

REVISÃO DO



PLANO DIRETOR

FLORIANÓPOLIS



CADERNO 03.1:

RIBEIRÃO DA ILHA - versão 01

DIRETRIZES DA REVISÃO PARA OS DISTRITOS



**PREFEITURA DE
FLORIANÓPOLIS**



VAMOS PLANEJAR FLORIPA JUNTOS

Quem mora em Florianópolis, vê que a cidade está em constante crescimento. Isso é muito bom! Mas todo desenvolvimento precisa ser planejado. Temos grandes desafios de mobilidade, estruturas públicas de lazer, habitação social, invasões em áreas de preservação e tantos outros que necessitam ser superados.

Todos os dias, milhares de pessoas precisam percorrer longas distâncias para realizar suas atividades, outras desistem de morar aqui ou moram de forma irregular por conta do alto preço dos imóveis e da baixa oferta de habitação popular e áreas de preservação são constantemente ameaçadas com invasões.

Muitos desses problemas acontecem porque a cidade tem um Plano Diretor que não conversa com as necessidades da população. Apoiado em ampla equipe técnica, de diversos setores da Prefeitura, o município está propondo a revisão do Plano. A partir de 13 audiências públicas realizadas nos distritos e mais uma ao final, além de uma consulta pública, queremos permitir ampla participação para a construção de uma proposta.

A adequação do Plano é o primeiro passo para buscar o equilíbrio para que tenhamos bairros completos que respondam a necessidades dos seus moradores, tornando a cidade mais democrática, inteligente e inclusiva. Isso passa pela contribuição de vários setores da sociedade e também pela sua. Analise o material disponível, compareça à audiência do seu distrito e ajude a construir uma cidade cada vez mais melhor.

Topázio Neto
Prefeito de Florianópolis

COMISSÃO MULTIDISCIPLINAR DE REVISÃO DO PLANO DIRETOR

Coordenação Geral

Carlos Leonardo Costa Alvarenga (Advogado)

Coordenador Geral

Alexandre Felix (Geógrafo)

Secretário Executivo

Tatiana Filomeno (Arquiteta e Urbanista)

Coordenação Institucional

Eliza Della Barba (Jornalista)

Coordenação de Comunicação Institucional

Vanessa dos Santos Costa (Secretariado Executivo)

Secretaria Institucional

Coordenação Técnica

Cibele Assmann Lorenzi (Arquiteta e Urbanista)

Coordenação Técnica Geral

Kaliu Teixeira (Geógrafo)

Coordenação Técnica de Gestão Territorial

Ivanna Carla Tomasi (Arquiteta e Urbanista)

Coordenação Técnica de Desenvolvimento Urbano

Beatriz Campos Kowalski (Advogada, Administradora)

Coordenação Técnica Ambiental

Karoline da Silva (Advogada)

Coordenação Técnica Jurídico-Legislativa

Equipe Técnica Multidisciplinar:

Bianca Ana Coelho (Arquiteta e Urbanista)

Maurício Back Westrupp (Engenheiro Civil)

Elisa de Oliveira Beck (Arquiteta e Urbanista)

Pedro Jablinski Castelhana (Arquiteto e Urbanista)

Maíra Mesquita Maciorowski (Arquiteto e Urbanista)

Rodrigo Lapa (Arquiteto e Urbanista)

Thales Augusto Pereira Nunes (Engenheiro Civil)

Júlia Ceccon Ortolan (Arquiteta e Urbanista)

Júlia Silveira Paegle (Engenheira Civil)

Kelly Cristina Vieira (Assistente Social)

Bruno Palha (Geógrafo)

Bruno Vieira Luiz (Engenheiro Sanitarista e Ambiental)

Tiago José Schmitt (Engenheiro Civil)

Rafael Henrique Rodrigues da Silva (Economista)

Comissão Multidisciplinar de Revisão do Plano Diretor (CMRPD), nomeada através do Decreto N. 23.875, de 11 de maio de 2022 e Decreto N. 23.907, de 24 de maio de 2022. Integra contribuições de técnicos e profissionais de outras Secretarias do Município.

COMISSÃO MULTIDISCIPLINAR DE REVISÃO DO PLANO DIRETOR

Conselho Executivo

Michel de Andrado Mittmann | **Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana**

Juliano Richter Pires | **Secretaria Municipal de Turismo, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico**

Carlos Araújo Gomes | **Secretaria Municipal de Segurança Pública**

Nelson Mattos Júnior Gomes | **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

Rafael de Lima | **Gabinete do Prefeito**

Aline Cabral Vaz | **Superintendência de Comunicação**

Carlos Alberto Justo da Silva | **Secretaria de Saúde**

Mauricio Fernandes Pereira | **Secretaria de Educação**

Guilherme Pereira de Paulo | **Secretaria do Continente e Assuntos Metropolitanos**



POR QUE ALTERAR O PLANO DIRETOR?

pela efetivação das diretrizes do plano

Florianópolis não é mais a mesma que há dez anos. Por isso, muitos pontos do atual Plano Diretor já não se encaixam mais na cidade e impedem que ela se desenvolva. Com a revisão do Plano Diretor, será possível atualizar a legislação de acordo com as necessidades atuais da população, levando em consideração as carências e potencialidades de cada distrito. Além disso, a revisão do Plano se faz necessária pois muitas de suas diretrizes e propostas não se efetivaram nesses anos e a lei precisa de um aprimoramento para que a cidade prevista no Plano se torne realidade. A operação da lei atual vem demonstrando fragilidades, tanto por não melhorar a qualidade de vida nos bairros quanto por apresentar erros e incongruências que dificultam sua aplicação, gerando insegurança para os moradores e empreendedores de Florianópolis. Ainda, essas inconsistências dificultam e atrapalham o serviço público, tornando-o lento e custoso.

É importante que a população participe efetivamente da construção da revisão, dando sugestões para as alterações necessárias de acordo com as necessidades de cada distrito através da consulta pública e das audiências distritais. Sendo assim, o processo de revisão do Plano Diretor está sendo retomado, com início das audiências públicas nos distritos, a consulta pública e uma audiência final. Após essas etapas, será feita a compilação dos resultados das audiências e o envio, juntamente com o documento das propostas, para o Conselho da Cidade, que fará a apreciação. Após apreciado, o documento será protocolado pelo Prefeito de Florianópolis na Câmara Municipal.



1. Garantir a efetivação dos objetivos e diretrizes do Plano Diretor



2. Fortalecer o planejamento e a gestão territorial



3. Promover bairros e cidade mais eficientes, inteligentes e sustentáveis;



4. Conservar as áreas de preservação permanente



5. Promover a geração e valorização de espaços públicos



6. Criar as condições para uma mobilidade sustentável



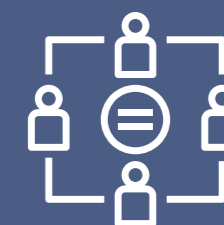
7. Favorecer as moradias de interesse social



8. Garantir a segurança jurídica e o equilíbrio econômico



9. Valorizar a arquitetura sustentável e de qualidade



10. Promover a inclusão social e redução de desigualdades

FLUXOGRAMA DO PROCESSO DE REVISÃO



01

DIRETRIZES DA REVISÃO

Guia de possibilidades de adequação
do plano diretor



Fonte: ONU (<https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>)

O QUE SÃO ODS?

Em 2015, a ONU propôs aos seus países membros uma nova agenda de desenvolvimento sustentável para os próximos 15 anos, a Agenda 2030, composta pelos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Os ODS representam um plano de ação global para eliminar a pobreza extrema e a fome, oferecer educação de qualidade ao longo da vida para todos, proteger o planeta e promover sociedades pacíficas e inclusivas até 2030.

O Plano Diretor de Florianópolis, Lei nº 482/2014, em seus princípios e diretrizes se apresenta inovador, porém na prática, em sua aplicação tem afastado de seus objetivos o equilíbrio social, ambiental e econômico, não retratando a realidade enfrentada pela sociedade, principalmente no cenário econômico-social, agravados pelo cenário pandêmico. Além disso, não aproveita potencialidades, nem enfrenta os desafios para a efetiva transformação espacial do Município, na busca por um modelo sustentável.

Mesmo tendo nas diretrizes a orientação para a construção de estratégias que buscam atender as diferentes especificidades do território, bem como das ações que se desenvolvem nele, apresenta a necessidade de um olhar atualizado. Este olhar, com o objetivo de permitir que sejam estabelecidas estratégias mais precisas, capazes de conectar problemáticas da cidade a instrumentos apropriados na busca de soluções para os principais desafios e anseios da cidade e população.

Ainda, o Plano Diretor atual não incorporou alguns dos principais paradigmas do planejamento urbano contemporâneo. Entretanto, muitas ações mundiais buscam relação direta com o estímulo ao uso sustentável do território como a agenda global dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS): conceitos que devem estar na ordem do dia do debate sobre o planejamento urbano em Florianópolis. Nesse sentido, devemos adequar a lei para que através desta revisão, a cidade possa contribuir, minimamente, na efetivação dos seguintes ODS's:

- ODS 3 - Saúde e Bem-estar: através do estímulo à mobilidade ativa, da ampliação dos espaços de uso público e do desincentivo ao uso de automóveis individuais, entre outros.
- ODS 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico: através da promoção do uso misto, do parcelamento do solo e da construção civil regulares, entre outros.
- ODS 9 - Indústria, Inovação e Infra-estrutura: através da promoção de empreendimentos regulares, usos mistos e da maior efetividade dos instrumentos urbanísticos, entre outros.
- ODS 10 - Redução das Desigualdades: através do parcelamento do solo acessível, do incentivo à habitação de interesse social e do estímulo ao desenvolvimento econômico, entre outros.
- ODS 11 - Cidades e comunidades sustentáveis: através da efetivação dos princípios, diretrizes e estratégias do Plano Diretor, entre outros.

Sempre com foco e atendendo os princípios e diretrizes do Plano Diretor, constantes nos artigos 8º, 9º e 10 da lei, a necessidade de revisão é discutida com base nas problemáticas elencadas através de indicadores, estudos e diagnósticos realizados por equipe multidisciplinar composta por técnicos e profissionais de diversas áreas da Prefeitura Municipal, a partir da aplicação da lei nestes últimos anos, observando a evolução e consolidação da cidade.

