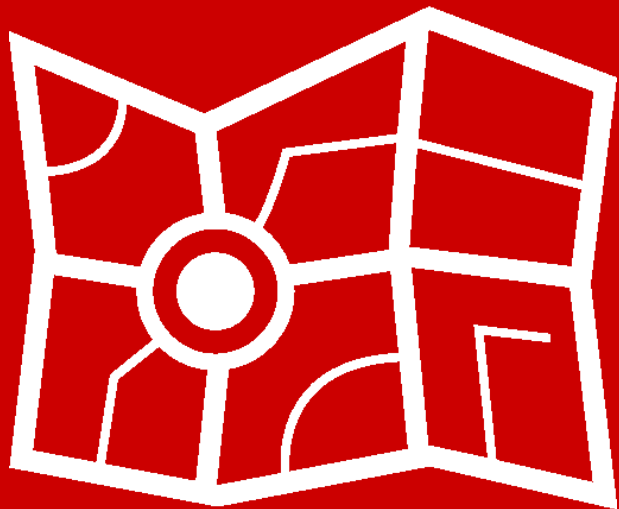




# SÃO PAULO ESTÁ SENDO NEGOCIADA!

**Como a proposta de revisão da  
Lei de Zoneamento impacta o futuro da  
cidade?**



A proposta da Prefeitura Municipal para alterar o Plano Diretor (Lei 16.050/14) e a Lei de Zoneamento (Lei 16.402/16) de São Paulo traz mudanças significativas. Embora as justificativas apresentadas pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL) tratem tais alterações apenas como “ajustes” no zoneamento para, supostamente, viabilizar a aplicação da lei, as mudanças são preocupantes e **ferem o Plano Diretor Estratégico** da cidade!

**ELENCAMOS 8 PONTOS PARA EXPLICAR OS GRAVES PROBLEMAS NA MINUTA PROPOSTA DA GESTÃO MUNICIPAL:**

# 1 ENFRAQUECIMENTO DAS DIRETRIZES DO PDE SOBRECARGA NO MIOLO DOS BAIRRO

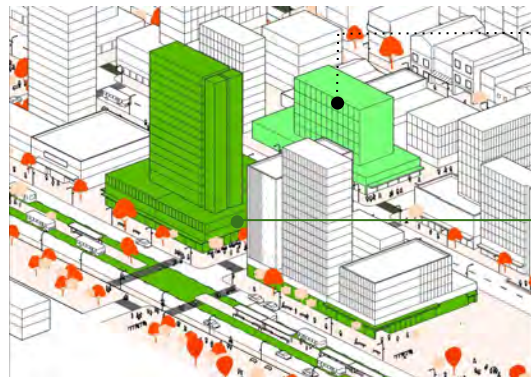
O Plano Diretor Estratégico (PDE) e a Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo (LPUOS ou Zoneamento) estabelecem critérios e parâmetros para promover um **maior adensamento ao longo dos eixos onde há maior oferta de transporte público**. A ideia é atrair novos empreendimentos para que mais pessoas morem ao longo dos principais eixos de deslocamento da cidade, as Zonas de Estruturação Urbana (ZEU), em vez de sobrecarregar os tais "miolos" dos bairros, muitos dos quais inclusive já se encontram saturados.

O texto da **proposta de alteração do Zoneamento feita pela Prefeitura permite, por exemplo, construir ainda mais em Zonas Mistas (ZM), sem qualquer controle dos gabarito das edificações e sem limitação do número de área para garagens**. Nestas zonas já há uma sobrecarga das infraestruturas, sobretudo da infraestrutura viária, cujo tráfego não será reduzido com as "medidas qualificadoras" de compensação propostas pelo texto.

Outra distorção que a proposta de mudança no zoneamento gera é o aumento do instrumento da cota-parte, cujo limite de 20m<sup>2</sup> de terreno por unidade deve subir para 30m<sup>2</sup> terreno/unidade. **A alteração permitirá unidades habitacionais maiores, que, na prática, são produtos imobiliários mais caros (menos acessíveis) e que correspondem a densidades demográficas em cada terreno mais baixas**, o que é incompatível com a estratégia inicial do PDE de adensar os eixos de transporte público e coletivo da cidade.

