

Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR

Matéria: Relatório de Estudo de Impacto de Vizinhança (REIV) nº 3484/25, referente ao Minas Tênis Clube II

Processo: 31.00210897/2026-12

Interessados: Minas Tênis Clube

Localização: Avenida dos Bandeirantes, nº 2.323, Bairro Serra – Regional Centro-Sul

Zoneamento: OM3 - Ocupação Moderada 3

Responsável Legal: Carlos Henrique Martins Teixeira

Responsável Técnico pelo EIV: Fernanda Meniconi Barbabela – CAU A257836-0

Relatório de vistas: Cecília Noronha, Cleinis de Faria e Hélcio Neves.

RELATÓRIO DE VISTAS

Em razão do pedido conjunto de vista formulado no âmbito do Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR, procede-se à análise das condicionantes constantes do Relatório de Estudo de Impacto de Vizinhança – REIV nº 3484/25, referente ao Minas Tênis Clube II.

As considerações a seguir concentram-se nas condicionantes objeto de ressalva pelos Conselheiros, preservando-se, quanto às demais, as conclusões constantes do Relatório elaborado pelos órgãos técnicos municipais.

A presente análise considera os aspectos técnicos apresentados pelos Conselheiros e a necessidade de que as obrigações estabelecidas no âmbito do licenciamento guardem adequada correlação com os impactos efetivamente identificados e atribuíveis ao empreendimento, observados os critérios de adequação, razoabilidade, proporcionalidade e motivação.

1. CONDICIONANTE Nº 6

Redação constante do REIV

Nota 6: Considerando que o empreendimento se encontra inserido na ADE da Serra do Curral e em ADE de Interesse Ambiental, deverá ser implementado Programa de educação para o patrimônio como forma de conscientização da importância da proteção do Conjunto Paisagístico da Serra do Curral.

O programa deverá contemplar as proteções efetuadas na esfera municipal, estadual, federal e como Biosfera da Unesco, por meio da instituição do Corredor Ecológico da Serra do Espinhaço.

A metodologia, utilizada para proteção da área do entorno e da área tombada, por meio das bacias hidrográficas, os trajetos, visadas e pórticos, deverá ser explicada por meio da exposição de mapas, da história e da cultura, em especial, o patrimônio imaterial, este representado pela ADE Quilombo Manzo Ngunzo Kaiango. Ao contar a relação de guardiões da Serra, será necessário a participação direta do Quilombo Manzo Ngunzo Kaiango com a mediação pela DIPC na construção do programa de educação patrimonial. Eventualmente outros grupos que atuem em ações de proteção à Serra do Curral poderão ser convidados a participar da construção do Programa, de modo a proporcionar a integração de saberes.

O Programa deverá englobar ações a respeito da fauna e flora, assim como o patrimônio arqueológico situado na Subárea 4 - Taquaril, o Muro de Pedras, os parques e áreas com proteção metropolitana. A identificação das espécies nativas da Serra do Curral utilizadas no projeto paisagístico também deverá compor o referido programa, além de outras ações que possam contribuir para a preservação do bem cultural, a Serra do Curral, para as presentes e futuras gerações.

Para dar início ao desenvolvimento do programa de educação para o patrimônio, deverá ser agendado atendimento com a equipe da DIPC, em especial a do Patrimônio Imaterial, pelo e-mail patrimoniocultural@pbh.gov.br.

- **Considerações sobre a Condicionante nº 6 e sua respectiva Nota**

A Nota de número 06 (seis) não deixa notório a quem se destina o dito “Programa de Educação para o Patrimônio”. O texto se traduz de forma confusa, dispersa e generalista dizendo que o programa deve contemplar “as proteções efetuadas na esfera municipal, estadual, federal e como Biosfera da Unesco, por meio da instituição do Corredor Ecológico da Serra do Espinhaço”. Se existem proteções e são evidentemente legais, os respectivos poderes devem informar o impacto destas restrições sobre o empreendimento e não o contrário. Trata de conscientização sem deixar pistas de quais públicos objetiva atingir.

Vale a menção que não se trata aqui de empreendimento incerto, desconhecido ou em instalação, mas de um prédio em operação desde os idos da década de 1980. Repito, não é fato novo sua existência e sua relação com a vizinhança imediata, assim como também em relação ao patrimônio do entorno, seja ele cultural, ambiental ou imaterial.

Neste caso, se existe um interesse público em relação à criação de um programa que contempla ações objetivas de preservação do patrimônio contíguo pela relevância e importância que exercem, e tal cautela deve sim existir, tal ação deverá partir do próprio Poder Público, pois ele sim é agente empossado e legítimo para essa melhor gestão.

Ao empreendimento cabe compensar os impactos advindos de sua instalação e mitigar aqueles eventuais promovidos pelo seu acréscimo. Neste caso, a construção em si já se relaciona “simbioticamente” com a paisagem urbana e entorno, buscando somente revitalização de espaço com notório intuito de aprimoramento de sua prestação de serviço. Neste sentido, vejo que a condicionante 07 direciona, através de instrumento legal, quais as diretrizes e regramentos cabíveis deverão observar o empreendimento, todos de forma clara e definitiva.

