas estabelecidos no Plano Diretor	HABITAÇÃO	criação de uma secretaria de habitação é essencial para o cumprimento dos objetivos e metas estabelecidos no plano diretor	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	A proposta será encaminhada à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Secretaria de Governo para análise
Necessário prever ações para redução do déficit habitacional, que só aumenta. Cadastro da COHAB não atende pessoas há muito tempo, população sendo expulsa para São Vicente e Praia Grande por causa da falta de possibilidade de moradia em Santos	HABITAÇÃO	AUMENTAR PRODUÇÃO DE HIS PARA REDUÇÃO DO DÉFICIT HABITACIONAL	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	<p>PD - art. 138, XV, XVI, art. 12, XIII</p> <p>A questão da habitação passa a ser incorporada nos objetivos gerais e específicos do Plano Diretor. Foi estabelecida também a Priorização da redução do déficit habitacional, por meio de programas de provisão habitacional e regularização fundiária, que garantam a inclusão das populações em situação de vulnerabilidade social, das populações tradicionais, de baixa renda e daquelas não incluídas no mercado formal, por meio de:</p> <p>I – estabelecimento de critérios para o atendimento da demanda habitacional;</p> <p>II – garantia da inclusão destas no cadastro único municipal;</p> <p>III – garantia da inclusão de população elegível para programa de locação social;</p> <p>IV – garantia do programa de assistência técnica para habitação de interesse social; a partir dessa definição no Plano Diretor, a produção de HIS e HMP deverá ser aumentada para atendimento destas ações. Além disso, como fruto da política do Plano Diretor, recentemente foram cadastrados pela Prefeitura, os imóveis cujos proprietários tenham interesse em oferecê-los para retrofit. Estes imóveis estão sob análise da administração e em breve, será divulgado o resultado desta seleção.</p> <p>LUOS - Seção I - Da Cota Social para Habitação de Interesse Social</p> <p>Foi inserida na minuta da LUOS proposta de Cota social para Habitação de Interesse Social que consistirá em contrapartida destinada a construção ou reforma de unidades voltadas exclusivamente à habitação de interesse social para famílias enquadradas na faixa de HIS 1:</p> <p>I - para os Empreendimentos Habitacionais de Mercado e Empreendimentos de Mercado Popular acima de 200 (duzentas) unidades habitacionais, como medida compensatória, nos termos da lei complementar que disciplina a exigência do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, e dispõe sobre a conformidade de infraestrutura urbana e ambiental, no âmbito do município de Santos.</p> <p>II - para os Empreendimentos Habitacionais de Mercado e Empreendimentos de Mercado Popular acima de 50 (cinquenta) unidades habitacionais, localizados na Área de Adensamento Sustentável Norte - AAS-N.</p> <p>A contrapartida pode ser atendida em unidades no próprio empreendimento, em produção de HIS ou retrofits para HIS na Macrozona Centro ou em valor monetário correspondente ao valor de</p>
Estabelecer prazo para permanência da empresa Transbrasa, em área de ZEIS, cujo contrato de concessão está acabando.	HABITAÇÃO	ESTABELECEP PRAZO PARA PERMANÊNCIA DA EMPRESA TRANSBRASA, SITUADA NA ÁREA DA ZEIS 2 - 32 - JABAQUARA, PARA CONSTRUÇÃO DE UNIDADES HIS	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	<p>PD - art. 18, XIX</p> <p>LUOS - art. 36</p> <p>Existe a previsão na minuta do Plano Diretor e da Lei de Uso e Ocupação do solo para a transferência de atividades com uso desconforme.</p> <p>Plano Diretor: <i>Art. 18 inciso XIX – adotar medidas para garantir a transferência de atividades consideradas desconformes e incompatíveis com a zona em que se encontram, priorizando o atendimento às demandas de Habitação de Interesse Social – HIS, com definição de prazo limite;</i></p> <p>Já na Lei de Uso e Ocupação do Solo foi definido prazo para encerramento das atividades comerciais e de serviços de maior impacto (CS3 e CS4), industriais, portuárias e retroportuárias, de forma a permitir renovação urbana e adequação dos usos que se pretende manter ou incentivar no território municipal. Para tanto, será necessário solicitar uma Certidão de Uso Desconforme no prazo de até 1 ano após a publicação da lei, que terá validade de 10 anos, prazo após o qual a atividade deverá ser encerrada. O prazo definido permite tempo hábil suficiente para que o proprietário ou empreendedor adequue o uso do imóvel àqueles permitidos pela lei de uso do solo.