Finalmente, **o aumento do gabarito** em determinadas condições de fato viabiliza menores custos de construção, devido à aplicação de técnicas construtivas que racionalizam o uso de materiais, dentre outros aspectos. Contudo, tal medida **não significa a geração de produtos imobiliários com menor custo aos compradores finais**. Não se observa uma tendência de redução dos valores conforme o aumento do gabarito, pelo contrário, os valores são ligeiramente superiores quando se aumenta a altura do edifício

## atual



Altura máxima dos edifícios é de 28m, aprox. 7 andares, no miolo dos bairros

Edifícios mais altos somente onde há oferta de transporte público

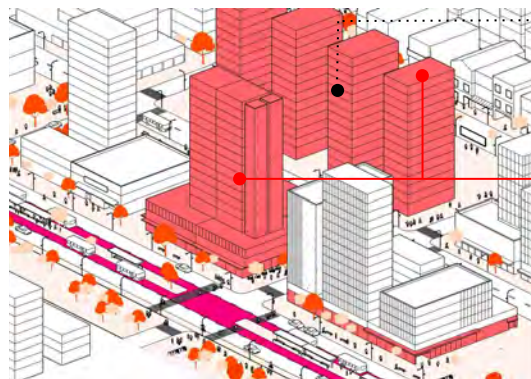
menos vagas de garagens

apartamentos menores (maior densidade populacional)

incentivo ao uso do transporte público



## minuta de alteração



Sem limite de altura dos edifícios no miolo dos bairros

adensamento do interior dos bairros incompatível com as infraestruturas.

mais vagas de garagens

apartamentos maiores (menor densidade populacional)

incentivo ao uso do automóvel particular



## 2 REDUÇÃO DA ARRECADAÇÃO DE RECURSOS AO FUNDURB

Os incentivos e benefícios previstos na minuta de projeto de lei conferem um **impacto de 60% na arrecadação do FUNDURB** em relação à lei vigente, reduzindo substancialmente a capacidade de geração de recursos para a promoção de melhorias urbanas.

E qual será o ganho para a cidade? Os supostos ganhos em sustentabilidade são prioridade em relação às demais carências urbanas? Os custos para implantação dessas soluções sustentáveis representam 20% do valor da contrapartida devida?

É importante lembrar que a **Outorga Onerosa** não tem caráter arrecadatório, mas uma **lógica distributiva**, isto é, se ocorrer o desenvolvimento imobiliário na cidade, os efeitos econômicos associados devem trazer benefícios para a coletividade, por meio de melhorias urbanas. O PDE já previu as situações de aplicação de descontos na outorga onerosa, como, por exemplo, os perímetros de incentivo ao desenvolvimento econômico nas avenidas Jacu-Pêssego e Cupecê, com intuito de promover usos não residenciais nas áreas com forte carência de empregos.

Neste sentido, a fórmula de cálculo prevista do Artigo 117 da Lei 16.050/14 foi estabelecida de modo a:

- Induzir o adensamento nos eixos de estruturação da transformação urbana (ZEU), sendo mais um elemento que contribui para aproximar a moradia dos empregos e do serviço de transporte de média e alta capacidade;
- Induzir o desenvolvimento econômico em áreas com baixa oferta de empregos;
- Evitar o adensamento em áreas com grande saturação viária;
- Facilitar a instalação de usos de finalidade pública e social.

atual



minuta de alteração



### 3 DESESTÍMULO À MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

O Artigo 19 da minuta de projeto de lei prevê o **aumento do número de vagas de garagem não computáveis nos eixos** (de 1 vaga por unidade habitacional para 1 vaga a cada 60m<sup>2</sup> de área construída computável). De forma contraditória, tal medida irá impulsionar o aumento do número de automóveis particulares em localidades cujo uso e ocupação do solo deveria ser compatível à utilização prioritária do transporte público coletivo.