A Condicionante 06 tem um grande apelo à subjetividade e inaplicabilidade ao empreendimento, o que transparece em boa dose como tema a ser discutido no âmbito de política pública, não durante o licenciamento urbanístico de um empreendimento. Também pela extensão de seu escopo, ausência de um Termo de Referência confiável e, aparentemente, extrapolando em muito o verdadeiro impacto causado pelo empreendimento em tela, diria transpassar em responsabilidade a competência do empreendedor.

Entendo ainda que este tipo de condução por parte do empreendedor, cuja atividade principal passa longe de tema tão complexo, certamente terá um resultado ineficaz para aquilo que se propõe.

Não obstante, afigura-se como tentativa de levar o particular a realizar ações que compensem impactos que existiriam independentemente do empreendimento ou da atividade econômica solicitada, em especial quando se trata de modificação de projeto, além de óbvia e manifesta utilização do agente privado para a prestação de serviço para além daquelas áreas diretamente impactadas por sua atividade econômica.

Sob o aspecto jurídico, considera-se relevante que as medidas estabelecidas no âmbito do licenciamento demonstrem correspondência com os impactos concretamente identificados e atribuíveis ao empreendimento, observando-se critérios de razoabilidade, proporcionalidade e adequação. Nesse contexto, a amplitude das obrigações previstas na Nota 6 deve ser examinada à luz do efetivo impacto decorrente da ampliação objeto do licenciamento, de modo a preservar o necessário nexos entre a medida imposta e as repercussões do empreendimento que se pretende prevenir, mitigar ou compensar.

- **Proposta:**

Desta feita, é **sugerida a retirada da Condicionante 06 por todo o exposto**, além da desproporcionalidade e irrazoabilidade no emprego desta dentro de toda a conjuntura urbana a qual se submete o empreendimento e sua respectiva reaprovação.

2. CONDICIONANTE Nº 8

Redação constante do REIV

Condicionante 8: Restringir a três o número anual de eventos não esportivos realizados em espaços abertos ou semiabertos (gramados, quadras, etc.) que utilizem montagem de palcos e/ou equipamentos potencialmente sonoros. Ver Nota 8.

Nota 8: A Licença Ambiental de Operação LO 0062/2016 já apresentava estas condicionantes relacionadas ao impacto de geração de ruído. A fim de manter a ambiência urbana e a boa relação com a comunidade, consolidadas em dez anos de vigência da licença ambiental, estas condicionantes serão mantidas para a atual Licença Urbanística.

- **Considerações:**

A Licença Ambiental de Operação LO 0062/2016 não determina o número anual de eventos não esportivos.

Limitar a 3 eventos não esportivos por ano é incompatível com os princípios da livre iniciativa, conforme art. 170 da Constituição Federal.

Sem prejuízo do fundamento acima, a restrição quantitativa estabelecida deve ser analisada também sob a perspectiva da motivação, da razoabilidade e da proporcionalidade da medida, considerando-se a necessidade de demonstração da correspondência entre o número anual fixado e o impacto efetivamente identificado. Nesse sentido, mostra-se pertinente considerar mecanismos que, ao mesmo tempo em que preservem a ambiência urbana e o controle dos impactos sonoros, não estabeleçam limitação superior àquela necessária para atingir a finalidade mitigadora pretendida.

- **Proposta para a Condicionante 8:**

Restringir a 5 (cinco) o número anual de eventos não esportivos realizados em espaços abertos ou semiabertos (gramados, quadras, etc.) que utilizem montagem de palcos e/ou equipamentos potencialmente sonoros.

Os eventos não esportivos acima de 5 (cinco)/ano deverão ser submetidos a licença prévia e específica para cada evento não esportivo excedente.

3. CONDICIONANTE Nº 11

Redação constante do REIV

Condicionante 11: Garantir condições adequadas de acessibilidade e segurança para a circulação de pessoas e veículos no empreendimento por meio da implantação de projeto arquitetônico para as áreas internas do estacionamento, tratamento urbanístico das calçadas e dos acessos de veículos e pedestres. Ver Nota 9.

Nota 9

O Projeto Arquitetônico correspondente às áreas internas do estacionamento, tratamento urbanístico das calçadas e dos acessos de veículos e pedestres a ser apresentado e aprovado junto à SUOTRAN deve atender às seguintes orientações:

a) Vagas para veículos leves

De acordo com o RIC, o empreendimento conta com 421 vagas para veículos leves, quantidade que atende ao número de vagas exigido pela legislação municipal, cujo parâmetro adotado é de 01 (uma) vaga para cada 200m² de área líquida não residencial.

Sendo assim, considerando que após a expansão a área líquida do clube será de 31.994,29m², são necessárias, no mínimo, 160 vagas.