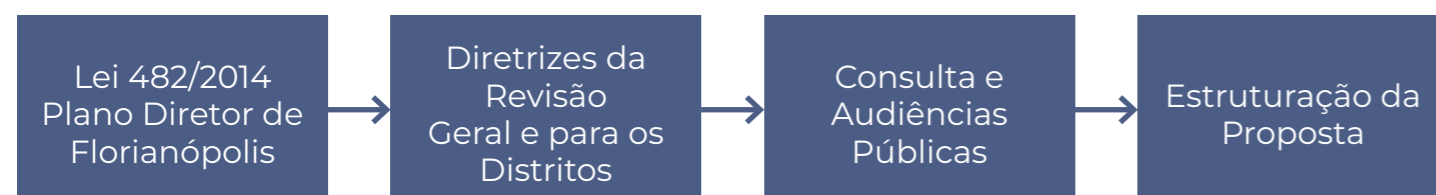
Dentro das diretrizes, uma delas se destaca quando analisamos os estudos e avaliações feitos no território e como a consolidação do plano não plano evoluiu, artigo 10:

VII – reafirmação do modelo polinucleado de organização territorial, baseado no fortalecimento de centralidades urbanas, diminuindo a pressão de crescimento nas áreas de interesse cultural e ambiental da cidade, otimizando a prestação de serviços de infraestrutura, qualificando as conexões de mobilidade, articulando o desenvolvimento urbano com os ecossistemas, propiciando conectividades biológicas e a preservação do patrimônio cultural, visando uma distribuição equilibrada e sustentável de pessoas e atividades econômicas;

Para orientar a proposta de Revisão do Plano Diretor, foram estruturados 10 pontos focais como objetivos da proposta, denominados **PILARES DA REVISÃO**. São eles:

1. Garantir a efetivação dos objetivos e diretrizes do Plano Diretor;
2. Fortalecer o planejamento e a gestão territorial;
3. Promover bairros e cidade mais eficientes, inteligentes e sustentáveis;
4. Conservar as áreas de preservação permanente;
5. Promover a geração e valorização de espaços públicos;
6. Criar as condições para uma mobilidade sustentável;
7. Favorecer as moradias de interesse social;
8. Garantir a segurança jurídica e o equilíbrio econômico;
9. Valorizar a arquitetura sustentável e de qualidade;
10. Promover a inclusão social e redução de desigualdades.

O caminho da participação popular na revisão



As DIRETRIZES DA REVISÃO do plano diretor envolvem assuntos relacionados principalmente a:

- Ajustes e correções na lei, de erros materiais;
- Dispositivos que permitam melhor gestão do território;
- Promoção da sustentabilidade ambiental, social, cultural, econômica e política do município;
- Preservação das áreas de proteção permanente;
- Desenvolver os bairros, de forma completa, aumentando a vitalidade e levando em conta suas carências e potencialidades;
- Qualificação e acesso a orla;
- Democratização do acesso a terra e a moradia;
- Alavancar plano de mobilidade visando privilegiar a diversidade de modais alternativos;
- Consolidação do sistema viário, utilizando modelo DOTs;
- Redução do impacto causado pelo uso de automóvel, redução da exigência de vagas de estacionamento;
- Qualificação e ampliação de Espaços Públicos;
- Orientação para qualidade da arquitetura e do desenho urbano;
- Regularidade do uso do solo, controle da densidade e da ocupação;
- Garantia de segurança jurídica;
- Inovações a partir de instrumentos já previstos, buscando o equilíbrio do desenvolvimento da cidade.

As diretrizes da revisão aqui apresentadas são gerais e buscam nortear a discussão de conteúdos da LC 482/2014, Plano Diretor de Florianópolis, que precisam melhorias e adequações. Pretende-se a ampla participação por meio das audiências e consulta pública para contribuir com estes e outros elementos que necessitam revisão no atual plano.

PARTICIPE DAS AUDIÊNCIAS E CONSULTA PÚBLICA!



<http://bit.ly/planodiretor2022>

PILARES DA REVISÃO	DIRETRIZES DA REVISÃO	IMPACTOS DAS DIRETRIZES															
		Otimização de Processos	Melhoria da Gestão	Segurança Jurídica	Correção de Materiais	Desenvolvimento Econômico	Diversificação de Usos	Equilíbrio de Usos	Melhoria da Mobilidade Urbana	Valorização Urbana	Aumento do Parcelamento Regular	Aumento da Oferta de Imóveis	Aumento da Densidade	Valorização dos Espaços Públicos	Preservação Ambiental	Valorização Ambiental	Valorização do Patrimônio
1	Criar ferramentas e mecanismos para fomentar o desenvolvimento equilibrado e sustentável do Município, efetivando a aplicação do Plano Diretor;																
2	Instrumentalizar e atualizar as políticas propostas pelo Plano através da readequação no âmbito do planejamento e gestão territorial;																
	Inserir dispositivos que permitam maior clareza na aplicação dos zoneamentos com adequada mensuração dos seus limites a partir de referenciais geográficos fixos no terreno;																
	Inserir dispositivo para resolução de casos em que o lote urbano tenha incidência de mais de um zoneamento;																
3	Inserir dispositivos para correção de zoneamentos equivocadamente demarcados como APP e APL;																
	Criar instrumentos que fomentem o parcelamento regular do solo;																
	Criar mecanismos para efetivar a implantação de infraestrutura urbana;																
	Valorizar as virtudes dos bairros, buscando o desenvolvimento econômico a partir das potencialidades já existentes;																
	Ampliar a política de incentivos a partir dos instrumentos já previstos na Lei, utilizando dispositivos limitadores e tendo como base os critérios de localização derivados da caracterização do sistema viário;																
	Criar instrumentos para dar efetividade e estimular dinâmicas positivas para o desenvolvimento urbano do Município, além de buscar solução para o problema das baixas densidades e da desequilibrada distribuição dos usos;																
	Estimular as edificações de uso misto, para qualificação da vida urbana com aumento da vitalidade e distribuição dos empregos e da policentralidade através de bairros completos;																
4	Adequar as definições da Lei para garantir a função de áreas de transição das APLs, mantendo suas características e especificidades ambientais e urbanísticas;																
	Permitir a implementação de infraestruturas de baixo impacto em ACI;																
	Simplificar a Tabela de Adequação de Usos das atividades desvinculando-a do CNAE;																
	Criar uma política de incentivos para proteção, manutenção e uso sustentável das áreas zoneadas como APP;																
	Adequar o Plano Diretor à Legislação Federal sobre proteção ambiental, ressaltando da possibilidade de ampliação dessas restrições pelo Município, desde que com justificativa técnica;																
5	Adequar a definição das APPs e APLs, buscando melhorar a compreensão dos conceitos, impactando na legibilidade e objetividade, além de trazer segurança jurídica para o Município e para os moradores de Florianópolis;																
	Analisar trechos do Plano Diretor que legislam com base no zoneamento de APP contidos em Planos Diretores anteriores;																
	Definir claramente que as APPs decorrentes de outras legislações superiores estão integralmente protegidas pelo município, ainda que não delimitadas nos mapas de zoneamento;																
	Dar clareza da necessidade de autorização do poder público, através do órgão ambiental competente, para fazer qualquer interveferência em APP;																
	Qualificar a ocupação das áreas destinadas aos espaços públicos, visando também a ativação e como consequência o aumento da segurança pública;																
5	Estimular a criação de espaços públicos através da geração de áreas de fruição pública, qualificando a relação urbana dos edifícios com as ruas;																
	Vincular a criação e promoção dos espaços públicos oriundos de parcelamentos ou empreendimentos de grande porte com base na densidade habitacional local;																
	Simplificar nas ACIs e AVLs a definição dos usos e permitir que o órgão de planejamento emita diretrizes de acordo com realidades locais e indicadores urbanísticos;																
	Estimular a preservação de imóveis com características e importância histórica e cultural através de incentivos urbanísticos para empreendimentos que promovam a reforma ou conservação de imóveis tombados;																
5	Ampliar o incentivo de implantação de Arte Pública vinculando sua aplicação em espaços públicos;																

PILARES DA REVISÃO	DIRETRIZES DA REVISÃO	IMPACTOS DAS DIRETRIZES															
		Otimização de Processos	Melhoria da Gestão	Segurança Jurídica	Correção de Materiais	Desenvolvimento Econômico	Diversificação de Usos	Equilíbrio de Usos	Melhoria da Mobilidade Urbana	Valorização Urbana	Aumento do Parcelamento Regular	Aumento da Oferta de Imóveis	Aumento da Densidade	Valorização dos Espaços Públicos	Preservação Ambiental	Valorização Ambiental	Valorização do Patrimônio
6	Criar condições para efetivação de um sistema viário adequado, ampliando as conectividades, aumentando o índice de caminhabilidade e a integração de modais;																
	Possibilitar a efetivação da estratégia de promoção das centralidades, com comércio e serviços reduzindo os deslocamentos pendulares;																
	Incentivar a fruição pública, objetivando a ampliação dos passeios e conexões, fortalecendo as ruas completas, ampliando a oferta de espaço físico para pedestres e ciclistas;																
	Garantir alternativas de conexões viárias e conformações de quadras para projetos de grande porte;																
	Permitir que as soluções para novos arruamentos sejam orientados de acordo com cada situação específica a partir de diretrizes técnicas;																
	Propor a utilização de perfis viários mais adequados às realidades consolidadas do sistema viário;																
	Criar dispositivo para orientar os casos em que o sistema viário aprovado no loteamento seja diferente do previsto no mapa de sistema viário;																
	Reduzir os impactos causados pelo uso do automóvel individual buscando o reequilíbrio da exigência mínima de vagas;																
7	Criar condições mais efetivas para a abertura de acessos à orla;																
	Ampliar a efetividade da aplicação do incentivo para HIS no território;																
	Incentivar a implantação de equipamentos públicos e comunitários junto a empreendimentos de HIS;																
8	Criar a possibilidade de flexibilização dos afastamentos em lotes de interesse social, garantindo a possibilidade de construção de forma diferenciada em função da ocupação;																
	Adequar a legislação municipal com as normativas estaduais e federais com o intuito de dar maior clareza ao texto e remover sobreposições de regramentos;																
	Adequar o texto da Lei com os demais dispositivos municipais bem como a remoção de matérias pertinentes a regulamentação específica e estranhas ao Plano Diretor;																
9	Criar dispositivo legal para correção de erros materiais existentes na Lei, inclusive na demarcação de zoneamentos;																
	Criar política de incentivos para promover o desenvolvimento sustentável a partir da diminuição dos impactos ambientais de novos empreendimentos e do estímulo às soluções construtivas sustentáveis;																
	Estimular soluções mais adequadas de arquitetura e de desenho urbano através da aplicação de políticas de incentivos;																
	Aprimorar os critérios referentes a forma edificada, permitindo que determinadas soluções importantes não sejam desestimuladas pela legislação, integrando com o Código de Obras;																
	Favorecer o uso de pilotis no pavimento térreo, de forma não computável, em áreas suscetíveis ao alagamento ou com presença de aquíferos;																
	Difundir a utilização de terraços jardins em coberturas;																
10	Promover maior diversidade de tipologias em edificações tombadas garantindo a preservação do edifício histórico;																
	Desenvolver bairros completos favorecendo o modelo polinucleado e uma distribuição equilibrada e sustentável de pessoas e atividades econômicas;																
	Tornar a legislação mais coerente e acessível a um número maior de projetos, possibilitando e incentivando o parcelamento regular para a população de baixa renda;																
	Garantir a efetivação de espaços para emprego e comércio de pequeno porte sem descaracterizar a função habitacional de HIS;																
	Estimular a criação de AEIS no Município, reduzindo custos para os empreendimentos de HIS e permitindo a oferta de habitação em locais urbanisticamente apropriados;																
Promover o desenvolvimento econômico a partir da política de incentivos, com foco na geração de emprego e renda com oportunidades nos bairros;																	



