



PREFEITURA  
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR  
DE \_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE 2019**

Dispõe sobre exigências e normas relativas ao licenciamento, aprovação e instalação de empreendimentos classificados ou não como Polo Gerador de Tráfego – PGT.

**A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS APROVA A SEGUINTE LEI COMPLEMENTAR:**

**CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre a construção, ampliação, regularização, instalação e transformação de atividade de empreendimentos classificados ou não como Polo Gerador de Tráfego – PGT.

Art. 2º Para efeito desta Lei Complementar considera-se:

I - alvará de construção: consiste no processo de licenciamento de projetos de:

- a) construção;
- b) substituição;
- c) ampliação;
- d) regularização;
- e) transformação de atividade; e

f) retificação de projeto, nos casos que afetem o número de vagas, os acessos do empreendimento e outros elementos internos ou externos ao mesmo que possam afetar o sistema viário.

II - área impactada diretamente - AID: região geográfica delimitada pelo sistema viário impactado diretamente pela implantação do Polo Gerador de Tráfego – PGT;

III - atividade temporária: é a atividade ou evento gerador de público para um determinado local, com duração limitada ao máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, tais como: circo, parque de diversão, feira de exposição, corridas de automóveis, motos e caminhões e shows;



PREFEITURA

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

IV - diretriz viária - DV: documento emitido pela Secretaria competente, que estabelece as exigências de projeto viário e as medidas mitigadoras ou compensatórias dos impactos no sistema de mobilidade decorrentes da implantação de empreendimentos classificados como PGT;

V - empreendimentos ou atividades considerados como Polo Gerador de Tráfego - PGT: aqueles que pela concentração da oferta de bens ou serviços, gerem grande afluxo de população, com interferência no tráfego do entorno, necessitando de intervenções no sistema de mobilidade existente;

VI - impacto no sistema viário ou de mobilidade: alteração nas condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário, bem como no padrão das viagens em sua região de influência, através da atração ou produção de viagens, prejudicando a mobilidade da região, além de agravar as condições de segurança viária;

VII - medidas mitigadoras: conjunto de ações voltadas a reduzir o impacto no sistema de mobilidade e no deslocamento de pessoas de uma determinada região, em decorrência da implantação de empreendimentos ou da instalação de atividades considerados como PGT;

VIII - medidas compensatórias: conjunto de ações com o objetivo de compensar o impacto gerado pelo empreendimento no sistema de mobilidade, quando da impossibilidade de mitigação dos impactos negativos, em decorrência da implantação de empreendimentos ou da instalação de atividades considerados PGT;

IX - relatório de impacto no tráfego - RIT: estudo do impacto no sistema de mobilidade gerado na AID, pela construção, ampliação, regularização, retificação de projeto, instalação e transformação de atividade de empreendimentos considerados PGT;

X - termo de recebimento definitivo de melhorias viárias: documento emitido pelo órgão competente, que atesta o cumprimento integral das obras e serviços considerados mitigadores ou compensadores do impacto no sistema de mobilidade, conforme estabelecido na DV;

XI - termo de recebimento parcial de melhorias viárias: documento emitido pelo órgão competente, que atesta o cumprimento parcial das obras e serviços considerados mitigadores ou compensadores do impacto no sistema de mobilidade, condicionados às etapas do empreendimento ou atividade, conforme estabelecido na DV.

## CAPÍTULO II

### EMPREENDIMENTOS OU ATIVIDADES CLASSIFICADAS COMO POLO GERADOR DE TRÁFEGO

Art. 3º Os empreendimentos ou atividades PGT classificam-se em:

I - PMI: Polo Gerador de Médio Impacto;



II - PGI: Polo Gerador de Grande Impacto.

Parágrafo único. A classificação disposta nesse artigo levará em conta a atividade e o porte do empreendimento, considerando-o em sua totalidade.

Art. 4º Os Polos Geradores de Tráfego se sujeitarão a diretrizes específicas quanto a:

I - características e localização dos acessos de pedestres e de veículos, áreas de acumulação e faixas de aceleração e desaceleração;

II - circulação interna de veículos e pedestres;

III - características e dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, de vagas de veículos de emergência e de carga e descarga;

IV - dimensionamento do número de vagas para estacionamento de veículos em geral e das áreas de manobra;

V - medidas mitigadoras ou compensatórias do impacto do empreendimento no sistema de mobilidade.

Parágrafo único. O Município poderá definir a localização dos acessos dos PGT e propor modificações em suas vias de circulação interna, na área de manobra e na disposição de vagas de estacionamento, se identificar que os mesmos podem afetar negativamente o tráfego na AID.