As vagas para veículos leves devem ser representadas em projeto, devidamente numeradas e cotadas, com dimensões mínimas de 2,3 m x 4,5 m para as vagas a 30°, 45°, 60° e 90°, e com dimensões mínimas de 2,3 m x 5,0 m para as vagas em paralelo.

As vias internas do estacionamento devem conter setas indicativas de sentido de circulação dos veículos, assim como as linhas divisórias de fluxos e ter largura mínima de 5,0 m, permitindo o acesso, a circulação e o espaço para realização de manobras de todos os veículos.

Os estudos apresentados indicam que a quantidade de vagas também é suficiente para atendimento da demanda do clube, uma vez que no dia de maior movimentação da unidade, a ocupação máxima do estacionamento interno correspondeu a 25,97% das vagas disponíveis.

b) Vagas para veículos que transportam pessoas com deficiência

O número de vagas de veículos leves a serem disponibilizadas nas áreas de estacionamento do empreendimento deve atender, pelo menos, 2% do total dessas vagas e devem ser disponibilizadas para veículos que transportam pessoas com deficiência, de acordo com o Decreto Federal nº 5.296/04, que regulamenta as Leis Federais nº 10.048/00 e nº 10.098/00.

Essas vagas devem atender aos critérios da NBR 9050/2020 e da Resolução CONTRAN nº 236/07, dispostas próximas aos acessos, de forma a possibilitar melhor agilidade e facilitar a movimentação interna no empreendimento, garantindo rotas acessíveis na edificação.

As vagas devem apresentar dimensões mínimas com largura igual a 2,50 m e comprimento igual a 4,50 m, mais a faixa de circulação da cadeira de rodas com largura mínima de 1,20 m.

Além disso, deve ser implantada sinalização horizontal, contemplando a demarcação dessas vagas, a sua numeração, o símbolo internacional de acesso e a área zebra da faixa de circulação da cadeira de rodas, e sinalização vertical para essas vagas, em atendimento às exigências da Lei nº 13.146, de 06/07/2015, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, seus anexos e resoluções, e da NBR 9050/2020, conforme padrão BHTRANS.

c) Vagas para veículos que transportam idosos

O número de vagas destinadas a veículos que transportem pessoas idosas deve corresponder a, no mínimo, 5% do número total de vagas de veículos leves disponibilizadas, conforme determinam a Resolução do CONTRAN nº 303/2008, de 18/12/2008, a Lei Federal nº 10.741/2003, de 01/10/2003, e a Lei Municipal nº 9.831/2010, de 23/02/2010.

Essas vagas devem ser posicionadas próximas aos acessos à edificação, de forma a garantir o menor percurso de deslocamento aos idosos, devendo ser sinalizadas de forma clara e visível, observando-se a legislação pertinente.

Deve ser implantada sinalização horizontal e vertical nas vagas destinadas a veículos que transportem idosos para atendimento às exigências da Lei nº 13.146, de 06/07/2015, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e seus anexos, e da Resolução do CONTRAN nº 303/2008, de 18/12/2008, conforme padrão BHTRANS.

d) Vagas para motocicletas

O número de vagas destinadas às motocicletas deve corresponder a, no mínimo, 10% do número total de vagas ofertadas para veículos leves nos pisos de estacionamento interno.

As vagas para motocicletas devem ser agrupadas e posicionadas próximas aos acessos dos estacionamentos, com dimensões mínimas de 1,0 m de largura por 2,0 m de comprimento, para evitar a circulação deste modo de transporte no interior dos estacionamentos.

A área de manobra e de circulação entre as vagas deve ter largura mínima igual a 2,0 m.

e) Área para bicicletário

O número de vagas destinadas às bicicletas deve corresponder a, no mínimo, 15% do número total de vagas ofertadas para veículos leves.

As vagas para bicicletas devem ter dimensões mínimas de 1,0 m de largura por 1,75 m de comprimento (Projeção Horizontal Estática).

Deve ser apresentado, junto ao projeto arquitetônico, detalhe com representação do modelo de suporte para as bicicletas utilizado no bicicletário.

f) Área para operações de carga e descarga

Considerando a quantidade de vagas destinadas às operações de carga e descarga exigida pela legislação vigente, uma vaga para carga e descarga a cada 3.000 m² de área líquida, o empreendimento deverá prever, no mínimo, 10 vagas com dimensões mínimas de 3,0 m × 9,0 m.

As vagas excedentes a essa quantidade poderão adotar dimensões distintas.

Além disso, deve ser considerada altura mínima de 4 m em toda a extensão de acesso à vaga, no caso de serem cobertas, ou seja, do acesso da edificação até sua localização. A altura livre deve ser representada no projeto arquitetônico.

