

ESTUDOS DE IMPACTO

Romulo Krafta e equipe UFRGS de revisão do PD

1. Introdução, conceituação

Propostas de transformação urbana, sejam elas relativas à modificação do tecido urbano (inserção, demolição ou reforma de edificações, novos loteamentos, desmembramentos), sejam relativas ao sistema de atividades (licenciamento de atividades) causam impactos na cidade. Esses impactos podem ser de diferentes tipos, desde os mais locais e restritos à imediação do ponto de localização da proposta, até os mais amplos e abrangendo setores urbanos inteiros ou mesmo a cidade como um todo, podem ser considerados positivos ou negativos, dependendo de como são analisados e ponderados. No limite, qualquer proposta de transformação urbana resulta em impactos múltiplos, incluindo aqueles locais e globais, positivos e negativos. Isso quer dizer que o impacto de qualquer proposta é uma soma algébrica de vários fatores, alguns certamente pesando negativamente, outros positivamente sobre cidade. A avaliação disso deveria permitir a identificação e ponderação de pelo menos os principais componentes, criando uma base sobre a qual ajustes e compensações possam ser acordadas entre a autoridade pública e o proponente, com vistas à melhor solução.

2. Classificação de impactos

Qualquer classificação de impactos, segundo sua natureza e incidência, não poderia deixar de listar os seguintes grandes grupos:

2.1. ***Impactos sobre a Estrutura Urbana***: são todos aqueles efeitos capazes de modificar a configuração espacial da cidade, tais como:

IMPACTOS SOBRE A ESTRUTURA URBANA		
#	Item de Av.	Efeito esperado
1	Acessibilidade	Altera a rede viária, modificando distâncias relativas
2	Centralidade	Altera tamanho e posição das áreas de serviços e empregos urbanos
3	Polarização	Cria atratividade e altera padrão de circulação urbana

4	Densidade	Altera distribuição espacial da população
---	-----------	---

2.2. **Impactos sobre a Infraestrutura e Serviços:** são aqueles que criam demandas sobre redes de infraestrutura e sobre os serviços urbanos (educação, saúde, transporte, lazer, segurança):

IMPACTOS SOBRE A INFRAESTRUTURA URBANA E SERVIÇOS		
#	Item de Av.	Efeito esperado
4	Saneamento	Altera demanda por água, esgoto e drenagem
5	Transporte	Cria demanda por transporte público
6	Serviços	Cria demanda por serviços de educação, saúde, lazer, segurança

2.3. **Impactos sobre o Sistema de Atividades:** são aqueles que tratam da compatibilidade entre diferentes atividades ou entre atividades e ambientes urbanos.

IMPACTOS SOBRE O SISTEMA DE ATIVIDADES		
#	Item de Av.	Efeito esperado
7	Aglomeracão	Coopera ou não com a formaçãõ de núcleos e centros de serviço
8	Convivência	Afeta a vizinhança com ruído, carga/descarga, horários incompatíveis

2.4. **Impactos sobre a Demanda Social:** são os efeitos sobre a vida social:

IMPACTOS SOBRE A DEMANDA SOCIAL		
#	Item de Av.	Efeito esperado
9	Valor imobiliário	Modifica os valores imobiliários do entorno
10	Emprego	Gera empregos, melhora a renda e os tributos
11	Oportunidade	Cria oportunidades, inovações
12	Tradição	Afeta o modo de vida, os valores culturais, o patrimônio

2.5. **Impactos sobre a Qualidade Espacial:** são os efeitos sobre o espaço público:

IMPACTOS SOBRE A QUALIDADE ESPACIAL		
#	Item de Av.	Efeito esperado
13	Edificação I	Compõe alinhamentos, afastamentos laterais, alturas
14	Edificação II	Acessos, pavimentos térreos, afinidade tipológica
15	Espaço público I	Provisão de área, acessibilidade, proteção de pedestres
16	Espaço público II	Mobiliário, muros, grades

3. Como distinguir entre situações de não impacto, impactos locais (de vizinhança) e impactos urbanos (globais) e aferir impactos

No limite, toda proposta de transformação urbana redundará em impacto, entretanto o que está em questão aqui não é capturar qualquer impacto, mas apenas aqueles, situados fora de um intervalo a ser determinado, considerado limite para cada tipo de situação desejável. Assim, no item 3, por exemplo, uma ocupação *residencial*, proposta para uma área de, digamos 400 hab/ha, teria impacto zero se realizar, no seu lote, essa densidade (ou num intervalo de 20% para cima ou para baixo) e impacto negativo se estiver fora disso, tanto para baixo quanto para cima. Outro fator determinante para estabelecer limites é o contexto; uma indústria causaria mais impacto se proposta numa zona habitacional, e menos numa zona industrial.