### CAPÍTULO III

#### DIRETRIZES VIÁRIAS

Art. 5º O PGT será objeto de emissão de DV, que estabelecerá as exigências e parâmetros que deverão ser atendidos no projeto do empreendimento quanto à circulação interna, área de manobra, acessos, faixas de aceleração e desaceleração, vagas de estacionamento, áreas de acumulação de veículos e as medidas mitigadoras ou compensatórias que deverão ser atendidas pelo empreendimento para atenuar os impactos no sistema de mobilidade decorrentes desse.

§ 1º O processo administrativo para emissão da DV somente será aberto se houver um processo de Alvará de Construção em andamento para o empreendimento em questão.

§ 2º A DV será liberada após o recolhimento da taxa de análise de processo.

Art. 6º Para atividades classificadas como PGT, o requerente deverá apresentar o RIT.



§ 1º O RIT deverá identificar os impactos gerados pela implantação do empreendimento no sistema de mobilidade na AID, estudando as interseções e pontos críticos do sistema viário afetados pela implantação do mesmo, e será analisado pela Secretaria competente.

§ 2º O RIT deverá ser elaborado por profissional técnico habilitado, com a apresentação da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART ou Registro de Responsabilidade Técnica – RRT, sendo o mesmo responsável pelos resultados e estudos apresentados.

§ 3º Caso o RIT apresentado seja julgado insuficiente pela Secretaria competente, o responsável pelo empreendimento deverá refazê-lo, às suas expensas, e reapresentá-lo para avaliação, no prazo máximo de 30 dias corridos, sob pena do indeferimento do pedido e arquivamento do processo.

§ 4º Após análise e aprovação do RIT, a DV será emitida.

§ 5º O RIT não será exigido nos casos em que o requerente optar pelo recolhimento dos percentuais citados no artigo 14 desta Lei Complementar ao Fundo Municipal de Transporte (FMT), quando da abertura do processo de DV.

§ 6º No caso do disposto no parágrafo 5º desse artigo, será feita avaliação técnica pelo órgão competente.

§ 7º O RIT não poderá ser dispensado caso o empreendimento seja objeto de Estudo de Impacto de Vizinhança.

§ 8º Os procedimentos para elaboração do RIT serão regulamentados por Decreto.

Art. 7º Ficam dispensados da DV:

I - a ampliação de empreendimento, cujas novas edificações sejam destinadas apenas a atividades acessórias ao mesmo e não acarretem aumento de demanda de viagens;

II - os empreendimentos existentes, que sofram modificações que impliquem em ampliação menor ou igual a 5% (cinco por cento) da ACC, da área do terreno, do número de apartamentos, do número de lugares, do número de jazigos, da área de quadra ou do número de vagas de estacionamento, conforme a unidade de porte de classificação do empreendimento;

III - os empreendimentos existentes para os quais o Poder Público solicite alteração nos acessos;

IV - os empreendimentos a serem implantados em condomínios de lotes industriais.

§ 1º As ampliações de que trata o inciso II desse artigo, serão avaliadas cumulativamente entre a última análise viária ou DV emitida e o processo de Alvará de Construção em trâmite.



§ 2º Não serão objeto de dispensa de DV os casos de alterações dos acessos de empreendimentos classificados como PGT, quando a alteração for proposta pelo requerente.

Art. 8º A DV terá validade de 2 (dois) anos, a partir da data de sua emissão.

Parágrafo único. Durante o trâmite do Alvará de Construção, o prazo da DV poderá ser prorrogado por igual período, mediante solicitação do requerente, desde que:

I - a atividade e o projeto para os quais a DV foi emitida sejam iguais ao Alvará de Construção;

II - caso haja alteração de projeto, não implique em modificação da classificação do PGT;

III - caso haja alteração de projeto, não implique em modificação maior que 5% (cinco por cento) da ACC, da área do terreno, do número de apartamentos, do número de lugares, do número de jazigos, da área de quadra ou do número de vagas de estacionamento, conforme a unidade de porte de classificação do empreendimento;

IV - não haja alteração na posição dos acessos de veículos e pedestres, exceto quando a alteração for solicitada pelo Poder Público;

V - não haja alteração na legislação urbanística ou viária.

Art. 9º Ficam dispensados da apresentação de RIT e emissão de DV as atividades temporárias, conforme definido no inciso III do artigo 2º desta Lei Complementar.

Art. 10. Em todo caso, a DV poderá indicar a necessidade de destinação pública de área para ampliação do sistema viário, devendo esta informação ser indicada no projeto do Alvará de Construção.