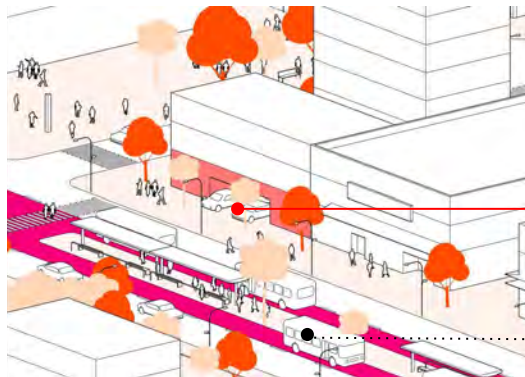
atual



menos vagas de garagens

Via com grande oferta de transporte público

minuta de alteração



mais vagas de garagens

Via com grande oferta de transporte público

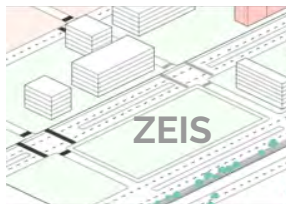


## 4 REDUÇÃO DE MECANISMOS DE PRODUÇÃO DE HABITAÇÃO SOCIAL

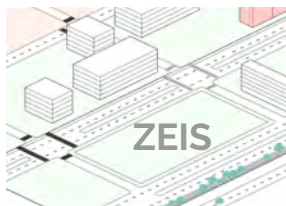
A minuta de projeto de lei prevê o fim da destinação obrigatória de Habitação de Interesse Social (HIS) em ZEIS 3 nos casos de reforma de edificação existente em situação regular, independentemente do incremento de área construída (Artigo 4º). Isso distorce completamente o instrumento das ZEIS 3, que são Zonas Especiais de Interesse Social em áreas centrais, contrariando sua finalidade de garantir moradia para famílias de baixa renda também em áreas bem localizadas da cidade.

A redução de 60% para 50% do mínimo de HIS 1 em ZEIS, também corresponde a uma grave interferência nas definições do Plano Diretor, já que HIS 1 é a categoria de Habitação de Interesse Social destinada às famílias de menor renda, as mesmas que compõe a maior parcela do déficit habitacional quantitativo e qualitativo no município.

atual



minuta de alteração

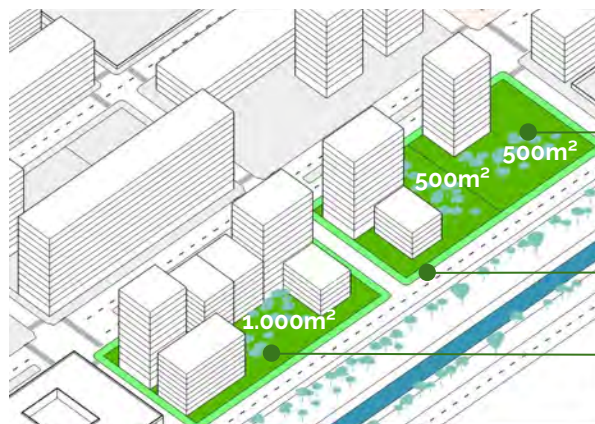


## 5 REDUÇÃO DA EFICÁCIA DA QUOTA AMBIENTAL

A Quota Ambiental é um instrumento do Plano Diretor que visa assegurar e ampliar as áreas verdes na cidade, aumentando a permeabilidade do solo, melhorando a capacidade de drenagem das infraestruturas **(combatendo enchentes e inundações)**, aumentando a arborização, minimizando os efeitos das ilhas de calor, além de promover o grau de resiliência aos impactos dos efeitos climáticos no município.

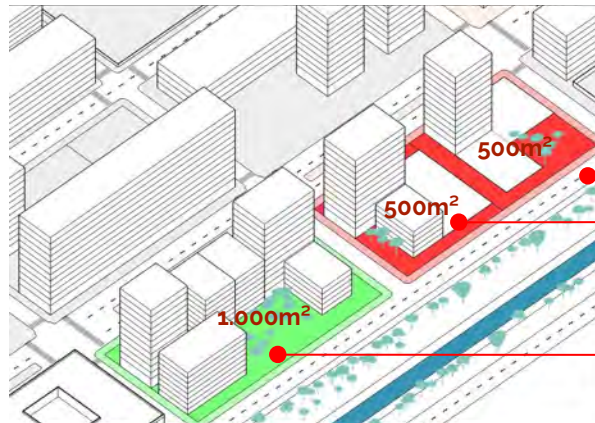
A alteração do projeto de lei, no entanto, faz com que as exigências se apliquem somente a terrenos muito grandes. **Antes, a Quota valia para terrenos iguais ou maiores que 500m<sup>2</sup>, o que mudaria para terrenos maiores que 1.000m<sup>2</sup>.**

atual



A aplicação ideal do instrumento garantiria áreas verdes, permeáveis e arborizadas em empreendimentos de terrenos com 500m<sup>2</sup> ou mais.

minuta de alteração



A aplicação do instrumento só em empreendimentos com terreno de área superior a 1.000m<sup>2</sup>.