Outro aspecto importante é distinguir entre impactos locais, ou de vizinhança, de impactos urbanos, considerados mais abrangentes e com efeitos remotos. Vários itens podem ser calculados, como por exemplo, centralidade, polarização, consumo de infraestrutura; outros teriam que ser estimados, e ainda outros são caracteristicamente locais ou urbanos, não se aplicando na situação oposta.

Independendo do método de aferição, cada indicador precisa de um intervalo de variação, um ponto considerado de referência, e ainda uma escala. O quadro abaixo tenta fazer um apanhado disso.

#	item	Tipo
1	acessibilidade	L e G

Aferição: acessibilidade pode ser medida, tanto local, para um alcance de +- 500 metros, quanto global. Nestes casos, os respectivos intervalos de variação seriam estabelecidos com base nos cálculos de acessibilidade para a situação anterior à inserção da proposta. Para uma aferição qualitativa, poderiam ser utilizados os seguintes parâmetros:

É LOCAL se seus efeitos sobre a rede viária podem ser restritos a um raio de 500 a 700 metros, é URBANA se ultrapassam esse limiar. É POSITIVO se i) melhora as condições de circulação do local, ii) promove conexões entre áreas remotas do sistema urbano, e iii) se vai na direção do que propõe o Modelo Espacial. É NEGATIVO se i) fragmenta a rede e aumenta a descontinuidade, ou ii) contradiz o Modelo Espacial.

#	item	Tipo
2	Centralidade	L e G

Aferição: centralidade pode ser medida, tanto local, para um alcance de +- 500 metros, quanto global. Nestes casos, os respectivos intervalos de variação seriam estabelecidos com base nos cálculos de centralidade para a situação anterior à inserção da proposta. Para uma aferição qualitativa, poderiam ser utilizados os seguintes parâmetros:

É LOCAL se seus efeitos de atratividade podem ser restritos a um raio de 500 a 700 metros, é URBANA se seus efeitos de atratividade ultrapassam esse limiar. É POSITIVO se i) reforça centralidade já existente no local, ii) cria uma nova centralidade em região desprovida disso, e iii) se vai na direção do que propõe o Modelo Espacial. É NEGATIVO se i) compete e divide centros já existentes ou em formação, ii) concentra em pontos já saturados, ou iii) contradiz o Modelo Espacial. Atratividade pode ser considerada a área de influência da proposta.

#	item	Tipo
3	Polarização	L e G

Aferição: também pode ser medida, e sua aferição é semelhante à do item anterior. As definições de LOCAL e URBANA são também iguais à anterior. A aferição envolve dois itens relacionados: a expectativa de geração de tráfego, e a distribuição esperada desse tráfego no sistema viário existente. Para impacto local, o limite inferior de tráfego esperado poderia ser o equivalente a 1,5 vezes o tráfego correspondente a uma ocupação residencial do sítio, a distribuição seria considerada aceitável se contar com pelo menos duas vias de acesso com capacidade compatível ao tráfego esperado. O limite superior, a partir do qual o impacto seria considerado urbano, seria estabelecido por i) área de atratividade maior que 1000 metros, ii) tráfego maior que 6 ou 7x o equivalente residencial.

#	item	Tipo
---	------	------

4	Densidade	L
---	-----------	---

Aferição: densidade é um item simples de ser aferido, pois toda zona urbana tem, ou deveria ter, um horizonte de densidade projetado, a partir do qual qualquer proposta residencial pode ser aferida. Um intervalo deveria ser definido, algo como + e – 20% em torno da densidade estabelecida pelo Modelo Espacial.

#	item	Tipo
5	Saneamento	L

Aferição: normalmente redes de água, esgoto e drenagem são planejadas a partir da densidade projetada (água e esgoto) e da impermeabilização do solo (drenagem), então a aferição pode ser feita indiretamente com base nesses dois parâmetros.