Art. 11. Caso a DV indique a necessidade de adequação de acessos ou de execução de faixa de aceleração e desaceleração, fica a cargo do requerente, independentemente da opção disposta no § 5º do artigo 6º, todos os custos do projeto, da implantação e da execução destes, inclusive a relocação de todas as possíveis interferências, além das licenças necessárias exigidas pelos demais órgãos competentes.

Parágrafo único. Quando houver necessidade de execução de faixa de aceleração e desaceleração deverá ser protocolado Processo de Melhorias Viárias.

## CAPÍTULO IV

### MEDIDAS MITIGADORAS OU COMPENSATÓRIAS



Art. 12. Constituem medidas mitigadoras ou compensatórias, que deverão ser implantadas nas AID:

I - a execução de projetos e de obras viárias de qualquer espécie e todas as obras de infraestrutura necessárias ao sistema de mobilidade;

II - a execução de projetos, instalação, revitalização e fornecimento de sinalização vertical e horizontal nas vias impactadas pelo empreendimento;

III - a instalação, revitalização e fornecimento de equipamentos de fiscalização, segurança e controle de tráfego indicados pelo Município; e

IV - a instalação e fornecimento de mobiliário urbano relativo à mobilidade.

Parágrafo único. Não constituem medidas mitigadoras ou compensatórias a execução de acessos, faixas de aceleração e desaceleração, áreas de acumulação de veículos, áreas para embarque e desembarque, áreas para carga e descarga, vagas de estacionamento, áreas destinadas ao uso público ou doadas ao Município e demais dispositivos inseridos dentro do imóvel onde será implantado o empreendimento.

Art. 13. As medidas mitigadoras ou compensatórias estabelecidas na DV deverão estar relacionadas ao impacto gerado no sistema de mobilidade pelo empreendimento quando da sua operação e durante a fase de sua construção, quando for o caso.

Art. 14. Caso o requerente opte pelo recolhimento dos valores ao Fundo Municipal de Transporte (FMT), conforme § 5º do artigo 6º desta Lei Complementar, o valor das medidas mitigadoras ou compensatórias ficará fixado nos seguintes termos:

I - para empreendimentos residenciais multifamiliares, 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento) do custo básico global da edificação;

II - para edifícios verticais de salas comerciais ou de serviços com mais de três pavimentos, 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do custo básico global da edificação;

III - para os demais empreendimentos não residenciais, 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do custo básico global da edificação para PMI e 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) do custo básico global da edificação para PGI;

IV - para empreendimentos de uso misto, a percentagem proporcional a cada atividade instalada, conforme incisos I a III desse artigo.

§ 1º O custo básico global da edificação será elaborado e apresentado pelo requerente, acompanhado de memorial de cálculo, utilizando para os cálculos a área total de edificação, multiplicada



pelo índice mais apropriado ao padrão de construção adotado no empreendimento constante na Tabela de Custos Unitários Básicos da Construção Civil - CUB, editada pelo SINDUSCON/SP ou outra que venha a substituí-la.

§ 2º A data base do índice CUB utilizado no cálculo do custo básico global da edificação deverá ser referente à última publicação pelo SINDUSCON/SP antes de sua anexação ao processo de DV.

§ 3º Para efeito do inciso II desse artigo, no computo do número de pavimentos será aplicado o disposto na legislação municipal edilícia vigente e não serão considerados como pavimentos os subsolos destinados a estacionamento de veículos.

§ 4º Para PMI, quando o percentual citado no inciso III desse artigo for menor que 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do valor venal do imóvel, prevalecerá para efeitos da medida mitigadora ou compensatória a percentagem sobre o valor venal do imóvel, conforme lançamento tributário vigente à época.

§ 5º Para PGI, quando o percentual citado no inciso III desse artigo for menor que 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) do valor venal do imóvel, prevalecerá para efeitos da medida mitigadora ou compensatória a percentagem sobre o valor venal do imóvel, conforme lançamento tributário vigente à época.

§ 6º Os valores referentes aos percentuais definidos nesse artigo deverão ser atualizados pelo último índice CUB publicado pelo SINDUSCON/SP na data do recolhimento ao Fundo Municipal de Transporte (FMT).

§ 7º Os empreendimentos sujeitos à apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança não poderão optar pelo disposto nesse artigo.

Art. 15. Para os casos de ampliação sem alteração de atividade, o custo básico global da edificação de que trata o artigo 14 desta Lei Complementar, a ser calculado, terá como base somente a área objeto de ampliação, desde que as construções existentes já possuam habite-se ou documento equivalente; em caso contrário, o custo a ser calculado incluirá o empreendimento em sua totalidade.