A área interna ao empreendimento destinada à operação de carga e descarga deve estar localizada no nível da via, em local de fácil acesso, sendo a área para essas operações correspondente à ampliação dotada de espaço adequado para manobras de forma que o ingresso e a saída dos caminhões não ocorram em marcha à ré.

g) Área de embarque e desembarque

Atualmente, o empreendimento dispõe de duas áreas destinadas ao embarque e desembarque de passageiros.

A primeira está localizada junto ao acesso à sede social, na Avenida dos Bandeirantes, com capacidade para quatro vagas. A segunda situa-se na Rua Ivaí, na esquina com a Rua Oriente, atendendo ao acesso próximo à piscina olímpica, com capacidade para uma vaga.

Além das áreas de embarque e desembarque existentes, o projeto arquitetônico prevê a implantação de uma nova área na Rua Trifana, junto ao acesso do Centro Aquático/Academia.

Com relação à área de embarque e desembarque localizada na esquina da Rua Ivaí com a Rua Oriente, verifica-se a necessidade de readequação do acesso de entrada, uma vez que sua configuração atual interfere na faixa de travessia de pedestres existente na Rua Oriente, inviabilizando a implantação do rebaixamento de calçada destinado à acessibilidade.

Além disso, o rebaixamento para acesso de veículos encontra-se implantado em desconformidade com os padrões estabelecidos pela legislação municipal vigente. Assim, entende-se que o acesso de entrada deverá ser reposicionado para a Rua Ivaí.

O acesso de saída da área de embarque e desembarque também deverá ser adequado, de modo que a rampa apresente extensão máxima de 1,0 metro, implantada perpendicularmente ao alinhamento

do meio-fio, preservando-se uma faixa livre destinada à circulação de pedestres com largura mínima de 1,5 metro, em continuidade ao restante do passeio.

Adicionalmente, deverá ser previsto elemento físico de segregação entre a calçada e a área destinada ao embarque e desembarque, com o objetivo de impedir o estacionamento e a realização de manobras sobre o passeio, preservando a circulação segura e acessível de pedestres.

h) Faixa de acumulação de veículos

Para atender aos parâmetros da BHTRANS, o empreendimento deve disponibilizar faixas de acumulação, junto aos acessos de entrada de veículos, com extensão suficiente para acomodar 4% do número total de vagas ofertadas para veículos leves.

Os cálculos devem ser elaborados levando-se em conta a extensão do veículo padrão de 5,0 m, e a extensão da faixa de acumulação deve ser computada a partir do afastamento frontal do terreno, no caso de acesso por via arterial.

Caso seja previsto dispositivo para o controle de entrada de veículos, bloqueio através de guarita ou cancela, eles devem ser representados no projeto arquitetônico e posicionados de forma a respeitar a extensão necessária para a faixa de acumulação.

i) Acessos ao empreendimento

Atualmente, o empreendimento dispõe de onze acessos distribuídos ao longo do quarteirão, compreendendo quatro acessos para pedestres, três para veículos leves e quatro destinados às operações de carga e descarga.

Com a ampliação do empreendimento, estão previstos seis novos acessos, sendo quatro para veículos leves, um para pedestres e um destinado às operações de carga e descarga, totalizando dezessete acessos após a conclusão das intervenções.

Os rebaixamentos de meio-fio para acesso de entrada e saída de veículos devem ser implantados respeitando-se os parâmetros da legislação municipal vigente, ou seja, devem ter extensão máxima de 4,80 m, rampas de acesso de, no máximo, 1,0 m, perpendicular ao alinhamento do meio-fio, e faixa de, no mínimo, 1,5 m reservada ao trânsito de pedestres.

No entanto, o acesso às áreas de carga e descarga poderá ter largura acima do permitido pela legislação municipal, desde que o Responsável Técnico justifique, através da representação dos giros dos maiores veículos que acessam o empreendimento, na planta do projeto arquitetônico a ser encaminhada para análise e aprovação da SUOTRAN.

j) Calçadas/Passeios

O tratamento urbanístico dos passeios/calçadas lindeiros ao empreendimento e dos acessos de veículos e de pedestres deve atender ao estabelecido no Código de Posturas do Município de Belo Horizonte, nas normas de acessibilidade e demais legislações municipais vigentes.

- **Considerações:**

Vagas para bicicletas e motocicletas

Resolução do CONTRAN nº 303/2008, de 18/12/2008, conforme padrão BHTRANS.

d) Vagas para motocicletas: o número de vagas destinadas às motocicletas deve corresponder a, no mínimo, 10% do número total de vagas ofertadas para veículos leves.

e) Área para bicicletário: o número de vagas destinadas às bicicletas deve corresponder a, no mínimo, 15% do número total de vagas ofertadas para veículos leves.

As adequações propostas buscam compatibilizar os parâmetros estabelecidos no REIV com a dinâmica atual de mobilidade e das operações logísticas incidentes sobre o empreendimento, conforme as considerações técnicas apresentadas pelos Conselheiros.

- **Propostas para vagas de motocicletas e bicicletas**

Uma vez que a legislação pertinente data de 2008, a realidade atual impõe que a motocicleta representa 18% e a bicicleta 0,4% do fluxo de veículos em Belo Horizonte.