## 6 REDUÇÃO DA DESTINAÇÃO DE ÁREAS PÚBLICAS EM GRANDES EMPREENDIMENTOS

O Artigo 10 da minuta aumenta o lote máximo de 20.000m<sup>2</sup> para hospitais e complexos hospitalares, estabelecimentos de ensino superior e universidades, shoppings centers e comércio especializado com áreas de depósito de grande porte, estabelecendo **novo limite para 40.000m<sup>2</sup>** - duas vezes mais! Embora algumas dessas atividades sejam pertinentes de serem promovidas em lotes maiores, especialmente os hospitais e universidades, acredita-se que os shoppings centers de grande porte sejam altamente nocivos à cidade, especialmente pela **geração de elevado tráfego de veículos e de grandes barreiras nas cidades** que são intransponíveis por pedestres e ciclistas. Além disso, com a isenção de parcelamento nestes casos, se **reduz o número de terrenos para áreas verdes, de lazer e usos institucionais.**

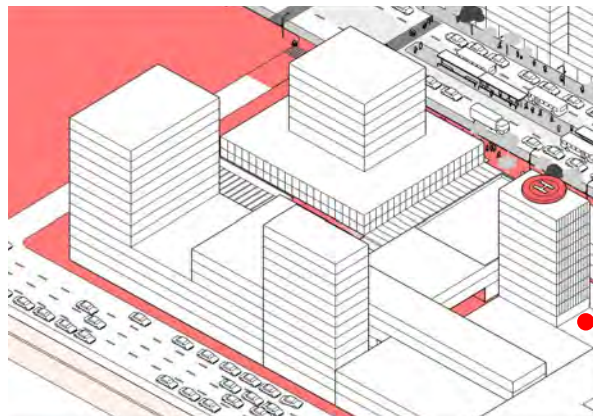
atual



Quadras menores, mais possibilidades de percursos e de transposição a pé, de bicicleta e menos necessidade de carros,, mais áreas verdes e institucionais.

Empreendimentos menores, menos vagas de carros e menor impacto no tráfego.

minuta de alteração



Quadras mais extensas, mais barreiras urbanas, mais veículos e menos áreas verdes e institucionais.



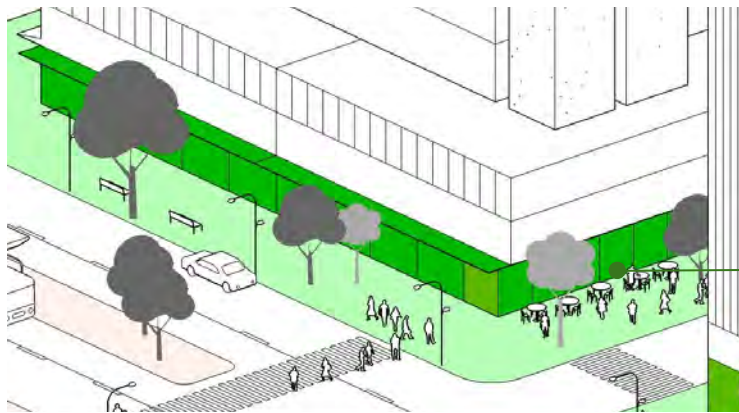
## 7 REDUÇÃO DA FORÇA INDUTORA DO USO MISTO NAS ÁREAS RESIDENCIAIS FACHADAS ATIVAS

A minuta propõe **diminuir** e, em alguns casos, **acabar com os incentivos às fachadas ativas** em prédios residenciais.

As fachadas ativas estimulam o uso misto nos bairros residenciais, diminui o número de viagens locais de veículos melhorando condições de mobilidade, promove a fruição pública e reduz as barreiras urbanas melhorando as condições de segurança do pedestre e as condições de mobilidade ativa (a pé, bicicleta).

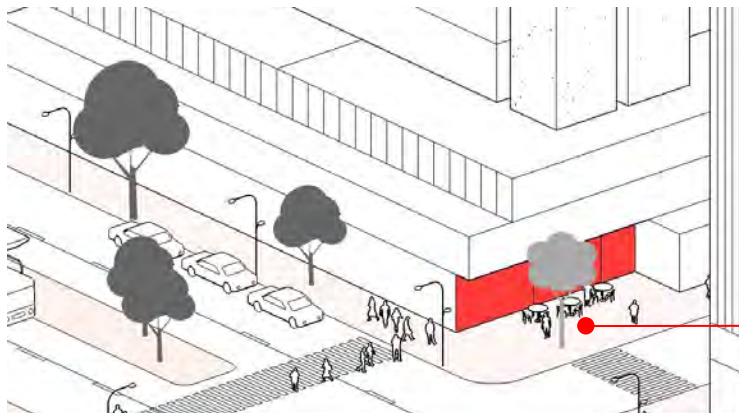
Os parâmetros propostos pela minuta são menos exigentes e concedem benefícios, como a manutenção de área não computável no cálculo geral da edificação, mesmo nos casos em que a área destinada à fachada ativa é significativamente menor.