#	item	Tipo
6	Transporte	L

Aferição: está associada ao item 2- polarização, e deveria ser estimado a partir da atratividade esperada, como uma fração do tráfego gerado. Pode ser considerado positivo se preencher oferta existentes de transporte na região, ou negativo se requerer novos investimentos em transporte público.

#	item	Tipo
7	Serviços públicos	L

Aferição: está relacionada a 1- centralidade e 3- densidade, e deveria ser estimada a partir do acréscimo de população residente e visitante (trabalhadores e consumidores de serviço) esperado. Será positivo se preencher oferta existente (por exemplo vagas disponíveis em escolas existentes) e negativo se demandar a implantação de novos equipamentos ou ampliação de serviços.

#	item	Tipo
8	Aglomeracão	L

Aferição: isto está relacionado dois fatores, i) proximidade a outros pontos de oferta de serviços, e ii) diversidade/complementaridade. Serão considerados positivos aqueles impactos decorrentes da aglomeração dos serviços e do aumento da diversidade da oferta de serviços. Concentração de serviços de um mesmo tipo seria, nesse contexto, considerado positivo como aglomeração e neutro como diversidade.

#	item	Tipo
9	Convivência	L

Aferição: envolve considerar uma quantidade de situações de potencial conflito com moradores e outros frequentadores da região, a saber: i) *poluição*: ruído, fumaça, pó, etc. Esta aferição é técnica e deve se pautar por parâmetros já existentes. ii) *tráfego, carga-descarga*: envolve determinar o quanto isto pode afetar os vizinhos. iii) *horários de operação*: envolve determinar se horários previstos de funcionamento são compatíveis com os dos vizinhos. iv) *armazenagem & manipulação de produtos perigosos*: para isto há padrões, como para postos de combustível, depósito de gás, estações de radio-base, etc. v) *atividades estranhas à rotina local*: é uma aferição difícil, envolve atividades que, embora consideradas necessárias à cidade, podem causar desconforto à vizinhança, como igrejas, postos de assistência a necessitados, prisões, abrigos de sem-teto, etc.

#	item	Tipo
10	Valor imobiliário	L

Aferição: a alteração do valor imobiliário resulta de nível de investimento, tipo de atividade e escala. Por nível de

investimento se entende o padrão imobiliário do que se propõe construir, a escala se refere à magnitude desse investimento e atividade se relaciona ao contexto. Efeitos negativos decorreriam do rebaixamento do nível de investimento (padrão imobiliário), da atividade contribuir para piorar o padrão de serviço do local, e de ter uma escala incompatível com a vizinhança. Este item não afere melhorias do valor imobiliário, pois esse é um pressuposto de qualquer proposta.

#	item	Tipo
11	Emprego	L e G

Aferição: toda proposta que gere empregos permanentes no local, tanto empregos locais quanto globais, deveria ser considerada positiva.

#	item	Tipo
12	Oportunidade	G

Aferição: toda proposta que envolva alguma inovação no panorama de atividades produtivas da cidade deveria ser considerada positiva.

#	item	Tipo
13	Tradição	L

Aferição: em tradição estão incluídos aspectos relativos a modo de vida (costumes), patrimônio (histórico, arquitetônico, cultural) e valores (história local, tradições, etc.). A aferição disto é muito difícil, e depende fundamentalmente do conhecimento do local e da consulta aos locais.

#	item	Tipo
14	Edificação I	L

Aferição: Este é o primeiro da série de itens relacionados à qualidade espacial, e se refere a alinhamentos, afastamentos laterais e alturas. É costume tratar todos estes elementos através de parâmetros pré-fixados, entretanto parece claro que a determinação da melhor solução arquitetônica depende de cada caso, em função do entorno. Recuos de frente normalmente são devidos a três fatores: os impostos por previsão de alargamento viário, os chamados de jardim, e os definidos pelo proponente, observadas as restrições. Nessas condições o que ocorre é o estabelecimento de um recuo mínimo padrão, sem consulta às condições locais. Afastamentos laterais, apesar de restritos por parâmetros mínimos, são objeto de relaxamento, em função de corpos avançados isentos. Alturas das edificações também têm parâmetros máximos, embora haja situações de superação, seja através de adição de índices, seja em função de características do terreno e garagens. O resultado, embora supostamente limitado por vários parâmetros, é grandemente aleatório e divorciado do contexto. Uma aferição envolveria, no que se refere a alinhamento, ponderar positivamente toda tentativa de manter e expandir uma continuidade das fachadas, no que se refere a afastamentos laterais, ou manter distâncias suficientes para preservar a privacidade, ou eliminá-lo simplesmente, e no que diz respeito a alturas, defini-la em função das alturas dos demais prédios do entorno, da interferência em outras edificações pré-existentes.

