

FUNDAÇÃO DE ENSINO “EURÍPIDES SOARES DA ROCHA”
CENTRO UNIVERSITÁRIO EURÍPIDES DE MARÍLIA – UNIVEM
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO

**CARINA DE OLIVEIRA DINIZ
GLAUCO DISTRUTTI QUERINO
GUILHERME FERREIRA VERNASQUE**

**O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA REGIÃO DE MARÍLIA E
A RECICLAGEM DE PNEUS**

MARÍLIA
2008

CARINA DE OLIVEIRA DINIZ
GLAUCO DISTRUTTI QUERINO
GUILHERME FERREIRA VERNASQUE

O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA REGIÃO DE MARÍLIA E A
RECICLAGEM DE PNEUS

Trabalho de Curso apresentado ao Curso de Administração do Centro Universitário Eurípides de Marília - UNIVEM, mantido pela Fundação de Ensino “Eurípides Soares da Rocha”, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Administração.

Orientador:
Prof. Dr. MÁRCIO ANTONIO TEIXEIRA

MARÍLIA
2008

DINIZ, Carina de Oliveira; QUERINO, Glauco Distrutti; VERNASQUE, Guilherme Ferreira.

O desenvolvimento sustentável na região de Marília e a reciclagem de pneus / Carina de Oliveira Diniz; Glauco Distrutti Querino; Guilherme Ferreira Vernasque; orientador: Márcio Antonio Teixeira. Marília, SP: [s.n.], 2008.

84 f.

Trabalho de Curso (Graduação em Gestão Empresarial) – Curso de Administração, Fundação de Ensino “Eurípides Soares da Rocha”, mantenedora do Centro Universitário Eurípides de Marília – UNIVEM, Marília, 2008.

1. Desenvolvimento Sustentável 2. Pneus Inservíveis 3. Plano Diretor

CDD: 658.5752



FUNDAÇÃO DE ENSINO "EURÍPIDES SOARES DA ROCHA"

Mantenedora do Centro Universitário Eurípides de Marília - UNIVEM

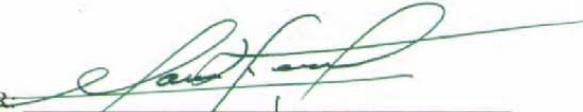
Cursos: Administração de Empresas, Análise de Sistemas, Comércio Exterior, Marketing.

Glauco Distrutti Querino - 35486-4
Carina de Oliveira Diniz - 34150-9
Guilherme Ferreira Vernasque - 28390-8

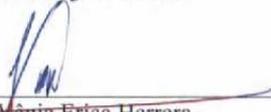
TÍTULO "O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA REGIÃO DE MARÍLIA E A
RECICLAGEM DE PNEUS "

Banca examinadora do Trabalho de Curso apresentada ao Programa de Graduação em
Administração de Empresas da UNIVEM, F.E.E.S.R, para obtenção do Título de
Bacharel em Administração de Empresas.

Nota: 8.5 (oito e cinco)

ORIENTADOR: 
Márcio Antônio Teixeira

1º EXAMINADOR: 
Andréia de Abreu

2º EXAMINADOR: 
Yânia Erica Herrera

Marília, 25 de novembro de 2008.

Às nossas famílias pelo apoio e compreensão;

Aos amigos pelo incentivo e carinho;

Acima de tudo à Deus pela oportunidade que nos têm dado.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a todos que, de alguma forma, contribuíram para a produção deste trabalho.

Aos nossos pais, que nos deram a vida e nos ensinaram a vivê-la intensamente, ensinando valores fundamentais como honestidade, justiça, amizade e união; que nos iluminaram nessa jornada que caminhamos até aqui e que ainda nos iluminarão adiante. Um simples “obrigado” seria pouco para expressar o quanto estamos agradecidos por tudo que fizeram por nós; pelo seu amor incondicional e ombro amigo nos momentos difíceis. Nós amamos vocês!

Aos amigos, que sempre estiveram ali nos incentivando e apoiando, proporcionando momentos de lazer e descontração onde nos divertíamos e dávamos risadas.

À Fundação de Ensino “Eurípides Soares da Rocha” - UNIVEM e a todos os professores que estiveram conosco nestes 4 anos de caminhada, nos proporcionando conhecimentos e experiências de vida.

Agradecemos em especial ao nosso orientador, Márcio Antonio Teixeira, que nos iluminou com sua sabedoria e nos ajudou a atravessar as dificuldades e dúvidas que surgiram no caminho para a conclusão deste trabalho.

Muito obrigado a todos!

*A mente que se abre a uma nova idéia
jamais volta ao seu tamanho original...*

Albert Einstein

DINIZ, Carina de Oliveira; QUERINO, Glauco Distrutti; VERNASQUE, Guilherme Ferreira. **O desenvolvimento sustentável na região de Marília e a reciclagem de pneus**. 2008. 84 f. Trabalho de Curso (Bacharelado em Administração) – Centro Universitário Eurípides de Marília, Fundação de Ensino “Eurípides Soares da Rocha”, Marília, 2008.

RESUMO

O presente trabalho de curso tem como objetivo de estudo, “O desenvolvimento sustentável na região de Marília e a reciclagem de pneus”. O município de Marília destaca-se pela concentração de indústrias instaladas, representando valores significativos da economia da região. O comércio e o setor terciário também se tornaram importantes fontes de renda para a população. O crescimento populacional de Marília alcançou resultados expressivos nos últimos anos e a renda da população aumentou, proporcionando maior poder aquisitivo aos habitantes. Com o incremento da renda, a média de veículos por habitante passou a ser de 2,37 unidades, valor acima da média de outros municípios. A partir desse cenário o descarte de pneus inservíveis na região vem aumentando a cada ano, faltando estruturas capazes de recolher tais pneus e mantê-los fora do alcance de chuvas que podem acarretar no acúmulo de água dentro destes e contribuir na proliferação de doenças prejudiciais à saúde, como a dengue. Observa-se, portanto, a necessidade de elaborar medidas no Plano Diretor dos municípios capazes de promover o crescimento econômico e populacional sem que estes atrapalhem o ambiente natural, de modo que o desenvolvimento do município e região seja sustentável.

Palavras-chave: Desenvolvimento Sustentável. Pneus inservíveis. Plano Diretor.

DINIZ, Carina de Oliveira; QUERINO, Glauco Distrutti; VERNASQUE, Guilherme Ferreira. **O desenvolvimento sustentável na região de Marília e a reciclagem de pneus**. 2008. 84 f. Trabalho de Curso (Bacharelado em Administração) – Centro Universitário Eurípides de Marília, Fundação de Ensino “Eurípides Soares da Rocha”, Marília, 2008.

ABSTRACT

The present paper was aimed at studying “The sustainable development in Marília region and the recycling of tires”. Marília city has many industries, which represents tremendous values to the economy in the region. The commerce and the tertiary sector are also important sources of income to the population. The populational growth in Marília has reached expressive results during the last years and there has been an increase in populational income, providing more acquisitive power to the inhabitants. Due to this income increase, the average of vehicles per inhabitant got to be 2,37 units; value that is above the average in other cities. In this scenery, the discard of useless tires has been increasing in the region each year; there is a lack of appropriate structures to collect such tires and keep them away from the rain, which can cause water accumulation inside the tires and bring about the proliferation of diseases, such as dengue. Therefore, there is the need of elaborating measures in the Director Plan of Cities in order to promote the economic and populational growth without damaging the natural environment and in such a way that the development of the city and region can be sustainable.

Keywords: Sustainable Development; Useless tires; Director Plan.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Marília no Estado de São Paulo	17
Figura 2 – Morfologia urbana de Marília	17
Figura 3 – Marília: altitude – 675m.....	17
Figura 4 – População de Marília dividida por zonas	18
Figura 5 – Região Administrativa de Marília: Tipologia dos Municípios - 2004	19
Figura 6 – Depósito de pneus no aterro sanitário municipal	35
Figura 7 – Produtos fabricados com pneus reciclados	38

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Crescimento populacional de Marília: 1991-2007	29
Gráfico 2 – Variáveis que contribuíram para o crescimento do IDH de Marília	30
Gráfico 3 – Produto Interno Bruto/2005	31
Gráfico 4 – Frota de Marília: 2001-2008	33
Gráfico 5 – Calor líquido em diferentes fontes de combustão	38

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Atividades econômicas dos municípios da Região Administrativa de Marília.....	20
Tabela 2 – PIB/2005 por setor.....	31
Tabela 3 – Acesso a serviços básicos no município de Marília.....	32
Tabela 4 – Acesso a bens de consumo no município de Marília.....	32
Tabela 5 – Evolução da frota de Marília.....	33
Tabela 6 – Captação de pneus para reciclagem: 2004 – 2007.....	34

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
IDENTIFICAÇÃO E JUSTIFICATIVA DO PROBLEMA.....	13
Objetivos Específicos.....	13
PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	14
Delineamento da Pesquisa.....	14
Plano de Coleta de Dados.....	14
REVISÃO DA LITERATURA SOBRE MARÍLIA.....	15
Histórico de Marília.....	15
Marília Hoje.....	16
Características de Marília.....	16
Região Administrativa de Marília.....	18
Plano Diretor Municipal.....	20
Sustentabilidade.....	22
Desenvolvimento Regional e Territorialidade.....	23
CAPÍTULO I – A HISTÓRIA DE MARÍLIA ATRELADA AO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.....	25
1.1 Evolução Agrícola.....	25
1.2 Evolução Industrial.....	27
1.3 Comércio e Serviços.....	28
1.4 População.....	29
1.5 Índice de Desenvolvimento Humano - IDH.....	30
1.6 Produto Interno Bruto - PIB.....	31
1.7 Renda.....	31
1.8 Frota.....	33
CAPÍTULO II – MARÍLIA: EMPRESAS DE VENDA DE PNEUS E RECICLAGEM.....	34
CAPÍTULO III – AÇÕES DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL EM RELAÇÃO AOS PNEUS INSERVÍVEIS.....	36
3.1 O Mercado de Reciclagem de Pneus e sua Viabilidade.....	36
3.2 Benefícios da Reciclagem dos Pneus Inservíveis.....	37
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	40
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	41
ANEXOS.....	43

INTRODUÇÃO

Em 2007 o Brasil produziu 60 milhões de pneus, sendo um terço disso exportado para mais de 85 países e o restante permanecendo nos veículos nacionais.

Os pneus consomem cerca de 70% da produção de borracha no país e com o processo de reciclagem, é possível que este insumo retorne ao processo produtivo de diversos outros produtos por menos da metade do custo que o da borracha natural ou sintética. Este processo além de financeiramente mais econômico poupa energia e petróleo usado como matéria-prima virgem.

Em virtude de sua enorme produção e utilização em larga escala em todo o mundo, os pneus passaram a ser alvo da preocupação com a qualidade e preservação ambiental devido a diversos fatores. Os pneus inservíveis descartados no meio ambiente representam um passivo ambiental enorme, provocando além de uma perda de recursos que poderiam ser utilizados, uma constante ameaça de se tornarem criadouros de doenças, como a dengue e a febre amarela.

Este cenário gera uma grande preocupação socioambiental com o setor, em um momento em que a preocupação com o equilíbrio do planeta é amplamente valorizada e discutida por órgãos competentes e por toda a população.

O descarte inadequado de pneumáticos inservíveis constitui, atualmente, um dos mais significativos problemas ambientais e de saúde pública no contexto urbano, considerando que no Brasil, desde 1936, ano em que teve início a indústria brasileira de pneus, até o final de 2002 foram produzidos cerca de 906,5 milhões de pneus, dos quais 5,1% foram produzidos somente no ano de 2002.

O mercado de pneus reciclados sofre influências do governo e até mesmo da sociedade. O CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente – através da Resolução n.º 258 de 26 de agosto de 1999, obriga as empresas fabricantes e importadoras de pneus a darem um destino correto ambientalmente aos pneus inservíveis, para que assim não poluam o ambiente e causem um déficit ambiental ou mesmo contribuam com a proliferação de doenças. (ANEXO A)

A sociedade vê de forma mais correta aquelas empresas que contribuem com o meio ambiente, sendo que para estas a reciclagem não é apenas um custo a mais para a empresa, mas sim uma fonte de vantagem competitiva.

IDENTIFICAÇÃO E JUSTIFICATIVA DO PROBLEMA

O presente trabalho se propõe investigar: o desenvolvimento sustentável na região de Marília e a reciclagem de pneus. Tendo em vista o constante aumento da produção de pneus em âmbito nacional; a falta de estrutura de reciclagem adequada para suprir todos os pneus inservíveis e o potencial crescimento e investimentos no setor aliados à preocupação com o meio-ambiente, torna-se essencial o processo de reciclagem de pneus para o desenvolvimento harmônico de qualquer cidade, desde que este empreendimento seja eficaz e sustentável.

Para isso faz-se necessário analisar a relação entre o desenvolvimento de Marília/SP e a sustentabilidade do mercado de reciclagem de pneus neste município.

Objetivos Específicos

- Verificar as políticas públicas e práticas de desenvolvimento sustentável da Prefeitura de Marília contidas no Plano Diretor da cidade;
- Analisar a viabilidade do mercado de reciclagem de pneus;
- Analisar os benefícios da reciclagem de pneus para o município.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Delineamento da Pesquisa

Trata – se de uma pesquisa exploratória quanto ao objetivo geral e análise de resultados, segundo o propósito. Quanto aos procedimentos técnicos, será feita uma pesquisa bibliográfica combinado com pesquisa de levantamento de dados primários e secundários.

Plano de Coleta de Dados

Para a coleta de dados foi realizada abordagem junto à Prefeitura Municipal de Marília e as Secretarias de Saúde, do Meio Ambiente, de Zoonoses e do Desenvolvimento, utilizando também referências bibliográficas.

REVISÃO DA LITERATURA SOBRE MARÍLIA

Histórico de Marília ¹

A história da cidade de Marília tem início no ano de 1923, quando Antônio Pereira da Silva e seu filho José Pereira da Silva, atraídos pelas terras de ótima qualidade, adquiriram 53 alqueires de terra na região, ao qual deram o nome de Alto Cafezal, este sendo o primeiro nome dado à cidade de Marília.

No ano de 1926, Bento de Abreu Sampaio Vidal que, mais tarde viria a ser o fundador de Marília, adquiriu uma grande área de terras na qual teve como base o cultivo de café, este mais tarde substituído pelo plantio de algodão, que se tornou atrativo para a instalação de duas fábricas de óleo associadas à cultura de amendoim.

De Distrito de Paz, Marília passou a categoria de município em 24 de dezembro de 1926 e, em 4 de abril de 1929, deu-se sua instalação oficial.

De 1930-1940 as culturas de café, algodão e amendoim tiveram destaque na região, seguidas ainda da chegada da estrada de ferro. Com a chegada da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na região outro dilema surgiu: esta tinha um esquema para as estradas de ferro que iam sendo inauguradas terem os nomes em ordem alfabética e, portanto, foi determinado que o nome da próxima cidade deveria começar com a letra “M”. Foram propostos vários nomes à cidade como: Marathona, Mogúncio ou Macau, mas Bento de Abreu Sampaio Vidal não ficou satisfeito com nenhum destes. Foi então em uma de suas viagens de navio á Europa que este leu o livro Marília de Dirceu, de Thomaz Antônio Gonzaga e deste tirou o nome de Marília.

De 1940-1950 a cidade se firmou como pólo de desenvolvimento do Oeste Paulista, ocasionando um grande crescimento urbano e populacional. Com a expansão da industrialização na região, ferrovias e estradas de rodagem foram sendo inauguradas, estas ligando a cidade de Marília às regiões Noroeste e Norte do Paraná. Com base na agroindústria, o primeiro ciclo industrial de Marília consolidou-se entre os anos 40 e 60.

Nos anos de 1960-1970 ocorre o declínio das culturas de café, algodão e amendoim e a pecuária passa a se destacar. Essas mudanças fazem com que a cidade tenha uma retração do incremento populacional.

¹ As informações contidas em: “Histórico de Marília” e “Marília Hoje” foram retiradas do site da Prefeitura Municipal de Marília, disponível em: http://www.marilia.sp.gov.br/prefeitura/marilia/historia_marilia.php.

Em meados de 1970, Marília viveu um novo ciclo industrial devido à instalação de indústrias ligadas não somente à produção agrícola regional, mas à metalurgia e ao ramo alimentício de maior valor agregado.

O terceiro ciclo de desenvolvimento do município deu-se através da instalação de vários cursos e universidades, que atraem jovens da cidade e região em um raio de 100 km, além de outros estados brasileiros. Este terceiro ciclo proporcionou um incremento das atividades comerciais.

Marília Hoje ¹

Conhecida hoje como “Capital Nacional do Alimento”, Marília conta com, aproximadamente, 50 indústrias na área alimentícia, abrigando empresas de grande porte como: Marilan, Dori, Bel, Nestlé e outras.

Além do ramo alimentício, Marília conta com indústrias dos mais variados ramos: metalúrgica; gráfica; plásticos; construção civil e etc, totalizando 1.095 indústrias. Cerca de 11 estabelecimentos dos ramos alimentício, metalúrgico e têxtil exportam para a América do Sul, Europa e demais países. A cidade ainda abriga estabelecimentos comerciais, sendo considerada neste segmento, um centro polarizador, pois apresenta grande variedade e quantidade de produtos, além do setor terciário representar uma grande expressão econômica para a cidade.

Com relação ao ramo de prestação de serviços, este teve um crescimento expressivo na cidade, abrigando esta mais de 11.782 prestadoras, predominando serviços como médicos, dentistas, advogados, arquitetos e engenheiros. A cidade ainda possui 35 agências bancárias. Na área da saúde, Marília é importante centro regional. Possui seis hospitais, dois centros de saúde, o Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina de Marília – Famema, o Hospital Escola de Medicina – Unimar e o Hemocentro.

Características de Marília

Marília está situada a oeste do estado de São Paulo, localizada a uma distância de 443 km da capital paulista. Sua área total é de 1194 km², sendo 42 km² de área urbana e 1.152 km² de área rural.

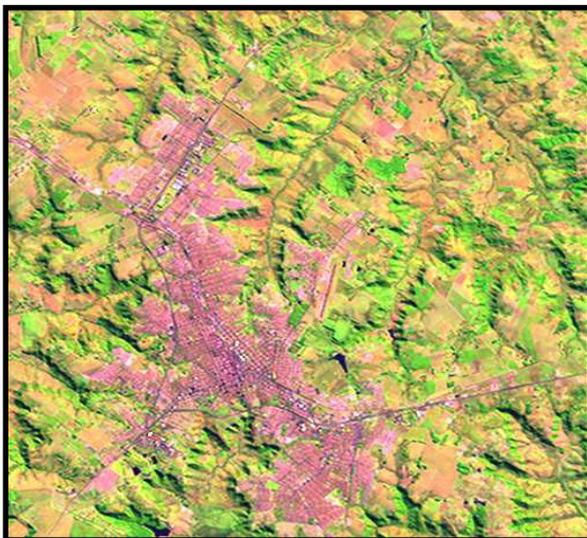
Figura 1 – Marília no Estado de São Paulo



Fonte: Observatório de Segurança Pública/SP – 2005

Marília localiza-se a uma altitude de 675 m e sua topografia descreve uma região montanhosa (Front de “Cuesta”²).

Figura 2 – Morfologia urbana de Marília



Fonte: Google Earth - 2007

Figura 3 – Marília: altitude – 675m

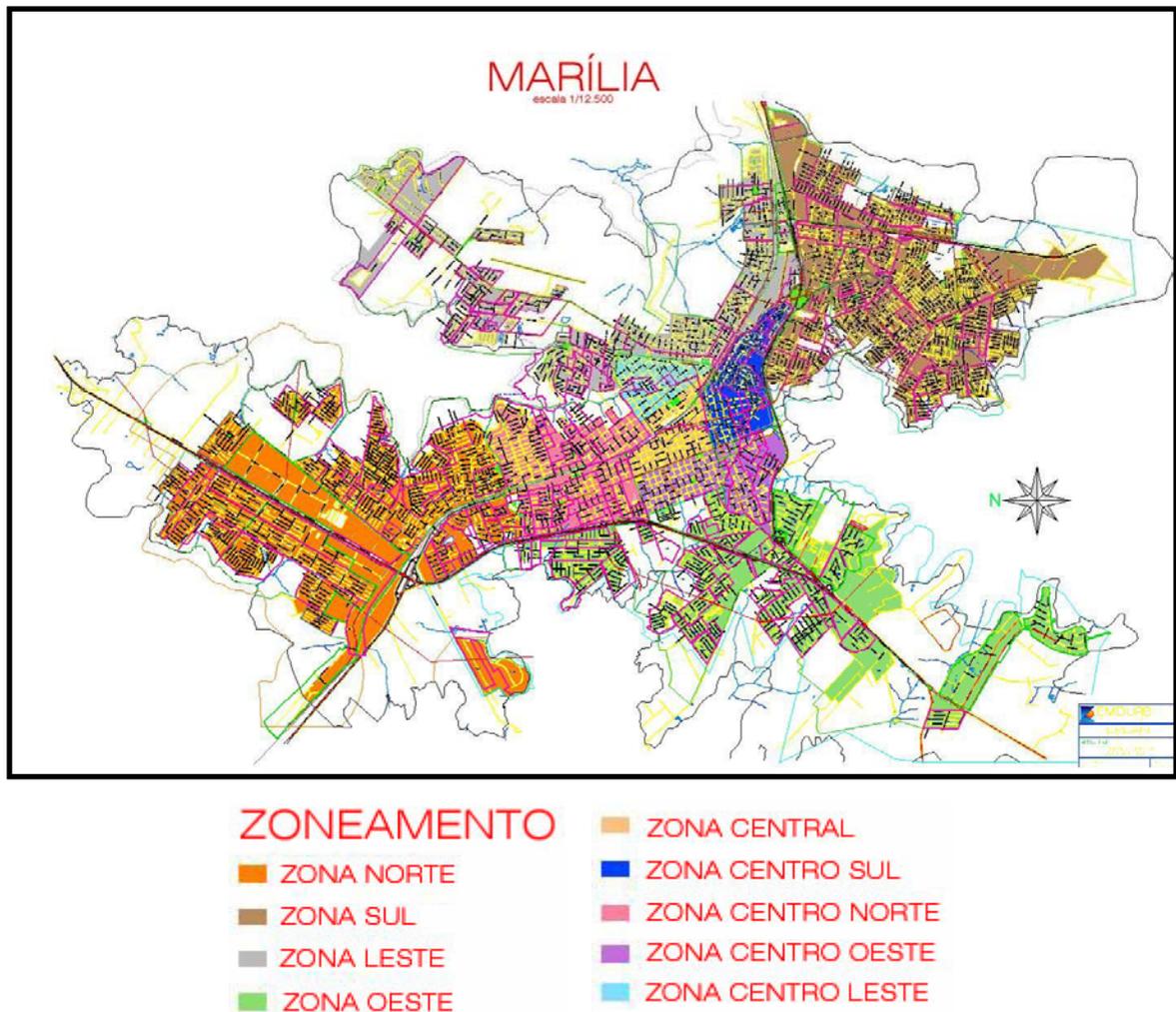


Fonte: Google - 2008

² Front de “Cuesta” constitui uma formação geológica que expressa as bordas de um planalto. Tal relevo influi significativamente no traçado urbano de Marília.