Art. 16. Para os casos de transformação de atividade, isoladamente ou concomitantemente com ampliação ou reforma, o custo básico global da edificação de que trata o artigo 14 desta Lei Complementar, terá como base a área total transformada.

Art. 17. Para os casos de regularização, o custo básico global da edificação de que trata o artigo 14 desta Lei Complementar, a ser calculado, terá como base somente a área objeto de regularização, desde que as demais construções existentes já possuam habite-se ou documento equivalente; em caso contrário, o custo a ser calculado incluirá o empreendimento em sua totalidade.

Art. 18. Nos casos em que haja apresentação do RIT ou em que o empreendimento seja objeto de Estudo de Impacto de Vizinhança, o requerente arcará com as medidas mitigadoras ou



compensatórias definidas na DV após a análise do relatório, não podendo essas medidas serem substituídas, exceto nos seguintes casos:

- I - terem sido executadas pelo Município ou por terceiros; ou
- II - quando houver interesse público justificado.

§ 1º Comprovados os impactos viários pelo RIT, fica afastada a opção do parágrafo 5º do artigo 6º desta Lei Complementar, devendo o requerente atender o disposto na DV.

§ 2º A critério do órgão competente municipal, as medidas mitigadoras ou compensatórias poderão ser convertidas integralmente em recolhimento dos valores referentes às mesmas ao Fundo Municipal de Transporte (FMT).

Art. 19. Para os empreendimentos que apresentarem RIT, quando a DV indicar a necessidade de implantação de medidas mitigadoras ou compensatórias, fica a cargo do requerente todos os custos do projeto, da implantação e da execução dessas medidas na AID, inclusive a relocação de todas as possíveis interferências, além das licenças necessárias exigidas pelos demais órgãos competentes.

§ 1º No caso das medidas mitigadoras ou compensatórias implicarem em abertura ou alargamento de via, correção do alinhamento ou outras obras que impliquem destinação pública da área, esta informação deverá ser indicada no projeto do Alvará de Construção.

§ 2º Para os empreendimentos que serão concluídos em etapas e esta condição for informada pelo requerente com a inclusão de cronograma de execução, a DV poderá condicionar cada uma destas etapas às medidas mitigadoras ou compensatórias pertinentes.

§ 3º Somente será admitida execução das medidas mitigadoras ou compensatórias em etapas se as mesmas proporcionarem acessibilidade com segurança ao imóvel e ao entorno deste.

Art. 20. Caso a atividade pretendida seja temporária, conforme definido no inciso III do artigo 2º desta Lei Complementar, estará dispensada da execução de medidas mitigadoras ou compensatórias permanentes, devendo atender às exigências estabelecidas pela Secretaria de Mobilidade Urbana para mitigação do impacto temporário no sistema viário.

Art. 21. Os projetos e as obras referentes à execução das medidas mitigadoras ou compensatórias deverão ser acompanhados pela Secretaria de Mobilidade Urbana e demais órgãos municipais competentes.

Parágrafo único. Após o cumprimento integral das obras e serviços, conforme estabelecido na DV, a Secretaria de Mobilidade Urbana emitirá o Termo de Recebimento Definitivo de Melhorias Viárias.

## CAPÍTULO V





## DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 22. Os recursos recolhidos ao Fundo Municipal de Transporte (FMT), nos termos dos artigos 14 e 18 desta Lei Complementar, serão investidos nas áreas diretamente impactadas do sistema viário e somente poderão ser aplicados no desenvolvimento e implantação de projetos relativos aos incisos II, IV, VII e VIII do artigo 2º da Lei Ordinária n. 5185, de 01 de abril de 1998.

§ 1º A Secretaria Municipal de Gestão Administrativa e Finanças estabelecerá a forma de recolhimento dos recursos destinados ao Fundo Municipal de Transporte (FMT).

§ 2º A apresentação, pelo requerente, da comprovação do recolhimento dos valores devidos ao Fundo Municipal de Transporte (FMT), nas hipóteses previstas nesta Lei Complementar, é indispensável para a emissão do Termo de Recebimento Definitivo de Melhorias Viárias.

Art. 23. No projeto de Alvará de Construção, deverão ser informados os números de processos de DV ou de análise viária dos quais a atividade tenha sido objeto.

Art. 24. Fica a concessão do Alvará de Construção de empreendimentos classificados como PGT condicionada à adequação do projeto à DV e à apresentação do protocolo do Processo de Melhorias Viárias, quando cabível.