Comércios e serviços aparecem entremeados em zonas residenciais da cidade, manifestando uma demanda social por aproximar moradia desses outros usos, especialmente os comércios de pequenos porte. Embora saiba-se que a ocupação de uso mista seja propulsora de bairros mais vivos e seguros, o plano atual ainda prevê zonas de uso exclusivo, sem considerar essa realidade social.



O plano diretor limita empreendimentos residenciais multifamiliares, mesmo em terrenos compatíveis para tal. A necessidade de moradia cria um mercado irregular deste tipo de imóvel.



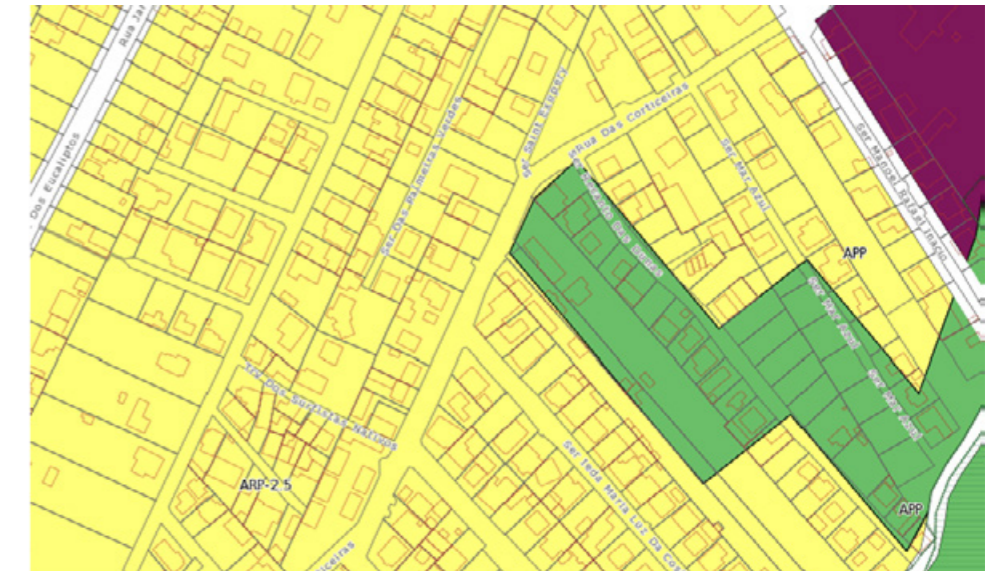
O Plano diretor atual impõe a execução de estudos de impacto sem diferenciar escalas de impactos dos empreendimentos, obrigando a análises morosas e desnecessárias até em instalações de baixo impacto. A caracterização dos Estudos de Impacto podem ser efetivadas em norma complementar, valorizando a análise técnica do que é mais relevante para que possamos diferenciar procedimentos de licenciamento de alto e baixo impacto.



O Plano Diretor atual não tem conseguido incentivar a construção de Habitação de Interesse Social. O baixo desempenho (índices) não têm possibilitado diluir os custos das habitações sobre os valores dos terrenos. É fundamental um incremento da política habitacional, em especial aquela voltada a baixa renda.



O plano diretor atual prevê a abertura de novas vias em regiões já consolidadas da cidade, que exigiriam grande número de desapropriações para serem efetivadas. É preciso contar com instrumentos legais que possibilitem atualizar projeções estabelecidas pelo plano, que não estão em consonância com a realidade urbana do município, corrigindo erros materiais para sua adequada operacionalização.



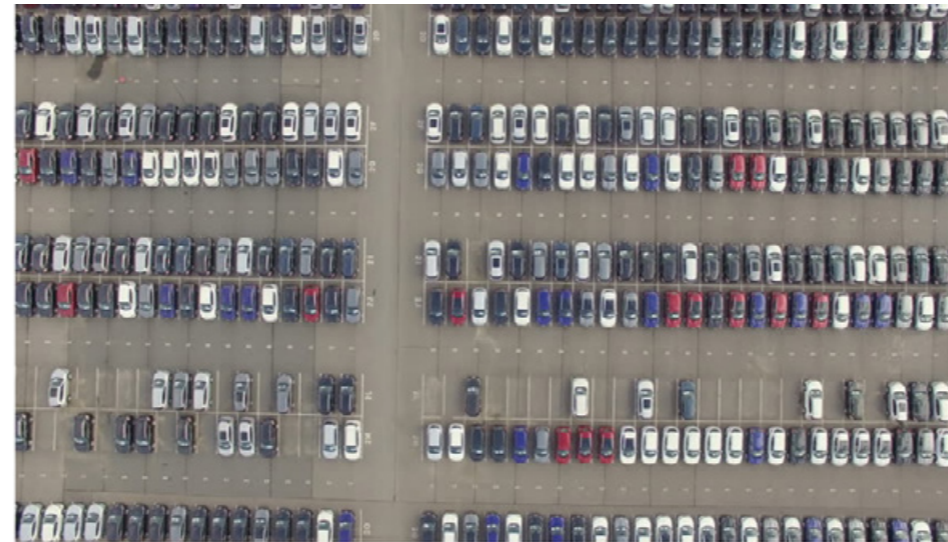
O plano diretor apresenta inconsistências nos limites de zoneamento, prevendo, por exemplo, APPs sobre regiões urbanas já consolidadas. Tratam-se, portanto, de reconhecidos erros materiais na produção desses mapas, não havendo hoje instrumentos administrativos que possibilitem sua correção, causando insegurança jurídica na ocupação do território.

LOTEAMENTOS

DE 2014 A 2021	2,8% dos lotes cadastrados
9	826 Lotes gerados por Loteamento
loteamentos aprovados	82 LOTES INVIABILIZADOS POR CONFLITO COM SISTEMA VIÁRIO PROJETADO



As regras de parcelamento historicamente têm dificultado o parcelamento regular. As regras no geral desconsideram as características fundiárias do município e reduzem significativamente o interesse pelo parcelamento regular. O alto grau de irregularidade implica na falta de conexões, espaços públicos e implantação de infraestruturas, aumentando o passivo de investimento por parte município.



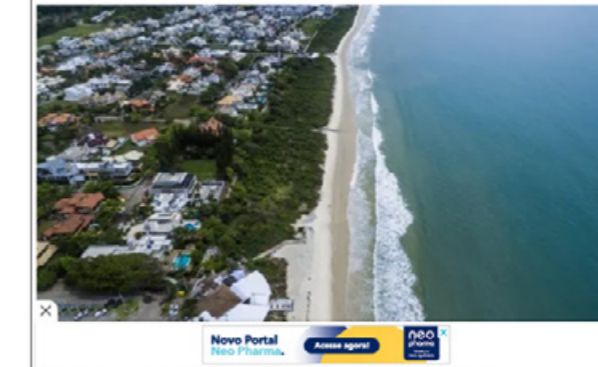
O plano diretor atual estabelece um número exagerado de vagas mínimas de estacionamento nos empreendimentos, contrariando as bias práticas de mobilidade e encarecendo os imóveis de forma desnecessária. Também detalha de forma exagerada critérios, os quais podem ser objeto de normas complementares.

Florianópolis é a terceira capital com maior alta no preço de imóveis no país; veja os bairros

Índice FipeZap mostra que a média de preço do metro quadrado em Florianópolis é de R\$ 7 mil

07/01/2020 - 10h50

Por Lucas Paraiso
lucas.paraiso@somossc.com.br



Colunistas

SAVASSA
Projeto na Câmara de Joinville quer proibir cobrança de passaporte da vacina

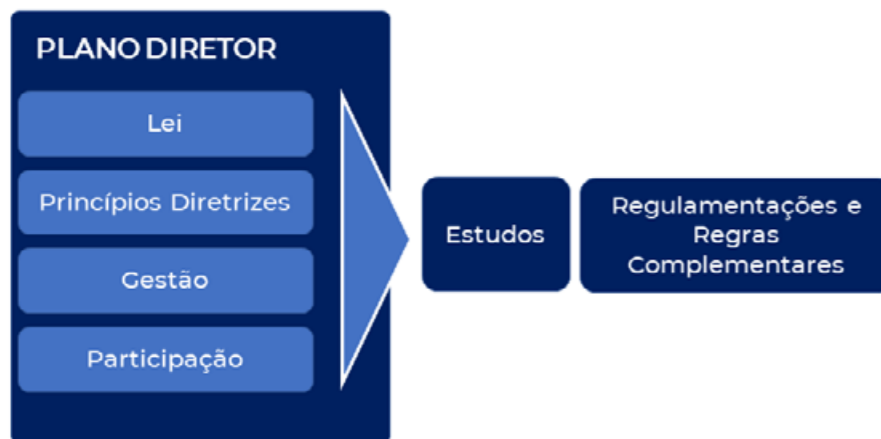
ESTELA BENETTI
'Bife impresso' e robô para o pré-sal projetam inovações do Senai/SC