#	item	Tipo
15	Edificações II	L

Aferição: este item se refere a outros itens que contribuem para a qualidade do tecido urbano: posição dos acessos, características do pavimento térreo e características tipológicas. O primeiro observa a adequação dos locais de acesso de pedestres e veículos, dado o contexto; o segundo procura valorizar o tratamento e uso dado ao pavimento térreo. Como

se sabe, os térreos estão na linha de contato entre os universos público e privado, cuja interação é muito importante para a vida dos lugares e da própria cidade. Deveriam ser considerados positivas as iniciativas de localizar e dimensionar os pontos de acesso de veículos de forma a minimizar sua interferência com os passeios de pedestres, também deveriam ser ponderadas positivamente as iniciativas de propor pavimentos térreos contendo usos e atividades públicas, ou coletivas que melhorem a relação da edificação com a rua. Quanto à afinidade tipológica, esta tem a ver com a evolução do tecido urbano, que, a cada nova edificação, se altera. Apesar da inevitabilidade da mudança, o tecido urbano deveria promover algum tipo de continuidade, de forma que suas características de homogeneidade e continuidade sejam de alguma forma mantidas.

#	item	Tipo
16	Espaço público I	L

Aferição: semelhante às edificações, este item combina algumas características do espaço público consideradas relevantes para a promoção da qualidade espacial, tais como provisão de área, promoção de acessibilidade e proteção ao pedestre. Deveriam ser consideradas positivas as iniciativas de adicionar área ao espaço público, seja na forma de alargamento dos passeios de pedestres, seja na criação de novos espaços públicos. Igualmente, a acessibilidade, na forma de continuidade do pavimento dos passeios, e na eliminação de barreiras deveriam constar como iniciativas positivas. Ainda, a proteção do pedestre, como arborização, marquises, sinalização, etc., deveriam ser premiados.

#	item	Tipo
17	Espaço público II	L

Aferição: complementando o item anterior, aspectos relativos a componentes complementares do espaço público deveriam ser avaliados, como peças de mobiliário urbano, muros, grades e outros elementos construídos ou vegetais. É consenso que grandes extensões muradas e/ou gradeadas são prejudiciais à qualidade do espaço público, e deveriam ser usados com parcimônia; outros elementos construídos ou cultivados podem contribuir para a qualidade desde que voltados a propiciar conforto e funcionalidade ao lugar público a que pertencem.

4. Como ponderar os diversos impactos

Embora todos os elementos listados sejam relevantes para a produção de uma cidade de qualidade, há alguns mais importantes do que outros, então seria conveniente ponderá-los, ou classifica-los segundo uma ordem de importância. Essa hierarquia permitiria distinguir dentre aqueles itens cujos impactos deveriam necessariamente ser anulados ou drasticamente minimizados, daqueles que eventualmente poderiam ser contrabalançados por outros, positivos, ou por contrapartidas.

Os impactos que devem obrigatoriamente ser neutralizados são:

Há poucos aspectos da vida urbana cujos impactos não possam ser relativizados, e estes são predominantemente relacionados à vida local e seus moradores. À primeira vista os seguintes impactos não comportariam nenhuma compensação, e deveriam ser anulados, ou drasticamente minimizados:

4.1. *Valor Imobiliário*: poucas coisas são tão poderosas e afetam tão profundamente os moradores quanto eventuais perdas de valor imobiliário,

4.2. *Tradição*: quase tão fortes quanto o anterior, os aspectos relacionados a modo de vida, valores e patrimônio cultural não parecem oferecer qualquer espaço para negociação,

4.3. *Convivência*: por afetarem o dia-a-dia da população, estes itens não parecem permitir negociação. Esses seriam os casos de produção de poluição, de armazenamento de produtos perigosos, atividades estranhas ao local, horários de funcionamento e movimentos de carga e descarga,

4.4. *Serviços*: a provisão de serviços públicos é responsabilidade dos governos, e não pode ser negociada. Entretanto nestes casos é preciso considerar os tempos de implementação e de evolução da demanda, quando, em certas situações, alguma condição de ajuste poderia ocorrer,

4.5. *Qualidade espacial*: não parece possível abrir mão de qualidade, entretanto, dado que a qualidade espacial decorre de um número relativamente grande de fatores, deve-se considerar a demanda por qualidade como um somatório de alguns desses fatores, desde que esse somatório seja superior a um mínimo estabelecido.

