

PCC3350
Planejamento Urbano
e Regional



PORQUE É FUNDAMENTAL DISCUTIR OS LIMITES DE VAGAS DE GARAGEM NA CIDADE?

SEMINÁRIO TEMÁTICO



S1.3 POR

Enzo Serrano Barbosa
Guilherme de Almeida Martins
Rubens Pimenta Costabile Sagliocco

Abril de 2023



A demanda intensiva por transporte em São Paulo gera inúmeros problemas de mobilidade urbana, que podem ser endereçados, no plano diretor, com a quantidade de vagas de garagem

SÃO PAULO



Maior cidade brasileira, da América do Sul e 11ª do mundo

Alta demanda por transporte



→ Alta densidade populacional **sobrecarrega** as **vias urbanas** e os meios de **transporte público** existentes



→ **Baixa infraestrutura** e insegurança para utilizar **bicicletas** e **patinetes** e para se locomover a pé

Por longas distâncias



→ **Busca por qualidade de vida** move parte da população do centro para as zonas periféricas



→ **Especulação imobiliária** leva populações mais vulneráveis a **morar longe** dos seus trabalhos

MOBILIDADE URBANA

Capacidade de movimentação das pessoas em ambiente urbano

Importância



→ **Inclusão social**, promovendo acesso a educação, saúde, emprego e cultura a preços acessíveis para toda a população



→ **Desenvolvimento econômico**, possibilitando a circulação de bens e mercadorias, facilitando o acesso a empregos e serviços

Estudo do Word Bank

A cada

1 R\$

Investidos em mobilidade urbana



São gerados

4 R\$

Em benefícios econômicos na cidade

VAGAS DE GARAGEM

Influenciam diretamente no uso do transporte público e privado

Meio de transporte preferencial



→ As vagas influenciam na **sobrecarga** infraestrutural do transporte público por meio do **(des)encorajamento** ao uso de meios de **transporte privados**



→ Por consequência, as vagas também interferem na **pegada de carbono** do transporte metropolitano

Acessibilidade e qualidade de vida



→ **Alteração** do aproveitamento de terreno e, sucessivamente, do **preço dos imóveis**



→ **Engarrafamento, poluição** do ar e número de **acidentes** ainda são influenciados pelas vagas



Plano diretor segue revisões periodicamente, regendo o desenvolvimento urbano da cidade.

Contexto:



Plano diretor de 2002

→ Determinação de um **mínimo de vagas** para apartamentos. Um fenômeno estritamente “carrocêntrico”.



Plano diretor de 2014

→ Desestímulo às vagas de garagem, com o **fim da obrigatoriedade** de um número mínimo para os novos empreendimentos.



Revisão do atual plano

→ Busca reduzir os incentivos para a construção de apartamentos muito pequenos, alterando as regras de garagem

Histórico

PDE de 2002

MÍNIMO de vagas

USOS RESIDENCIAIS

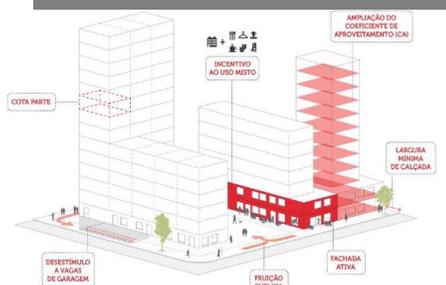
 **1 vaga**
por UH menor que 200m²

 **2 vagas**
por UH entre 200m² e 500m²

 **3 vagas**
por UH maior que 500m²

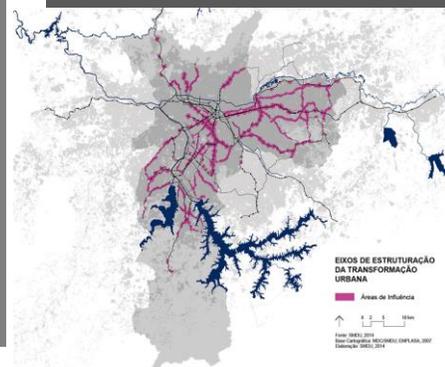
Proposta era de haver um número mínimo de vagas por residência

Objetivo do PDE de 2014



Adensamento com foco no ambiental e maior mobilidade urbana

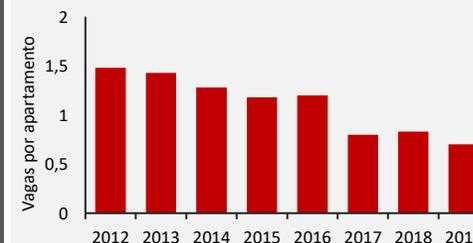
Eixos de Estruturação da Transformação Urbana



Locais de influência onde estão os EETU.

Resultados

Evolução de vagas por unidade



PDE de 2014 aumentou a tendência de queda de vagas por unidade.

Discussão atual



Essas mudanças geraram um aumento dos studios, desencadeando na atual revisão do PDE



A reação do Mercado Imobiliário gerou problemáticas que a nova minuta de lei busca solucionar. No entanto, existem críticas à proposta apresentada, o que traz à tona a possibilidade de alternativas melhores.