A população de Marília no ano de 2008 é estimada em 225.259 habitantes, sendo 196.719 habitantes na área urbana e 28.540 habitantes na área rural.

Figura 4 – População de Marília dividida por zonas

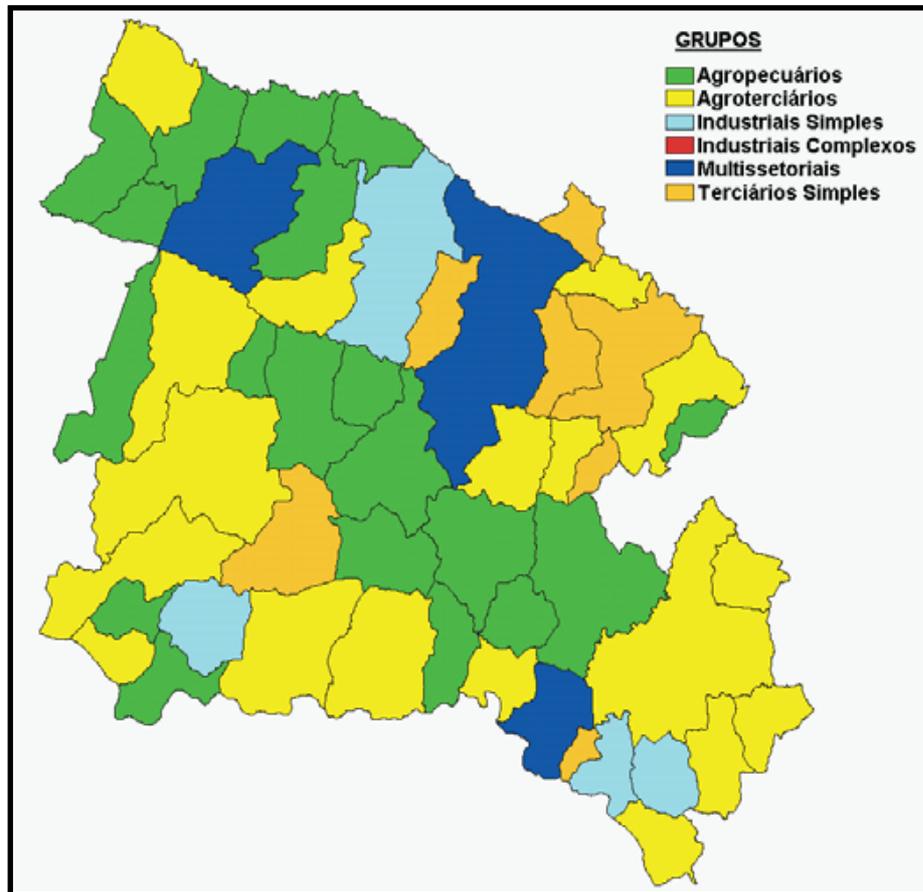


Fonte: Unesp - 2005

Região Administrativa de Marília

A Região Administrativa (11ª RA) de Marília possui 51 municípios, com uma população projetada de 945.872 mil habitantes, sendo 91,1% residente em áreas urbanas. Observa-se na tabela 1, que o destaque na economia da região é a agropecuária e as indústrias voltadas para o processamento de produtos primários, principalmente as de alimentos e bebidas. Segundo o PIB, a análise dos municípios da região demonstra a maior participação de Marília e Ourinhos, que respondem por 16,7% e 10,7% do PIB regional, respectivamente.

Figura 5 – Região Administrativa de Marília: Tipologia dos Municípios - 2004



Fonte: Fundação Seade - 2004

Tabela 1 – Atividades econômicas dos municípios da Região Administrativa de Marília

Ramo de Atividade	Cidades Representadas
Agropecuário	Arco-Íris, Bastos, Borá, Campos Novos Paulista, Cruzália, Echaporã, Fernão, Florínia, Herculândia, Iacri, Ibirarema, João Ramalho, Lutécia, Oscar Bressane, Parapuã, Platina, Queiroz, Ribeirão do Sul, São Pedro do Turvo;
Agroterciário	Álvaro de Carvalho, Bernardino de Campos, Cândido Mota, Espírito Santo do Turvo, Gália, Lupércio, Maracaí, Ocaçu, Óleo, Palmital, Paraguaçu Paulista, Pedrinhas Paulista, Quatá, Quintana, Rinópolis, Salto Grande, Santa Cruz do Rio Pardo, Timburi;
Industriais Simples	Chavantes, Ipaussu, Pompéia, Tarumã;
Multissetorial	Marília, Ourinhos, Tupã;
Terciário Simples	Alvinlândia, Assis, Canitar, Garça, Júlio Mesquita, Oriente, Vera Cruz.

Fonte: Fundação Seade - 2004

Plano Diretor Municipal ³

O Plano Diretor é definido como instrumento básico de orientação para a política urbana de desenvolvimento e de ordenamento de um município. Além disso, ele tornou-se obrigatório para os municípios com as seguintes características: mais de 20 mil habitantes; integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; áreas de interesse turístico; áreas de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental na região ou no país.

Os princípios que guiam o Plano Diretor estão contidos no Estatuto da Cidade – lei nº. 10.257 de 10 de Julho de 2001. Esta é uma lei inovadora que possibilita o desenvolvimento de políticas urbanas com a aplicação de instrumentos de reforma urbana voltados a promover a inclusão social e territorial nas cidades brasileiras, considerando os aspectos urbanos, sociais e políticos das cidades. (ANEXO B)

Além do Estatuto da Cidade, o Plano Diretor deve ser compatibilizado também com regulamentos de ordem superior, tais como a própria Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal.

As mudanças impostas pelo Estatuto da Cidade prevêm o Plano Diretor Municipal como uma ferramenta de ordenamento das relações sociais da espacialidade do território do município. Contudo, o Plano Diretor Municipal na prática, têm sido elaborado a partir de uma visão reducionista e mais direcionado para o planejamento físico-territorial.

Além das questões físico-territoriais, autores ainda referem que as questões econômicas, financeiras, políticas, socioambientais e de gestão, têm afrontado constantemente os municípios, demandando um avanço nas técnicas de planejamento até então desenvolvidas pelo governo local. O maior desafio da administração pública municipal seria equilibrar os diferentes interesses que se apresentam em cada uma dessas temáticas e garantir a efetiva participação comunitária.

Quanto essas questões descritas acima, Resende e Ultramarini (2007, p.265) relatam ainda que:

Essas temáticas podem ser abordadas em quatro etapas: elaborar leituras técnicas e comunitárias para identificar, mapear e entender a situação do município; formular e pactuar propostas com perspectiva estratégica; definir instrumentos de viabilidades dos objetivos e estratégias municipais; e sistema de gestão e planejamento do município.

Antes do Estatuto da Cidade a participação da comunidade para proposições e planos de ação era importante, com o Plano Diretor tornou-se obrigatória e efetiva. A questão da participação comunitária garante um caráter essencialmente democrático ao planejamento. Assim, muda-se a forma de se trabalhar, pois se amplia a abrangência dos agentes envolvidos no processo de planejamento e conseqüentemente os temas de interesse da comunidade. Cabe ressaltar ainda que, o principal responsável do Plano Diretor é o poder público municipal, apesar do incentivo da participação popular.

Um fenômeno que explica a valorização contemporânea de um Plano Diretor é a Constituição Federal de 1988, que adota políticas de descentralização político-administrativa, bem como a valorização do ente municipal, que necessita ser capacitado e possuidor de bases técnicas referenciais para sua gestão.

³ O texto atinente ao Plano Diretor foi retirado de: REZENDE, Denis Alcides; ULTRAMARINI, Clovis. **Plano diretor e planejamento estratégico municipal: introdução teórico-conceitual**. Rev. Adm. Pública, mar./abr. 2007, vol.41, no.2, p.255-271.

Sustentabilidade ⁴

Sustentabilidade é um conceito sistêmico relacionado com a continuidade dos aspectos econômicos, sociais, culturais e ambientais da sociedade. É conhecido também como Desenvolvimento Sustentável, sendo que este representa o desenvolvimento capaz de suprir as necessidades da geração atual sem comprometer a capacidade de atender as necessidades das gerações futuras, não esgotando assim os recursos para o futuro.

Essa definição surgiu no ano de 1987 com a Comissão Mundial da ONU sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (UNCED), mais conhecido como relatório Brundland, que visava propor meios de harmonizar dois objetivos: o desenvolvimento econômico e a conservação ambiental. O conceito foi definitivamente incorporado como um princípio, buscando o equilíbrio entre proteção ambiental e desenvolvimento econômico e serviu como base para a formulação da Agenda 21, com a qual mais de 170 países se comprometeram a refletir, global e localmente, sobre a forma pela qual governos, empresas, organizações não-governamentais e todos os setores da sociedade poderiam cooperar no estudo de soluções para os problemas sócio-ambientais. Trata-se de um abrangente conjunto de metas para a criação de um mundo, enfim, equilibrado.

Para ser considerado sustentável, um empreendimento humano deverá ter em vista 4 requisitos básicos, sendo: ecologicamente correto; economicamente viável; socialmente justo; e culturalmente aceito.

É o processo político, participativo que integra a sustentabilidade econômica, ambiental, espacial, social e cultural, sejam elas coletivas ou individuais, tendo em vista o alcance e a manutenção da qualidade de vida, seja nos momentos de disponibilização de recursos, seja nos períodos de escassez, tendo como perspectivas a cooperação e a solidariedade entre os povos e as gerações. (SILVA, 2006, p.132).

Na definição de De Camino & Muller (1993), "a sustentabilidade ecológica implica na manutenção no tempo das características fundamentais do ecossistema sob uso quanto aos seus componentes e suas interações; a sustentabilidade econômica se traduz por uma rentabilidade estável no tempo; a sustentabilidade social está associada a idéia de que o manejo e a organização do sistema são compatíveis com os valores culturais e éticos do grupo envolvido e da sociedade".

A sociedade deve ter consciência de que a sustentabilidade do desenvolvimento está associada à redução das desigualdades sociais, melhorando assim a qualidade de vida da

população; à competitividade dos produtos e serviços gerados pela economia, estimulada pela qualidade, produtividade e inovação; e ao uso mais eficiente dos recursos naturais, preservando a capacidade da natureza de renovar-se. O conceito de desenvolvimento sustentável amplo pressupõe, portanto, um equilíbrio de diversos fatores.

Esse processo de sustentabilidade deve ser conduzido de maneira que as sociedades possam continuar a existir no tempo, sendo capazes de manter o padrão positivo de qualidade de vida, apresentar autonomia de manutenção (contando com suas próprias forças), pertencer a uma rede sustentável e promover a harmonia das relações sociedade-natureza. O conceito de desenvolvimento sustentável exige que se pense de forma global, mas que se aja localmente. Assim sendo, o desenvolvimento regional deve levar em conta não somente o aspecto econômico, mas também o ecológico, político, social e cultural, sendo estes necessários para o crescimento e manutenção de todos os agentes envolvidos.

Desenvolvimento Regional e Territorialidade ⁴

Pode-se definir território como um espaço limitado no qual se exercem poderes (controle, organização), inscrevem-se projetos sociais (planificação, desenvolvimento), programam-se estratégias de valorização (exploração de recursos) e confrontam-se os interesses mais ou menos conflituais de diferentes atores.

O território é, portanto, seguramente, um espaço social, mas ele é, sobretudo, um espaço político, tanto mais que fundamenta a legitimidade da nação e seu reconhecimento pelas outras nações da mesma maneira que fundamenta a pertinência de um cidadão a uma população nacional.

Podemos afirmar que todo desenvolvimento é local, porque ocorre em algum território. Assim o local pode ser definido como qualquer porção territorial que se distingue a partir de determinados elementos de identidade. Tais elementos de identidade podem ser, por exemplo, físico – geográfico, étnicos culturais, sócio econômico ou políticos. Enfim, tais elementos de identidade são elegíveis, quer dizer, dependem do critério de escolha do sujeito que desenha o território.

Todo desenvolvimento acontece em um determinado território, mas os territórios não são iguais. Portanto, para cada território é necessário um modelo próprio de desenvolvimento.

O desenvolvimento local pode ser trabalhado em três escalas: regional, municipal e comunitário.

- Desenvolvimento Regional: esta escala recupera o potencial de integração e identidade territorial dos municípios de uma região, com a formação de mercados regionais e de integração do marketing público.

- Desenvolvimento Municipal: significa uma unidade administrativa/territorial no qual localiza os atores e se desenvolvem as primeiras teias econômicas. A identificação de suas potencialidades e de seu perfil econômico é fundamental para trabalhar a identidade regional, hoje com um sentido cada vez mais integrador das municipalidades.

- Desenvolvimento Comunitário: no qual florescem as alternativas de cooperativas e associação de produtores integradas por uma diversidade de atividades, reforçando a identidade e auto estima de um bairro ou favela.

Constituem-se dessa forma circuitos econômicos territorializados que se integram a partir de uma concepção de desenvolvimento, que buscam uma maior sustentabilidade local e uma integração de necessidades econômicas e com as sociais perspectivas de um desenvolvimento humano. Deste modo, o conceito de desenvolvimento econômico local pode ser definido como uma ação coordenada, descentralizada e focalizada, destinada a ativar e melhorar, de maneira sustentável, as condições de vida dos habitantes de uma localidade.

⁴ As informações contidas nos tópicos: “Sustentabilidade” e “Desenvolvimento Regional e Territorialidade” foram retiradas de: ROSSETTO, Adriana Marques; ORTH, Dora Maria; ROSSETTO, Carlos Ricardo. **Gestão ambiental integrada ao desenvolvimento sustentável: um estudo de caso em Passo Fundo (RS)**. Rev. Adm. Pública, set./out. 2006, vol.40, no.5, p.809-840; SILVA, Christian Luiz da. **Desenvolvimento Sustentável – Um modelo analítico, integrado e adaptativo**. Vozes, Petrópolis, 2006.

CAPÍTULO I - A HISTÓRIA DE MARÍLIA ATRELADA AO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

1.1 Evolução Agrícola ⁵

A formação econômica da cidade de Marília, como muitas cidades do centro-oeste paulista, iniciou-se com a cultura de café, graças à expansão da malha viária (rodovia e ferrovia) da região.

A década de 1920 ficou marcada para toda a Alta Paulista, o início de uma nova fase expansiva do café no Estado de São Paulo, que se estendeu até 1930. As geadas de 1918 e a intervenção do Estado promoveram grande alta nos preços, gerando expansão das plantações, ocasionando o aumento pela procura por terras ainda não incorporadas à produção cafeeira.

O povoamento de Marília cresceu com o advindo de imigrantes, em sua grande parte, japoneses e italianos de primeira ou segunda geração, e também aos migrantes nordestinos que haviam conseguido acumular pequenas economias que os habilitavam a se tornarem proprietários em áreas pouco ocupadas.

A ocupação da Alta Paulista, conhecida por ter sido a última região do oeste a ser ocupada, não foi feita inicialmente por ferrovia, sendo que o povoamento chegou à região lateralmente e por rodovia, por caminhos abertos na mata que faziam ligação entre as terras já atendidas pelas Estradas de Ferro Sorocabana e Noroeste.

A primeira via de transporte importante de Marília foi aberta por determinação do governo do Estado em 1913, e se constituía em 147 km de estrada de ferro, que ligava a estação de Cafelândia (Linha Noroeste) a estação de Platina (1913), passando pelas terras de Marília e logo depois estendida até Assis, quando em 1915 chegaram aos trilhos da Linha Sorocabana. A construção da rodovia proveniente de Piratininga (1927) e a consecutiva chegada da ferrovia (1928) constituíram-se em fatores na aceleração da colonização dessa localidade.

Embora a itinerância do café tenha sido responsável pelo surgimento de Marília, a cultura do arroz, feijão e milho se destacavam em segundo plano. Os pequenos proprietários não podiam manter somente a cultura do café, pois estes necessitavam produzir alimentos variados para sua manutenção, durante o tempo em que o café demorava a iniciar a produção. Mesmo nas grandes propriedades de café se encontrava a policultura, pois em grande parte delas o café era cultivado por arrendatários.

No final da década de 1920, instalaram-se na cidade várias máquinas de beneficiamento de arroz e, a presença dessas, indicava uma pequena produção mercantil forte, o que permitiu que a crise do café de 1929, que levou uma queda drástica nos preços, não tivesse efeitos muito intensos no núcleo urbano, que continuava a crescer, embora num ritmo mais lento.

A depressão econômica de 1929-30 tornou-se um obstáculo para a expansão cafeeira paulista, pois a crise reforçou a fragmentação das terras, assim o fazendeiro em dificuldades financeiras vendia partes de sua fazenda.

Apesar da baixa dos preços e da proibição dos novos plantios a partir de 1932, o café permanece importante em Marília. A partir de 1933, desenvolveu-se na região o plantio do algodão, produto com grande demanda nos mercados interno e externo, como matéria-prima da indústria têxtil.

O algodão encontrou em Marília condições favoráveis para seu cultivo: a pequena propriedade e o imigrante japonês. A cultura do algodão mostrou-se ideal para o pequeno proprietário, pois apresentava um ciclo produtivo curto, permitindo a colheita em poucos meses, além de exigir pouco capital para ser plantado; possuir comércio fácil nesse período e não exigir terras de grande fertilidade.

Durante o período de 1936 a 1940, o município de Marília tornou-se o maior produtor de algodão do Estado, mas a agricultura continuava diversificada, sendo que em 1939 colhia-se, 9% do feijão produzido no Estado, 11% do café e arroz, 12% da mamona e da mandioca e 15% da produção de algodão. Em termos nacionais, isso significava que a região de Marília era responsável por 10% da produção algodoeira e 7% da cafeeira.

No final da década de 1940, o algodão, devido ao empobrecimento dos solos, teve perda da produtividade na região e queda na demanda, esta provocada pela substituição pelo amendoim na produção de óleo.

A cidade recebeu, na década de 1930, importantes unidades produtivas no ramo do beneficiamento do algodão e sua transformação em óleo, que elevaram o valor da produção industrial local no total estadual, de 0,10% em 1928 para 2,35% em 1940, sendo que em 1945 a cidade estava entre os 34 municípios do Estado que possuíam mais de 1000 operários.

Ainda em 1940, a força do comércio local que possuía 367 estabelecimentos varejistas e 47 atacadistas podia ser medida pelas oito casas bancárias que funcionavam na cidade: Banco Comercial do Estado de São Paulo, Banco do Comércio e Indústria de São Paulo, Banco do Estado de São Paulo, Banco de São Paulo, Banco Noroeste, Casa Bancária Bratac, Casa Bancária Tozan, Casa Bancária Almeida (futuro Banco Bradesco).

1.2 Evolução Industrial ⁵

De 1936 a 1939, instalaram-se em Marília empresas de beneficiamento, como a Anderson Clayton, SANBRA, Matarazzo e Zillo, produzindo também óleos de caroço de algodão e de amendoim. A localização dessas empresas em Marília se relacionava com a produção da matéria-prima na região e ao desenvolvimento urbano que a cidade já apresentava na metade dos anos 30, tendo assumido a função de capital regional, embora tais indústrias fossem dependentes da região agrícola.

Marília possuía em 1945, cerca de 140 estabelecimentos classificados como industriais que empregavam cerca de 1.281 operários.

No período da 2ª Guerra Mundial – de 1939 a 1945 – Marília obtém destaque em fiações seda, sendo que em 1945 a produção de casulos atinge 1.000 toneladas, o que representava 20% da produção do Estado. Esse destaque é conseguido graças a paralisação da produção de seda no Japão. Após o término da guerra a grande maioria das fiações fecham.

Nesse período da guerra, várias empresas se instalaram em Marília, como a fábrica de bebidas de Ernesto Basta, que futuramente se tornaria Companhia Antártica Paulista, a Fábrica de Balas Cristal, de Santo Barion, que viraria a empresa Dori Alimentos, Indústrias Reunidas Macul, de Nagib Habib Macul, empresa especializada no ramo têxtil, a Indústria Ikeda e filhos, especializada em equipamentos agrícolas. Já em 1958 surge a Indústria Sasazaki, hoje uma das empresas líderes em esquadrias metálicas.

Nos anos 50, a transformação do algodão se encerra gradativamente no município, acompanhando a queda na produção agrícola desse produto, que passava por uma crise de demanda interna e externa que inviabilizava a produção na região, devido à queda da produtividade causada pelo empobrecimento do solo. Além disso, as indústrias de óleo começam a dar preferência ao amendoim como matéria-prima.

Dessa forma, Marília entrou na década de 50 com o núcleo mais importante em termos de produção e emprego, a indústria, produzindo óleo de amendoim e seus subprodutos. A ascensão das fábricas de óleo de amendoim dependeu do rendimento da cultura desse produto na região. Enquanto foi possível a exploração dos solos férteis, essa produção cresceu, mas as perspectivas já se apresentavam negativas no final da década de 60.

O desenvolvimento da cultura de soja, principalmente na região Sul e Centro-Oeste, irá causar grande impacto na indústria de óleo de amendoim em Marília, que em três décadas irá se encerrar – final da década de 1960 a 1984.