Os demais seriam, a princípio, sujeitos a ajustes, compensações in loco ou contrapartidas a serem estabelecidas.

5. Como determinar a necessidade de estudo de impacto de vizinhança

Um caminho seria perguntar ao proponente (o formulário de encaminhamento da proposta para análise conteria essa pergunta); pode ser eficiente se uma eventual resposta errada conduza a algum tipo de punição. Esse caminho não libera o Ipurb de olhar tudo e decidir se a resposta do proponente está certa ou errada. Numa situação desse tipo, o proponente já poderia encaminhar junto com a proposta o estudo de impacto e até as alternativas de neutralização ou de compensação sugeridas.

Outro caminho seria o Ipurb examinar e determinar a elaboração do EIV, com base em algum critério, e aí está o problema. Alguns impactos são óbvios, como ameaça à segurança pública, poluição, mas outros não têm um limiar universalmente reconhecidos e nem permitiriam arbitrar um antes do exame do caso.

Parece que a melhor alternativa seria perguntar ao proponente e, complementarmente, fazer um exame técnico da proposta. O técnico encarregado desse exame faz um parecer preliminar indicando os prováveis impactos e justificando a elaboração do estudo. Esse parecer pode servir de base para o estudo, ou, em casos especiais, de grande importância, demandar a corroboração de um colegiado técnico interno do Ipurb, que pode ser permanente ou convocado caso-a-caso. Nesse parecer poderia haver, já, a indicação de quais itens deveriam ser objeto de avaliação, para poupar tempo e recursos de passar por todo o roteiro de avaliação desnecessariamente.

6. Pontuação dos impactos

A ideia de ter uma escala de pontuação parece boa, mas precisa de alguns detalhes, pois alguns impactos variam de zero (neutro) a um máximo negativo, outros de zero a um máximo positivo,

outros de um máximo negativo a um máximo positivo, e ainda outros variam negativamente fora de um intervalo. Assim, sugere-se o seguinte:

#	Impacto	Pontuação	Ponderação	Obs
1	Centralidade	$\sum 3$ itens, -5 <> 5	1	(1)
2	Polarização	$\sum 3$ itens, -5 <> 5	2	
3	Densidade	-5 <> 5	1	(1)
4	Saneamento	-5 > 0	2	
5	Transporte	-5 <> 5	1	(1)
6	Serviços	-5 <> 5	2 (1)	(2)
7	Aglomeraco	0 > 5	1	(1)
8	Convivncia	-5 > 0	Requer neutralizao	
9	Valor imobilirio	-5 > 0	Requer neutralizao	
10	Emprego	0 > 5	1	(1)
11	Oportunidade	0 > 5	1	(1)
12	Tradio	-5 > 0	Requer neutralizao	
13	Edificao I	$\sum 3$ itens, -5 <> 5	1 (2)	(3)
14	Edificao II	$\sum 3$ itens, -5 <> 5	1 (2)	(3)
15	Espao pblico I	$\sum 3$ itens, -5 <> 5	1 (3)	(4)
16	Espao pblico II	$\sum 3$ itens, -5 <> 5	1 (3)	(4)

(1): estes itens so compensveis entre si

(2): requer neutralizao, mas pode ser compensado se a evoluo do sistema permitir

(3): requer pontuao mnima agregada de 13+14

(4): requer pontuao mnima agregada de 15+16

7. Resultados finais da avaliao de impactos locais

Decorrente da tabela acima, tem-se as seguintes situaes:

- Impactos cujos escores podem ser somados e, se resultar em valor negativo, podem gerar uma compensao financeira a ser calculada (itens 1, 3, 5, 6, 7, 10 e 11)
- Impactos cujos escores precisam ser necessariamente zerados mediante ajuste da proposta (itens 8, 9 e 12).
- Impactos cuja soma de itens devem atingir um escore mnimo. Caso no atinja, a proposta deve ser ajustada.
- Itens cujos escores, caso negativos, devem ser compensados com contrapartidas in loco (no caso de polarizao, a contrapartida  complementao do sistema virio, como alargamentos, bainhas de acelerao e desacelerao, reas adicionais de estacionamento, etc.) ou compensao financeira (caso do saneamento).