Reação do Mercado Imobiliário

Como o mercado se adaptou ao PDE antigo visando maximizar lucros

Aumento do número de studios

- A fim de satisfazer os parâmetros de CA e CP sem deixar de ofertar unidades de luxo (grandes e com vagas), imobiliárias aumentaram o lançamento de **empreendimentos com apartamentos grandes mesclados com pequenos (studios)**

Evolução do desvio-padrão da área útil das unidades por empreendimento lançado nos eixos



A minuta “contra-ataca”

Propostas da minuta de lei para solucionar a problemática e análise crítica

Desincentivo aos studios

- Busca por **reduzir incentivos** à construção de studios com finalidade de possibilitar mais vagas. Observada área mínima de 35 m²: 1 – uma vaga/unid. hab.; 2 – uma vaga/ 70 m² de área construída computável

Problemas

- **Apenas adensamento não garante maior utilização do transporte público**
- Vagas permanecem baratas
- Estimativa de aumento em 7% no n° de vagas nos Eixos
- Grande incerteza

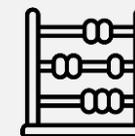


Alternativas

Conjuntos de propostas que poderiam ser mais eficazes

Propostas

- **Contagem integral de área** de vagas de vagas de garagem no cálculo da área construída computável.
- Abordagem das vagas como um **cômodo extra**
- Congelamento do número de vagas nos Eixos.
- **Remanejamento** das vagas existentes: para se criar uma, outra deve ser suprimida



Esta discussão teve efeitos duradouros em outras regiões, comprovando que as vagas de garagem, e desestímulo à uso de carro, melhora a mobilidade urbana

CINGAPURA



País asiático referência em mobilidade urbana

Alteração na área computável



Cingapura alterou o cálculo da área computável para incluir as vagas de garagem, melhorando a mobilidade urbana do país.



LONDRES



Cidade teve papel pioneiro em pedágio urbano

Pedágio Urbano



Ao ter o pedágio urbano, aumentou o custo para ter um carro, além de regularem as vagas de apartamento nas regiões de transporte público. Efeito de queda de 30% nos congestionamentos



CURITIBA

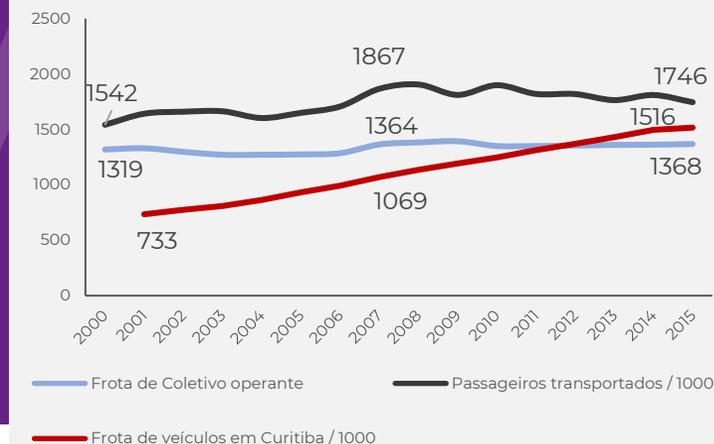


Capital nacional com a maior taxa de motorização

Referência em mobilidade urbana

O problema de Curitiba foi o alto adensamento perto do BRT, com pessoas de alta renda não querendo usar o sistema. Assim, ao não regular as vagas na região, viu-se um aumento no trânsito

Evolução das frotas em Curitiba





As vagas de garagem, ainda com certos problemas no plano diretor, são de suma importância para a mobilidade urbana em São Paulo e necessitam de urgente revisão

1° Importância da discussão para o transporte público

- **Eficiência:** quanto menos vagas garagem, mais eficiente tende a ser o transporte público
- **Menor congestionamento:** menos vagas de garagem desincentivam o transporte privado, o que reduz o número de carros nas ruas
- **Adesão ao público alvo:** mudando o número de vagas, filtra-se a população residente nos eixos, selecionando a parcela mais necessitada dos serviços ali disponíveis

2° Desenvolvimento da discussão até os dias de hoje

- **Inversão da perspectiva:** mudou-se a lógica de um limite mínimo para um limite máximo (apenas em 2014)
- **Busca por adensamento populacional nos eixos:** a fim de aproximar a população das infraestruturas de transporte
- **Falha:** ficaram brechas para o surgimento de studios que possibilitaram unidades habitacionais de alto padrão e limitaram o adensamento do público alvo nos eixos

3° Discussão atual

- **Combate a proliferação de studios:** cujos objetivos são aumentar o número de unidades habitacionais do empreendimento
- **Vagas ainda muito baratas:** o custo do metro quadrado de uma vaga ainda é mais barato do que um cômodo extra na unidade habitacional
- **Críticas às propostas feitas na nova minuta de lei:** incerteza quanto aos efeitos das regras demasiadamente complexas e ainda grande foco no adensamento
- **Atraso em relação a outras cidades:** quanto à ineficiência urbana e às medidas implantadas

4° Perspectivas futuras

- **Comparação com cases de sucesso:** podem dar norte ao planejamento urbano, apesar da distância da realidade brasileira
- **Necessidade de revisão e estudo de regras vigentes:** como por exemplo o coeficiente de aproveitamento e a cota parte com relação às vagas de garagem
- **Necessidade de medidas mais incisivas quanto ao uso do transporte individual:** atacar o problema do uso do transporte individual de maneira mais direta