Art. 25. Para os empreendimentos que vierem a sofrer transformação de atividade com sua classificação alterada de não PGT para PGT ou de PMI para PGI, será obrigatória a aprovação de projeto de transformação de atividade e expedição do habite-se específico para a nova atividade para obtenção de qualquer alvará de funcionamento.

Parágrafo único. A aprovação do projeto de transformação de atividade fica condicionada à adequação do projeto à DV e à apresentação do protocolo do Processo de Melhorias Viárias, quando cabível.

Art. 26. A expedição do habite-se fica condicionada à apresentação do Termo de Recebimento Definitivo de Melhorias Viárias e, quando o caso, à comprovação de depósito no Fundo Municipal de Transporte (FMT).

§ 1º A execução das medidas mitigadoras ou compensatórias previstas na DV deverá ser concluída em até 30 (trinta) dias antes da solicitação do habite-se, para que haja tempo hábil para a verificação das obras e emissão do Termo de Recebimento Definitivo de Melhorias Viárias.

§ 2º No caso de habite-se parcial, fica sua emissão vinculada à execução das medidas mitigadoras ou compensatórias estipuladas pela Secretaria competente na DV, referentes àquela etapa quando for o caso, e apresentação do Termo de Recebimento Parcial de Melhorias Viárias.



Art. 27. A obrigatoriedade de execução de medidas mitigadoras ou compensatórias ou do recolhimento dos valores ao Fundo Municipal de Transporte (FMT) independe de se tratar de empreendimento aprovado por meio de adesão a operação urbana, de ter havido o pagamento de outorga onerosa do direito de construir ou qualquer outra forma de contrapartida relacionada à utilização de regras urbanísticas diferenciadas.

Art. 28. A DV expedida até a data de publicação desta Lei Complementar permanecerá válida pelo prazo nela estabelecido, não sendo permitida a sua revalidação, exceto nos casos previstos no parágrafo único do artigo 8º desta Lei Complementar.

Parágrafo único. Ficam admitidas retificações da DV, nos casos de revalidação, quando houver interesse público justificado.

Art. 29. Nos processos de DV com pendência de despacho decisório, protocolados anteriormente à data da vigência desta Lei Complementar, os requerentes poderão optar pela aplicação da legislação em vigor na data do respectivo protocolo, no prazo de 90 (noventa) dias contados da data da publicação desta Lei Complementar, por meio de requerimento anexado ao processo.

§ 1º Caso o requerente opte pela aplicação da legislação em vigor na data do respectivo protocolo, o processo deverá ser concluído no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados a partir da anexação do requerimento, sob pena de indeferimento, sendo vedada a reconsideração.

§ 2º Decorrido o prazo de 90 (noventa) dias, citado no caput desse artigo, os processos em que não haja manifestação do requerente serão indeferidos, sendo vedada a reconsideração.

Art. 30. As contrapartidas físicas ou financeiras de que trata esta Lei Complementar não poderão sofrer anistia de qualquer natureza.

Art. 31. Os recuos urbanísticos frontal e secundário serão considerados após o limite da área destinada ao uso público para execução de faixas de aceleração e desaceleração ou de alargamento viário, quando aplicável.

## CAPÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 32. A omissão ou falsidade de quaisquer informações constantes nos documentos ou relatórios fornecidos pelo requerente poderá acarretar cassação do Alvará de Construção, das licenças e das diretrizes expedidas, bem como demais penalidades previstas na legislação vigente.

Parágrafo único. Para regularizar a situação do empreendimento e obter novo Alvará de Construção e novas licenças, o requerente deverá apresentar novos documentos ou novo RIT para subsidiar a emissão de nova DV e complementação das medidas mitigadoras ou compensatórias, se for o caso.



Art. 33. Os procedimentos administrativos quanto à classificação de empreendimentos PGT e não PGT, às exigências de acessos, áreas de acumulação de veículos, vias circulação interna, vagas de estacionamento e outras características que interfiram no trânsito de veículos e pedestres serão regulamentados por Decreto.

Art. 34. Ficam revogados: os artigos 82, 92, 93, 102 e 120 a 126 e os anexos 1 a 4 e 7 da Lei Complementar n. 267, de 16 de dezembro de 2003; a Lei Ordinária n. 7473, de 10 de janeiro de 2008; os incisos I a VIII e XV a XVIII do artigo 2º da Lei Complementar n. 162, de 22 de outubro de 1997; a Lei Complementar n. 175, de 21 de outubro de 1998.

Art. 35. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.