Logo, propõe-se que o número de vagas destinadas às bicicletas deve corresponder a, no mínimo, 15% do número total de vagas ofertadas para veículos leves e 20% destinadas às motocicletas.

- **Vagas para carga e descarga**

Considerando a quantidade de vagas destinadas às operações de carga e descarga exigida pela legislação vigente, uma vaga para carga e descarga a cada 3.000 m² de área líquida, o empreendimento deverá prever, no mínimo, 10 vagas com dimensões mínimas de 3,0 m × 9,0 m.

As vagas excedentes a essa quantidade poderão adotar dimensões distintas.

Além disso, deve ser considerada altura mínima de 4 m em toda a extensão de acesso à vaga, no caso de serem cobertas, ou seja, do acesso da edificação até sua localização.

- **Proposta para vagas Carga/descarga: demarcar 5 (cinco) vagas para C/D de carga expressa – motocicletas.**

4. CONDICIONANTE Nº 12

Redação constante do REIV

Condicionante 12: Mitigar os impactos à circulação viária por meio da realização de ajustes de geometria, implantação e readequação dos rebaixamentos de meio-fio para pedestres e revisão, adequação e complementação da sinalização viária (horizontal e vertical) no entorno do empreendimento. Ver Nota 10.

Nota 10

O projeto executivo viário a ser analisado e aprovado junto à SUOTRAN deve seguir as seguintes orientações:

a) O projeto deverá considerar a seguinte área de abrangência:

- Av. dos Bandeirantes, entre as ruas do Ouro e Trifana;
- Rua Trifana, entre a Av. dos Bandeirantes e a Rua Oriente;
- Rua Oriente, entre as ruas Trifana e Ivaí;

- Rua Ivaí, entre a Rua Oriente e a Av. dos Bandeirantes.

b) Avaliar as sinalizações horizontal e vertical existentes e apresentar, para análise e aprovação da SUOTRAN, projetos executivos de manutenção e adequação, considerando os novos acessos previstos e as interferências decorrentes de sua implantação.

Além disso, deve ser avaliada a necessidade de implantação de novas travessias de pedestres, tendo em vista que o deslocamento a pé representa o segundo principal modo de transporte utilizado pelos usuários do clube, abrangendo tanto os moradores do entorno quanto aqueles que utilizam vagas de estacionamento nas vias adjacentes.

c) Avaliar as condições dos rebaixamentos de meio-fio existentes junto às travessias de pedestres e propor adequação necessária e implantação onde não existir o rebaixamento, atendendo aos parâmetros previstos na ABNT NBR 9050:2020.

O projeto deverá contemplar adequações geométricas próximas às esquinas, acréscimos de calçadas e posicionamento de rebaixamentos de meio-fio junto às travessias de pedestres, onde for necessário, de forma a consolidar rotas acessíveis dos pedestres ao empreendimento.

d) Caberá ao empreendedor executar integralmente o projeto executivo de tratamento viário após sua aprovação pela SUOTRAN, observando todas as condições e especificações técnicas estabelecidas no respectivo processo de licenciamento.

- **Considerações:**

Área de abrangência:

- Av. dos Bandeirantes, entre as ruas do Ouro e Trifana;
- Rua Trifana, entre a Av. dos Bandeirantes e a Rua Oriente;
- Rua Oriente, entre as ruas Trifana e Ivaí;
- Rua Ivaí, entre a Rua Oriente e a Av. dos Bandeirantes.

Sob o aspecto jurídico, a delimitação da área de abrangência das medidas mitigadoras deve guardar correspondência com a área efetivamente sujeita aos impactos decorrentes do empreendimento, de modo que a obrigação imposta preserve relação de causalidade e proporcionalidade com as repercussões urbanísticas identificadas no processo de licenciamento.

- **Proposta para a área de abrangência da Condicionante 12**

A área de abrangência deverá ser limitada ao contorno direto do empreendimento MTC II:

- Av. dos Bandeirantes;
- Rua Oriente;
- Rua Trifana;
- Rua Ivaí.

5. CONDICIONANTE Nº 13

Redação constante do REIV

Condicionante 13: Implantar o Plano de Gestão das Operações de Carga e Descarga – PGOCD. Ver Nota 11.

Nota 11

O Plano de Gestão das Operações de Carga e Descarga – PGOCD deve ser apresentado à SUOTRAN para análise e aprovação previamente ao início da operação do empreendimento, observando as seguintes diretrizes:

a) Objetivo

Prever, organizar e gerenciar as operações de carga e descarga do Minas Tênis Clube – Unidade II, garantindo que as atividades de recebimento, expedição, movimentação interna, armazenagem e coleta de materiais ocorram de forma eficiente e integralmente nas áreas internas destinadas a essa finalidade, sem impactos ao sistema viário do entorno.