Em 1970, o ramo alimentício liderava a produção industrial da cidade, agora não mais produzindo óleo ou apenas beneficiamento, mas massas, balas e doces. Essa liderança foi alcançada devido a algumas contribuições, a saber: fundação, em 1957, da Marilan (bala, macarrão e biscoito), Indústrias Novaes (macarrão), em 1963, fundação da Ailiran (biscoito), tornando-se a futura Nestlé e o surgimento de pequenos produtos da indústria alimentícia.

Em 1970 as tendências de liderança alimentícia se consolidam, isto é, o ramo alimentício passou a responder por mais da metade da produção industrial do município. Porém, a novidade desse período foi a ascensão do ramo metalúrgico, que passou ocupar a segunda posição tanto no número de empregos como no valor da produção, principalmente devido à empresa Sasazaki.

1.3 Comércio e Serviços ⁵

O comércio e a prestação de serviços de Marília ocupam até hoje um lugar de destaque na economia local. A organização comercial foi firmada já no final de 1929, com rápida expansão comercial, bancária e de empresas imobiliárias.

As atividades de distribuição e o escoamento das mercadorias, representada em sua grande maioria pelos armazéns de produtos advindos do solo, auxiliaram dessa forma na consolidação de um setor comercial forte em Marília.

Nesse período, instalaram-se em Marília artesões de diferentes especialidades, como sapateiros, alfaiates, serralheiros, marceneiros e profissionais liberais como médicos, dentistas, advogados, engenheiros, entre outros.

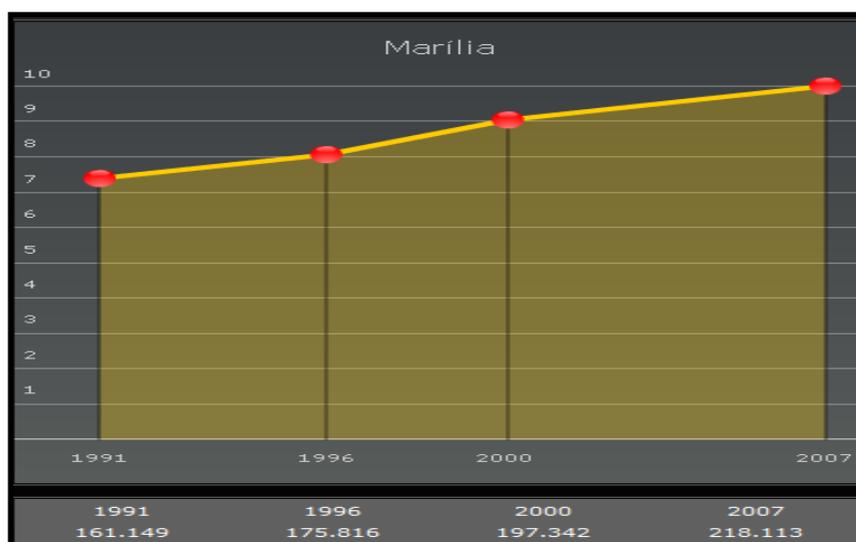
O serviço bancário implantado em Marília reafirmou o seu poder de atração sobre as demais localidades da região. Em 1929 a cidade possuía apenas uma agência bancária, já no final da década de 40 possuía 6 agências bancárias, sendo uma com sede no município, a Casa Almeida de Descontos, que futuramente se transformaria no Banco Brasileiro de Descontos (1943 - Bradesco). O número de agências do Bradesco em 1944 subiu para 11 agências, consolidando no município um importante centro gerador de crédito para os proprietários de terras, industriais e comerciantes de toda a região.

⁵ Os tópicos acima sobre a história de Marília e seu desenvolvimento econômico foram retirados de: Busetto, Áureo. **Economia e poder local: Marília de 1946 a 1964**. Dissertação de mestrado. UNESP, 1991; Mourão, Paulo F. C. **A industrialização do Oeste Paulista: O caso de Marília**. Dissertação de mestrado, UNESP. Presidente Prudente, 1994.

1.4 População

A população de Marília, segundo o IBGE/2008, é de 225.259 habitantes, havendo um crescimento na população de 13% entre 2001 e 2008, sendo esta a 13ª maior cidade do interior paulista em número de habitantes.

Gráfico 1 - Crescimento populacional de Marília: 1991-2007



Fonte: IBGE - 2007

O aumento populacional do município de Marília é devido ao seu potencial ramo industrial e comercial, que atrai muitas pessoas em busca de novas oportunidades oferecidas pela cidade. Outro fator que impulsionou esse crescimento foi o importante desempenho do município nas áreas da saúde e ensino superior, fazendo com que muitos jovens de diversas cidades e regiões se estabelecessem na cidade com o objetivo de realizar cursos especializados.

Esse avanço populacional reflete positivamente em diversos setores da cidade, trazendo mais mão de obra ao município, levando ao desenvolvimento de setores como o comércio, setor imobiliário e diversos outros.

1.5 Índice de Desenvolvimento Humano - IDH

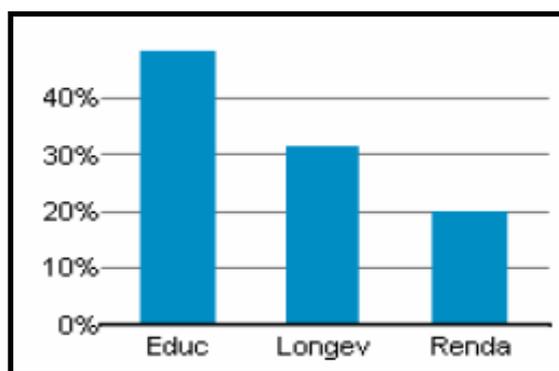
Segundo a PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento “O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) parte do pressuposto de que para aferir o avanço de uma população não se deve considerar apenas a dimensão econômica, mas também outras características sociais, culturais e políticas que influenciam a qualidade da vida humana”.

O grau de desenvolvimento de um local é medido através de índices. Esses índices variam de zero (nenhum desenvolvimento humano) até 1 (desenvolvimento humano total), sendo classificados deste modo:

- IDH entre 0 e 0,4999 – Baixo
- IDH entre 0,500 e 0,799 – Médio
- IDH entre 0,800 e 1 – Alto

Segundo a PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), o IDH da cidade de Marília é de 0,821, sendo considerada uma região de alto desenvolvimento (IDH maior que 0,8).

Gráfico 2 – Variáveis que contribuíram para o crescimento do IDH de Marília



Fonte: Unesp - 2000

Observa-se no gráfico 2 que a Educação foi a principal responsável pelo crescimento do IDH de Marília. Se Marília mantivesse essa taxa de crescimento, em aproximadamente 16 anos alcançaria o município de São Caetano do Sul (SP), este com o IDH de 0,919, o melhor do Brasil.

1.6 Produto Interno Bruto - PIB

Segundo o IBGE, “O PIB é a medida de produção de um país que leva em conta três grupos principais: Agropecuária, formada por Agricultura, Extrativa Vegetal e Pecuária; Indústria, que engloba Extrativa Mineral, Transformação, Serviços Industriais de Utilidade Pública e Construção Civil; e Serviços, que incluem Comércio, Transporte, Comunicação, Serviços da Administração Pública e outros serviços”.

O PIB per capita, por sua vez, nada mais é que o PIB dividido pela população de um determinado país ou região.

Gráfico 3 – Produto Interno Bruto/2005

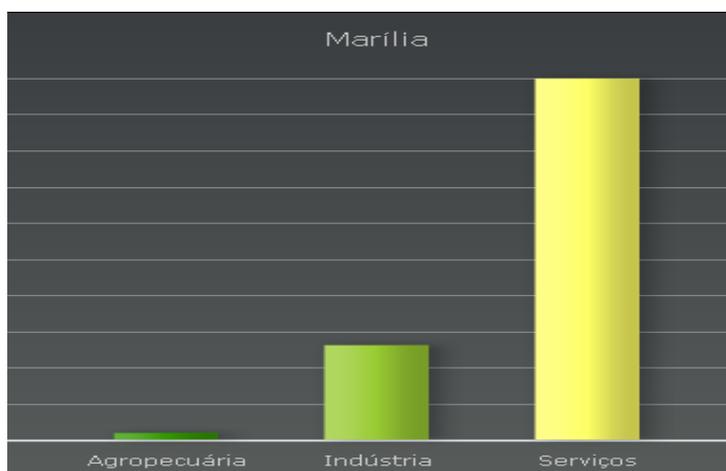


Tabela 2 – PIB/2005 por setor

SETOR	VALOR (R\$)
Agropecuária	31.807,00
Indústria	406.891,00
Serviço	1.544.383,00
PIB	1.983.081,00
PIB per capita	9.077,88

Fonte: IBGE - 2005

Fonte: IBGE - 2005

Observa-se na tabela 2, que no ano de 2005 o PIB do município foi de R\$ 1.983.081,00, sendo o PIB per capita de R\$ 9.077,88. O grande responsável por esse crescimento foi o setor de serviços, que dobrou sua participação em relação aos últimos anos.

1.7 Renda

O município de Marília apresentou uma evolução significativa da renda da população no período de 1991-2000, fazendo com que a renda per capita média do município aumentasse 18% nesse período. Em 1991 a estimativa de renda per capita era de R\$ 356,90,

passando a R\$ 421,20 em 2000, provocando uma queda de 1% na proporção de pobreza da população.

Através de estudos sobre a evolução da renda no município, podemos verificar que esta apresenta um elevado potencial de crescimento devido à instalação de indústrias e comércio que a cada ano surgem na cidade, elevando assim a oferta de empregos e, por consequência, aumentando o poder de compra da população e o seu acesso a serviços básicos e bens de consumo.

Tabela 3 – Acesso a serviços básicos no município de Marília

Acesso a Serviços Básicos	1991	2000
Água encanada	94,3	98,9
Energia elétrica	99,3	99,8
Coleta de lixo	94,8	98,2

Fonte: Unesp - 2000

Tabela 4 – Acesso a bens de consumo no município de Marília

Acesso a Bens de Consumo	1991	2000
Geladeira	91,1	98,1
Televisão	90,8	96,7
Telefone	27,9	55,9
Computador	*ND	15,8

*ND = Não Disponível

Fonte: Unesp - 2000

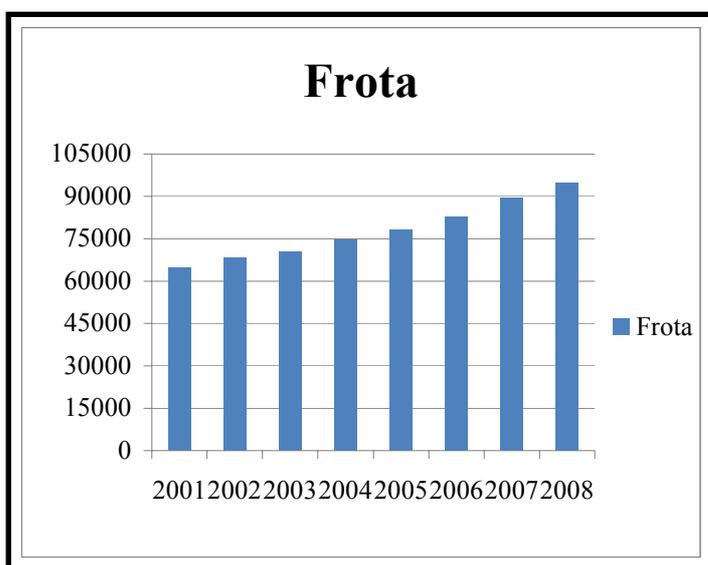
Observa-se nas tabelas 5 e 6 acima que a população do município conseguiu com o passar dos anos um maior acesso aos serviços básicos como água encanada, energia elétrica e coleta de lixo, aumentando também a possibilidade de aquisição de bens de consumo como geladeira, televisão, telefone e computador, estes antes apenas adquiridos pela pouca parte da população com renda elevada.

Com o incremento da renda, a população se vê em uma situação mais tranqüila, dispondo de maiores condições financeiras e sociais para suprir as necessidades do dia a dia, colaborando assim para o crescimento e desenvolvimento do município.

1.8 Frota

Evolução da frota do Município de Marília, segundo Denatran – 2008:

Gráfico 4 – Frota de Marília: 2001 - 2008



Fonte: Denatran – 2008

Tabela 5 – Evolução da frota de Marília

Ano	Número de Veículos
2001	64.769
2002	68.142
2003	70.441
2004	74.645
2005	78.346
2006	82.669
2007	89.314
Agosto de 2008	94.761

Fonte: Denatran - 2008

De acordo com a tabela 7 acima, verifica-se que no período de 2001 – 2008 houve um aumento médio de 5,3% ao ano da frota de veículos de Marília. Esse crescimento está vinculado ao aumento do poder aquisitivo da população, aliado à facilidade de crédito. Isto reflete um importante crescimento da frota automobilística no município, sendo 2,37 a média de habitantes por veículo na cidade. Com mais veículos circulando no município anualmente, têm-se também um aumento no número de pneus e a necessidade de dar uma destinação final para os pneus inservíveis.

CAPÍTULO II – MARÍLIA: EMPRESAS DE VENDAS DE PNEUS E RECICLAGEM

De acordo com dados coletados através da Prefeitura Municipal de Marília, atualmente estão registradas 10 empresas de recauchutagem de pneus e pneumáticos, porém o que se observa não é exatamente este número. Hoje se constata um grande número de empresas vendedoras de pneus, sendo significativo também o número de borracharias, estas na maioria das vezes não cadastradas na Prefeitura Municipal ⁶

Com a crescente venda de carros e, como conseqüência, maior atuação das borracharias e empresas de venda de pneus, observa-se que o descarte de pneus inservíveis vem crescendo e, como podemos observar na tabela 8 abaixo, no ano de 2007 o município registrou um descarte de 400 toneladas de pneus, número este que tende a crescer a cada ano.

Tabela 8 – Captação de pneus para reciclagem: 2004 - 2007

ANO	Captação de pneus para reciclagem (em toneladas)
2004	305
2005	344
2006	335
2007	400

Fonte: Secretaria de Zoonoses de Marília/SP - 2008

Através de pesquisa realizada junto às empresas de recauchutagem e venda de pneus atuantes no município, verificou-se que estas encaminham os pneus inservíveis à Prefeitura Municipal e esta se encarrega de depositá-los em outro local. Até agosto de 2008 os pneus então recolhidos, eram armazenados em um galpão no centro da cidade, porém este se tornou pequeno para abrigar a quantidade de pneus e estes passaram a ser depositados a céu aberto no aterro sanitário municipal, este localizado próximo ao município de Avencas, cerca de 5 km de Marília.

⁶ Explicando o número de empresas cadastradas, estas podem estar denominadas em outra razão social, não entrando neste ramo de atuação.

O local escolhido para depósito dos pneus é considerado inadequado, pois por ser descoberto e, portanto, desprotegido da água das chuvas, acaba facilitando a proliferação de vetores de doenças como a dengue.

Figura 6 – Depósito de pneus no aterro sanitário municipal



Fonte: Jornal Correio Mariliense – 2008

No dia 14 de setembro de 2008, em matéria publicada pelo Jornal Correio Mariliense, a Prefeitura Municipal alegou que os pneus estão sendo depositados no aterro sanitário em virtude da empresa responsável pela coleta, esta localizada na cidade de Cravinhos, não estar recolhendo os pneus e dando destinação adequada a estes.

O problema com relação à destinação dos pneus segue no município, sendo que até o presente momento nenhuma providência foi tomada pela Prefeitura Municipal e nenhuma empresa foi contratada para recolher os pneus depositados no aterro sanitário.

Atualmente não há registros de empresas de reciclagem de pneus em Marília, tendo assim uma grande deficiência neste setor. Diante desta realidade e também do alto número de pneus que estão sendo descartados anualmente, tem-se a necessidade da abertura de uma empresa pública ou privada que possa dar uma destinação adequada a este material.

CAPÍTULO III - AÇÕES DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL EM RELAÇÃO AOS PNEUS INSERVÍVEIS

As ações da Prefeitura Municipal de Marília quanto à problemática da destinação final dos pneus inservíveis deveriam ser da maior importância. Observa-se atualmente na Prefeitura que a Secretaria de Zoonoses é a que mais se envolve com essa situação, pois faz o controle de vetores de doenças como a dengue. Entretanto, verifica-se que essa preocupação está restrita somente para a coleta e o empilhamento dos pneus inservíveis, esta ocorrendo em um local inadequado e longe da cidade. Constata-se, dessa maneira, que não existe uma política pública definida para o tratamento dos pneus inservíveis em Marília.

Além de não existir uma política pública definida para esses resíduos, o Plano Diretor da cidade faz apenas uma breve menção a este problema no capítulo relacionado ao desenvolvimento econômico social, no artigo 7º, inciso sexto da lei, que traz:

Art. 7º - Para consecução da política de desenvolvimento econômico e a geração de empregos, devem ser observadas as seguintes diretrizes:
... VI - Programas de trabalho alternativo e geração de renda para a população carente e sem qualificação profissional; (ANEXO B)

Os pneus inservíveis quando descartados em pilhas, tornam-se locais ideais para criadouro de insetos e diversos outros vetores de transmissão de doenças, entre eles o *Aedes Aegypti*, mosquito transmissor da dengue, doença que se encontra largamente disseminada no Brasil. Além disso, oferecem grande risco de incêndio, queimando com muita facilidade e produzindo fumaça negra, esta altamente poluidora pela diversidade de compostos que são liberados na combustão, principalmente pelo dióxido de enxofre. Pode ainda causar contaminação da água, pois ao serem queimados liberam um material oleoso derivado de petróleo que, carregado para os corpos d'água superficiais ou para os aquíferos subterrâneos, podem contaminar a água, tornando-a imprópria para o consumo. (MORAIS, 2002).

3.1 O Mercado de Reciclagem de Pneus e sua Viabilidade

Em 2008 cerca de 30 empresas processam pneus no país inteiro. A capacidade instalada de reciclagem nessas unidades é superior a 300 mil toneladas por ano, sendo que, nos últimos 7 anos foram investidos mais de R\$ 49 milhões no setor, com capacidade de destinação de pneus inservíveis acima de 300 mil toneladas por ano.

O mercado de reciclagem de pneus é estável devido à constante utilização destes pelos automóveis do mundo inteiro, levando também em consideração que este tende a crescer nos próximos anos devido à redução dos preços dos automóveis e facilidades de financiamento, grande preocupação ambiental e o desenvolvimento de meios alternativos para o reaproveitamento de pneus inservíveis.

Os fatores acima apresentados indicam que o mercado de reciclagem de pneus é viável do ponto de vista econômico e social, sendo de fundamental importância para o equilíbrio do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável da região.

3.2 Benefícios da Reciclagem dos Pneus Inservíveis

Há várias razões que justificam a implantação de um projeto voltado à reciclagem de pneus, como:

- Saúde pública: O acúmulo de água nos pneus favorece a proliferação de insetos vetores de doenças como dengue, febre amarela, filariose (elefantíase).

- O armazenamento inadequado dos pneus torna-se ambiente favorável a roedores que transmitem doenças ao homem através da mordedura, fezes e urina (ex: leptospirose, gastroenterite, etc).

- Passivo ambiental: São descartados anualmente 400 toneladas de pneus inservíveis somente na cidade de Marília.

- Tecnologia conhecida: Os pneus podem ser transformados em óleo, gás, enxofre e vários outros produtos. Além disso, os arames que existem nos pneus radiais podem ser separados por meios magnéticos.

- Geração de renda alternativa para desfavorecidos de qualificação profissional.

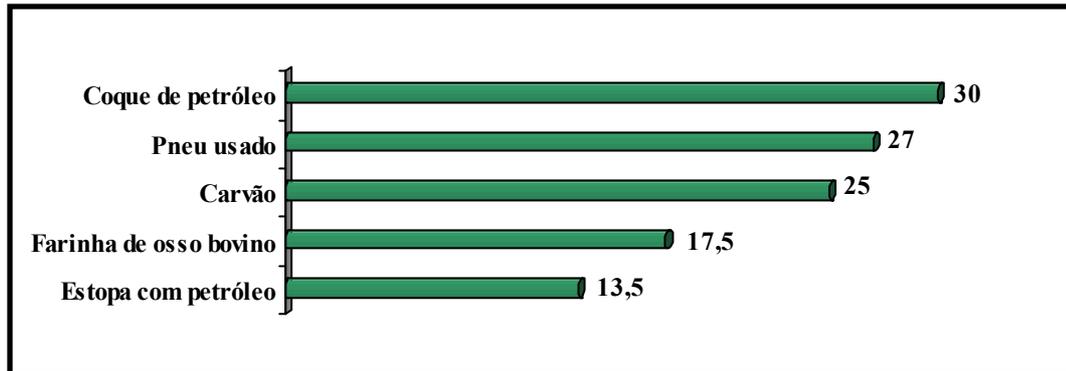
Para a geração de renda, é possível aplicar a borracha reciclada nas seguintes destinações:

- Na mistura com asfalto para a pavimentação de vias e pátios de estacionamento. Da trituração, as partículas não maiores que 5 mm são misturadas ao asfalto na proporção de 1 a 3% em peso.

- Laminação: Nesse processo, os pneus não radiais são cortados em lâminas que servem para a fabricação de percintas (indústrias moveleiras), solas de calçados, dutos de águas pluviais etc.

- Co-processamento: Pelo seu alto poder calorífico, os pneus inservíveis são largamente utilizados como combustível alternativo em fornos de cimenteiras e de empresas de papel e celulose em substituição ao coque de petróleo.

Gráfico 5 – Calor líquido em diferentes fontes de combustão
(em milhões de BTUs por tonelada)



Fonte: Reciclanip - 2008

- Artefatos de borracha: A borracha retirada dos pneus inservíveis dá origem a diversos artefatos, entre os quais tapetes para automóveis, pisos industriais, pisos para quadras poli - esportivas e artigos para jardinagem.

