São Paulo, \_\_\_\_ de Fevereiro de 2015

**Exmo. Sr. Prefeito do Município de São Paulo, Dr. Fernando Haddad**

Conforme é de seu conhecimento, o número de vagas e as contrapartidas calculadas para empreendimentos enquadrados como Polos Geradores de Tráfego, são elementos fundamentais da política de mobilidade urbana da cidade. Assim dirigimo-nos a V Ex. para propor a revisão do cálculo de contrapartida financeira estabelecido na Lei Nº 15.150/2010(LPGT), buscando estabelecer critérios claros e definitivos, estabelecendo isonomia entre empreendimentos geradores de tráfego, e adequando a nova legislação.

A LPGT define o cálculo a partir de uma proporcionalidade de área construída (percentual do custo segundo NBR 12.721/2006), que em legislação anterior(L13.885/2004) garantia relação com o número de vagas de garagem, e portanto com a geração de tráfego. Esta relação se perdeu a partir da aprovação da Lei Nº 16.050/ 2014 o novo Plano Diretor Estratégico de São Paulo – PDE/SP.

Assim, propomos o reestabelecimento do equilíbrio, via definição de um valor fixo a ser pago por vaga de garagem efetivamente projetada no momento da aprovação do projeto ao Fundo Municipal de Compensação de Impactos – FMCI.

Abaixo detalhamos a proposta:

Atenciosamente,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ABRAINC

Lei 15.150/ 2010 - Definição para enquadramento em PGT:

“I - Polos Geradores de Tráfego - PGT: edificações permanentes que apresentem as seguintes características:

a) edificações residenciais com 500 (quinhentas) vagas de estacionamento ou mais;

b) edificações não residenciais com 120 (cento e vinte) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas Áreas Especiais de Tráfego – AET;

c) edificações não residenciais com 280 (duzentas e oitenta) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas demais áreas do Município;

d) serviços socioculturais, de lazer e de educação com mais de 2.500,00m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;

e) locais destinados à prática de exercício físico ou esporte com mais de 2.500,00m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;

f) serviços de saúde com área igual ou superior a 7.500,00 m² (sete mil e quinhentos metros quadrados);

g) locais de reunião ou eventos com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais; ou

h) atividades e serviços públicos de caráter especial com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais;”

Com isso, se estabelece uma linha de corte que desconsidera o agrupamento de diversos empreendimentos não enquadrados na categoria de PGT. Assim se desconsidera que todo empreendimento que possua vaga de garagens contribui para a geração de tráfego, e deve pagar uma contrapartida correspondente.

Como exemplo, temos o caso abaixo, a comparação de um trecho do bairro do Itaim Bibi, e o empreendimento Jardim das Perdizes. No caso do Itaim temos diversos empreendimentos residenciais e comerciais nenhum deles enquadrados como PGT. Já o Jardim das Perdizes, com uma densidade construtiva inferior e número menor de vagas de garagem os edifícios do Itaim, é enquadrado como PGT.

(Imagem Trecho do Itaim Bibi)

(Imagem Jardim das Perdizes)

Em se considerando o número de vagas como parâmetro, em ambos os casos temos geração de trafego. No entanto apenas em um dos casos, a Lei permitiu que o município recebesse a contrapartida necessária para a adequação da infraestrutura. No caso do Itaim, a infraestrutura está subdimensionada, e nenhum dos empreendimentos contribuiu para qualquer melhoria.

Pelo novo PDE/SP, ocorre a desvinculação do número de vagas de um empreendimento a sua área construída computável (regra existente na LPUOS 13.885/2004, revogada). Mantida a forma de cálculo atual de contrapartidas, a partir de um percentual sobre o custo de obra calculado a partir do CUB, geram-se distorções desfavoráveis para empreendimentos que disponibilizarem menos vagas. Vejamos exemplo abaixo:



Na tabela acima temos um empreendimento que poderia colocar até 285 vagas de garagem, se enquadrando em PGT a partir da 120a vaga, e sujeito a pagar a contrapartida variando de 1% a 5% do custo da Obra conforme quadro. No cenário do empreendedor colocar todas as 285 vagas permitidas, o cálculo se mantém coerente. Já se o empreendedor colocar apenas metade das vagas que lhe são permitidas, incentivando a utilização de outros meios de transportes, a estimativa de contrapartida permanece a mesma. Assim o empreendedor não tem incentivos para reduzir o número de vagas.

Desta forma, considerando o projeto de lei em discussão na Secretária Municipal de Transportes que cria o Fundo Municipal de Compensação de Impactos – FMCI, e converte as contrapartidas devidas em valores a serem depositados neste fundo, propomos a alteração das regras de cálculo de contrapartidas para empreendimentos enquadrados em PGT da seguinte forma:

Propomos que todos os novos empreendimentos com vagas de garagem passem a ser considerados como geradores de tráfego, independentemente do porte, e portanto todos estariam obrigados ao pagamento da contrapartida ao FMCI.

A forma de cálculo da contrapartida deve passar a ser mais clara e objetiva, incentivar a redução do número de vagas nos empreendimentos, e ser atrelada ao parâmetro definidor da geração de tráfego, e não a área construída. O estabelecimento de um valor fixo a ser pago por vaga de garagem efetivamente projetada torna o processo mais claro, justo, imune a questionamentos e alinhado as intenções do PDE. A partir do momento que cada vaga de garagem acarreta um custo no processo de aprovação, também serve como incentivo à redução, ou eventualmente à supressão completa do número de vagas dos empreendimentos.