O plano deverá demonstrar que a operação logística decorrente da ampliação poderá ser absorvida pela infraestrutura interna do empreendimento, preservando a fluidez e a segurança do sistema viário.

b) Diagnóstico

O diagnóstico deverá ser elaborado considerando a operação atualmente desenvolvida na unidade e os acréscimos previstos em decorrência da ampliação do empreendimento.

Deverão ser caracterizadas as operações de recebimento e expedição de alimentos e bebidas, materiais esportivos, materiais de manutenção, produtos de limpeza, mobiliário, materiais para eventos, materiais para obras e reformas e demais suprimentos necessários ao funcionamento da unidade.

O diagnóstico deverá contemplar, no mínimo:

- Quantitativo e frequência das operações de carga e descarga;
- Tipologia e porte dos veículos utilizados;
- Horários de maior movimentação;
- Tempos médios de permanência dos veículos;
- Procedimentos de recebimento, conferência e armazenagem;
- Capacidade operacional das áreas de carga e descarga;
- Taxa de ocupação das vagas destinadas aos veículos de carga;
- Equipamentos utilizados na movimentação de materiais;
- Características das cargas e das embalagens utilizadas;
- Procedimentos de comunicação entre os setores envolvidos;
- Identificação de eventuais gargalos operacionais.

c) Objetivos e metas

- Definir objetivos e metas mensuráveis voltados à otimização das operações logísticas e à mitigação de impactos sobre o sistema viário;
- Garantir que 100% das operações de carga e descarga ocorram internamente ao empreendimento;
- Evitar a formação de filas, retenções ou utilização das vias públicas para estacionamento, espera ou realização de operações de carga e descarga;
- Compatibilizar a demanda operacional prevista com a capacidade das vagas internas disponibilizadas;
- Estabelecer metas de desempenho e indicadores de monitoramento para avaliação contínua da operação.

d) Procedimentos operacionais

- Descrever os procedimentos de acesso, controle, agendamento, manobra, carga, descarga, conferência, armazenagem e saída dos veículos;
- Demonstrar a compatibilidade entre a demanda operacional prevista, os tipos de veículos utilizados e as áreas internas destinadas à carga e descarga;
- Demonstrar, em especial, a compatibilidade entre a operação logística prevista para unidade e as vagas internas destinadas às operações de carga e descarga, considerando as características operacionais das vagas;
- Apresentar medidas destinadas a evitar a permanência de veículos em espera nas vias do entorno;
- Definir procedimentos específicos para o gerenciamento dos horários de recebimento, agendamento de fornecedores, controle de acesso e utilização das vagas de carga e descarga;
- Demonstrar que todas as operações poderão ser realizadas integralmente nas áreas internas do empreendimento, sem necessidade de utilização das vias públicas para apoio operacional.

O plano deverá contemplar, no mínimo:

- Regras e sistemas de agendamento prévio de fornecedores;
- Definição dos horários autorizados para recebimento, expedição e coleta de materiais;
- Procedimentos de conferência de mercadorias, documentos e materiais, visando à redução dos tempos operacionais;
- Caracterização dos principais tipos de cargas movimentadas;
- Equipamentos destinados à movimentação, carga, descarga e transporte interno de materiais;
- Procedimentos de comunicação e integração entre os setores envolvidos nas operações logísticas;

- Programas de capacitação e treinamento dos funcionários responsáveis pelas atividades;
- Demonstração da compatibilidade entre a capacidade de recebimento, armazenagem e processamento do empreendimento e o volume de entregas previsto.

e) Monitoramento e revisão do plano

Definir indicadores de desempenho e metodologia de monitoramento das operações de carga e descarga.

O monitoramento deverá contemplar, no mínimo:

- Ocupação das vagas de carga e descarga;
- Tempo de permanência dos veículos;
- Formação de filas;
- Ocorrência de veículos em espera nas vias do entorno;
- Cumprimento das metas operacionais estabelecidas;
- Necessidade de ajustes operacionais.

O plano deverá prever procedimentos de revisão periódica dos objetivos, metas e ações implementadas, de forma a adequá-los às condições reais de operação após a entrada em funcionamento da nova unidade.

Os resultados do monitoramento deverão subsidiar a atualização contínua do plano e a implementação das medidas corretivas eventualmente necessárias.

f) Cronograma

Apresentar cronograma contendo as etapas de elaboração, implementação, monitoramento e revisão periódica do plano.

g) Disposições finais

O empreendedor será responsável pela implementação, monitoramento e manutenção das medidas previstas no PGOCD durante todo o período de operação do empreendimento.

O quantitativo de vagas internas destinadas às operações de carga e descarga deverá ser mantido durante toda a vida útil do empreendimento.

Caso o monitoramento identifique impactos operacionais não previstos, insuficiência das áreas destinadas à carga e descarga ou interferências no sistema viário do entorno, o empreendedor deverá revisar o plano e implementar as medidas corretivas necessárias.