Figura 7 – Produtos fabricados com pneus reciclados



Fonte: Stilflex Borracha Reciclada - 2008

Feitas as considerações, acredita-se que uma política pública de resíduos de pneus inservíveis é importante tanto para o desenvolvimento sustentável do município como para a geração de renda alternativa e saúde da população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O município de Marília e as demais cidades pertencentes à sua região apresentam um elevado grau de desenvolvimento econômico, colaborando significativamente nos setores agropecuário, industrial e de serviços. Marília apresenta uma taxa de crescimento populacional alta e seu IDH é de 0,821, sendo considerada uma região de alto desenvolvimento. A implantação e o desenvolvimento de várias indústrias no município aliado ao constante crescimento do setor de serviços, fizeram com que a oferta de empregos se ampliasse, tornando maior o PIB per capita e a renda da população, garantindo assim um maior acesso a serviços básicos e bens de consumo, principalmente os automóveis, onde verificamos que cada 2 pessoas no município são proprietárias de 1 automóvel.

Com o crescimento da população e o aumento da renda, verificou-se que o município descarta anualmente uma quantidade significativa de pneus, faltando meios que consigam suprir esse descarte e dar destinação adequada a estes. Analisando as ações da Prefeitura Municipal no que tange à reciclagem de pneus, nota-se que esta não realiza ações que contribuam para a melhor destinação destes, mas simplesmente os abriga em um local inadequado e sem qualquer proteção ou tratamento contra a proliferação de doenças. As empresas fabricantes e importadoras de pneus também não cumprem seu papel, impossibilitando qualquer medida de minimização do descarte inadequado de pneus inservíveis.

É necessário que a Prefeitura de Marília e as empresas fabricantes e importadoras de pneus dêem a devida importância à questão dos pneus inservíveis e sua adequada destinação, inserindo na política pública e privada de resíduos urbanos ações capazes de minimizar a quantidade de pneus depositados em locais inadequados, a fim de colaborar com o meio ambiente e sociedade. Os pneus inservíveis devem ser tratados como um problema de saúde pública e ambiental, sendo a Prefeitura e demais empresas responsáveis por zelar pela saúde da população, seja através de ações que minimizem os efeitos nocivos da estocagem de pneus ou mesmo criando possibilidades de ganhos econômicos mediante o reaproveitamento desse resíduo, gerando renda e emprego para a população carente, objetivando assim contribuir com o desenvolvimento sustentável no tocante à reciclagem de pneus.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRANCO, Gustavo Castello. Prefeitura descarta pneus a céu aberto. **Jornal Correio Mariliense**, Marília, 14 set. 2008.

BUSETTO, Áureo. **Economia e poder local: Marília de 1946 a 1964**. Dissertação de mestrado. UNESP, 1991.

CONAMA. **Resolução nº. 258, de 26 de Agosto de 1999**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res99/res25899.html>>. Acesso em: 12 out. 2008.

DIAS, Reinaldo. **Gestão Ambiental: Responsabilidade Social e Sustentabilidade**. Atlas, São Paulo, 2006.

FREITAS, José Carlos Pedreira de. **Sustentabilidade nos Agronegócios**. Disponível em: <<http://www.ces.fgvsp.br/index.cfm?fuseaction=noticia&IDnoticia=10361&IDidioma=1&IDassunto=35>>. Acesso em: 17 jul. 2008.

IBGE. **Cidades, Marília-SP**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=352900#>>. Acesso em: 27 set. 2008.

IBGE. **Marília-SP**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 27 set. 2008.

IBGE. **PIB**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/ibgeteen/duvidas/pib.html>>. Acesso em: 29 set. 2008.

JORNAL DA MANHÃ. **IBGE/População – Marília cresceu 13% em sete anos**. Disponível em: <http://www.jornaldamanhamarilia.com.br/site/ver_noticia.aspx?CodNoticia=2187>. Acesso em: 28 set. 2008.

Marília. Disponível em: <http://www.marilia.sp.gov.br/prefeitura/marilia/historia_marilia.php>. Acesso em: 24 ago. 2008.

MORAIS, Carla M. P. de. **Descarte de pneus inservíveis: Um problema na grande São Paulo**. In: XXVIII Congreso Interamericano de Ingeniería Sanitaria y Ambiental, México: AIDIS. 2002.

MOURÃO, Paulo F. C. **A industrialização do Oeste Paulista: O caso de Marília**. Dissertação de mestrado, UNESP. Presidente Prudente, 1994.

Município de Marília: Caracterização e Segurança Pública Local. Disponível em: <<http://www.observatoriodeseguranca.org/seguranca/locais/marilia>>. Acesso em: 24 ago. 2008.

NETO; FROES, Francisco P. de Melo; César. **Empreendedorismo Social: A Transição para a Sociedade Sustentável**. Qualitymark, Rio de Janeiro, 2002.

PNUD BRASIL. **Desenvolvimento Humano e IDH**. Disponível em: <<http://www.pnud.org.br/idh/>>. Acesso em: 28 set. 2008.

Região Administrativa de Marília. Disponível em: <http://www.planejamento.sp.gov.br/ASS_REG/textos8/Marilia.pdf>. Acesso em: 24 ago. 2008.

REZENDE, Denis Alcides; ULTRAMARI, Clovis. **Plano diretor e planejamento estratégico municipal: introdução teórico-conceitual**. Rev. Adm. Pública, mar./abr. 2007, vol.41, no.2, p.255-271.

ROSSETTO, Adriana Marques; ORTH, Dora Maria; ROSSETTO, Carlos Ricardo. **Gestão ambiental integrada ao desenvolvimento sustentável: um estudo de caso em Passo Fundo (RS)**. Rev. Adm. Pública, set./out. 2006, vol.40, no.5, p.809-840.

SILVA, Christian Luiz da. **Desenvolvimento Sustentável – Um modelo analítico, integrado e adaptativo**. Vozes, Petrópolis, 2006.

UNESP. **Perfil Municipal – Marília (SP)**. Disponível em: <<http://www.rc.unesp.br/igce/ceurb/basededados/pdf/marilia.PDF>>. Acesso em: 28 set. 2008.

ANEXO A – Resolução nº. 258, de 26 de Agosto de 1999.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei no 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto no 99.274, de 6 de junho de 1990 e suas alterações, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e

Considerando que os pneumáticos inservíveis abandonados ou dispostos inadequadamente constituem passivo ambiental, que resulta em sério risco ao meio ambiente e à saúde pública;

Considerando que não há possibilidade de reaproveitamento desses pneumáticos inservíveis para uso veicular e nem para processos de reforma, tais como recapagem, recauchutagem e remoldagem;

Considerando que uma parte dos pneumáticos novos, depois de usados, pode ser utilizada como matéria prima em processos de reciclagem;

Considerando a necessidade de dar destinação final, de forma ambientalmente adequada e segura, aos pneumáticos inservíveis, resolve:

Art.1o As empresas fabricantes e as importadoras de pneumáticos ficam obrigadas a coletar e dar destinação final, ambientalmente adequada, aos pneus inservíveis existentes no território nacional, na proporção definida nesta Resolução relativamente às quantidades fabricadas e/ou importadas.

Parágrafo único. As empresas que realizam processos de reforma ou de destinação final ambientalmente adequada de pneumáticos ficam dispensadas de atender ao disposto neste artigo, exclusivamente no que se refere a utilização dos quantitativos de pneumáticos coletados no território nacional.

Art. 2o Para os fins do disposto nesta Resolução, considera-se:

I - pneu ou pneumático: todo artefato inflável, constituído basicamente por borracha e materiais de reforço utilizados para rodagem em veículos;

II - pneu ou pneumático novo: aquele que nunca foi utilizado para rodagem sob qualquer forma, enquadrando-se, para efeito de importação, no código 4011 da Tarifa Externa Comum-TEC;

III - pneu ou pneumático reformado: todo pneumático que foi submetido a algum tipo de processo industrial com o fim específico de aumentar sua vida útil de rodagem em meios de transporte, tais como recapagem, recauchutagem ou remoldagem, enquadrando-se, para efeitos de importação, no código 4012.10 da Tarifa Externa Comum-TEC;

IV - pneu ou pneumático inservível: aquele que não mais se presta a processo de reforma que permita condição de rodagem adicional.

Art. 3o Os prazos e quantidades para coleta e destinação final, de forma ambientalmente adequada, dos pneumáticos inservíveis de que trata esta Resolução, são os seguintes:

I - a partir de 1o de janeiro de 2002: para cada quatro pneus novos fabricados no País ou pneus importados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível;

II - a partir de 1o de janeiro de 2003: para cada dois pneus novos fabricados no País ou pneus importados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível;

III - a partir de 1o de janeiro de 2004:

a) para cada um pneu novo fabricado no País ou pneu novo importado, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível;

b) para cada quatro pneus reformados importados, de qualquer tipo, as empresas importadoras deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis;

IV - a partir de 1o de janeiro de 2005:

a) para cada quatro pneus novos fabricados no País ou pneus novos importados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis;

b) para cada três pneus reformados importados, de qualquer tipo, as empresas importadoras deverão dar destinação final a quatro pneus inservíveis.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos pneumáticos exportados ou aos que equipam veículos exportados pelo País.

Art. 4o No quinto ano de vigência desta Resolução, o CONAMA, após avaliação a ser procedida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, reavaliará as normas e procedimentos estabelecidos nesta Resolução.

Art. 5o O IBAMA poderá adotar, para efeito de fiscalização e controle, a equivalência em peso dos pneumáticos inservíveis.

Art. 6o As empresas importadoras deverão, a partir de 1o de janeiro de 2002, comprovar junto ao IBAMA, previamente aos embarques no exterior, a destinação final, de forma ambientalmente adequada, das quantidades de pneus inservíveis estabelecidas no art. 3o desta Resolução, correspondentes às quantidades a serem importadas, para efeitos de liberação de importação junto ao Departamento de Operações de Comércio Exterior-DECEX, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

Art. 7o As empresas fabricantes de pneumáticos deverão, a partir de 1o de janeiro de 2002, comprovar junto ao IBAMA, anualmente, a destinação final, de forma ambientalmente adequada, das quantidades de pneus inservíveis estabelecidas no art. 3o desta Resolução, correspondentes às quantidades fabricadas.

Art. 8º Os fabricantes e os importadores de pneumáticos poderão efetuar a destinação final, de forma ambientalmente adequada, dos pneus inservíveis de sua responsabilidade, em instalações próprias ou mediante contratação de serviços especializados de terceiros.

Parágrafo único. As instalações para o processamento de pneus inservíveis e a destinação final deverão atender ao disposto na legislação ambiental em vigor, inclusive no que se refere ao licenciamento ambiental.

Art. 9º A partir da data de publicação desta Resolução fica proibida a destinação final inadequada de pneumáticos inservíveis, tais como a disposição em aterros sanitários, mar, rios, lagos ou riachos, terrenos baldios ou alagadiços, e queima a céu aberto.

Art. 10. Os fabricantes e os importadores poderão criar centrais de recepção de pneus inservíveis, a serem localizadas e instaladas de acordo com as normas ambientais e demais normas vigentes, para armazenamento temporário e posterior destinação final ambientalmente segura e adequada.

Art. 11. Os distribuidores, os revendedores e os consumidores finais de pneus, em articulação com os fabricantes, importadores e Poder Público, deverão colaborar na adoção de procedimentos, visando implementar a coleta dos pneus inservíveis existentes no País.

Art. 12. O não cumprimento do disposto nesta Resolução implicará as sanções estabelecidas na Lei no 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, regulamentada pelo Decreto no 3.179, de 21 de setembro de 1999.

Art. 13. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ SARNEY FILHO

JOSÉ CARLOS CARVALHO

Presidente do CONAMA

Secretário-Executivo

ANEXO B - LEI DO PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE MARÍLIA

O Plano Diretor obedece o disposto em leis que lhe são superiores: A Constituição Federal, o Estatuto da Cidade e a Lei Orgânica Municipal.

Sua elaboração visa fazer cumprir exigência do estatuto da Cidade, que veio regulamentar a Constituição no tocante a política urbana (art. 182 e 183), estabelecendo as diretrizes gerais da mesma com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

Institui o Plano Diretor do Município de Marília e dá outras providências.

O Prefeito Municipal de Marília faz saber que a Câmara Municipal de Marília aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte lei:

Art. 1.º Na execução da política urbana, de que tratam o artigo 182 da Constituição Federal e a Lei Federal n.º 10.257 de 10 de julho de 2001, denominado Estatuto da Cidade e artigo 7.º, inciso III da Lei Orgânica do Município de Marília, será aplicado o previsto nesta lei.

§1.º – Para todos os efeitos, esta lei, denominada Plano Diretor de Marília, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana e rural em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

§2.º - O Plano Diretor, abrangendo a totalidade do território, é o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano e rural do Município e integra o processo de planejamento municipal, devendo o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e o Orçamento Anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§3o - As diretrizes, prioridades e normas explícitas por esta lei, devem ser respeitadas por todos os agentes públicos e privados que atuam no município de Marília.

TÍTULO I PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES FUNDAMENTAIS CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS

O que são princípios? São os esteios filosóficos, as idéias maiores em que se ancora o Plano, que devem ser respeitadas pelo texto legal e pela prática de planejamento decorrente da aprovação do Plano.

Art. 2.º - Os agentes públicos, privados e sociais responsáveis pelas políticas e normas explicitadas neste Plano Diretor devem observar e aplicar os seguintes princípios:

I – respeito às funções sociais da cidade;

II – respeito às funções sociais da propriedade;

III - desenvolvimento sustentável;

IV – gestão democrática e participativa da sociedade civil organizada;

V – respeito ao princípio da supremacia do interesse público sobre o particular.

Art. 3.º- A cidade cumpre suas funções sociais na medida em que assegura o direito de seus habitantes ao acesso:

I – à moradia;

II – ao transporte;

III- à infra-estrutura dos serviços públicos;

IV – ao trabalho;

V – à cultura e ao lazer;

VI – ao meio ambiente sustentável;

Art.4.º A propriedade para cumprir sua função social, deve atender no mínimo aos seguintes requisitos:

I – ser utilizada e aproveitada para atividades ou usos de interesse urbano ou rural, caracterizadas como promotores da função social da cidade;

II – respeitar os limites e índices urbanísticos estabelecidos nesta lei e nas legislações dela decorrentes;

III - ser utilizada e aproveitada para atividades ou usos de interesse urbano ou rural, caracterizadas como promotores da função social da cidade;

IV – ter aproveitamento, uso e ocupação do solo compatíveis com:

a) a preservação, recuperação e manutenção ou melhoria da qualidade do meio ambiente;

b) o respeito ao direito de vizinhança;

c) a segurança dos imóveis vizinhos;

d) a preservação da memória histórica e cultural.

§1.º Atividades de interesse urbano ou rural são aquelas inerentes ao pleno exercício do direito a cidade sustentável, ao pleno respeito e cumprimento das funções sociais da cidade e ao bem-estar de seus habitantes e usuários.

§2.º A compatibilidade com a preservação do meio ambiente se refere ao controle da poluição do ar, da água, do solo e da destinação dos resíduos, assim como a fluidez de drenagem das águas pluviais e dos corpos d'água, a maior permeabilidade do solo, à maior preservação de sua cobertura vegetal e da vegetação significativa existente.

§3.º Sujeitam-se às sanções previstas em Lei os proprietários de imóveis urbanos ou rurais que por qualquer meio, artifício ou omissão, impeçam ou dificultem a realização de atividades de interesse urbano ou rural em sua propriedade.

CAPÍTULO II DOS OBJETIVOS FUNDAMENTAIS

E objetivos? São alvos os quais se pretende atingir. Devem ser fixados com base no reconhecimento da situação existente, em que se quer superar ou alterar.

Art. 5º - A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidade sustentável, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – gestão democrática por meio da participação da população e das associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III – planejamento do desenvolvimento da cidade, da distribuição espacial da população, ordenação e controle do uso do solo e das atividades econômicas do município, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

- IV – integração e complementaridade das atividades urbanas e rurais;
- V – proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, paisagístico e arqueológico.

CAPÍTULO III
DAS DIRETRIZES GERAIS
SEÇÃO I
DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

De maneira geral, diretrizes é um conjunto de indicações e orientações no sentido de se fazer cumprir os objetivos.

Art. 6.º- A política de desenvolvimento econômico deve estar atrelada ao cumprimento das funções sociais da propriedade, no ordenamento territorial da cidade e no desenvolvimento social com qualidade.

Art. 7.º - Para a consecução da política de desenvolvimento econômico e a geração de empregos, devem ser observadas as seguintes diretrizes:

- I- Requalificação do Centro Histórico-Comercial;
- II- Estimular e fortalecer novas centralidades na região periférica;
- III- Estimular a implantação de pequenas e médias Indústrias, compatíveis com o uso residencial, na região periférica, junto às Áreas de Interesse Social.
- IV- Programas de apoio à atividade industrial com ênfase nas micros, pequenas e médias empresas;
- V- Programas de requalificação e dinamização dos distritos industriais;
- VI- Programas de trabalho alternativo e geração de renda para a população carente e sem qualificação profissional;
- VII- Desenvolvimento do turismo local;
- VIII- Programas de apoio à agricultura diversificada.

Art 8.º - Para a consecução da política de desenvolvimento econômico deverão ser adotadas as seguintes diretrizes:

- I- Otimização da mobilidade de pessoas e produção e da facilidade de acessos e escoamento da produção industrial;
- II- melhoria da infraestrutura existente;
- III- programa de implantação de incubadoras,
- IV- promover a flexibilização dos cursos profissionalizantes permitindo a sua adequação a novas demandas do mercado de trabalho;
- V- Revisão do Código Tributário no sentido de se aliviar as taxas, impostos e outros encargos;
- VI- desburocratização administrativa.

SEÇÃO II
DA HABITAÇÃO

A política municipal de habitação prioriza claramente os setores de menor renda, os excluídos que não têm acesso a terra e à moradia, um direito fundamental do cidadão.

Art. 9.o – A Política Municipal de Habitação tem como objetivos:

- I- Garantir o acesso à terra urbanizada e à moradia, ampliando a oferta e as condições de habitabilidade da população de baixa renda;
- II- estimular a produção, de forma organizada no território, das Habitações de Interesse Social pela iniciativa privada;
- III- Implementação de programas habitacionais na Zona Rural e distritos rurais;
- IV- garantir a sustentabilidade social, econômica e ambiental nos programas habitacionais;
- V- Incentivar a criação de Programas de apoio à diversificação da atividade agropecuária e principalmente programas de apoio a agricultura familiar.

Art 10. - Para a consecução da política habitacional, deverão ser adotadas as seguintes diretrizes:

- I- promover a requalificação urbanística e regularização fundiária dos assentamentos habitacionais precários e irregulares em todas áreas do município;
- II- Implementar estrutura administrativa de enfrentamento dos aglomerados subnormais;
- III- utilização dos instrumentos jurídicos previstos nessa lei para a consolidação das ações;
- IV- Impedir novas ocupações irregulares;
- V- Inibir o adensamento e ampliação dos núcleos habitacionais de baixa renda;
- VI- Programa de ocupação para pequenas áreas, dotadas de infraestrutura, por conjuntos sociais (vilas habitacionais);
- VII- Programa Municipal de Habitação (diagnóstico, demandas, localização)
- VIII- Criação do Conselho da Habitação;
- IX- Criação do Fundo Municipal da Habitação;
- X- Revisão e Modificação na Lei de Parcelamento para fins de Interesse Habitacional Social.

SECÃO III DA MOBILIDADE URBANA

O Sistema de Mobilidade Urbana objetiva modernidade e eficiência, redução de impactos ambientais e atendimento democrático e universal. Por isso, prioriza o transporte coletivo sobre o individual e a acessibilidade de pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida sobre o transporte motorizado.

Art. 11 – As diretrizes do Sistema de Mobilidade Urbana devem garantir em sua função precípua a melhor forma de circulação e deslocamento de pessoas e veículos em todo território do município:

Parágrafo Único - São prioridades do Sistema de Mobilidade Urbana os seguintes itens:

- I- Estrutura Viária;
- II- Interligação Regionais;
- III- Interligações Urbanas
- IV- Acessibilidade;
- V- Transporte Coletivo Urbano;
- VI- Ciclovias;
- VII- Pólos Geradores de Tráfego;
- VIII- Centrais de Carga e Abastecimento;
- IX- Plano Viário Rural;
- X- Plano Diretor de Mobilidade;

Art. 12 – Entende-se por estrutura viária a hierarquização de vias conforme seu uso Parágrafo Único - A hierarquia viária se dispõe da seguinte forma:

- I – Marginais: são vias dispostas paralelamente às rodovias e se caracteriza pelo tráfego intenso de veículos de grande porte;
- II – Arteriais Estruturais: são vias com capacidade para grande volume de tráfego e que interligam duas ou mais regiões;
- III – Arteriais: são vias com capacidade para grande volume de tráfego dentro de uma mesma região;
- IV – Coletoras: são vias de distribuição do fluxo de tráfego para os bairros lindeiros;
- V – Locais são vias de pequeno volume de tráfego internas aos baixios;

Art. 13 – As interligações na região periférica entre as zonas norte, sul, leste e oeste, deverão ser priorizadas provocando a facilidade de deslocamento visando à integração e promovendo o desenvolvimento sócio-econômico de forma homogênea em todo território urbano.

§1.º - Tais interligações estarão disponíveis no anexo X no mapa de propostas de Mobilidade Urbana.

§2.º - As interligações serão, em princípio, com denominação de via arterial estrutural e obedecerão as características padrão expostas no anexo Y.

Art. 14 – As interligações Urbanas são necessárias para se vencer as barreiras urbanas de modo a ampliar o conceito de mobilidade urbana, produzindo facilidades, conforto e rapidez na utilização do sistema viário.

Parágrafo Único - São consideradas barreiras urbanas as rodovias (SP 294, SP 333, BR 153), a ferrovia (FERROBAN) e elementos geográficos naturais (Itambés).

Art. 15 – As interligações urbanas só poderão ser definitivamente implantadas após avaliação técnica de impacto ambiental e de vizinhança, e, também, de estudo de viabilidade econômica.

§1.º - Ficam determinadas as transposição das barreiras urbanas junto a ferrovia, com interligações de sub-nível as localizações supra citadas:

- I – Praça do Colégio Criativo;
- II – Rua 9 de julho;
- III – Rua Paraná;
- IV – Complexo Viário da Rua Rui Barbosa;
- V – Rua Antonio Prado – Praça São Miguel;
- VI – Complexo Viário Av. Benedito Alves Delfino.