Para os casos de 'a' e 'd' (saneamento), deve ser estabelecido um valor, que poderia ser proporcional ao valor da obra.

8. Como decidir e formalizar acordos

Como decorrência natural da aplicação de mecanismos de avaliação de impacto, ajustes de projeto, inclusão de obras locais ou remotas de neutralização ou mitigação de impactos e ainda estabelecimento de contrapartidas em dinheiro ou outra forma de compensação, serão necessários. A decisão e a formalização de acordos, mediante contratos não são matéria simples, nem podem ser objeto de decisão apenas técnica. Antes de tudo precisa ser transparente e operada segundo regras muito claras e objetivas.

A autoridade pública (Ipurb) pode e deve conduzir a instância técnica do processo, até ao ponto em que o relatório de impacto é finalizado. Para chegar a esse ponto, como sugerido acima, pode-se iniciar pelo próprio proponente, que, conhecendo sua proposta, já sugere a elaboração do estudo de impacto e indica quais itens deveriam ser avaliados, para corroboração do Ipurb, ou, ao contrário, o Ipurb indica a necessidade do estudo e os itens a serem avaliados. Qualquer que seja o caminho, o relatório final deverá satisfazer a ambas as partes. A etapa seguinte, de decisão, será obviamente baseada no relatório, mas ultrapassa a instância técnica; isso ocorre por duas razões básicas: a) os impactos se referem sempre a uma determinada vizinhança, maior ou menor, composta por usuários e proprietários e b) envolvem transações financeiras. Isso significa que, primeiro, a vizinhança deveria participar da decisão, e, segundo, que a operação deveria ser transparente. Pode-se argumentar que o Conselho é uma representação dos cidadãos e que, assim, teria competência para exercer esses papéis, entretanto não parece restar dúvidas de que uma representação concreta e efetiva da vizinhança, bem como uma representação independente da sociedade, fariam melhor. Isso sugere a institucionalização de grupos de decisão específicos, que poderiam funcionar como câmaras de assessoramento do Conselho, montados para cada caso, com participação do Ipurb (o técnico que acompanhou o estudo de impacto), do interessado (o próprio investidor, ou seu arquiteto, ou seu advogado), da vizinhança (morador, usuário regular) e da cidade (qualquer indivíduo). Esse grupo examina e delibera.

9. PROPOSTA

Semelhante ao que foi proposto para a qualidade espacial, o encaminhamento de acordos derivados de estudos de impacto de vizinhança e urbano deveria ser entendido como uma questão de múltiplas soluções, que envolve vários agentes sociais e que, nessas condições, deve ser resolvido numa instância em que todos estejam representados de forma paritária. O procedimento inicial é o de estabelecer o marco do estudo, ou seja, a indicação de quais impactos precisam ser avaliados. Isso varia com o tipo de empreendimento e deve ser feito pelo Ipurb. Feita a indicação do marco, o interessado realiza os estudos requeridos e os submete ao Ipurb. Este examina o estudo apresentado e pode aceitá-lo na forma apresentada ou requerer complementações ou correções. O relatório definitivo do estudo de impacto recebe, então um parecer técnico do Ipurb, que sugere todas as medidas cabíveis de: i) eliminação daqueles impactos que não podem ser compensados nem minimizados, ii) minimização ou compensação daqueles impactos que permitem esse tratamento, e iii) implementação. Esta última pode envolver modificação de projeto, criação de regimes especiais de uso, realização de obras de apoio no local, na vizinhança ou em outros locais, doação de áreas, ou contribuição a um fundo

municipal de desenvolvimento urbano. A proposta, o relatório de impacto, o parecer do Ipurb e uma minuta de contrato constituem um dossiê que vai, então a esse comitê local de decisão, composto por um técnico do Ipurb, um representante do empreendimento, um morador da vizinhança, um empresário da vizinhança, se houver, e eventuais outros interessados, como o setor de mobilidade, de infraestrutura, da área cultural, do turismo, conforme o caso.

O comitê de decisão examina e decide, por maioria simples. Essa decisão é expressa em cláusulas específicas do contrato, a ser assinado pelo Ipurb e pelo empreendedor, com a interveniência das demais pessoas do comitê. Isto deve ser homologado pelo Conselho.