ATLÂNTIDA SC
Programa das Minas fala sobre os planos para o 13º salário

Junel Internacional tem o metro quadrado mais caro de Florianópolis (Foto: Diogenes Pandini / Arquivo NSC)

Enquanto a média brasileira foi de estabilidade e com um leve recuo no preço dos imóveis à venda em 2019, Florianópolis foi a terceira capital do Brasil com o maior aumento de preço

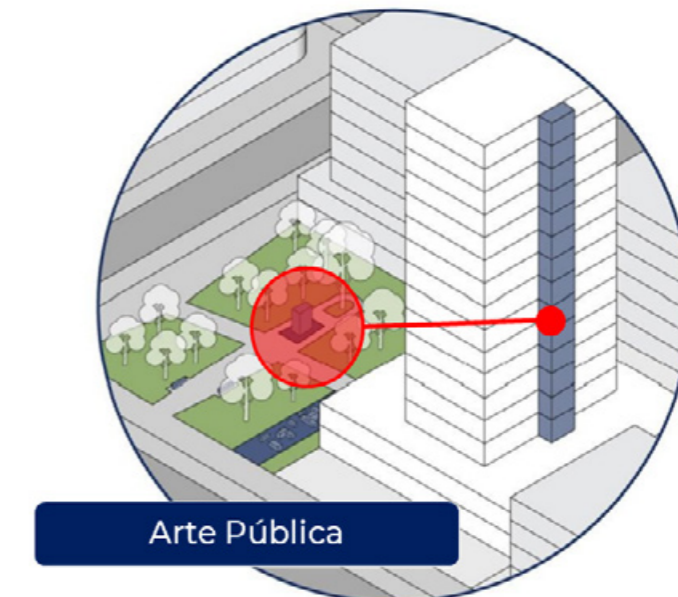
A forma geral de ocupação do solo, com expansão somente por baixa densidade, além de provocar um cenário de ocupações irregulares e pressão sobre as áreas ambientalmente frágeis colabora para um aumento generalizado do preço da terra e dos imóveis.



A Lei do Plano Diretor tenta englobar e detalhar itens desnecessários. O conceito de plano deve ser percebido como um conjunto de ações que se relacionam também a gestão e participação na sua gestão. Buscar uma lei mais dinâmica com gestão técnica e participação social pode mediar de forma mais célere conflitos e busca de soluções específicas que uma Lei Complementar não precisa abarcar.



A valorização e adequação do Incentivo ao Uso Misto (art. 64) é importante para dinamizar os bairros e as centralidades, conferindo mais autonomia, favorecendo a vida urbana dos bairros e melhorando a mobilidade geral.

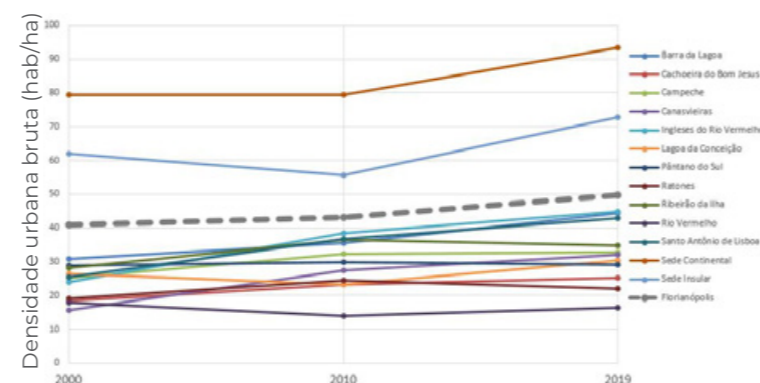
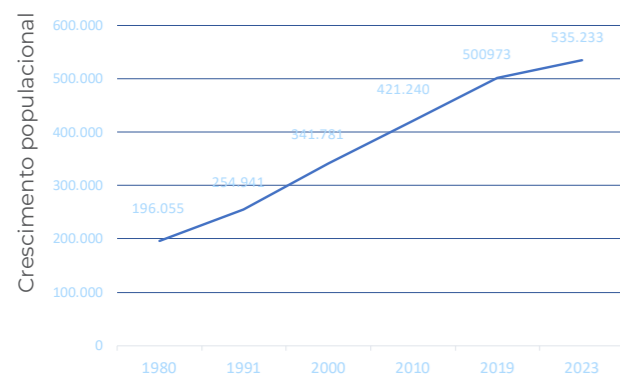
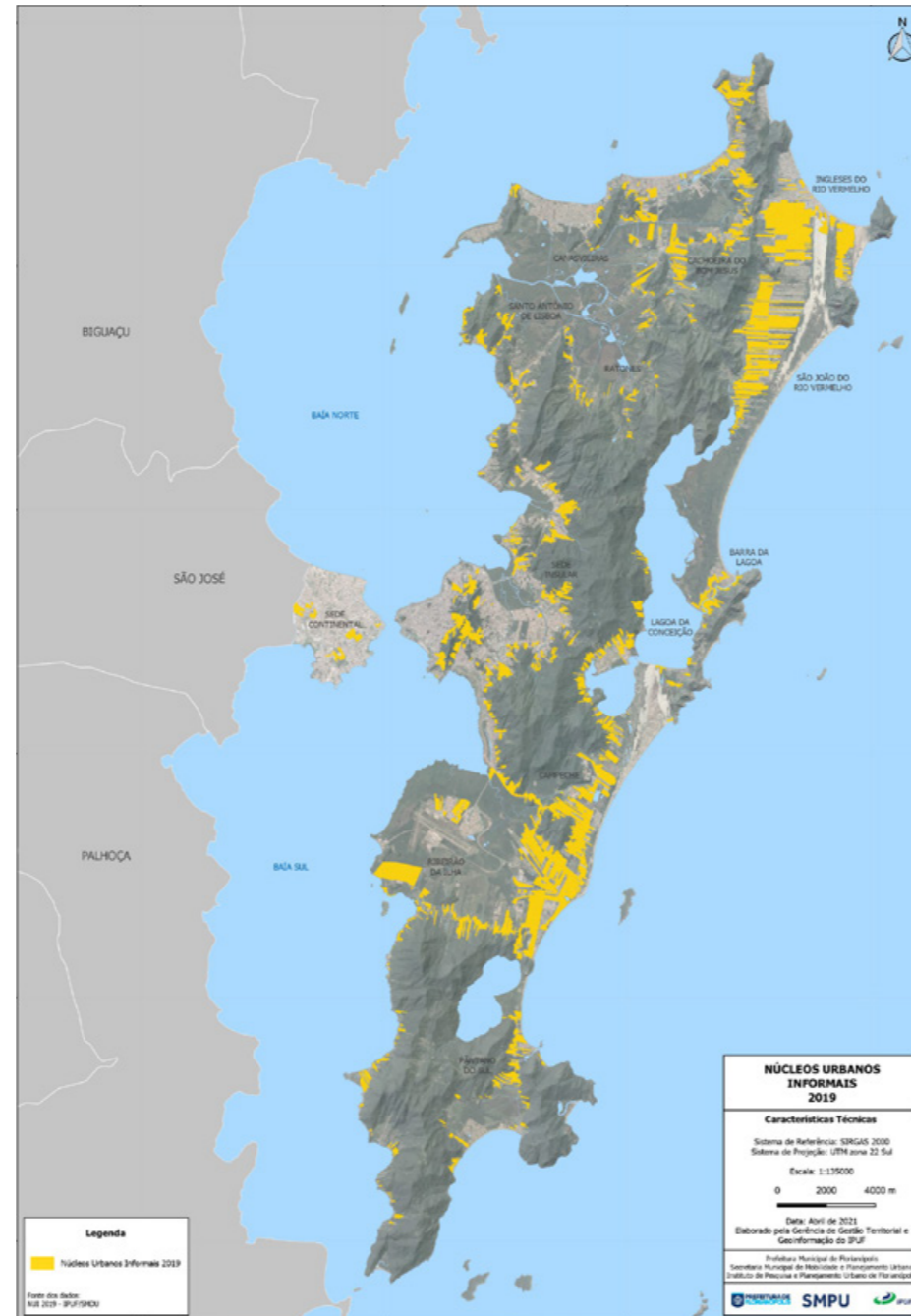
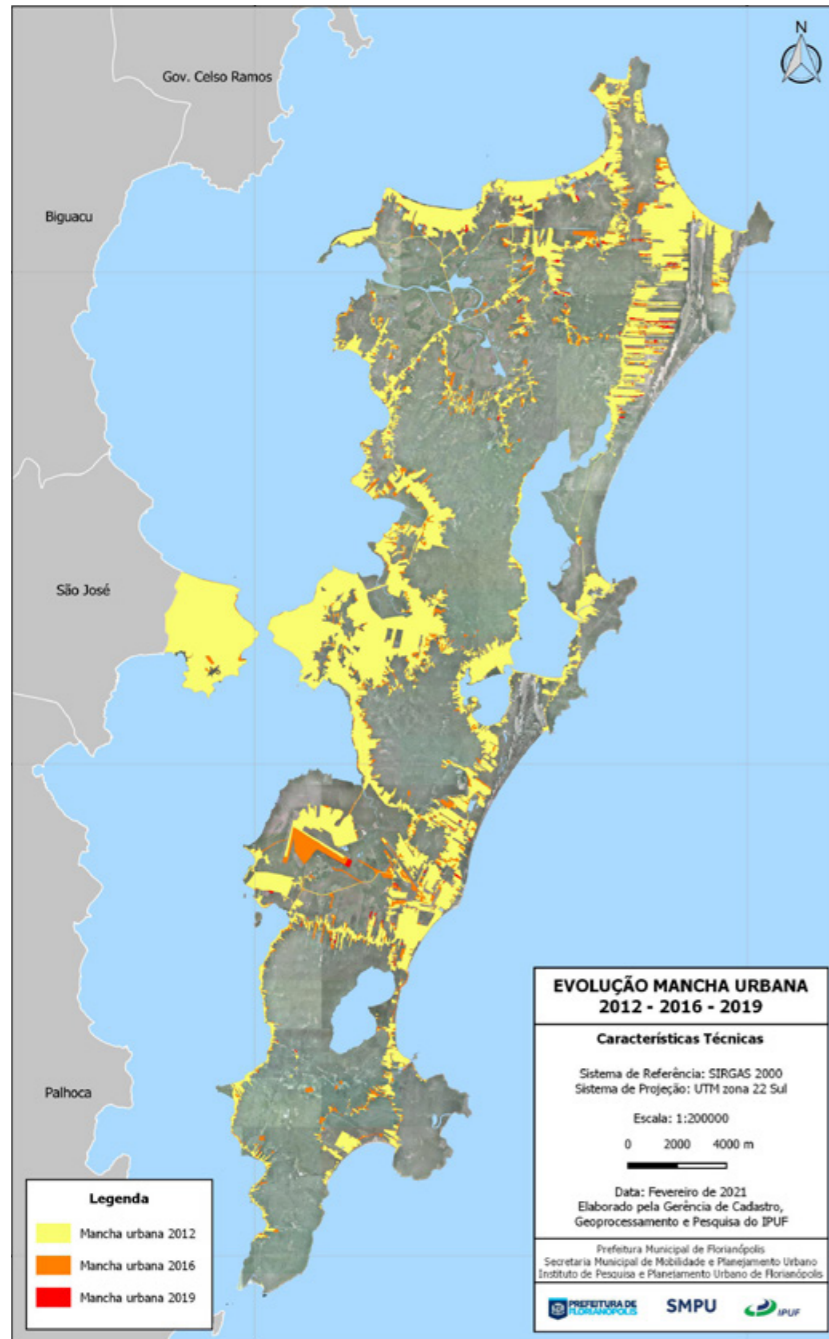