A SUOTRAN poderá, a qualquer tempo, solicitar complementações, revisões ou adequações do PGOCD, caso sejam identificadas condições operacionais incompatíveis com a segurança viária, com a capacidade das áreas internas destinadas à carga e descarga ou com o adequado funcionamento do sistema viário local.

- **Considerações:**

O empreendimento em análise MTC II é um destino recebedor de cargas, não se caracteriza como polo gerador de cargas.

A Movimentação de Cargas Urbanas – Premissas

A logística de abastecimento urbano é hoje um processo acumulativo de ineficiências e improdutividades.

De um lado, o poder público impõe restrições à circulação de caminhões de forma linear, ortodoxa, definindo o tamanho e a capacidade máxima de carga dos veículos sem dominar a estatística do fluxo das cargas, O/D - origem e destino, e sem considerar as características de processos específicos inerentes de cada segmento de carga: construção civil, medicamentos, abastecimento hospitalar, bebidas, alimentos, perecíveis, derivados de petróleo e cargas perigosas, resíduos industriais sólidos, líquidos, calçados e vestuário, eletrodomésticos, automotivo - peças e veículos, móveis, mudanças, comércio eletrônico, venda direta, carga expressa, carga postal e documentos etc.

Especial atenção deve ser dada ao transporte urbano de cargas perigosas, particularmente com código ONU.

Belo Horizonte não dispõe do mapeamento ordenado dos polos de geração e atração de cargas.

A matriz de insumo-produto das cadeias produtivas é determinada pela atividade industrial e comercial que gera uma movimentação das cargas até a ponta do consumo. Responsável por mais de 65% da movimentação de cargas industriais no Brasil, somente o transporte rodoviário de cargas, através do caminhão, é capaz de fazer o produto chegar até as mãos do consumidor. Nos centros urbanos essa movimentação de cargas por caminhões é de quase 100%.

As motocicletas vêm assumindo papel preponderante no transporte rodoviário de cargas urbanas expressas de baixo peso/volume.

A operação de distribuição dos produtos de consumo se dá pelos processos de carregamento e descarga, transferência, armazenagem, coleta, consolidação, fracionamento e entrega das cargas.

A logística de abastecimento urbano é substancialmente de carga. A distribuição dos produtos tem seus processos próprios e diferenciados por tempo de carga e descarga determinados pela densidade, relação de peso e volume, embalagem, fator de empilhamento, manuseio, climatização, risco de avaria e valor agregado e pelos processos de recepção das cargas em cada ponto de destino.

Cada um deles demanda um processo logístico diferenciado por tipo de carga: especificação do veículo, sequência do carregamento, formação da carga e entrega, quantidade de pontos de coleta e entrega, roteirização, gerenciamento de risco.

A nova economia urbana intensificou o comércio eletrônico e as vendas diretas, alimentos, cosméticos, produtos eletroeletrônicos, livros etc. Esse fenômeno em permanente processo de crescimento acentuado confere à logística de distribuição urbana um fator de maior fracionamento da carga, específico de entrega doméstica pulverizada, com aumento significativo da circulação dos caminhões e dos pontos de parada/entrega.

Cada um desses segmentos de produtos tem seus fluxos, escala e processos logísticos diferenciados.

Por outro lado, o mercado impõe restrições de toda ordem, tanto na ponta do carregamento quanto no destino da entrega. São determinadas restrições pelo trânsito, congestionamento, pela limitação de horário, tempo de carregamento, tempo de descarga/entrega, processos de entrega, conferência,

sistemas de estocagem e locais inadequados, segurança da carga, localização e índice de ocupação dos pontos de carga e descarga e principalmente os congestionamentos do tráfego urbano.

Acrescentam-se ainda as ineficiências dos processos de planejamento e programação de vendas, estoque e distribuição da atividade industrial, do transporte e do comércio, particularmente do pequeno comércio, que representa até 90% dos estabelecimentos com atividade regular, além do mercado informal.

Os processos não são, em sua grande maioria, integrados e acumulam ineficiências que comprometem a produtividade da cadeia logística de abastecimento urbano, impedindo a implantação de Plano de Gestão das Operações de Carga e Descarga – PGOCD em somente uma das pontas da cadeia.

A atividade de transporte opera, na média, com um índice de utilização da capacidade de carga dos veículos de não mais do que 50% de ocupação em peso e/ou volume, considerando os tempos de espera de carga e descarga, das rotas de retorno sem carga e das perdas no congestionamento dos centros urbanos.

A atividade comercial convive com o alto custo financeiro e baixa disponibilidade de capital de giro, disponibilidade e alto custo do m² para estoque, impondo uma frequência diária de entregas e muitas vezes com pequenas “janelas” de horário para entregas determinadas pelo recebedor do produto.

O setor produtivo tem a logística como a última fronteira para ganhos em escala de custo, produtividade e eficiência.

As políticas públicas de logística e distribuição de cargas urbanas são responsáveis por mitigar os impactos sociais, ambientais e econômicos da distribuição urbana de mercadorias para que a cidade seja competitiva.