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Presença da Transbrasa ocasiona problemas de segurança no bairro, caminhões circulam frequentemente pelo bairro sem que se saiba que tipo de carga estão transportando	USO DO SOLO	REGULAMENTAR CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA, PERIGOSAS OU NÃO	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento (uma delas localizada na Vila Mathias e Macuco) devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36).</p> <p>Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>
Presença da Transbrasa ocasiona problemas de segurança no bairro, caminhões circulam frequentemente pelo bairro sem que se saiba que tipo de carga estão transportando	HABITAÇÃO	RETIRAR EMPRESA TRANSBRASA, SITUADA NA ÁREA DA ZEIS 2 - 32 - JABAQUARA, PARA CONSTRUÇÃO DE UNIDADES HIS	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	<p>PD - art. 18, XIX LUOS - art. 36</p> <p>Existe a previsão na minuta do Plano Diretor e da Lei de Uso e Ocupação do solo para a transferência de atividades com uso desconforme. Plano Diretor: Art. 18 inciso XIX – adotar medidas para garantir a transferência de atividades consideradas desconformes e incompatíveis com a zona em que se encontram, priorizando o atendimento às demandas de Habitação de Interesse Social – HIS, com definição de prazo limite;</p> <p>Já na Lei de Uso e Ocupação do Solo foi definido prazo para encerramento das atividades comerciais e de serviços de maior impacto (CS3 e CS4), industriais, portuárias e retroportuárias, de forma a permitir renovação urbana e adequação dos usos que se pretendem manter ou incentivar no território municipal. Para tanto, será necessário solicitar uma Certidão de Uso Desconforme no prazo de até 1 ano após a publicação da lei, que terá validade de 10 anos, prazo após o qual a atividade deverá ser encerrada. O prazo definido permite tempo hábil suficiente para que o proprietário ou empreendedor adequar o uso do imóvel àqueles permitidos pela lei de uso do solo.</p>
Elaborar material explicativo sobre o Plano Diretor e Lei de Uso e Ocupação do Solo e aumentar intensidade de divulgação para que uma quantidade maior de pessoas participe	PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA	DISPONIBILIZAR MATERIAL EXPLICATIVO SOBRE A LEGISLAÇÃO	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	<p>PD - art. 223</p> <p>O Diagnóstico e a Oficina Preparatória, com explicação gráfica e vídeo explicativo sobre a lei, foram elaborados para a Revisão do Plano Diretor e disponibilizados durante o processo de revisão no Portal Renova Santos, nos seguintes links: < https://www.santos.sp.gov.br/?q=institucional/diagnostico-renovasantos> e <https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/hotsites/renova_santos/oficinas_pd_luos_2021_virtual-site_1.pdf></p> <p>Além destes, existe cartilha explicativa dos 3 primeiros títulos da lei de uso e ocupação do solo vigente, disponível nos seguintes links: https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/cartilha_2018-2019_luos_titulo_i_e_ii.pdf https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/cartilha_2018-2019_luos_titulo_iii.pdf</p> <p>Também está disponível no site da prefeitura Municipal todas as normas urbanísticas vigentes, no seguinte endereço eletrônico: <https://www.santos.sp.gov.br/?q=institucional/legislacao-urbanistica>. Além disso, o Plano Diretor prevê que a publicidade e acesso aos documentos e informações produzidos, assim como das propostas de alteração, com textos, quadros, tabelas e plantas legíveis e compreensíveis a qualquer interessado, disponibilizados com antecedência da data da primeira audiência, com ampla divulgação por meio da imprensa, internet e informativos.</p>