A valorização e adequação do Incentivo ao a arte pública é fundamental para a manutenção de uma política já consagrada e conhecida. Os empreendimentos não têm conseguido se utilizar deste incentivo pela baixa produção dos índices construtivos dos terrenos.

02

DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL (DOTS) E BAIRROS COMPLETOS

Uma alternativa para orientar a
revisão do Plano Diretor



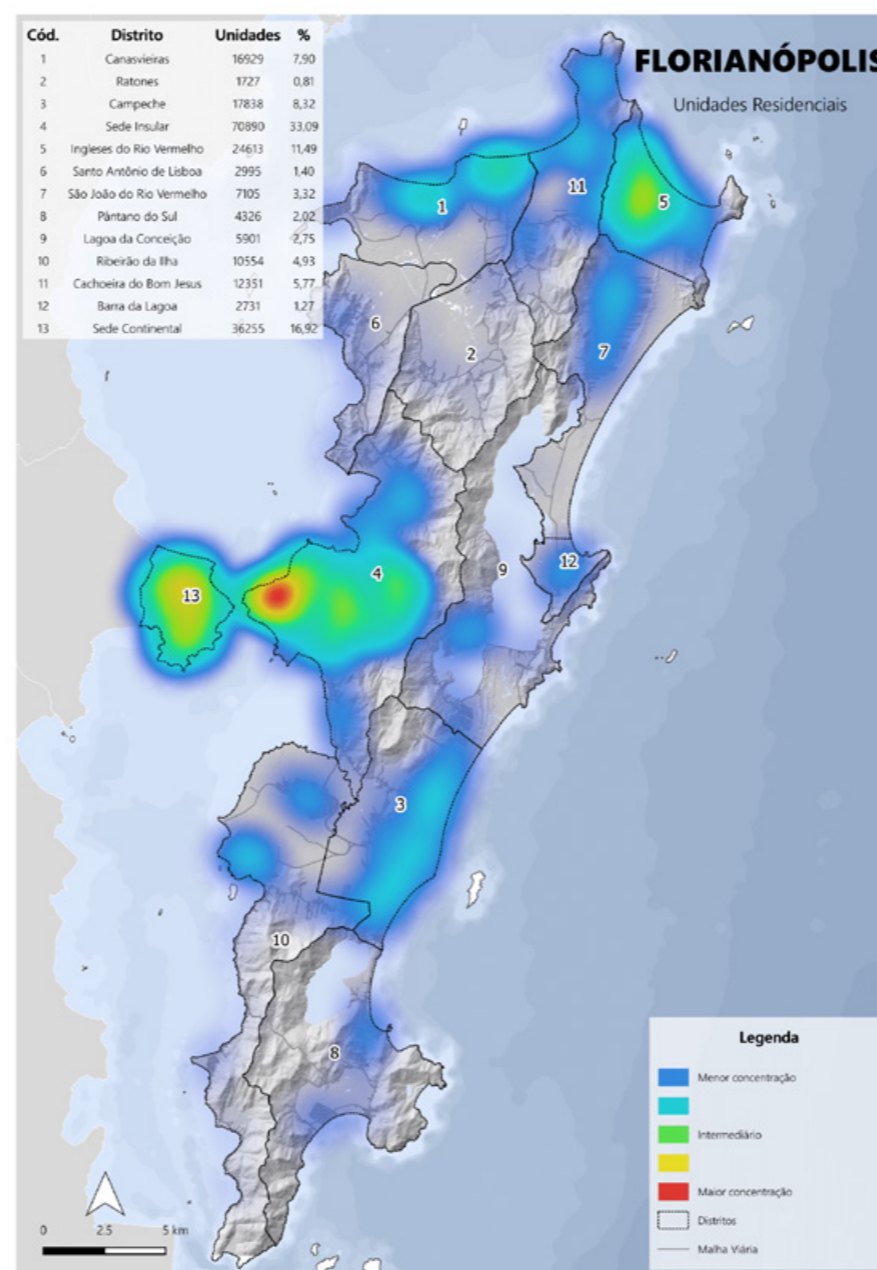
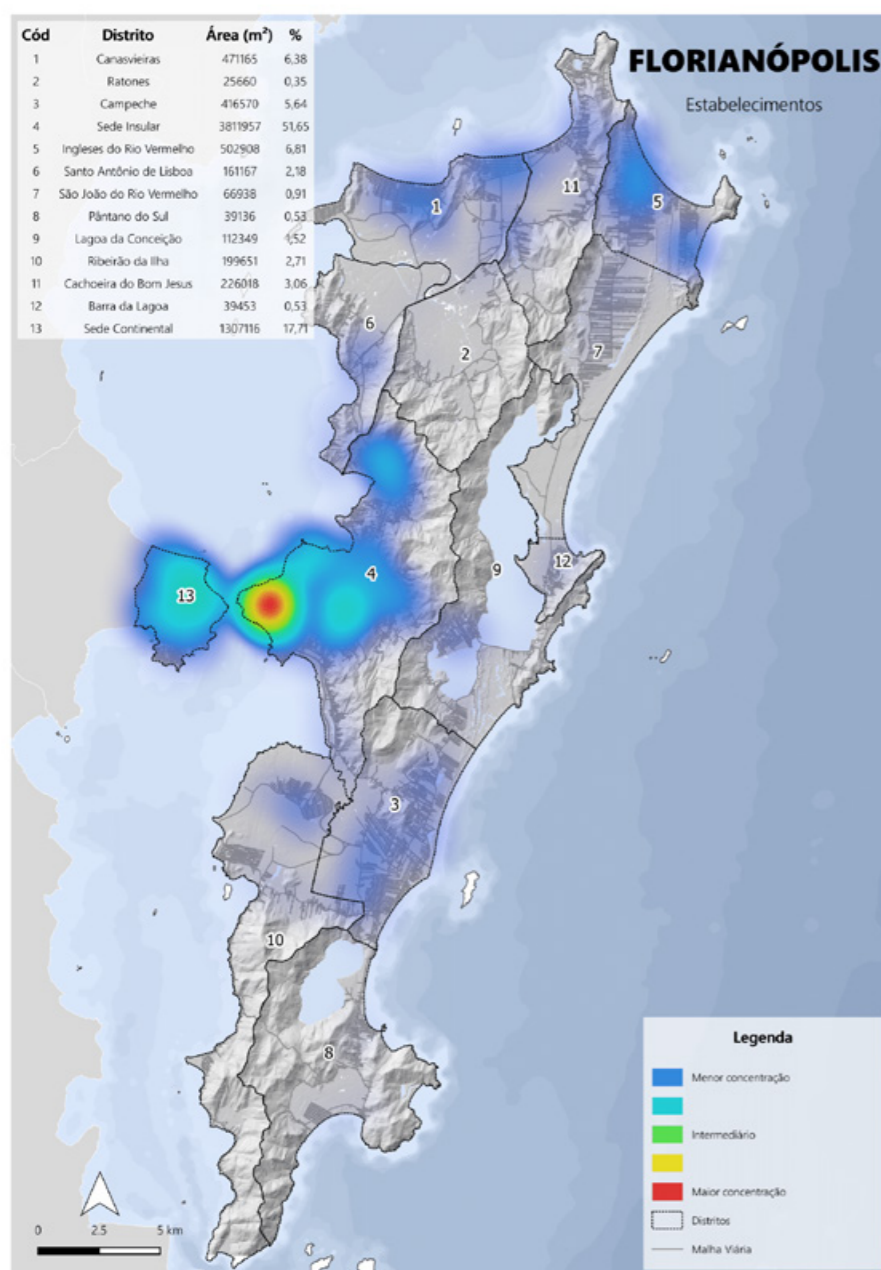
As diretrizes da revisão impactam na busca do modelo de cidade preconizada no plano e promovem ativamente uma valoração dos distritos e suas localidades. A cidade tem crescido em população, de forma dispersa no território, com bairros sem diversidade e infraestrutura e com alta irregularidade.

Florianópolis tem sido desenvolvida por um modelo equivocado de ordenamento territorial, de baixa densidade que ocasionou ao longo do tempo grandes impactos sociais, ambientais e de infraestrutura. Ao mesmo tempo, nossas características espaciais e ambientais específicas não comportam concentração exagerada nos bairros atuais. Contudo alguns bairros têm crescido calcados em ilegalidades e ampliação dos problemas.

Historicamente nossos planos diretores tiveram uma condução que se afastou das características das preexistências, tentando reproduzir modelos que propunham a separação funcional dos bairros e zoneamentos. A impossibilidade e/ou dificuldade de aplicar as regras inibiu a legalidade do território, em especial daquelas áreas de expansão. Quando aplicadas as regras produziram porções monofuncionais e com dispersão do potencial construtivo gerando um modelo de cidade inadequado que não valoriza a vida urbana.