§2.º - Ficam determinadas as transposições de barreiras urbanas, junto às rodovias, com interligações em sub-nível os locais indicados no mapa XX, parte integrante desta lei.

Artigo 16 – O Sistema de Mobilidade Urbana tem por critérios priorizar o deslocamento de pedestres, e principalmente, o de portadores de necessidades especiais e com mobilidade reduzida.

§1.º - Os passeios públicos deverão atender regras específicas, impostas pelo código de posturas afim de facilitar e permitir a livre circulação.

§2.º - Todas as vias arteriais e coletoras, especificadas no mapa XX deverão ter, em todas as esquinas, rampas de acesso para portadores de necessidades especiais e com mobilidade reduzida.

§3.º - A região central deverá ter em todas suas esquinas rampas de acesso para portadores de necessidades especiais e com mobilidade reduzida.

§4.º - Todos os semáforos deverão possuir dispositivos sonoros.

Art. 17 – Ficam previstas passarelas para pedestres junto às rodovias SP 294, SP 333 e BR 153.

Parágrafo Único – As passarelas somente serão implantadas após prévio estudo técnico.

Art. 18 – O transporte coletivo urbano deverá ter projeto específico de roteiro com base em pesquisas de origem e destino, para a posteriori, ser discutido e aprovado pelo Conselho Municipal de Política Urbana.

Art. 19 – Desenvolver estudos e projetos para a implantação do sistema de linhas tronco.

§1.º - O projeto de linha tronco deverá conter planos para instalação de 04 terminais nas zonas Norte, Sul, Leste e Oeste, conforme indicado no mapa XX, parte integrante desta lei.

§2.º - O transporte coletivo urbano nas zonas norte, sul, leste e oeste deverá prever o uso de micro-ônibus (ligeirinhos), sincronizados pelo sistema tronco.

Art. 20 – Deverá ser implementado o Programa de Vias Verdes que visa uma melhor interligação dos serviços públicos (escolas, centros de saúde, etc), através de vias servidas de ciclovias, passeios inclusivos, programação visual e paisagística diferenciadas.

Art. 21 – Nos Roteiros do Transporte Coletivo Urbano deverão estar inseridos todos os Distritos do Município.

§1.º - Deverão ser disponibilizados no mínimo 3 horários no dia.

§2.º- A distância mínima entre paradas dos coletivos não poderão ultrapassar 500 (quinhentos) metros.

Art. 22 – Deverá ser criado um sistema de ciclovias para atender ao programa de transporte alternativo.

Art. 23 – A instalação de projetos que possam gerar impacto viário deverão ser previamente analisados por órgão competente.

Art. 24 – Deverá ser criado o sistema das CCAs (Centrais de Carga e Abastecimento) junto aos corredores das vias Marginais.

Parágrafo Único - As CCAs tem por função minimizar o tráfego de veículos de grande porte no centro urbano.

Art. 25 – Deve promover e incentivar projetos para utilização de motorizados traçados nas vias municipais na zona rural de modo a facilitar a entrada de insumos e a saída de produção com vistas a um desenvolvimento socioeconômico sustentável.

Parágrafo Único - As vias rurais deverão sofrer processo de perenização e conserva obedecendo o calendário agrícola.

Artigo 26 – Fica estabelecido, por instrumento de lei, a execução de um Plano Diretor de Mobilidade detalhado, para o município de Marília.

Parágrafo Único - O município terá prazo de 12 meses para a entrega do Plano Diretor de Mobilidade.

Artigo 27 – No Plano Diretor de Mobilidade deverão compreender estudos e projetos nos seguintes itens:

- 1- Capacidade de via, volume de tráfego, fator pico de boca hora a ser levantado em todo o sistema arterial e coletor da estrutura viária urbana do município;

- 2- Levantamento e identificação dos pontos de conflito em toda malha viária;
- 3- Projetos para os pontos conflituosos;
- 4- Projeto de sinalização horizontal, vertical e semafórica;
- 5- Projetos para ciclovias;
- 6- Projetos de vias de interligação regional e extensão de vias já existentes;
- 7- Estudos de viabilização para aplicação da VLT (veículos leve sobre trilho) junto a Ferrovia;
- 8- Projeto de escalonamento e instalação de novos corredores de ZA (Zona Azul);
- 9- Projeto de terminais rodoviários urbanos;
- 10- Projeto de transportes alternativos

SECÃO IV

DO SANEAMENTO AMBIENTAL E MEIO AMBIENTE

Saneamento ambiental significa tratar, de forma combinada e, portanto, não fragmentada, os serviços de água potável, esgotamento sanitário, drenagem pluvial, manejo dos resíduos sólidos e os diferentes requisitos de gestão ambiental.

Art. 28 - O objetivo da política de saneamento ambiental é manter o meio ambiente em equilíbrio com as funções da propriedade urbana e rural, na busca da qualidade dos níveis de salubridade, abastecimento da água potável, qualidade do ar, drenagem e permeabilização do solo, coleta e tratamento do lixo e esgoto, recuperação do meio ambiente natural promovendo a sustentabilidade ambiental do território.

Art. 29 - A política de saneamento ambiental deverá respeitar as seguintes diretrizes:

- I - assegurar os serviços de saneamento ambiental a todo Município;
- II - ampliar o processo de saneamento básico para as áreas deficitárias, com a complementação das redes coletoras de esgoto e distribuição da água;
- III - assegurar à população do Município oferta domiciliar de água para consumo e outros usos, com qualidade e quantidade suficiente;
- IV - complementação e otimização da rede coletora de águas pluviais e do sistema de drenagem nas áreas urbanizadas;
- V - assegurar sistema de drenagem pluvial em todo território municipal, por meio de sistemas físicos naturais e construídos de tal forma a propiciar o reabastecimento dos aquíferos existentes;
- VI - promover a qualidade ambiental e o uso sustentável dos recursos naturais, por meio do planejamento e controle ambiental;
- VII - promover a recuperação ambiental e garantir a preservação das nascentes e mananciais em todo município;
- VIII - considerar a paisagem urbana e o potencial ambiental e paisagístico como referenciais da qualidade de vida e reestruturação do Município;
- IX - programa de implantação dos parques regionais, com foco em áreas verdes, densamente arborizadas para atividades culturais e de lazer, nas Zonas Norte, Sul, Leste e Oeste da zona urbana;
- X - criação do Parque dos Itambés, a ser regulamentado por lei específica, assegurando a recuperação e preservação dos itambés de modo sustentável, serão estes:
 - a) Parque Mariópolis;
 - b) Parque Riacho Doce;
 - c) Parque Cascata;

- d) Parque Universitário;
- e) Parque do Pombo.
- XI - programa de arborização urbana a partir da substituição gradativa das espécies de mongubas quando necessário;
- XII - implementar programa municipal de recuperação e remanejamento de usos das áreas verdes e de lazer;
- XIII - implementar programa de reabilitação das áreas de risco
- XIV - incorporar às políticas setoriais o conceito de sustentabilidade com foco na recuperação e preservação do meio ambiente;
- XV - Aplicação da Legislação Estadual e Federal no tratamento das questões ambientais.

SECÃO V DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL SUSTENTÁVEL

O conceito de sustentabilidade é uma componente nova e fundamental do desenvolvimento urbano, que coloca as pessoas como o centro das preocupações. Economia, meio ambiente e justiça social formam a tríade do desenvolvimento sustentável.

Art. 30 - A política de promoção do desenvolvimento social sustentável está articulada ao cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade visando a melhoria da qualidade de vida da população.

Art. 31 - Para a consecução da política, devem se observadas as seguintes diretrizes:

- I - programa de implantação dos PACIs – Ponto de Apoio ao Cidadão, em lugares estratégicos das regiões, destinados ao aperfeiçoamento do sistema de planejamento urbano, gestão territorial do Município, implementação de políticas públicas permanentes e definição de espaço multiuso de atendimento às necessidades do cidadão relativos à segurança, à informação, às atividades culturais e de lazer, à informação da disponibilidade dos serviços e equipamentos públicos, à inclusão social e digital;
- II - programa de políticas públicas de segurança de forma integrada com órgãos da esfera Municipal, Estadual e Federal, sociedade civil organizada e comunidade;
- III - programa de ações preventivas à violência e à criminalidade no Município;
- IV - Criação da Guarda Municipal Comunitária através de lei específica;
- V- implementação de serviço de “Ouvidoria” para o recebimento de reclamações, denúncias e sugestões quanto aos problemas relacionados à segurança, crimes contra o patrimônio público, sossego público e crimes ambientais;
- VI - criação do Fórum Interdisciplinar de Discussão dos Problemas de Segurança e Qualidade de Vida composto por representantes dos órgãos municipais, instâncias de governo relacionadas à área de segurança e representantes da sociedade civil organizada;
- VII - implementação de programa de enfrentamento dos problemas geradores da violência e criminalidade;
- VIII - programa de melhorias da Iluminação Pública a partir da iluminação diferenciada dos Corredores Comerciais e das Vias Verdes;
- IX - Implementação de programa de criação de Espaços Inclusivos de Convivência e de Apoio ao Idoso e de ‘Portadores de Cuidados Especiais’;
- X - Promover a melhoria da infra-estrutura, a manutenção e garantia de funcionamento dos equipamentos urbanos existentes e, a serem implantados, a partir dos bairros com maior deficiência de serviços públicos sociais;

- XI - manter em funcionamento e ampliar o PIC-Programa de Integração Comunitária, priorizando a região periférica;
- XII - aprimoramento da legislação que trata de incentivos às atividades culturais, esporte e lazer;
- XIII - programa de ampliação permanente do atendimento da rede de ensino;
- XIV - programa de ampliação permanente do atendimento à saúde;
- XV - programa de incentivo à formação de parcerias entre o Poder Público e iniciativa privada objetivando a melhoria da qualidade de vida da população.

SECÃO VI DOS EQUIPAMENTOS URBANOS E IMÓVEIS PÚBLICOS

Art. 32 - A gestão e uso dos equipamentos urbanos e imóveis públicos no cumprimento de suas funções sociais, se dará conforme as seguintes diretrizes:

- I - garantia de destinação a todos imóveis públicos, ocupados ou não, de forma a otimizar, ao máximo, suas potencialidades;
- II - implantação de Banco de Dados dos equipamentos urbanos e imóveis públicos garantindo informações quanto:
 - a) cadastramento físico;
 - b) ao uso;
 - c) estado de conservação;
 - d) critérios para a utilização por terceiros;
- III - programa de manutenção permanente do Patrimônio Público.

SECÃO VII DO PATRIMÔNIO CULTURAL

O objetivo principal da Política de Patrimônio Cultural é a preservação do legado cultural, tanto em sua expressão material e imaterial.

Art. 33. A Política Municipal de Patrimônio Cultural visa preservar e valorizar o legado cultural transmitido pela sociedade, protegendo suas expressões material e imaterial.

§ 1º. Entende-se como patrimônio material as expressões e transformações de cunho histórico, artístico, arquitetônico, paisagístico e urbanístico.

§ 2º. Entende-se como patrimônio imaterial os conhecimentos e modos de fazer identificados como elementos pertencentes à cultura comunitária, os rituais e festas que marcam a vivência coletiva do trabalho, a religiosidade, o entretenimento e outras práticas da vida social, bem como as manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas.

Art. 34. São objetivos da Política Municipal de Patrimônio Cultural:

- I. tornar reconhecido pelas cidadãs e cidadãos, e apropriado pela cidade, o valor cultural do patrimônio;
- II. Garantir que o patrimônio arquitetônico tenha usos compatíveis com a edificação;
- III. Desenvolver o potencial turístico sustentável do Parque dos Itambés com base em seu patrimônio natural;
- IV. Estabelecer e consolidar a gestão participativa do patrimônio cultural.

Art. 35. Para se alcançar os objetivos de promoção da Política Municipal de Patrimônio Cultural, a que se refere o artigo, deverá ser elaborado o Plano de Preservação e recuperação do Patrimônio Cultural de Marília, que conterà:

- I. as diretrizes para preservação, restauração, recuperação e proteção do patrimônio;
- II. o inventário de bens culturais materiais e imateriais;
- III. a definição dos imóveis de interesse do patrimônio, para fins de preservação e a definição dos instrumentos aplicáveis;
- IV. as formas de gestão do patrimônio cultural, inclusive:
 - a) os mecanismos e os instrumentos para a preservação do patrimônio
 - b) as compensações, incentivos e estímulos à preservação.
 - c) os mecanismos de captação de recursos para a política de preservação e conservação;
- V. criação do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Paisagístico de Marília, e a criação de um corpo técnico permanente para o mesmo;
- VI. as estratégias para inclusão da componente patrimônio cultural nas políticas municipais e para criação de programas municipais de educação para o patrimônio.

Parágrafo Único. O Plano de Preservação do Patrimônio Cultural de Marília será instituído por lei.

TÍTULO II

DO ORDENAMENTO TERRITORIAL DO MUNICÍPIO

CAPÍTULO I

MACROZONEAMENTO

Ordenar o território significa promover o planejamento espacial do município, prever para onde a cidade deve crescer, os espaços que devem ser preservados e como deverá se dar o crescimento físico com vistas à qualidade da vida urbana e ao desenvolvimento sustentável.

Art. 36. O macrozoneamento que tem como objetivo o ordenamento territorial, divide o município de Marília em duas categorias de macrozonas:

I – Macrozona Urbana;

II – Macrozona Rural.

Parágrafo Único – Os perímetros das macrozonas e seus compartimentos estão indicados no mapa XX – parte integrante desta lei.

SEÇÃO I

MACROZONEAMENTO URBANO

O macrozoneamento estabelece um referencial espacial para o uso e ocupação do solo na cidade, em concordância com as estratégias de política urbana. Na Macrozona Urbana são encontrados todos os usos do solo e há carência, salvo raras exceções, de áreas vazias para novas construções, enquanto que na Macrozona Rural a densidade populacional é muito baixa e a gama de uso do solo é limitada.

Art. 37. A Macrozona Urbana corresponde a porção urbanizada ou a ser urbanizada do território situada no planalto da Serra de Agudos dentro do Município.

Art. 38. Fica dividida a Macrozona Urbana em quatro diferentes Zonas:

I – Zona Urbana

II – Zona de Expansão Urbana Continuada

III – Zona de Expansão Urbana: caracterizada como zona de transição entre a zona urbana e rural situada no planalto, ocupadas parcialmente por chácaras e sítios de recreio, de forma desordenada e ambientalmente inadequadas;

IV – Zona de Interesse Social

V – Zona Interesse Ambiental – Parque dos Itambés;

SUBSEÇÃO I ZONA URBANA

Art. 39 – Fica definido como Zona Urbana aquela que apresenta maior densidade populacional e construtiva, dotada de infra-estrutura e serviços, bem como equipamentos públicos e comunitários;

SUBSEÇÃO II ABAIRRAMENTO

Art. 40 – Fica definido como abairramento a divisão geográfica da Zona Urbana de Marília em regiões, zonas e bairros a partir da fusão dos loteamentos existentes, considerando as referências naturais, geográficas e urbanas já consolidadas. (tudo conforme mapa XX – parte integrante desta lei).

Parágrafo Único – O abairramento de Marília tem como objetivos criar referências e identificações das diversas partes da zona urbana, facilitando a comunicação, a informação, a mobilidade e definindo uma nova geografia para as ações políticoadministrativas.

Art. 41 - Com base no disposto do artigo anterior, fica a Zona Urbana dividida em duas regiões:

I – Região Central formada, a saber:

a) Centro Histórico-Comercial, definido pelo centro geográfico da zona urbana, caracterizado pela concentração do uso comercial e serviços em detrimento do uso residencial.

b) Centro Expandido, definido pelas áreas contínuas ao Centro Histórico-Comercial com predominância de uso misto e grande diversidade de padrão ocupacional e formado pelas zonas e seus respectivos bairros, a saber:

I – Zona Centro-Norte (Palmital, Vila Nova, São Miguel)

II – Zona Centro-Sul (Fragata e parte do Barbosa)

III – Zona Centro-Leste (Cascata e parte do Marília)

IV – Zona Centro-Oeste (Salgado Filho e parte do Alto Cafezal)

II – Região Periférica, formada pelas zonas e seus respectivos bairros, a saber:

a-) Zona Norte (Santa Antonieta, Parque das Nações, Distrito Industrial, Castelo Branco, JK, Jânio da Silva Quadros, Figueirinha, Aquários e Altos do Palmital);

b-) Zona Sul (Laranjais, Jóquei Clube, Marajó, Nova Marília, São Jorge, Monte Castelo, Theotonio Vilela, Nacional, Costa e Silva, Parati)

c-) Zona Leste (Parque das Indústrias, Esmeralda, Maria Izabel, Altaneira, Aeroporto, Sta. Gertrudes, Santa Carolina, Novo Horizonte)

d-) Zona Oeste (Jardim Cavalari, Califórnia, Serra Dourada, Acapulco, Vila Jardim, Campus Universitário, Bandeirantes, Bela Vista)

Art. 42 - Os bairros que definem as zonas são formados a partir dos seguintes loteamentos:

I - Centro Histórico-Comercial - formado pela junção de partes dos 3 (três) primeiros patrimônios que deram origem a cidade de Marília: Alto Cafezal, Marília e Barbosa.

a- ALTO CAFEZAL: parte do Alto Cafezal;

b- BARBOSA: parte do Barbosa, Saliola, Santa Olívia, Rodolfo Costa, Dirceu, São Geraldo, Bosque, Rodrigues e Boa Vista;

c- MARÍLIA: parte do Marília;

II- Zona Centro-Leste formada pelos seguintes bairros e respectivos loteamentos:

a- CASCATA: Cascata, Amarante, Lucrecia, Banzato, São João e Marília;

b- MARÍLIA: parte do Marília;

III- Zona Centro-Sul formada pelos seguintes bairros e respectivos loteamentos:

a- FRAGATA: Fragata seções A, B, C e D, São Lucas e áreas anexas;

b- BARBOSA: parte do Barbosa, Saliola, Santa Olívia, Rodolfo Costa, Dirceu, São Geraldo, Bosque, Rodrigues e Boa Vista;

IV- Zona Centro-Oeste formada pelos seguintes bairros e respectivos loteamentos:

a- SALGADO FILHO: parte do Santa Olívia, Montolar, Loteamento da Fazenda Bonfim, Salgado Filho e prolongamento e Altoca Cafezal;

b- ALTO CAFEZAL: parte do Alto Cafezal;

V- Zona Centro-Norte formada pelos seguintes bairros e respectivos loteamentos:

a- PALMITAL: Palmital, Maria Paula, Francisco Fernandes, Mariana, Canaã e prolongamento, Parque das Acácias, Jardim dos Lírios e prolongamento, São Judas Tadeu, São Paulo e prolongamento;

b- SÃO MIGUEL: Somenzari, Cavalieri, Lorenzetti A e B, Thomaz Mascaro, Bassan, paulista, América e prolongamento, São Miguel e prolongamento, Ohara, Hermínio Polon, Cecap, parte do Santa Tereza e parte do Palmital;

c- VILA NOVA: parte do prolongamento Palmital, Jardim Floresta, Vila Barros e Jardim Marambaia;

VI- Zona Norte formada pelos seguintes bairros e respectivos loteamentos:

a- PARQUE DAS NAÇÕES: Parque das Primaveras, Nova Almeida e Parque das Nações;

b- SANTA ANTONIETA: Santa Antonieta I, II e III, Liliana Gonzaga, Edison Lima, Sancho Floro e Julieta;

c- DISTRITO INDUSTRIAL: Distrito Industrial I e III e anexo do Santa Antonieta;

d- FIGUEIRINHA: Cerqueira César, Alcir Raineri e David Leuder;

e- CASTELO BRANCO: Palmital prolongamento, Castelo Branco, Rubens Picelli, Fernando Mauro, Silvia Ribeiro, Lavínia I e II, Campo Limpo;

f- JÂNIO QUADROS: Jânio Quadros e Alcides Mattiuzzi;

g- JK: Aniz Badra, Sasazaki, Ipanema, Adolpho Bim, Camélias, Presidente, JK e prolongamento, César de Almeida e prolongamento.

h- AQUÁRIUS: Aquárius, Maria Marta, São Francisco, Marajá e prolongamento, Riviera, Ana Carla, Santa Tereza I, II, III e IV;

i- ALTOS DO PALMITAL: Altos do Palmital;

VII - Zona Sul formada pelos seguintes bairros e respectivos loteamentos:

a- MARAJÓ: Homero Zaninoto, Santa Paula, Alimentação II, Marajó;

- b- MONTE CASTELO: Monte Castelo, Helena Bernardes, João Batista Tófoli, São Vicente de Paulo, Azaléias, Brasília e parte do Antonio Carlos Nascimento da Silva;
- c- JÓCKEY CLUBE: parte do Esplanada, parte do Jockey Clube, Jd. Damasco I, II e III;
- d- NACIONAL: Amália, Nacional, Santa Clara, Domingos de Léo, Antonio Penteado e parte do Antonio Carlos Nascimento da Silva;
- e- NOVA MARÍLIA: Nova Marília, Maria Angélica e Paulo Lúcio Nogueira;
- f- LARANJAIS: Chácara dos Laranjais e áreas anexas;
- g- PARATI: parte do Guarujá, Itaipu, anexo ao Fragata, Parati I e II, Portal do sol e prolongamento, Casadei e portal do Parati;
- h- COSTA E SILVA: Continental, Conquista, Aparecida Nasser, Costa e Silva e parte do Guarujá;
- i- SÃO JORGE: Bancários, Hípica Paulista, São Jorge, Vitória, Vista Alegre, Esplanada, parte do Jockey Clube e Regina;
- j- THEOTÔNIO VILELA: Planalto, Vila Real, Ipês e Theotônio Vilella;

VIII - Zona Leste formada pelos seguintes bairros e respectivos loteamentos:

- a- PARQUE DAS INDÚSTRIAS: Parque das Indústrias e prolongamento;
- b- ESMERALDA: Parque das Esmeraldas, Esmeraldas II e Portal dos Nobres I e II;
- c- MARIA IZABEL: Maria Izabel I, II e III, Tangará, Tropical, parte da Cascata, Recreio c1 - Maria Izabel, Pedra Verde e Solar das Esmeraldas;
- d- ALTANEIRA: São João, Cristo Rei, Marajoara, Santa Lourdes, Yara, Progresso e anexo, Betânia, Altaneira e Prolongamento, Betel prolongamento e chácaras, Alvorada e anexo, parte do Maria Izabel, Flora Rica, Jardim do Bosque, Garden Park, Santa Rosa e Bosque Municipal;
- e- AEROPORTO: Itamaraty, Jequitibá, Europa, Recreio, Aeroporto, Colibri e anexo, Luciana e anexo, Vila Estoril, Aeroporto, Romana e chácaras anexas, Recreio Nascimento, Santa Gertrudes, Village do Bosque, Santa Gertrudes, Colibri, Vila Flora e Yara Park;
- f- SANTA CAROLINA: Santa Carolina e Altos da Cidade;
- g- SANTA GERTRUDES: São Domingos, Santa Gertrudes e Portal da Serra;
- h- NOVO HORIZONTE: Parque residencial Novo Horizonte;

IX - Zona Oeste formada pelos seguintes bairros e respectivos loteamentos:

- a- CAVALARI: Higianópolis e Prolongamento, Jardim Paraíso e Prolongamento, Mirante, Jardim Cavalari, Parque das Vivendas e Prolongamento, Jardim Universitário, Jardim Morumbi, Sítios de Recreio Céu Azul, Sítios de Recreio Panambi, Residencial Altos da Colina;
- b- CALIFÓRNIA: Jardim Fontanelli e anexo, Chácara Eliana, Vila Coimbra, Argolo Ferrão, Chico Mendes, Jardim Califórnia, José Teruel, Jardim Poliana, Residencial Alto Cafezal, Residencial São Remo, Vila Maria, Vila dos Comerciantes I e II, Conjunto Residencial Sgto. Ismael;
- c- ACAPULCO: Jardim Acapulco I e II;
- d- CAMPUS UNIVERSITÁRIO: Campus Universitário, Araxá e São Gabriel;
- e- BANDEIRANTES: Olinda, América, Pérolas, Virgínia, Eldorado, Bandeirantes, Alimentação I.
- f- BELA VISTA: Bela Vista, Cavaliere e Vila d'Itália;
- g- SERRA DOURADA: Sítios de Recreio Serra Dourada, Vale do Canaã e Flamingo;
- h- VILA JARDIM: Polon, Marília e anexo, parte do Fontanelli, São José, IV Centenário, Realengo, Souza e anexo, Rio Branco, Mirante, Higienópolis e Chácara São Carlos;

SUBSECÃO II DA ZONA DE EXPANSÃO URBANA CONTINUADA

Art. 43 - A Zona de Expansão Urbana Continuada corresponde às áreas do território não urbanizadas contíguas ou circundadas por setores já urbanizados definindo os limites da Zona Urbana, conforme mapa XX.