atual



Não-cômputo de áreas construídas para incentivar usos não residenciais no nível da calçada: uso misto, melhora da fruição pública, mais segurança, redução das viagens diárias.

minuta de alteração

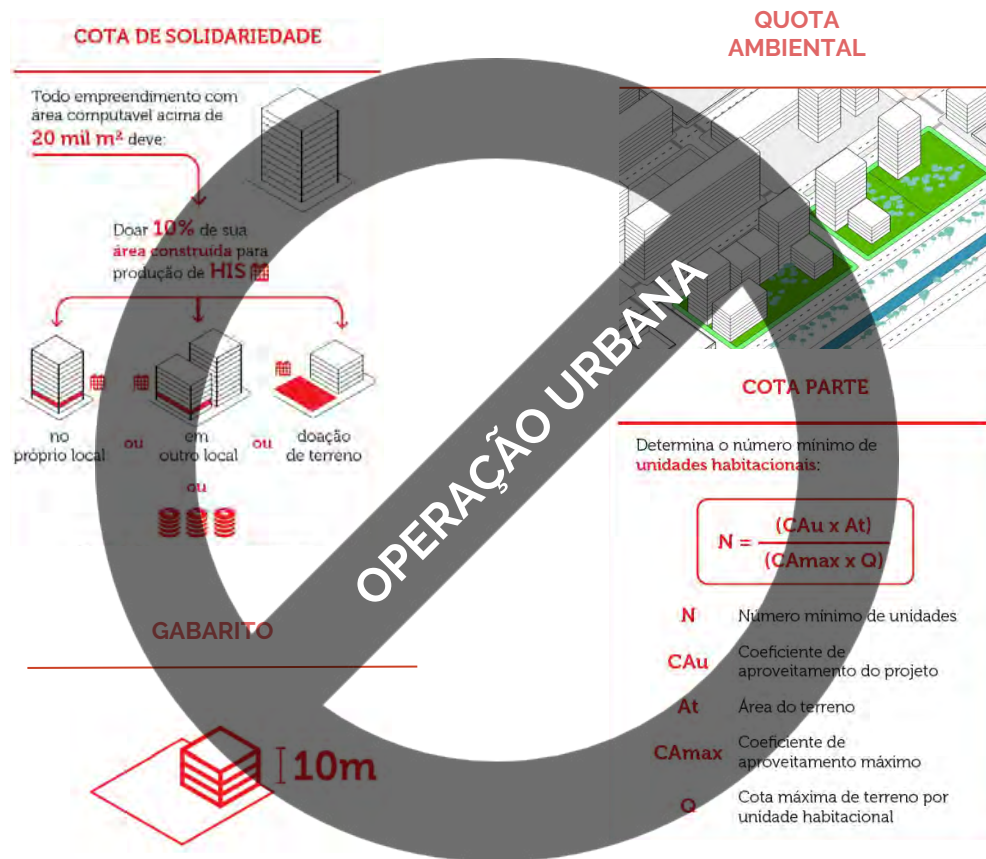


Mantém-se o não-cômputo de áreas construídas, mas o incentivo para usos não residenciais nos térreos diminui.

## 8 ELIMINAÇÃO DOS NOVOS MECANISMOS DO PDE EM ÁREAS DE OPERAÇÃO URBANA

Outro aspecto negativo na proposta é a dispensa, nas áreas de Operação Urbana (consorciadas ou não), de aplicação das disposições relativas à Cota de Solidariedade, Quota Ambiental, cota de garagem, cota-parte máxima de terreno por unidade, gabaritos de altura máximos e restrições ao número máximo de vagas de veículos não computáveis (Artigo 44). Estas **alterações transformam os territórios das Operações Urbanas em lugares de exceção onde as diretrizes do PDE não tem valor** e onde não há ganhos sociais, somente ganhos imobiliários.

## minuta de alteração





Instituto**Pólis**



[polis.org.br](http://polis.org.br)



[@instititopolis](https://www.instagram.com/instititopolis)



[instititopolis](https://www.facebook.com/instititopolis)