Na revisão do Plano Diretor tem-se como vetor principal a busca pela implantação dos BAIRROS COMPLETOS e fundamentos DOTS (Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável), diretamente aliados às diretrizes previstas no plano atual. Do desenho urbano ao solo à mobilidade urbana, da preservação ambiental ao desenvolvimento econômico, esses objetivos compõem uma visão para a cidade como um todo e para o modo como a nossa principal legislação urbanística deve orientar moradores, poder público e agentes econômicos para a produção de uma cidade sustentável.

MAPAS: O primeiro mapa (à esquerda) mostra a evolução da mancha urbana de 2012 a 2019, destacando a pequena evolução ocorrida nos últimos anos. O segundo mapa (à direita) apresenta a dimensão dos núcleos urbanos informais em 2019. A partir do Plano Atual (2014) ocorreu uma estabilização das densidades em patamares muito reduzidos.



Para tanto, a revisão do Plano Diretor leva em conta as particularidades de cada distrito da capital. Os distritos são uma forma de dividir o território da cidade e compostos por um conjunto de bairros que estão próximos. Eles podem ser criados e extintos por lei (Lei Complementar N. 30, de 18 de julho de 1990) e no caso de Florianópolis (leis N. 4805 e 4806 de 1999), temos 12 distritos municipais. São eles: 1) Canasvieiras, 2) Cachoeira do Bom Jesus, 3) Ingleses do Rio Vermelho, 4) São João do Rio Vermelho, 5) Ratones, 6) Santo Antônio de Lisboa, 7) Distrito Sede, que fica subdividido nas áreas Insular e Continental, 8) Lagoa da Conceição, 9) Ribeirão da Ilha, 10) Pântano do Sul, 11) Campeche e 12) Barra da Lagoa.

Cada distrito tem sua realidade, sua cultura, e suas características como se fosse um “pequeno município” dentro da Capital. Entender isso é importante para que as particularidades de cada região sejam consideradas na hora revisar o Plano Diretor. A revisão do Plano pode trazer alterações e inovações para toda cidade, mas cada distrito terá atenção para suas necessidades específicas.

Com uma política de incentivos eficiente é possível criar mecanismos de contrapartidas diretas que melhorem os indicadores dos bairros.

A estratégia DOTS pode aproximar áreas de moradia e oportunidades de emprego por meio de incentivo ao uso misto do solo próximo aos corredores de transporte coletivo. Assim reforçamos os bairros, tornando-os mais inclusivos e sustentáveis, reduzindo as distâncias de deslocamento das pessoas, aproximando as residências do trabalho e das oportunidades, promovendo a substituição do transporte individual motorizado pelos modos ativos ou coletivos e criando territórios mais plurais e democráticos, com miscigenação social.



MAPAS: Os mapas de concentração mostram que os estabelecimentos (à esquerda) se concentram prioritariamente no Distrito Sede Insular. Enquanto as unidades habitacionais (à direita) se espalham por todo o território.

FOTOS: As imagens ao lado mostram a realidade do cenário hoje em Florianópolis, grande deslocamento diário, ocupação irregular para estar próximo das oportunidades do Centro.

AÇÃO 1

Intensificar o adensamento e o uso do solo ao longo dos eixos e no entorno de estações de transporte coletivo

AÇÃO 2

Combater a ociosidade do uso do solo em áreas com oferta de transporte coletivo

AÇÃO 3

Diversificar o padrão de moradia

AÇÃO 4

Integrar o espaço privado ao espaço público em favor do pedestre

AÇÃO 5

Promover espaços públicos de permanência e áreas verdes estratégicas

AÇÃO 6

Desestimular a utilização do automóvel junto aos eixos de transporte coletivo

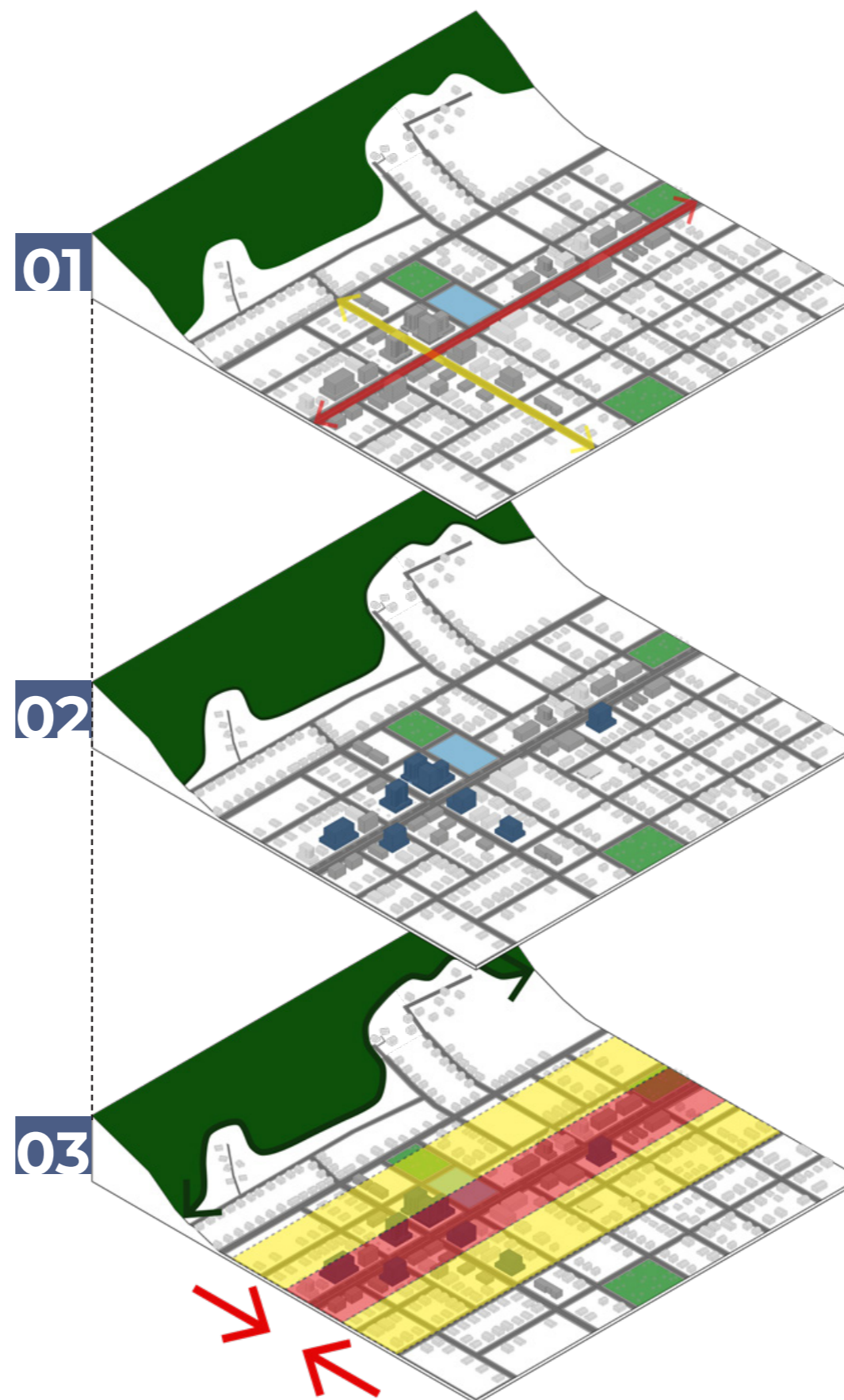
AÇÃO 7

Articular e conectar os equipamentos sociais à infraestrutura de transporte coletivo

AÇÃO 8

Fomentar espaços de suporte ao transporte cicloviário

Fonte: WRI Brasil (<https://wribrasil.org.br/pt/o-que-fazemos/projetos/desenvolvimento-orientado-ao-transporte-sustentavel-dots>)



Caminhos que a estratégia DOTS pode ser utilizada para reorganizar as centralidades.

01 – Identificar as vias organizadoras dos bairros, em especial aquelas com potencial existente ou a implantar como eixos principais do transporte coletivo. Deve ser observado suas características e grau de transformação alcançada com as atuais definições do Plano Diretor e se elas podem desempenhar um papel mais relevante para o reequilíbrio do bairro, aferindo se estão cumprindo seu efetivo papel.

02 – Promover junto a estas vias estratégias de concentrar a ocupação, reequilibrar as densidades do bairro, sobrepor moradia com a oferta de comércio e serviços, oportunidades de emprego, oferta de habitação de interesse social e também de custos acessíveis. Deve-se buscar ruas vivas com fachadas ativas e espaços que favoreçam a mobilidade ativa. Trata-se de criar condições para a busca de bairros completos.

03 – A urbanização concentrada, em especial nas principais vias, auxilia para evitar o espalhamento do bairro e a pressão de ocupação das áreas de preservação ambiental.

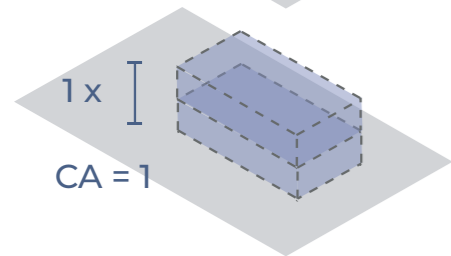
Ampliar a ocupação das principais vias pode se dar através da aplicação de instrumentos urbanísticos como transferência do direito de construir (TDC) e investimentos financeiros, ambos como o objetivo de melhorar indicadores gerais do bairro.

O QUE É O COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO?