Art. 44 - Na Zona de Expansão Urbana Continuada devem ser observadas as seguintes diretrizes:

- I - regulamentar e disciplinar novos empreendimentos que impliquem na alteração de uso do solo rural, estabelecendo critérios e contrapartida por meio da Outorga Onerosa de Alteração de Uso do Solo;
- II - Promover uma ocupação territorial ordenada e sustentável integrada à malha urbana já existente, mediante a solicitação de parcelamentos para fins urbanos;
- III - compatibilizar o sistema viário com a malha existente e em conformidade com as diretrizes viárias estabelecidas nesta Lei;
- IV - Manter o respeito ao meio ambiente conforme o contido nessa lei;

Art. 45 - Para os distritos urbanos, Lácio e Padre Nóbrega, situados na Zona de Expansão Urbana continuada, deverão ser consideradas as seguintes diretrizes:

- I - Dotar toda a malha urbana de infraestrutura básica.
- II - Atender as determinações contidas na presente Lei.

Art. 46 - Para os novos parcelamentos implantados na Zona de Expansão Urbana Continuada, os mesmos serão considerados integrantes do bairro anexo.

§1.º - Para o caso de dois ou mais bairros vizinhos, fica valendo o bairro que apresentar a maior confrontação de divisas.

§2.º - Para o caso do novo loteamento apresentar maiores dimensões em relação aos bairros vizinhos ou apresentar referenciais significativos quanto aos aspectos físicos e/ou históricos, o novo loteamento será considerado um novo Bairro, denominado a partir dos referenciais apresentados.

SUBSECÃO III ZONA DE EXPANSÃO URBANA

Art. 47 - A Zona de Expansão Urbana é a parte da zona rural, situada no planalto, caracterizada pela apresentação de usos diversificados que se configuram como transição entre o meio rural e o meio urbano.

Art. 48 - Na Zona de Expansão Urbana, devem ser observadas as seguintes diretrizes:

- I - regulamentar e disciplinar novos empreendimentos que impliquem na alteração do uso do solo rural, estabelecendo critérios e contrapartida por meio da Outorga Onerosa de Alteração do Uso do Solo;
- II - impedir os desmembramentos nos parcelamentos já existentes e a ocorrência de novos parcelamentos irregulares ou clandestinos;
- III - compatibilizar o sistema viário com a malha existente e com as diretrizes viárias estabelecidas por esta Lei;
- IV - promover a recuperação e preservação do meio ambiente conforme previsto em leis.

Parágrafo Único - As diretrizes para os novos parcelamentos deverão atender as exigências previstas na presente Lei.

SUBSEÇÃO IV ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL

Art. 49 – Zonas Especiais de Interesse Social são porções do território da Zona Urbana destinadas à população de baixa renda, classificadas em:

I - ZEI-1: São aquelas já ocupadas por população de baixa renda, abrangendo ocupações espontâneas e irregulares, carentes de infraestrutura urbana e social.

II - ZEI-2: São as áreas compostas por empreendimentos de iniciativa pública ou privada, já consolidados ou em implantação, destinados às habitações de interesse social;

III - ZEI-3: São as áreas livres do território que apresentam potencial para atender a demanda de moradias ou parcelamentos de interesse social. (mapa XX)

SUBSEÇÃO V ZONA ESPECIAL DE INTERESSE AMBIENTAL – PARQUE DOS ITAMBÉS

As zonas especiais de interesse ambiental são aquelas onde a preocupação maior é proteger ou recuperar o patrimônio natural.

Art. 50 - A Zona Especial de Interesse Ambiental do Parque dos Itambés fica definida como as áreas caracterizadas pela ocupação de mata atlântica e presença de escarpas que definem a linha de ruptura topográfica, separando planalto e planície, destinadas à proteção e recuperação da paisagem e do meio ambiente.

Art. 51 - Para a Zona Especial de Interesse Ambiental do Parque dos Itambés deverão ser observadas as seguintes diretrizes:

I - Elaboração de lei específica criando o Parque dos Itambés, definindo os seus limites, forma de ocupação e usos, a exploração do potencial turístico de forma sustentável e os instrumentos necessários à sua recuperação e preservação ambiental;

II - Para a área definida conforme o art. anterior, impedir, até a promulgação da nova lei, qualquer tipo de parcelamento, usos diferentes dos destinados ao uso rural e todo tipo de ação que possa modificar as características ambientais do local;

III - Até a promulgação da nova lei, considera-se como a área do Parque dos Itambés, a porção do território delimitada pela franja de terra de largura igual a cem metros a montante da linha de ruptura, e pela franja de terra de largura igual a trinta metros a jusante da linha de ruptura caracterizada pelo início dos maciços arbóreos;

SEÇÃO II MACROZONEAMENTO RURAL

Art. 52 - A Macrozona Rural corresponde à porção do território, limitada pelos municípios vizinhos e pela franja inferior do Parque dos Itambés, ocupando a planície do município de Marília.

Parágrafo único – Lei específica do Plano Diretor Rural deverá ser desenvolvida a partir das diretrizes contida nesta Lei.

Art. 53 - A Macrozona rural é composta por:

- I – Zona Rural de Produção;
- II – Zona dos Vales dos Itambés;
- III – Distritos Rurais;
- IV – Zonas Especiais de Interesse Ambiental

SUBSEÇÃO I ZONA RURAL DE PRODUÇÃO

Art. 54 - A Zona Rural de Produção, caracterizada pela grande diversidade de solos, estrutura fundiária e de produção agrícola, fica dividida, conforme mapa XX, em:

- I- Zona do Bairro Centro Mesquita;
- II- Zona da Fazenda do Estado;
- III- Zona do Distrito de Rosália;
- IV- Zona do Distrito de Dirceu;
- V- Zona do Distrito de Padre Nóbrega;
- VI- Zona do Distrito de Lácio;
- VII- Zona do Distrito de Amadeu Amaral;
- VIII- Zona do Distrito de Avencas.

Art. 55 – A Zona Rural de Produção tem as seguintes diretrizes:

- I- promover o potencial econômico dos recursos naturais a partir dos atributos da região;
- II- impedir a implantação de usos urbanos que impliquem em adensamento populacional e construtivo, promovendo, preferencialmente os usos agrícolas;
- III- promover a gestão integrada das divisas com os municípios vizinhos;
- IV- adequar a rede viária rural ao deslocamento seguro da população e produção rural;
- V- Compatibilizar o uso turístico, a preservação ambiental e o uso agrícola;
- VI- Implementar técnicas conservacionistas com manejos sustentáveis;
- VII- implementar políticas integradas na gestão sustentável dos recursos hídricos, promovendo a preservação do sistema hidrográfico;
- VIII- promover programas de geração de trabalho e renda para a população rural.

SUBSEÇÃO II – ZONA DOS VALES DOS ITAMBÉS

Art. 56 - Fica definido como Zona dos Vales dos Itambés as porções do território situadas na planície do Município, delimitadas pela franja inferior do Parque dos Itambés e parcialmente confinadas pelo Parque dos Itambés, conforme mapa xx, parte integrante da presente Lei.

Art. 57 - A zona dos Vales dos Itambés tem as seguintes diretrizes:

- I- planta georeferenciada
- II- desenvolvimento da produção agrícola por pequenas e médias propriedades rurais baseadas na agricultura familiar tendo como objetivo garantir a produção diversificada de pequena e média escala;
- III- compatibilizar o uso do solo agrícola e o meio ambiente;
- IV- promover a proteção e a recuperação de nascentes e corpos d'água
- V- promover o associativismo e o cooperativismo;

VI- impedir qualquer tipo de parcelamento do solo que descaracteriza os objetivos da agricultura familiar, não permitindo parcelas de terra com área menor de 140.000 m².

SUBSEÇÃO III DISTRITOS RURAIS

Art. 58 - Sedes dos Distritos Rurais são os aglomerados urbanos situados na Zona rural de Produção Rural, dotados de alguma infraestrutura em atendimento ao morador rural.

§1o - São considerados distritos rurais no município de Marília: Avencas, Amadeu Amaral, Dirceu e Rosália.

§2o- Os aglomerados rurais de menor porte, que também servem de apoio às atividades rurais são: Fazenda do Estado, Bairro Centro Mesquita, Bairro Florida, Bairro Cereja, Bairro Primavera, Bairro Primeiro Macuco, Bairro Segundo Macuco, Bairro Boa Esperança.

§3.º - Será formulada lei específica para ordenar o desenvolvimento da área urbana distrital.

Art. 59 – O ordenamento territorial dos distritos será contemplado no Plano Diretor Rural.

Parágrafo Único – Fica estabelecido a partir desta data, um prazo de 12 meses para a elaboração do Plano Diretor Rural.

SUBSEÇÃO IV ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE AMBIENTAL

Art.60. As Zonas Especiais de Interesse Ambiental são porções do município destinadas a proteger e recuperar os mananciais, nascentes e corpos d'água, áreas que apresentam vegetação significativa e paisagens naturais notáveis; área de reflorestamento, parques e fundos de vale.

§1.º: são considerados ainda como ZEIA, a porção de terra que compreende o parque dos itambés e a fazenda do estado.

§2.º: leis específicas para ambas ZEIA definirão programas sustentáveis de preservação e usos.

TÍTULO III DOS PARÂMETROS PARA O USO, OCUPAÇÃO E PARCELAMENTO DO SOLO CAPÍTULO I ZONEAMENTO URBANO

Seção I Do Uso do Solo

Art. 61. Para efeito desta Lei, o uso do solo fica classificado em:

I- Residencial – aquele destinado a moradia;

II- Não-Residencial – aquele destinado ao exercício de atividades comerciais, de prestação de serviços, institucionais e industriais;

III- Misto – aquele que admite diversidade de uso no mesmo lote ou edificação

§1o O uso residencial divide-se em:

I – R1 – residência unifamiliar: caracterizada por uma habitação por lote

II – R2 – residência multifamiliar: Unidades residenciais agrupadas horizontalmente, até (dois pavimentos) ou agrupadas verticalmente;

III – RS1 – residência unifamiliar de cunho social;

IV- RS2- residência multifamiliar de cunho social

§2o - O uso não residencial é classificado em:

I- compatíveis: usos e atividades que não interferem nas condições de habitabilidade;

II- não compatíveis: usos e atividades que de alguma forma interferem nas condições de habitabilidade;

§3o – Todos os usos e atividades poderão se instalar na Zona Urbana desde que em conformidade das condições definidas nesta lei, em função das características da zona que vier a se instalar.

Art. 62 – Fica a Zona Urbana dividida, quanto ao uso e ocupação do solo, em:

I- ZR- Zona Residencial;

II- ZM- Zona mista;

III- ZEC-Zona Especial de Corredor

IV- ZEA- Zona Especial do Aeroporto

V- ZI- Zona Industrial

VI- ZV- Zona Verde

§1.º - Considera-se Zona residencial o conjunto de quadras interno à malha viária definida pelas vias estruturais e coletoras;

§2.º - Considera-se Zona mista a área urbana de transição onde é permitido o uso diversificado

§3.º - Considera-se Zona Especial de Corredor os lotes com frente para os corredores

§4o – Considera-se ZEA as áreas das imediações do Aeroporto, que requerem tratamento diferenciado quanto à ocupação, gabaritos, usos e tratamento acústico.

§5o - Considera-se Zona verde a área delimitada pela franja de terra de largura igual a cem metros a montante da linha de ruptura dos Itambé, área essa que compõe o Parque dos Itambés;

Art. 63. As zonas residenciais classificam-se em:

I – ZR1 – zona residencial caracterizada pelo uso predominantemente residencial unifamiliar;

II – ZR2 – zona residencial pelo uso predominantemente residencial diversificado;

III – ZR3 – Zona residencial caracterizada pelo uso predominantemente residencial diversificado com tolerância;

Art. 64 – As Zonas e Usos não-residenciais com tolerância serão divididas em três categorias:

a. Zona Especial de Corredor categoria A (ZEC-A), quando o corredor é uma via arterial;

b. Zona Especial de Corredor categoria C (ZEC-C), quando o corredor é uma via coletora.

c. Zona Especial de Corredor categoria M (ZEC-M), quando o corredor é uma via marginal.

Art. 65 As zonas de corredores classificam-se em:

I- ZEC- A1: localizadas nas ZR1

II- ZEC- C1: localizadas nas ZR1

III- ZEC- A2: localizadas nas ZR2

IV- ZEC- C2: localizadas nas ZR2

V- ZEC- A3: localizadas nas ZR3

VI- ZEC- C3: localizadas nas ZR3

VII- ZEC- marginais I, II e III

SUBSEÇÃO I

Dos Usos e Atividades Incomodas

O impacto deve ser entendido como o efeito negativo que a instalação de determinada atividade trará na infra-estrutura, na paisagem, numa zona, bairro, rua ou quadra, considerando-se o porte e/ou população residente. Alguns usos, independentemente do porte e/ou população residente, apresentam impactos que precisam ser previstos e solucionados já no desenvolvimento do projeto do empreendimento. Por isso, nesses casos, há a necessidade do estudo do Impacto de Vizinhança, que resultará em recomendações que possam sanar ou minimizar eventuais impactos, viabilizando a aprovação.

Art. 66 - os Usos não Residenciais serão analisados em função de suas potencialidades como geradores de:

- I- incomodidades
- II- interferência no tráfego
- III- impacto de vizinhança

Parágrafo único. Considera-se incomodidade o estado de desacordo de uso ou atividade que interferem nas condicionantes locais de habitabilidade e trabalho, gerando reações adversas da vizinhança.

Art. 67 - Para fins de localização, os usos e atividades serão classificados conforme os fatores de incomodidades constantes no Quadro XX.

Art. 68 - define-se os fatores de incomodidade conforme geradores de:

- I- poluição sonora;
- II- poluição atmosférica;
- III- poluição hídrica;
- IV- poluição visual;
- V- resíduos sólidos;
- VI- vibrações

Art. 69 - Os usos e atividades serão enquadrados nos níveis de incomodidade conforme:

- I- não-incômodos: uso residencial e não-residencial que não interferem negativamente na qualidade do meio ambiente;
- II- incômodos nível I: uso não-residencial compatível com o residencial;
- III- incômodos nível II: uso não residencial aceitável nas proximidades do uso residencial;
- IV- incômodos nível III: uso não residencial, cujo nível de incomodidade, restringe a sua localização nas ZEC- Marginais III e distritos industriais;
- V- incômodos nível IV: uso industrial incompatível com uso residencial

Parágrafo único: os parâmetros para a classificação dos fatores de incomodidade terão amparo na legislação e normatização estadual e federal.

SUBSEÇÃO II

Quanto à Interferência no Tráfego

Art. 70 - São considerados Usos Geradores de Interferência no Tráfego quando identificadas as seguintes atividades:

- I- geradoras de cargas e descargas – dependem de reposição de mercadorias;

II- geradoras de embarque e desembarque – necessitam de áreas de embarque e desembarque;
 III- Pólos Geradores de Tráfego – atividades que implicam em interferência no tráfego e condições de estacionamento na vizinhança.

Parágrafo único - Os parâmetros para o enquadramento dos Usos Geradores de Interferência no Tráfego serão definidos no Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

SUBSEÇÃO III

Dos Usos e Empreendimentos Geradores de Impacto de Vizinhança

Art. 71 - Os usos e empreendimentos geradores de impacto de vizinhança são aqueles que implicam em alteração significativa no meio ambiente natural ou construído ou comprometimento da capacidade da infraestrutura disponível.

Art. 72 - São considerados como Empreendimentos Geradores de Impacto em função da área construída:

- I- edificações não residenciais com área acima de 2000 M2;
- II- empreendimentos residenciais com mais de 200 unidades.

Art.73 - são considerados como empreendimentos de impacto independentemente da área construída:

- I- centrais de carga;
- II- centrais de abastecimento;
- III- terminais de transportes;
- IV- transportadoras;
- V- garagens;
- VI- estações de tratamento;
- VII- cemitérios;
- VIII- presídios;
- IX- postos de serviço e vendas de combustível;
- X- depósitos de material inflamáveis , tóxicos e similares;
- XI- supermercados;
- XII- shopping-centers;
- XIII- hotéis;
- XIV- templos religiosos;
- XV- casas de shows.

SUBSEÇÃO IV

Da Ocupação do Solo

Art. 74 - Considera-se como parâmetros disciplinadores e reguladores da ocupação do solo:

- I- taxa de ocupação;
- II- coeficiente de aproveitamento;
- III- recuos;
- IV- gabarito;
- V- taxa de permeabilização do solo

§1o - Entende-se como taxa de ocupação a relação percentual entre a área de projeção horizontal da edificação e a área do lote, sendo igual a 100% quando o lote é totalmente ocupado;

§2o - Entende-se por coeficiente de aproveitamento mínimo aquele abaixo do qual o terreno pode ser caracterizado como solo urbano subutilizado, passível de parcelamento ou utilização compulsório, se sua área for igual ou superior a 1.000 mil metros quadrados. Coeficiente de aproveitamento básico é o maior índice que pode ser utilizado gratuitamente;

§3o - Entende-se por recuo a medida mínima, em metros, que estabelece a distância de frente, fundos e laterais que a edificação terá com relação as divisas dos lotes;

§4o - Entende-se por gabarito é o limite máximo de altura das construções, definido pelo número de pavimentos;

§5o - Entende-se por taxa de permeabilização do solo aquela, dada pela relação percentual da parte não ocupada por edificação ou qualquer tipo de pavimentação e a área total do lote, sendo igual a 50% quando metade do lote é construído ou pavimentado e o restante da área é livre de qualquer pavimento, permitindo a infiltração de água no solo.

SEÇÃO II

Do Parcelamento do Solo na Zona Urbana e Zona de Expansão Urbana Continuada

A Lei do Parcelamento do Solo definirá os padrões de parcelamento, as regras para os espaços privados e públicos (malha viária, área institucional e áreas verdes) em casos de desmembramentos, remembramentos e loteamentos. Através das normas do parcelamento podemos induzir usos, prever densidades, estimular novos desenhos e novas formas de ocupação do espaço urbano.

Art. 75 - O Parcelamento Urbano será regulado em Lei Municipal Específica.

Parágrafo único - Até a promulgação da Lei a que se refere o “caput”, deverão ser observadas as disposições das Leis Municipais, com as alterações introduzidas pela presente Lei.

TÍTULO IV

DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA URBANA

Os instrumentos são os meios, as ferramentas a serem utilizadas para alcançar o objetivo maior da política urbana definido pelo artigo 182 da Constituição federal. “O objetivo da política urbana é ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos seus habitantes”.

Art. 76 - Para a promoção, planejamento, controle e gestão do desenvolvimento urbano, serão adotados, dentre outros, os seguintes instrumentos da política urbana:

I - instrumentos de planejamento

a-) plano plurianual;

b-) lei de diretrizes orçamentária;

c-) lei de orçamento anual;

d-) lei de uso e ocupação do solo da Zona Urbana;

e-) Lei de regulamentação do Parque dos Itambés;

f-) plano diretor de mobilidade urbana;

g-) plano diretor rural;

h-) planos de desenvolvimento econômico e social;

i-) planos, programas e projetos setoriais;

j-) programas e projetos especiais de urbanização;

II - instrumentos jurídicos e urbanísticos

- a-) Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios;
- b-) Imposto Territorial e Predial Urbano (IPTU) Progressivo no Tempo;
- c-) Desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública;
- d-) Zonas Especiais de Interesse Social;
- e-) Outorga Onerosa do Direito de Construir;
- f-) Transferência do Direito de Construir;
- g-) Operações Urbanas Consorciadas;
- h-) Consórcio Imobiliário;
- i-) Direito de Preferência;
- j-) Direito de Superfície;
- k-) Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança;
- l-) Licenciamento Ambiental;
- m-) Tombamento;
- n-) Desapropriação;
- o-) Compensação Ambiental

III- instrumentos de regularização fundiária:

- a-) Concessão de Direito Real de Uso;
- b-) Concessão de Uso Especial para fins de Moradia;
- c-) Assistência técnica e jurídica gratuita para as comunidades e grupos menos favorecidos, especialmente na propositura de ações de usucapião.