DEVOLUTIVAS LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIAS PÚBLICAS				
CONTRIBUIÇÃO ORIGINAL	TEMA	PROPOSTA	FONTE	DEVOLUTIVA
Adiar a revisão do Plano Diretor para que haja maior tempo hábil para explicar e debater a proposta com a população, assim como foi feito em SP.	PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA	ADIAR A REVISÃO DO PLANO DIRETOR PARA QUE HAJA MAIOR TEMPO HÁBIL PARA EXPLICAR E DEBATER A PROPOSTA COM A POPULAÇÃO,	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	<p>PD - art. 228</p> <p>O prazo para revisão do Plano Diretor foi definido por conta do artigo vigente nº 139, da Lei Orgânica, que estabelece que "O Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana deve ser elaborado e/ou revisto no primeiro ano de mandato do Prefeito, definindo-se as linhas mestras da política de sua administração". A minuta prevê que o Plano deverá ser revisto pelo menos a cada 10 anos, não impossibilitando assim uma eventual revisão num intervalo de tempo menor e ao mesmo tempo, ficando em acordo com o prazo estabelecido no Estatuto da Cidade. Mesmo sendo proposta alteração para 10 anos, esta será válida somente para a próxima revisão.</p> <p><i>"Art. 228. A lei que institui o plano diretor deverá ser revisada pelo menos a cada 10 (dez) anos, em consonância com a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade."</i></p>
Não há condições de circulação de veículos de carga no bairro São Manoel, por se tratar de atividade incompatível com o uso residencial lá existente, ocasionando problemas de segurança e desvalorização. Se a intenção é permitir uso retroportuário no bairro, população precisa ser devidamente indenizada e removida	USO DO SOLO	PROIBIR ATIVIDADES RETROPORTUÁRIAS QUE ENVOLVAM CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA NO BAIRRO SÃO MANOEL, INCOMPATÍVEIS COM O USO RESIDENCIAL	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento (uma delas localizada na Vila Mathias e Macuco) devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36). Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>
Não há condições de circulação de veículos de carga no bairro São Manoel, por se tratar de atividade incompatível com o uso residencial lá existente, ocasionando problemas de segurança e desvalorização. Se a intenção é permitir uso retroportuário no bairro, população precisa ser devidamente indenizada e removida	MOBILIDADE URBANA	RESTRINGIR A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA NO BAIRRO SÃO MANOEL, POR SE TRATAR DE ATIVIDADE INCOMPATÍVEL COM O USO RESIDENCIAL	AUDIÊNCIA ZONA NOROESTE	<p>PlanMob - art. 7º, IV PD - art. 33, art. 36, art. 93, art. 95 LUOS - art. 120 e art. 212</p> <p>O Plano de Mobilidade determina a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes, de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano. O Plano Diretor estabelece que o Município regulamentará a circulação de veículos transporte de cargas. Para tanto, estabelece que a circulação e presença de cargas, perigosas ou não, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser objeto de regulamento específico, a ser apresentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do PD e deverá ser realizada mediante elaboração prévia de diagnóstico e participação popular, sobretudo da população afetada residente nos bairros contíguos à atividade Portuária (art.95). Também prevê que as vias limítrofes das Áreas de Proteção Cultural – APCs devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 33); as vias limítrofes das Faixas de Amortecimento (uma delas localizada na Vila Mathias e Macuco) devem receber projeto de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga, a arborização urbana e a normatização da face pública dos imóveis (art. 36). Já na lei de Uso e Ocupação do Solo são delimitados os Corredores de Amortecimento - COA em algumas das vias que ficam na divisa de zonas retroportuárias (ZIR) e zonas destinadas a usos comerciais e residenciais, onde é proibido o acesso aos lotes de veículos com mais de 2 eixos.</p>