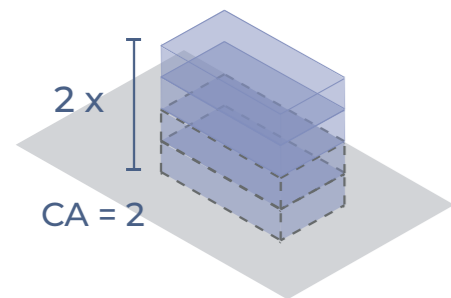
É a relação entre a área construída e a área total do terreno



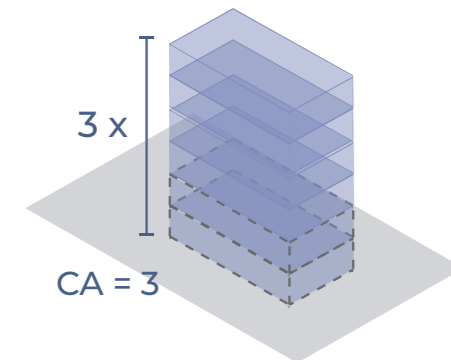
Situação exemplo:
Lote de 100 m²
CA básico = 1
CA máximo = 3



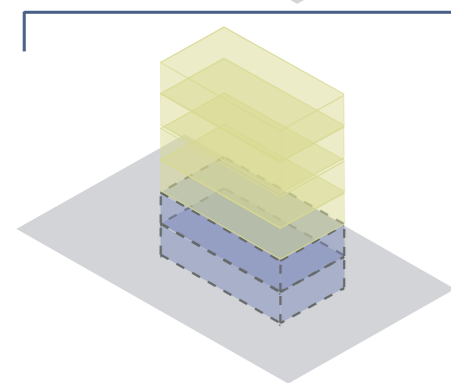
ÁREAS COM MENOS INFRAESTRUTURA
CA básico. Ex: Permitido construir até 100 m² no terreno - 2 andares de 50 m²



ÁREAS COM INFRAESTRUTURA
Mais que o CA básico. Ex: Permitido construir até 200 m² no terreno - 4 andares de 50 m² - CA = 2



ÁREAS COM MAIS INFRAESTRUTURA
Até o CA máximo estabelecido para o lote. Ex: Permitido construir até 300 m² no terreno - 6 andares de 50 m².



OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR

Concessão emitida que se construa acima do coeficiente básico estabelecido, mediante o pagamento de uma contrapartida financeira ou depósito direto no fundo municipal.

Contrapartida inanceira no entorno urbano

Depósito direto no fundo municipal

Para orientar o uso e a ocupação do solo urbano, o Plano Diretor utiliza um mecanismo chamado Coeficiente de Aproveitamento (CA). Quando esse coeficiente é 1, o dono de um terreno de 100 metros quadrados pode construir até 100 metros quadrados (uma vez a área do terreno). Se o coeficiente for 2, ele pode construir até 200 metros quadrados no mesmo espaço (duas vezes a área do terreno).

Existem dois tipos de CA: básico e máximo. O CA básico garante o direito básico de uso da propriedade. O CA máximo permite um uso adicional – estabelece um potencial construtivo adicional.

A **Outorga Onerosa do Direito de Construir** (OODC) nada mais é que uma concessão emitida pelo poder público para que o proprietário do imóvel construa acima do coeficiente básico estabelecido mediante o pagamento de uma contrapartida financeira. Ou seja, se um terreno está localizado em uma área de CA básico 1 mas que permite um CA máximo de 4, o dono precisa adquirir o direito de construir a mais, se assim desejar, não podendo ultrapassar o CA máximo estabelecido para aquela região.

Muitas vezes, nas áreas com mais infraestrutura, o PD determina um coeficiente de aproveitamento máximo mais alto, com o objetivo de promover um uso eficiente dessas infraestruturas, controlar a densidade populacional, aproximar locais de moradia e emprego. No entanto, esse potencial construtivo (que pode ser adquirido por meio da OODC) só é possível porque a região foi alvo de investimentos do poder público e da coletividade – consumidores, prestadores de serviços, donos de estabelecimentos do comércio local, pessoas que todos os dias trabalham e ajudam a construir as cidades.

É pela soma desses investimentos que esse potencial construtivo adicional é passível de exigência de contrapartida por parte do poder público. Através da OODC, a cidade cobra pelo uso adicional do solo urbano, e os recursos são devolvidos à coletividade e reinvestidos na própria cidade, criando um círculo virtuoso. Ou seja, o proprietário que deseja edificar uma área maior do que a área estabelecida pelo coeficiente de aproveitamento básico, ele deve “comprar” do município esse potencial construtivo adicional, contribuindo simbolicamente aos investimentos previamente realizados pela coletividade.

Fonte: WRI Brasil (<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/08/o-que-e-outorga-onerosa-do-direito-de-construir>)

Entenda as siglas:

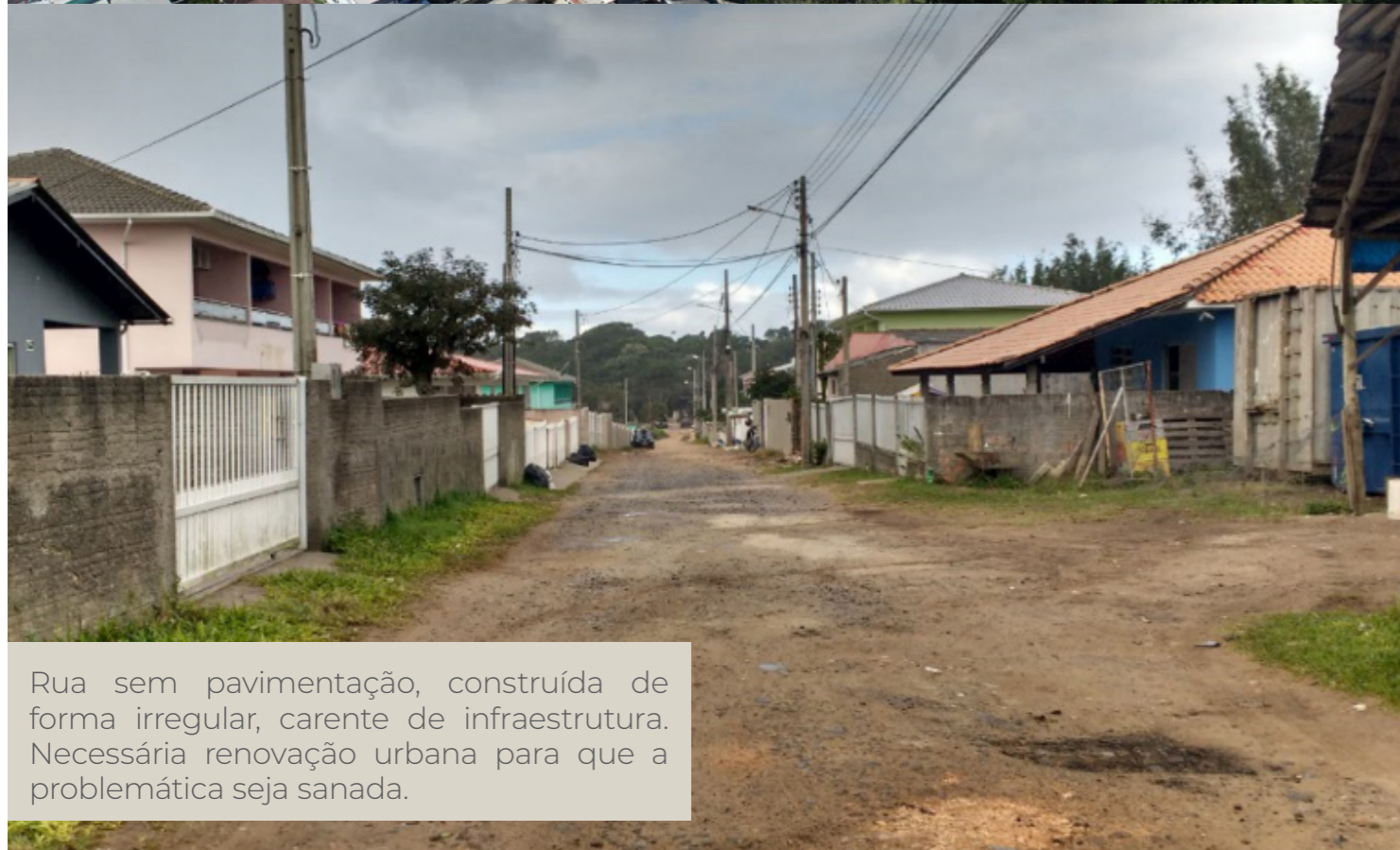
CA = Coeficiente de Aproveitamento

OODC = Outorga Onerosa do Direiro de Construir

PD = Plano Diretor



Atual modelo de ocupação espalhada e com baixa densidade, pressionando as áreas de preservação ambiental e com alto grau de irregularidade.



Rua sem pavimentação, construída de forma irregular, carente de infraestrutura. Necessária renovação urbana para que a problemática seja sanada.

Para as pessoas, o instrumento é benéfico conforme a cidade investe de maneira mais homogênea no território, oferecendo mais opções de moradia em áreas com infraestrutura e fazendo uma melhor gestão dos recursos. Os empreendedores ganham a oportunidade de construir mais em áreas centrais e com infraestrutura – ou descontos para investir em regiões onde a prefeitura deseja incentivar a ocupação. Já o poder público obtém recursos não tributários para investir na manutenção e qualificação urbana da cidade, principalmente quando associada à criação de um fundo específico, ganhando capacidade de gerir melhor o território de forma estratégica, garantindo a gestão mais eficiente da infraestrutura existente e proporcionando novas conforme a necessidade.

O QUE É E O QUE NÃO É A OODC?

A OODC não é um imposto, mas uma maneira de ordenar o desenvolvimento sustentável da cidade e da propriedade urbana, garantindo a justa distribuição dos benefícios e ônus causados pelo processo de urbanização. É importante ressaltar: para os donos dos terrenos, a OODC é opcional. A ideia é simples: só paga quem deseja construir mais do que a área estabelecida pelo CA básico.

A OODC não é:

- cobrada de quem já tem seu imóvel construído
- cobrada de quem vai construir área igual ou menor à área do terreno
- obrigatória ou compulsória

A OODC é:

- cobrada de novos empreendimentos que desejam construir acima do CA básico
- geralmente investida em infraestrutura urbana
- um instrumento de gestão do território urbano, com potencial para induzir o crescimento de forma eficiente – por exemplo, em áreas próximas a eixos de transporte
- um mecanismo que auxilia para a efetivação do planejamento estratégico da cidade



Uma das alternativas para reestruturar os bairros, tornando-os **BAIRROS COMPLETOS** é a adoção de uma estratégia utilizando uma política de incentivos de forma estratégica na busca de elementos necessários para tornar efetivas as políticas e diretrizes já definidas e pactuadas no atual Plano.

Os incentivos mediante instrumento de outorga devem acontecer de forma controlada buscando melhoria de indicadores gerais da cidade e de forma específica dos bairros em que sejam autorizados a sua aplicação. Sugere-se estabelecer no plano diretor as estratégias gerais e áreas para a efetiva ampliação do direito de construir, bem como as estratégias gerais e seus limites máximos e através de lei específica que deve complementar as condições para este acréscimo, como prevê o estatuto da cidade.