IV- instrumentos tributários e financeiros:

- a-) tributos municipais diversos;
- b-) taxas e tarifas públicas específicas;
- c-) contribuição de Melhoria;
- d-) incentivos e benefícios fiscais;

V- instrumentos jurídico-administrativos:

- a-) Servidão Administrativa e limitações administrativas;
- b-) Concessão, Permissão ou Autorização de uso de bens públicos municipais;
- c-) Contratos de concessão dos serviços públicos urbanos;
- d-) Contratos de gestão com concessionária pública municipal de serviços urbanos;
- e-) Convênios e acordos técnicos, operacionais e de cooperação institucional;
- f-) Termo administrativo de ajustamento de conduta;
- g-) Dação de Imóveis em pagamento da dívida;

VI- instrumentos de democratização da gestão urbana:

- a-) Conselhos Municipais;
- b-) Fundos Municipais;
- c-) Gestão orçamentária participativa;
- d-) Audiências e consultas públicas;
- e-) Conferências Municipais;
- f-) Iniciativa popular de projetos de lei;
- g-) Referendo popular e plebiscito.

CAPÍTULO I

Da Utilização, Da Edificação e do Parcelamento Compulsório.

O parcelamento, edificação ou utilização compulsórios é um dos mais importantes instrumentos da política urbana, é o único (considerando que o IPTU Progressivo no tempo e a desapropriação-sanção lhes são seqüenciais) explicitamente admitido pela Constituição Federal.

Art. 77 - A Prefeitura Municipal de Marília poderá determinar o parcelamento, edificação ou utilização compulsório de imóveis situados na Zona Urbana e Zona de Expansão Urbana Continuada, quando considerados sub-utilizados e quando houver interesse da coletividade para a sua ocupação.

Art. 78 – Lei Municipal específica, para a aplicação desse instrumento, determinará o perímetro das áreas indicadas no anexo XX, parte integrante dessa lei, e de outras quando enquadradas nas seguintes condições:

I - será passível de utilização compulsória nos imóveis desocupados há mais de 24 (vinte e quatro) meses ou que tenham área edificada menor do que 10% (dez por cento) nos terrenos com dimensão maior ou igual a 1000 m² (um mil metros quadrados), desde que não seja o único imóvel do proprietário e que a área livre não possua espécies vegetais significativas pelo porte ou espécie;

II - será passível de edificação compulsória os lotes vagos com área igual ou superior a 500m² (quinhentos metros quadrados) incluindo áreas contíguas pertencentes ao mesmo titular do imóvel, ainda que tenham inscrições municipais distintas, desde que não seja o único bem imóvel do proprietário e que a área não possua espécies vegetais significativas pelo porte ou espécie;

III - será passível de ser realizado parcelamento compulsório as glebas com área igual ou maior do que 10.000 m² (dez mil metros quadrados).

§ 1º A avaliação da relevância da cobertura vegetal do imóvel deverá ser feita por meio de Certidão, emitida pelo órgão municipal competente, após verificação que comprove a idade botânica, quantidade das espécies e o grau de comprometimento das espécies vegetais com a edificação no lote.

§ 2º A Lei Municipal específica também definirá a forma de utilização, edificação e parcelamento compulsórios dos imóveis mencionados no caput deste Artigo, fixará as condições e prazos para a implementação da referida obrigação e estabelecerá a forma de participação do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano nas diversas etapas de aplicação deste instrumento urbanístico.

§ 3º O prazo máximo para protocolo e aprovação do projeto e início das obras para utilização, edificação e parcelamento compulsórios dos imóveis citados no caput deste Artigo será de 37 (trinta e sete) meses, contados a partir da notificação referida no § 1º do Artigo 81.

Art. 79 - Para a aplicação do disposto no Artigo 78 desta Lei, o Poder Executivo Municipal deverá expedir notificação, acompanhada de laudo técnico, que ateste a situação do imóvel ser subutilizado, não utilizado, não edificado ou não parcelado.

§ 1º A notificação de que trata o caput deste Artigo deverá ser averbada no Cartório de Registro de Imóveis, e far-se-á da seguinte forma:

I - por funcionário do Poder Público Municipal, ao proprietário do imóvel ou, no caso de este ser pessoa jurídica, a quem tenha poderes de gerência geral ou administração;

II - por edital quando frustrada, por três vezes, a tentativa de notificação na forma prevista pelo inciso I.

§ 2º Os prazos a que se refere o caput não poderão ser inferiores a:

- I - um ano, a partir da notificação, para que seja protocolado o projeto no órgão municipal competente;
- II - dois anos, a partir da aprovação do projeto, para iniciar as obras do empreendimento.

Art. 80 Os empreendimentos de grande porte localizados em terrenos objeto da notificação poderão ser, excepcionalmente, executados em etapas, em prazo superior ao previsto na Lei Municipal específica, desde que o projeto seja aprovado na íntegra, juntamente com o cronograma de execução de todas as etapas.

Parágrafo Único. A paralisação das obras ou o não atendimento do cronograma de obras previsto no caput, sem justificativa aceita pelo Poder Executivo Municipal, implicará na imediata caracterização do imóvel como não edificado, subutilizado, não utilizado ou não parcelado, sujeitando o proprietário às cominações legais aplicáveis a espécie.

Art. 81 - Poderão ser aceitas como formas de aproveitamento de imóveis não edificados, subutilizados ou não utilizados a construção de equipamentos comunitários ou espaços livres arborizados, desde que seja assegurado o uso público e garantida a melhoria da qualidade ambiental, conforme diretrizes fornecidas pela Administração Municipal.

Art. 82 - A Lei Municipal específica que tratar do instrumento de utilização, de edificação e de parcelamento compulsórios deverá estabelecer a forma de participação do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano das diversas etapas de aplicação deste instrumento.

Capítulo II

Do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana Progressivo no Tempo

O proprietário notificado que não cumprir os prazos definidos pelo parcelamento, edificação ou utilização compulsórios será penalizado pela aplicação progressiva do IPTU por um prazo de 05 anos. Essa sanção de caráter pecuniário visa fazer com que o proprietário que insiste em não dar a seu imóvel uma destinação social se veja forçado a fazê-lo. A gradação das alíquotas anuais será definida em lei específica posterior ao Plano diretor, sendo vedada pelo Estatuto da cidade a concessão de isenções ou anistias. Findos os cinco anos de cobrança progressiva do IPTU sem que, ainda assim, a obrigação seja cumprida será mantida a alíquota máxima ou se procederá à desapropriação do imóvel com pagamentos em títulos da dívida pública.

Art. 83. O Poder Executivo procederá à aplicação do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) progressivo no tempo, mediante a majoração da alíquota pelo prazo de cinco anos consecutivos, nos casos em que a obrigação de parcelar, edificar ou utilizar não estejam em conformidade com a legislação em vigor.

§ 1º O valor da alíquota a ser aplicado a cada ano será fixado na Lei específica e não excederá a duas vezes o valor referente ao ano anterior, respeitada a alíquota máxima de 15% (quinze por cento).

§ 2º Caso a obrigação de parcelar, edificar ou utilizar não esteja atendida em cinco anos, o Município manterá a cobrança pela alíquota máxima, até que se cumpra a referida obrigação, garantida a prerrogativa de proceder à desapropriação do imóvel, com pagamento em títulos da dívida pública, conforme o permissivo dado pelo Artigo abc desta Lei.

§ 3º É vedada a concessão de isenções ou de anistia relativas à tributação progressiva de que trata este Artigo.

Seção I **Da Desapropriação com Pagamento em Títulos**

Art. 84 - Decorridos cinco anos de cobrança do IPTU progressivo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o Município poderá proceder à desapropriação do imóvel, com pagamento em títulos da dívida pública.

§ 1º Os títulos da dívida pública terão prévia aprovação pelo Senado Federal e serão resgatados no prazo de até dez anos, em prestações anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais de seis por cento ao ano.

§ 2º O valor real da indenização:

I - refletirá o valor da base de cálculo do IPTU, descontado o montante incorporado em função de obras realizadas pelo Poder Público na área onde o mesmo se localiza após a notificação de que trata o Artigo 79 desta Lei;

II - não comportará expectativas de ganhos, lucros cessantes e juros compensatórios.

§ 3º Os títulos de que trata esse Artigo não terão poder liberatório para pagamento de tributos.

§ 4º O Município procederá ao adequado aproveitamento do imóvel no prazo máximo de cinco anos, contados a partir da sua incorporação ao patrimônio público.

§ 5º O aproveitamento do imóvel poderá ser efetivado diretamente pelo Poder Público ou por meio de alienação ou concessão a terceiros, observando-se, nesses casos, o devido procedimento licitatório, obrigações de parcelamento, edificação ou utilização previstas nesta Lei.

Capítulo III **Do Direito de Preferência**

O direito de preferência é dado ao Poder Público para aquisição de áreas definidas em lei com finalidades de regularização fundiária, execução de programas e projetos habitacionais de interesse social, constituição de reserva fundiária, implantação de equipamentos urbanos e comunitários, criação de espaços públicos e áreas verdes, criação de unidades de criação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental, proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico e, ainda, com vistas ao ordenamento e direcionamento da expansão urbana. O instrumento significa uma intervenção no mercado imobiliário podendo gerar, conseqüentemente, uma contenção da especulação imobiliária.

Art. 85 - Através de lei municipal específica, o Município poderá delimitar áreas, em qualquer local do território municipal, no interior das quais a Prefeitura Municipal de Marília, terá preferência para aquisição de imóveis objeto de alienação onerosa entre particulares, por um prazo de até cinco anos, renovável na forma da lei federal n.º 10.257 de 10 de Julho de 2.001 e suas eventuais alterações.

Parágrafo Único - O direito de preferência poderá ser exercido para fins de regularização fundiária, execução de programas habitacionais de interesse social, implantação de equipamentos urbanos e comunitários, criação de espaços públicos de recreação e lazer, bem como criação de unidades de conservação ambiental e proteção a áreas de interesse cultural ou paisagístico, devendo o motivo ser especificado na lei que definirá os perímetros onde o direito será exercido.

Capítulo IV Do Direito de Superfície

É um instrumento que reconhece, de forma plena, o valor do direito de construir. O superficiário fica vinculado ao uso estipulado e é sujeito dos direitos e obrigações daí decorrentes, não carece de interveniência do Município sendo uma obrigação estabelecida entre particulares.

Art. 86. O proprietário urbano poderá conceder a outrem o Direito de Superfície do seu terreno, por tempo determinado ou indeterminado, mediante escritura pública registrada no cartório de registro de imóveis.

§ 1º O Direito de Superfície abrange o direito de utilizar o solo, o subsolo ou o espaço aéreo relativo ao terreno, na forma estabelecida no contrato respectivo, atendida a legislação urbanística.

§ 2º A concessão do Direito de Superfície poderá ser gratuita ou onerosa.

§ 3º O superficiário responderá integralmente pelos encargos e tributos que incidirem sobre a propriedade superficiária, arcando, ainda, proporcionalmente à sua parcela de ocupação efetiva, com os encargos e tributos sobre a área objeto da concessão do Direito de Superfície, salvo disposição em contrário do contrato respectivo.

§ 4º O direito de superfície pode ser transferido a terceiros, obedecidos os termos do contrato respectivo.

§ 5º Por morte do superficiário, os seus direitos transmitem-se a seus herdeiros.

Art. 87. Em caso de alienação do terreno, ou do direito de superfície, o superficiário e o proprietário, respectivamente, terão direito de preferência, em igualdade de condições à oferta de terceiros.

Art. 88. Extingue-se o direito de superfície:

I - pelo advento do termo;

II - pelo descumprimento das obrigações contratuais assumidas pelo superficiário.

Art. 89. Extinto o Direito de Superfície, o proprietário recuperará o pleno domínio do terreno, bem como das acessões e benfeitorias introduzidas no imóvel, independentemente de indenização, se as partes não houverem estipulado o contrário no respectivo contrato.

§ 1º Antes do termo final do contrato, extinguir-se-á o Direito de Superfície se o superficiário der ao terreno destinação diversa daquela para a qual for concedida.

§ 2º A extinção do Direito de Superfície será averbada no Cartório de Registro de Imóveis.

CAPÍTULO V DAS OUTORGAS ONEROSAS

Seção I

OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR E MUDANÇA DE USO

A outorga onerosa é um instrumento limitador ao direito do proprietário sobre a terra a que lhe pertence. A lógica do instrumento é da utilização de coeficientes de aproveitamento superiores aos básicos, mediante contrapartida financeira, em áreas geograficamente definidas por Lei.

Art. 90 - O Poder Executivo Municipal aplicará a Outorga Onerosa do Direito de Construir na área da Zona Urbana, delimitada conforme mapa XX, parte integrante dessa lei, autorizando os proprietários de imóveis urbanos a construir acima dos coeficientes estabelecidos para as respectivas zonas.

Parágrafo Único – Os coeficientes máximos de aproveitamento poderão ser ampliados até 50% na área delimitada, observadas as condições de capacidade de infraestrutura do sistema viário e das redes públicas de água e esgoto do local.

Art. 91 - Lei Municipal estabelecerá as condições a serem observadas na aplicação da Outorga Onerosa do Direito de Construir, determinando:

I - a fórmula de cálculo para a cobrança;

II - os casos passíveis de isenção do pagamento da outorga;

III - a contrapartida do beneficiário.

§ 1º O Conselho Municipal de Política Urbana gerenciará o processo da Outorga Onerosa do Direito de Construir e os valores estabelecidos deverão ser publicados no órgão oficial do Município.

§ 2º Os recursos auferidos com a Outorga Onerosa do Direito de Construir serão destinados ao Fundo Municipal de Habitação e Desenvolvimento Urbano, fiscalizados pelo Conselho Municipal de Política Urbana e serão aplicados com as finalidades previstas nos incisos de I a VIII do Artigo 26 da Lei Federal nº 10.257/01.

Art. 92 - As obras, os serviços, ou quaisquer outros benefícios resultantes da contrapartida proveniente da Outorga Onerosa do Direito de Construir, deverão ocorrer de forma concomitante à implantação do respectivo empreendimento.

Seção II

Da Outorga Onerosa de Alteração de Uso do Solo

Art. 93 - O Poder Executivo aplicará a Outorga Onerosa de Alteração do Uso do Solo mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário, em conformidade com o Artigo 29 da Lei Federal nº 10.257/01.

Art. 94. O valor da Outorga Onerosa de Alteração de Uso do Solo será correspondente a 5% (cinco por cento) do valor do mercado do imóvel sobre o qual incidirá o parcelamento.

Art. 95. As condições a serem observadas na aplicação da Outorga Onerosa de Alteração de Uso de Solo, deverão ser estabelecidas em conformidade com esta Lei e com Lei Municipal específica que determinará:

I - a fórmula de cálculo para a cobrança;

II - os casos passíveis de isenção do pagamento da outorga;

III - a contrapartida do beneficiário.

§ 1º O Conselho Municipal de Política Urbana gerenciará o processo da Outorga Onerosa de Alteração de Uso do Solo e os valores estabelecidos deverão ser publicados no jornal de maior circulação no Município.

Art. 96. As obras, os serviços, a aquisição de áreas para constituição de AEIS ou quaisquer outros benefícios resultantes da contrapartida proveniente da Outorga Onerosa de Alteração de Uso do Solo, deverão ocorrer de forma concomitante à implantação do respectivo empreendimento.

Seção III

Da Outorga Onerosa de Alteração de Taxa de Ocupação e Recuos

Art. 97 - O Poder Executivo aplicará a Outorga Onerosa de Alteração da Taxa de Ocupação e Recuos, em toda Zona Urbana, para os imóveis que apresentarem taxas maiores de ocupação, permeabilização e ocupação de recuos de frente para vias públicas.

Art. 98. As condições a serem observadas na aplicação da Outorga Onerosa de Alteração de Taxa de Ocupação e Recuos deverão ser estabelecidas em conformidade com esta Lei e com Lei Municipal específica que determinará:

I - a fórmula de cálculo para a cobrança;

II - os casos passíveis de isenção do pagamento da outorga;

III - a contrapartida do beneficiário.

§ 1º O Conselho Municipal de Política Urbana gerenciará o processo da Outorga Onerosa de Alteração de Taxa de Ocupação e Recuos e os valores estabelecidos deverão ser publicados no jornal de maior circulação no Município.

Art. 99 - As obras, os serviços, ou quaisquer outros benefícios resultantes da contrapartida proveniente da Outorga Onerosa de Alteração de Taxa de Ocupação e recuos, deverão ocorrer de forma concomitante à implantação do respectivo empreendimento.

CAPÍTULO VI

Das Operações Urbanas Consorciadas

Constituem um instrumento de implementação de projetos urbanos com o objetivo de reestruturar setores determinados da cidade onde existam ou tenham existido atividades econômicas relevantes. Elementos-chave desse instrumento são: a) as parcerias público privadas para viabilização das intervenções; b) a obrigatoriedade da participação de todos os seguimentos sociais envolvidos ou afetados pela operação e c) a flexibilização dos parâmetros de uso e ocupação do solo e das normas edilícias.

Art. 100- Considera-se Operação Urbana Consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área específica, transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

Parágrafo Único. Poderão ser previstas nas Operações Urbanas Consorciadas, entre outras medidas:

I - a modificação de coeficientes e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente;

II - a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

Art. 101. Lei Municipal aprovará Operação Urbana Consorciada com o perímetro delimitado nas seguintes áreas, em conformidade com o Anexo nº xxx desta Lei:

I – parque Cascata,

2- sistema viário da cascata e Zona Sul

3- Zona Comercial;

- 4- Eixo das Ferrovias
- 5- Parque Universitário;
- 6- Área frente ao Shopping Aquarius;
- 7- Área na Av. Santo Antonio, próximo a Escola Baltasar.

Art. 102. A proposta de Operação Urbana Consorciada deverá ser submetida a parecer prévio do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano para posterior envio ao Legislativo Municipal.

Art. 103. Na Lei que aprovar a Operação Urbana Consorciada deverá constar um plano de trabalho com o seguinte conteúdo mínimo:

- I - definição da área a ser atingida;
- II - programa básico de ocupação da área;
- III - programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;
- IV - finalidades da operação;
- V - estudo prévio de Impacto de Vizinhança - EIV e, quando for o caso, apresentação do Relatório de Impacto de Vizinhança – RIVI;
- VI - contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I e II do parágrafo único do Artigo 100 desta Lei;
- VII - forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação na sociedade civil.

§ 1º O Conselho Municipal de Política Urbana acompanhará a implementação das Operações Urbanas Consorciadas e apreciará os relatórios acerca da aplicação dos recursos e da implementação de melhorias urbanas.

§ 2º A partir da publicação da Lei de que trata o caput, perderão a eficácia as licenças e autorizações a cargo da Prefeitura Municipal expedidas em desacordo com o Plano de Operação Urbana Consorciada.

Art. 104. A Lei específica que aprovar a Operação Urbana Consorciada poderá prever a emissão pelo Município de quantidade determinada de certificados de potencial adicional de construção, que serão alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à própria operação.

§ 1º Os certificados de potencial adicional de construção serão livremente negociados, mas conversíveis em direito de construir unicamente na área objeto da operação.

§ 2º Apresentado pedido de licença para construir, o certificado de potencial adicional será utilizado no pagamento da área de construção que supere os padrões estabelecidos pela legislação de uso e ocupação do solo, até o limite fixado pela lei específica que aprovar a Operação Urbana Consorciada.

CAPÍTULO VII

Da Transferência do Direito de Construir

A transferência do direito de construir tem fundamento na separação entre os direitos de propriedade e o de nela construir. A aplicação do instrumento visa a preservação de imóveis de interesse ambiental ou de interesse do patrimônio, que transfere o potencial construtivo não utilizado para outro que não possa receber.

Art. 105. Lei Municipal específica autorizará o proprietário do imóvel urbano, privado ou público, a exercer em outro local, ou alienar, mediante escritura pública, o direito básico de construir previsto neste Plano Diretor ou em legislação urbanística dele decorrente, quando o referido imóvel for considerado necessário para fins de:

I - implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

II - preservação, quando o imóvel for considerado de interesse histórico, ambiental, paisagístico, social e cultural;

III - servir a programas de regularização fundiária, urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda e habitação de interesse social.

§ 1º A Lei Municipal referida no caput estabelecerá as condições relativas à aplicação da Transferência do Direito de Construir definindo:

I - as áreas da cidade aptas a oferecer e a receber o potencial construtivo a ser transferido;

II - as formas de registro e de controle administrativo;

III - as formas e mecanismos de controle social;

IV - a previsão de avaliações periódicas.

§ 2º A mesma faculdade poderá ser concedida ao proprietário que doar ao Poder Público seu imóvel, ou parte dele, para fins previstos nos incisos I e III do caput.

Art. 106. O potencial construtivo decorrente da Transferência do Direito de Construir apenas poderá ser utilizado, conforme as determinações da municipalidade, na Zona ...

Art. 107 Na Zona 1 poderá ser utilizado o potencial construtivo originado nos seguintes locais, em conformidade

I - Imóveis de Interesse Histórico Arquitetônico;

II- Imóveis de Interesse Paisagístico

Art. 108. O potencial construtivo a ser transferido das Áreas Especiais de Interesse Social – AEIS será calculado com base na metragem quadrada resultante da diferença entre o CAB de 1,4 e o CAM de 3, admitindo-se os valores de construção incidentes no local para onde será transferida.

Art. 109. O custo do potencial transferido será estabelecido em 5% (cinco por cento) do valor da construção relativa à parte edificada a mais e viabilizada por meio do uso do potencial adquirido.