Determinantes dos resultados – Logística Urbana

Articulação do poder público com os agentes da cadeia de abastecimento

As soluções que resultam dessa articulação aproximam as políticas públicas das demandas para o abastecimento da cidade, com mais eficiência, produtividade e menor custo ambiental, social e econômico.

Conhecimento – Pesquisa – Banco de Dados

O conhecimento e a pesquisa têm de ser desenvolvidos para dar consistência técnica aos estudos e decisões sobre a mobilidade e às operações de abastecimento urbano.

Pesquisas quantitativas e qualitativas devem ser desenvolvidas em base científica.

Processos logísticos das cadeias produtivas por segmento de carga

O funcionamento eficiente dos mercados, através de negociações ao longo das cadeias produtivas e orientadas pelo conhecimento dos processos logísticos próprios de cada segmento de carga, indica que alguns países estão evidenciando várias mudanças positivas, tais como e principalmente a redução do número de caminhões em circulação como resultado da integração dos processos logísticos ao longo da cadeia produtiva, do nível elevado de competitividade, maior produtividade, mais eficiência e custos mais baixos.

Os transportadores de carga urbana podem se adaptar às condições impostas pela nova ordem e complexidade logística dos grandes centros urbanos. Os custos, a eficiência e a produtividade decorrem da formulação das políticas públicas.

Porém, constata-se que estabelecer políticas públicas para somente um elo da cadeia não será capaz de mudar as regras do mercado e resolver as questões do caos urbano, se não forem estimuladas as mudanças dos processos dos demais elos da cadeia de abastecimento, acessibilidade e mobilidade das cargas urbanas.

Nota relevante: O Plano Diretor de Belo Horizonte, Lei nº 11.181/2019, não cria uma política própria de logística de cargas, remetendo a logística para o PlanMob-BH.

O PlanMob-BH foi elaborado entre 2008 e 2010 pela BHTRANS/LOGIT e instituído pelo Decreto nº 15.317, de 3 de setembro de 2013, tendo sido revisado em 2014 na IV Conferência Municipal de Política Urbana. Nada ou quase nada foi formulado para a logística de abastecimento urbano de Belo Horizonte.

À luz das considerações apresentadas, **entende-se pertinente que as obrigações relativas à gestão das operações de carga e descarga sejam dimensionadas segundo as características concretas da operação do empreendimento e os impactos efetivamente identificados no processo de licenciamento, privilegiando-se mecanismos de monitoramento aptos a produzir dados objetivos sobre a operação e a identificar eventuais repercussões sobre o sistema viário. Essa abordagem permite que eventuais medidas adicionais sejam orientadas por dados concretos da operação, preservando a proporcionalidade entre as obrigações impostas e os impactos efetivamente verificados.**

- **Proposta para a Condicionante 13:**

Implantar a formação de um banco de dados para o monitoramento e controle das Operações de Carga e Descarga:

- Quantidade de caminhões, motocicletas e bicicletas/dia, com totalização mensal e anual;
- Tempo de permanência na vaga, com cálculo mensal do tempo médio;
- Índice de utilização diário das vagas de carga e descarga, com totalização mensal e anual;
- Desenhar e implementar o processo de recebimento das cargas: agendamento, recebimento prévio da NF, conferência dos produtos etc.

CONCLUSÃO E VOTO

Diante das considerações apresentadas acima, **manifestamo-nos favoráveis à continuidade do processo de licenciamento urbanístico do Minas Tênis Clube II, observadas as alterações propostas neste Relatório de Vistas para as condicionantes nº 6, 8, 11, 12 e 13, mantendo-se, quanto às demais, as disposições constantes da análise do REIV nº 3484/25, apresentada pela Diretoria de Análise de Licenciamentos Urbanísticos Especiais da Subsecretaria de Planejamento Urbano.**

Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR

As propostas apresentadas buscam compatibilizar as medidas incidentes sobre o empreendimento com os impactos considerados no processo de licenciamento, observando-se os critérios de adequação, razoabilidade, proporcionalidade e necessária correlação entre as obrigações estabelecidas e as repercussões decorrentes do empreendimento.

É como votamos.

Belo Horizonte, 23 de setembro de 2026.

Documento assinado digitalmente
 CECILIA NORONHA DE ARAUJO TORRES
Data: 23/09/2026 15:35:27-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Cecília Noronha de Araújo Tôrres

Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - Departamento Regional de MG

Documento assinado digitalmente
 CLEINIS DE FARIA E SILVA
Data: 23/09/2026 15:24:19-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Cleinis de Faria e Silva

Associação Comercial e Empresarial de Minas – ACMinas

Documento assinado digitalmente
 HELCIO NEVES DA SILVA JÚNIOR
Data: 23/09/2026 16:00:09-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Helcio Neves da Silva Júnior

Associação Pró-Civitas dos Bairros São Luís e São José