§ 1º Os procedimentos a serem adotados para implementação deste instrumento serão objeto de Lei Municipal específica e o cálculo do valor do potencial transferido será baseado em cotações obtidas junto a fontes reconhecidas e especializadas.

§ 2º Os valores destas cotações deverão ser publicados no órgão oficial do Município, a cada operação efetivada, mediante a supervisão do Conselho Municipal de Política Urbana.

§ 3º Os recursos auferidos com a transferência do potencial construtivo das AEIS serão empregados na quitação de lotes e nas edificações dos respectivos Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social que geraram a transferência.

Art. 110. A Prefeitura Municipal deverá manter registro das Transferências do Direito de Construir em relação à cada imóvel gerador ou conjunto de imóveis geradores.

Parágrafo Único. Fica vedada nova transferência no imóvel que foi beneficiado com o potencial construtivo transferido.

Art. 111. O potencial construtivo a ser transferido da Área Especial de Interesse Histórico será calculado com base na metragem quadrada resultante da diferença entre a área do existente,

que não poderá ser alterada devido à conservação do imóvel, e o potencial não utilizado, considerando-se o CA igual a 3 (três).

Art. 112. A transferência do potencial construtivo relativo aos imóveis de interesse histórico deverá ocorrer entre setores privados do mercado e a tramitação deverá ser autorizada e supervisionada pela Prefeitura Municipal e pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Parágrafo Único. Os recursos obtidos na transferência do potencial construtivo deverão ser investidos na recuperação arquitetônica e urbanística do próprio imóvel de interesse histórico.

Art. 113. O limite máximo de recepção da Transferência do Direito de Construir das Zonas desta Lei é equivalente ao Coeficiente de Aproveitamento Máximo (CAM) estabelecido para cada uma delas.

Art. 114. A Prefeitura Municipal, em conjunto com Conselho de Desenvolvimento Urbano deverá manter registro das transferências efetivadas, em cada imóvel gerador e receptor, nas operações que envolvam imóveis de interesse histórico.

Parágrafo Único. Fica vedada nova transferência no imóvel que foi beneficiado com o potencial construtivo transferido.

CAPÍTULO VIII **Do Consórcio Imobiliário**

É um instrumento de cooperação entre a iniciativa privada e o poder público que, juntos, poderão urbanizar áreas atingidas pela obrigação de participar, edificar ou utilizar. Se aplica pela transferência do imóvel ao poder público, que realiza as obras e, ao final, entrega ao proprietário unidades imobiliárias no valor correspondente ao do imóvel antes das obras de urbanização.

Art. 115. O Poder Executivo poderá facultar ao proprietário de área atingida pela obrigação de que trata o Artigo 5º da Lei Federal nº 10.257/01, a requerimento deste, o estabelecimento de consórcio imobiliário como forma de viabilização financeira do aproveitamento do imóvel.

§ 1º Considera-se consórcio imobiliário a forma de viabilização de planos de urbanização ou edificação por meio da qual o proprietário transfere ao Poder Público municipal seu imóvel e, após a realização das obras, recebe, como pagamento, unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas.

§ 2º O valor das unidades imobiliárias a serem entregues ao proprietário será correspondente ao valor do imóvel antes da execução das obras, observado o disposto no parágrafo 2º do Artigo 8º da Lei Federal nº 10.257/01.

CAPÍTULO IX **Do Estudo de Impacto de Vizinhança**

Consiste na análise física e social das alterações urbanísticas decorrentes da implantação de empreendimentos definidos em lei municipal.

Art. 116. Os empreendimentos que tenham significativa repercussão no meio ambiente ou sobre a infra-estrutura, adicionalmente ao cumprimento dos demais dispositivos previstos na

legislação urbanística, terão sua aprovação condicionada à elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV e aprovação de Relatório de Impacto de Vizinhança - RIVI, quando for o caso.

§ 1º A exigência do RIVI, não substitui a elaboração e aprovação dos relatórios ambientais requeridos nos termos da legislação ambiental.

§ 2º O Poder Público Municipal, nos empreendimentos por ele promovido, obrigasse a elaborar os relatórios previstos neste Artigo e enviá-los ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Art. 117. Para efeito desta Lei, consideram-se empreendimentos de Impacto aqueles que apresentem uma das seguintes características:

I - projetos de parcelamento do solo que resultem mais de 200 (duzentos) lotes;

II - edificação ou equipamento com capacidade para reunir mais de 200 (duzentas) pessoas simultaneamente;

III - empreendimentos resultantes da aplicação dos instrumentos urbanísticos como Transferência do Direito de Construir, as Outorgas Onerosas e as Operações Urbanas Consorciadas;

IV - empreendimentos com dimensão de testada de quarteirão ou maior que 5000 m² (cinco mil metros quadrados), situados na Região Central e ZECs;

V - empreendimentos com guarda de veículos que comporte mais de 100 (cem) vagas ou garagens comerciais com mais de 50 (cinquenta) vagas;

VI - empreendimentos que demandem alterar o perímetro urbano, delimitações das zonas, modalidade de coeficientes ou que apresentem normas próprias de uso do solo diferentes daquelas admitidas nesta Lei;

VII - empreendimentos que coloquem em risco a integridade dos recursos naturais, podendo afetar a fauna, a flora, os recursos hídricos e comprometer o sistema e o controle de drenagem;

VIII - empreendimentos que coloquem em risco a preservação do Patrimônio Cultural, Artístico, Histórico, Paisagístico e Arqueológico, desde que tombados ou em processo de tombamento ou que haja interesse manifesto de conselho específico;

IX - empreendimentos causadores de modificações estruturais do sistema viário.

X - empreendimentos residenciais murados com vias internas privadas e restrição de acesso público.

Art. 118. Além das características relacionadas no Artigo 209 desta Lei, serão considerados empreendimentos de impacto aqueles que envolvam a implementação dos seguintes equipamentos urbanos:

I - Aterros Sanitários e Usinas de Reciclagem de Resíduos Sólidos;

II - Autódromos, Hipódromos, Estádios Esportivos;

III - Cemitérios e Necrotérios;

IV - Matadouros e Abatedouros;

V - Presídios, Quartéis, Corpo de Bombeiros;

VI - Terminais Rodoviários, Ferroviários e Aeroviários;

VII - Terminais de Carga.

VIII - Hospitais e Unidades de Pronto Atendimento e Atendimento Emergencial.

IX - Escolas, Teatros e Ginásios Esportivos.

Art. 119. Os empreendimentos serão analisados sobre os possíveis impactos:

I - na infra-estrutura urbana;

II - na estrutura viária urbana;

- III - na paisagem urbana;
- IV - na estrutura socioeconômica;
- V - no ambiente natural, histórico e morfológico;
- VI - na produção de qualquer tipo de poluição;
- VII - na rede de serviços urbanos públicos ou privados.

Art. 120. O RIVI objetiva avaliar o grau de alteração da qualidade de vida da população residente ou usuária da área envolvida e suas imediações, e as necessidades de medidas corretivas, compatibilizando-as com a preservação, a recuperação e a manutenção da qualidade do meio ambiente, natural ou construído, destacando os aspectos positivos e negativos do empreendimento e incluir, no que couber, a análise e a proposição de solução para os seguintes aspectos:

- I - adensamento populacional e aumento de demanda de infra-estrutura;
- II - uso e ocupação do solo;
- III - valorização ou desvalorização imobiliária;
- IV - áreas de interesse histórico, cultural, paisagístico e ambiental;
- V - equipamentos e mobiliários urbanos, comunitários e institucionais de saúde, educação e lazer, entre outros;
- VI - sobrecarga incidente na infraestrutura instalada e a capacidade suporte, incluindo consumo de água e de energia elétrica, bem como geração de resíduos sólidos, líquidos e efluentes de drenagem de águas pluviais;
- VII - equipamentos comunitários, como os de saúde e educação;
- VIII - sistema de circulação e transportes, incluindo, entre outros, o sistema viário, tráfego gerado, acessibilidade, estacionamento, carga e descarga, embarque e desembarque, transporte coletivo e individual;
- IX - geração de qualquer tipo de poluição;
- X - paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;
- XI - impacto socioeconômico na população residente ou atuante no entorno.

Art. 121. A Prefeitura Municipal, para eliminar ou minimizar impactos gerados pelo empreendimento, deverá solicitar como condição para sua aprovação, projeto onde constem as alterações e as complementações, bem como a execução de obras e serviços de melhorias de infra-estrutura urbana e equipamentos comunitários, tais como:

- I - melhoria ou ampliação das redes de infra-estrutura;
- II - área de terreno ou área edificada para instalação de equipamentos comunitários em percentual compatível com o necessário para o atendimento da demanda a ser gerada pelo empreendimento;
- III - ampliação e adequação do sistema viário, faixas de desaceleração, ponto de ônibus, faixa de pedestres, semaforização, necessários a mitigação do impacto provocado pelo empreendimento;
- IV - proteção acústica, uso de filtros e outros procedimentos que minimizem os impactos da atividade;
- V - manutenção de imóveis, fachadas ou outros elementos arquitetônicos ou naturais considerados de interesse paisagístico, histórico, artístico ou cultural, desde que tombadas ou em processo de tombamento ou desde que haja interesse manifesto de conselho específico, bem como recuperação ambiental da área, caso os mesmos sejam danificados pela construção do empreendimento;
- VI - possibilidade de construção de equipamentos sociais, comunitários e mobiliários urbanos em locais a serem definidos pela Administração Municipal.

Parágrafo Único. A aprovação do empreendimento ficará condicionada à assinatura em conjunto com o Poder Público, de Termo de Compromisso, o qual deverá ser mandado publicar pelo Município em órgão oficial, no prazo de dez dias a contar da sua assinatura, e posteriormente, ser registrado no Cartório de Registro de Imóveis pelo interessado, em que este se compromete a arcar integralmente com as obras e serviços necessários à minimização dos impactos decorrentes da implantação do empreendimento, executando-os concomitantemente ao empreendimento.

Art. 122. Os empreendimentos e as proposições para a eliminação de impactos sugeridos pelo RIVI, deverão ser aprovados pelo Poder Executivo Municipal mediante apreciação dos Conselhos Municipais competentes, nos casos definidos em Lei específica.

Art. 123. O Poder Executivo regulamentará os critérios e procedimentos para aplicação deste instrumento.

Capítulo X

DA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA E CONCESSÃO DE USO ESPECIAL PARA FINS DE MORADIA

Art. 124. A regularização fundiária compreende um processo de intervenção pública, sob os aspectos jurídico, físico e social, que objetiva legalizar a permanência de populações moradoras de áreas urbanas ocupadas em desconformidade com a Lei para fins de habitação, implicando melhorias no ambiente urbano do assentamento, no resgate da cidadania e da qualidade de vida da população beneficiária.

Art. 125. A regularização fundiária pode ser efetivada por meio da Concessão de Uso Especial para Fins de Moradia.

Art. 126. Aquele que, até 30 de junho de 2001, possuiu como seu, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, até 250 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados) de imóvel público situado em área urbana, utilizando-o para sua moradia ou de sua família, tem o direito à concessão de uso especial para fins de moradia em relação ao bem objeto da posse, desde que não seja proprietário ou concessionário, a qualquer título, de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º A concessão de uso especial para fins de moradia será conferida de forma gratuita ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º O direito que trata este Artigo não será reconhecido ao mesmo concessionário mais de uma vez.

§ 3º Para os efeitos deste Artigo, o herdeiro legítimo continua, de pleno direito, na posse de seu antecessor, desde que já resida no imóvel por ocasião da abertura da sucessão.

Art. 127. Nos imóveis de que trata o Artigo 125 desta Lei, com mais de 250 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados), que, até 30 de junho de 2001, estavam ocupados por população de baixa renda para sua moradia, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, onde não for possível identificar os terrenos ocupados por possuidor, a Concessão de Uso Especial para Fins de Moradia será conferida de forma coletiva, desde que os possuidores não sejam proprietários ou concessionários, a qualquer título, de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º O possuidor pode, para o fim de contar o prazo exigido por este Artigo, acrescentar sua posse à de seu antecessor, contanto que ambas sejam contínuas.

§ 2º Na concessão de uso especial de que trata este Artigo, será atribuída igual fração ideal de terreno a cada possuidor, independentemente da dimensão do terreno que cada um ocupe, salvo hipótese de acordo escrito entre os ocupantes, estabelecendo frações ideais diferenciadas.

§ 3º A fração ideal atribuída a cada possuidor não poderá ser superior a duzentos e cinquenta metros quadrados.

Art. 128. Será garantida a opção de exercer os direitos de concessão de direito de uso individual e coletivo também aos ocupantes, regularmente inscritos, de imóveis públicos, com até 250 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados) da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que estejam situados em área urbana, na forma do regulamento.

Art. 129. No caso de a ocupação acarretar risco à vida ou à saúde dos ocupantes, o Poder Público garantirá ao possuidor o exercício do direito individual e coletivo de uso em outro local.

Art. 130. É facultado ao Poder Público assegurar o exercício do direito individual e coletivo de uso em outro local na hipótese de ocupação de imóvel:

I - de uso comum do povo;

II - destinado a projeto de urbanização;

III - de interesse da defesa nacional, da preservação ambiental e da proteção dos ecossistemas naturais;

IV - reservado à construção de represas e obras congêneres; ou

V - situado em via de comunicação.

Art. 131. O título de concessão de uso especial para fins de moradia será obtido pela via administrativa perante o órgão competente da Administração Pública ou, em caso de recusa ou omissão deste, pela via judicial.

§ 1º A Administração Pública terá o prazo máximo de 12 (doze) meses para decidir o pedido, contado da data de seu protocolo.

§ 2º Em caso de ação judicial, a concessão de uso especial para fins de moradia será declarada pelo juiz, mediante sentença.

§ 3º O título conferido por via administrativa ou por sentença judicial servirá para efeito de registro no Cartório de Registro de Imóveis.

Art. 132. O direito de concessão de uso especial para fins de moradia é transferível por ato inter vivos ou causa mortis.

Art. 133. O direito à concessão de uso especial para fins de moradia extingue-se no caso de:

I - concessionário dar ao imóvel destinação diversa da moradia para si ou para sua família;

II - concessionário adquirir a propriedade ou a concessão de uso de outro imóvel urbano ou rural.

Parágrafo Único. A extinção de que trata este Artigo será averbada no Cartório de Registro de Imóveis, por meio de declaração do Poder Público concedente.

TÍTULO V DO SISTEMA DE GESTÃO E PLANEJAMENTO DO DESENVOLVIMENTO URBANO

CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS GERAIS E DIRETRIZES

Gestão democrática e participativa é um dos princípios fundamentais da política urbana, regendo-a em todas as suas fases: da elaboração à implementação, do monitoramento à revisão.

Art. 134. O Plano Diretor é parte integrante de um processo contínuo de planejamento e gestão municipal, em que estão assegurados os objetivos e as diretrizes definidas nesta Lei, com participação popular na sua implementação ou revisão.

Art. 135. O Poder Executivo Municipal implementará um Sistema Municipal de Gestão e de Planejamento visando à adequada administração das ações e investimentos públicos, no âmbito de sua competência, constituído pelo sistema de tomada de decisões.

Art. 136. O Poder Executivo Municipal deverá articular e promover os canais democráticos de participação da sociedade civil na discussão e formulação de diretrizes da política urbana.

CAPÍTULO II DOS ORGANISMOS DE GESTÃO

Art. 137. O Sistema Municipal de Gestão e de Planejamento é um processo interativo dos diversos órgãos e setores da Administração Municipal, devendo:

I - elaborar, desenvolver e compatibilizar planos e programas que envolvam a participação conjunta de órgãos, empresas e autarquias da Administração Municipal e de outros níveis de governo;

II - desenvolver, analisar, reestruturar, compatibilizar e revisar, periodicamente, as diretrizes estabelecidas na Lei Orgânica do Município, neste Plano Diretor Municipal e na legislação vigente mediante a proposição de Leis, Decretos e Normas, visando à constante atualização e adequação dos instrumentos legais de apoio à Administração Pública Municipal;

III - supervisionar e participar do processo de definição das diretrizes para a formulação do PPA – Plano Plurianual e da LDO – Lei das Diretrizes Orçamentárias.

Art. 138. A Conferência Municipal da Cidade deverá ocorrer, no mínimo, a cada dois anos, será organizada pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, e terá os seguintes objetivos:

I - avaliar a condução e os impactos da implementação das normas contidas nesta Lei, na de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, na do Patrimônio Histórico, na dos Mananciais de abastecimento público e nos demais instrumentos legais que articulem a política urbana;

II - estabelecer as diretrizes gerais para a elaboração do PPA – Planoplurianual e da LDO – Lei das Diretrizes Orçamentárias;

III - sugerir diretrizes para alterações ou complementações na legislação urbana de âmbito edilício e urbanístico.

Parágrafo Único. A Conferência Municipal da Cidade é um foro de debates e de deliberações, aberto a participação de todos os setores da sociedade e deve ser amplamente divulgada.

Seção I

Do Conselho Municipal de Política Urbana

O Conselho Municipal de Política Urbana é a instância de participação da população no processo de gestão democrática da política urbana e será o gestor o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano. O Sistema de Informações Municipais é o instrumento de acesso aos elementos necessários ao planejamento e à avaliação da política urbana, subsidiando as decisões.

Art. 139. Fica o Poder Executivo autorizado a criar, por Lei específica, o Conselho Municipal de Política Urbana, contemplando a participação do poder público e da sociedade civil como um órgão de caráter consultivo, fiscalizador, de acompanhamento e de assessoramento em relação às políticas urbanas.

Art. 140. A Lei de criação do Conselho Municipal de Política Urbana deverá prever, no mínimo, as seguintes atribuições:

I - monitorar a gestão do Plano Diretor;

II - elaborar propostas, examinar e emitir pareceres nos temas afetos à política urbana ou quando solicitado;

III - acompanhar a elaboração e a regulamentação da legislação urbana e analisar, quando necessário, casos específicos;

IV - colaborar na elaboração da política de infra-estrutura e desenvolvimento do Município;

V - supervisionar a aplicação dos Instrumentos de Indução da Política Urbana descritos nesta Lei;

VI - colaborar na política de saneamento e de preservação ambiental em conjunto com o COMDEMA – Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente;

VII - as relacionadas nesta Lei.

Seção II

Do Fundo Municipal de Habitação e Desenvolvimento Urbano

Art. 141. Será criado por lei específica o Fundo Municipal de Habitação e Desenvolvimento Urbano, destinado a propiciar apoio e suporte financeiro à consecução da política municipal de desenvolvimento urbano e habitação de interesse social, organizando a captação, o repasse e a aplicação de recursos.

Art. 142. A Lei de criação do Fundo Municipal de Habitação e Desenvolvimento Urbano deverá prever as seguintes condições:

I - a constituição das receitas;

II - a destinação dos recursos;

III - a definição dos órgãos de gestão, operacionalização e fiscalização.

Seção III

Do Grupo Especial de Análise – GEA

Art. 143. Será criado e regulamentado pelo Poder Executivo Municipal, o Grupo Especial de Análise – GEA, composto por servidores públicos com qualificação técnica, a fim de assessorar a Administração Municipal nas seguintes atribuições:

I - analisar projetos e emitir pareceres sobre a aprovação dos planos de urbanização geradores de impacto, os Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social – EHIS e os Planos de Urbanização Específica;

II - analisar projetos e emitir pareceres sobre a aprovação e a implantação de projetos e atividades classificadas nesta Lei como Incômodas ou Impactantes;

III - analisar os projetos e emitir pareceres sobre a aprovação dos empreendimentos resultantes da aplicação dos Instrumentos de Indução da Política Urbana, descritos no Capítulo I do Título IV desta Lei;

IV - proceder análise dos casos omissos, contraditórios e elaborar os devidos pareceres a serem submetidos à manifestação do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano.

TÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS, FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 144. Esta Lei será revisada, pelo menos a cada cinco anos a partir da data de sua publicação, respeitando-se os mesmos procedimentos estabelecidos no parágrafo 4º do Artigo 40, da Lei Federal nº 10.257, de 19 de julho de 2001.

Art. 145. As normas referentes ao parcelamento, uso e ocupação do solo estabelecidas nesta Lei têm aplicação imediata.

Art. 146. Os processos administrativos, inclusive os que tratam de parcelamento, uso e ocupação do solo, ainda sem despachos decisórios, protocolizados em data anterior a da publicação desta Lei, serão decididos de acordo com a legislação anterior.

Art. 147. O prazo de validade das Certidões de Uso do Solo, expedidas até a data de publicação desta Lei, será de 6 (seis) meses contados da expedição.

Art. 148. A regulamentação, a gestão e a complementação deste Plano Diretor será feita por meio de um arcabouço normativo composto de Leis e Decretos Municipais que tratarão de:

I - Código de Obras e Edificações;

II - Lei de constituição do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano;

III - Lei de constituição do Fundo Municipal de Habitação e Desenvolvimento Urbano;

IV - Lei das Áreas de Proteção e Recuperação dos Mananciais;

V - Lei de Parcelamento do Solo;

VI - Leis de implementação dos Instrumentos de Indução da Política Urbana;

VII - Plano Municipal de Mobilidade Sustentável;

VIII - Lei de Preservação do Patrimônio Histórico;

IX - Plano de Macrodrenagem Urbana e Rural

X - Regulamentação da Lei de Impacto e de Incomodidade à Vizinhança;

XI - Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo para as sedes dos Distritos.

Art. 149. Ficam ressalvadas para todos os efeitos legais e de direito, as convenções quanto ao uso e ocupação do solo e as restrições relativas às edificações, discriminadas nos atos constitutivos de loteamentos devidamente registrados no Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Marília, garantindo assim, os direitos adquiridos dos proprietários e possuidores desses imóveis.

Art. 150. O Município de Marília fica autorizado a firmar convênios com os Municípios da região visando viabilizar soluções comuns para a coleta, manejo, destinação final e tratamento de lixo domiciliar, industrial e outros considerados rejeitos especiais.

Art. 151. Ficam revogadas todas e quaisquer disposições em contrário.

Art. 152. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

MARÍLIA, 23 DE AGOSTO DE 2006.