“Seção IX Da Outorga Onerosa do Direito de Construir Art. 28.
O plano diretor poderá fixar áreas nas quais o direito de construir poderá ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário.

§ 1o Para os efeitos desta Lei, coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificável e a área do terreno.

§ 2o O plano diretor poderá fixar coeficiente de aproveitamento básico único para toda a zona urbana ou diferenciado para áreas específicas dentro da zona urbana.

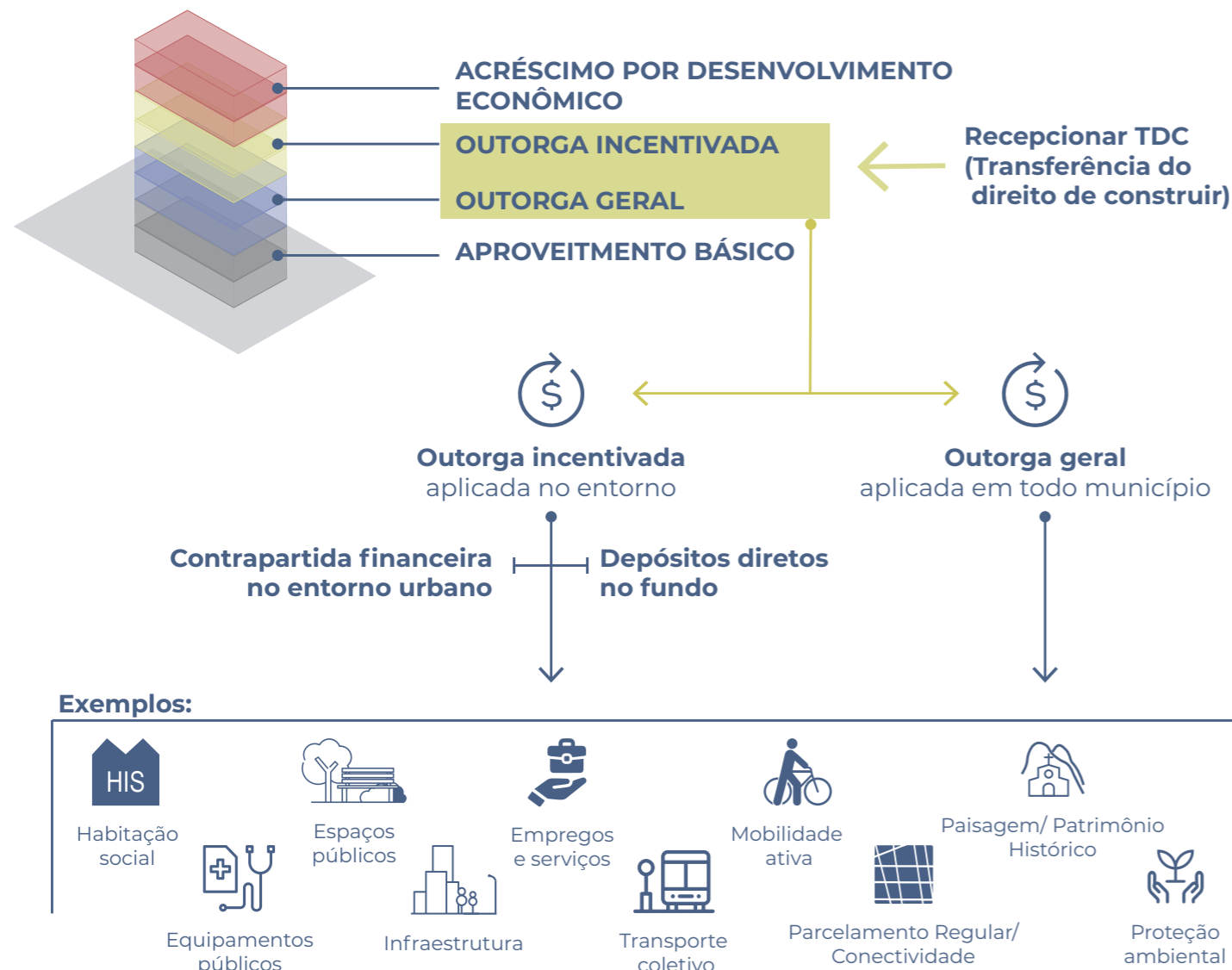
§ 3o O plano diretor definirá os limites máximos a serem atingidos pelos coeficientes de aproveitamento, considerando a proporcionalidade entre a infra-estrutura existente e o aumento de densidade esperado em cada área.”

Art. 30. Lei municipal específica estabelecerá as condições a serem observadas para a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso, determinando:

- I – a fórmula de cálculo para a cobrança;
- II – os casos passíveis de isenção do pagamento da outorga;
- III – a contrapartida do beneficiário.

Art. 31. Os recursos auferidos com a adoção da outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso serão aplicados com as finalidades previstas nos incisos I a IX do art. 26 desta Lei.

OUTORGA ONEROSA E SUAS CONTRAPARTIDAS



Para equilibrar a distribuição de outorgas de forma integrada a implantação de bairros completos baseados em conceitos DOTS, uma alternativa é promover o investimento obrigatório de parte das outorgas diretamente para responder as necessidades dos bairros. Observando o cumprimento das diretrizes previstas no Plano Diretor é possível avaliar estratégias de distribuição destas outorgas mediante contrapartidas, sendo:

Outorga Geral: Um dos mecanismos mais adequados para equilibrar a cidade é utilizar a Outorga Onerosa como mecanismo de democratização de investimentos no território. Ao distribuir um pouco dos recursos gerados por outorga para bairros ou locais da cidade que mais necessitam investimentos. É uma forma de equilibrar investimentos para toda a cidade, pois geralmente os locais que têm índices maiores são aqueles de dispõem de melhor infraestrutura. A outorga geral também pode ser utilizada para recepcionar (equacionar) aqueles detentores de índice construtivo (TDC) já existentes.

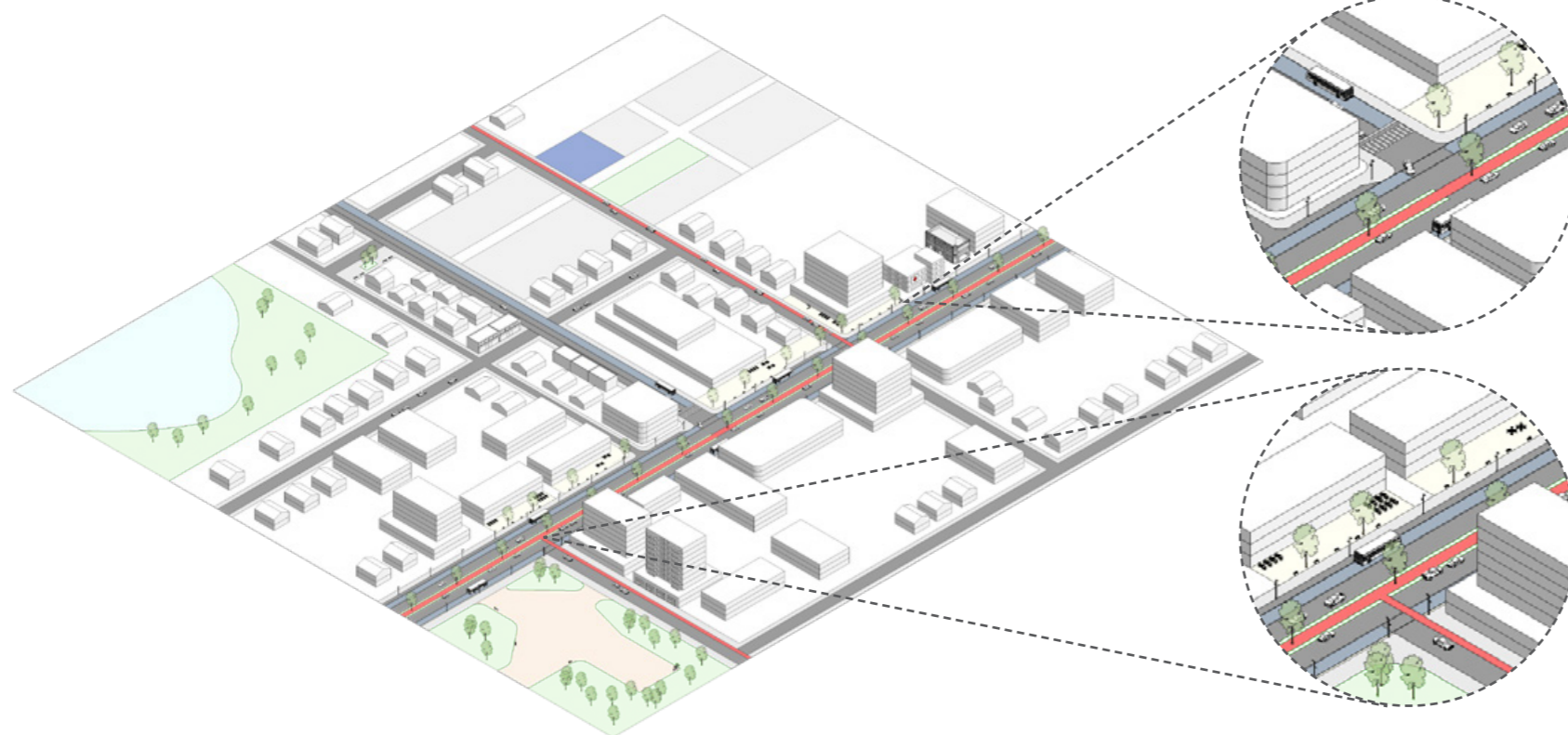
Outorga Incentivada: Como forma de garantir que a OODC possa ser também aplicada no bairro é possível estabelecer a troca de índices mediante incentivos, ou seja, o direito de construir pode ser associado a uma política de incentivos integrada as necessidades da região que será implantado o empreendimento (área de influência), equilibrando a implantação deste empreendimento com melhorias que beneficiem a comunidade. É salutar integrar neste conjunto a possibilidade de incentivar políticas de habitação social, fundamentais para promover uma cidade e bairros mais inclusivos.

Acréscimo por desenvolvimento econômico: Valorizar e incentivar o desenvolvimento econômico nos distritos é fundamental para que tenhamos um maior equilíbrio de empregos e oportunidades, diminuindo deslocamentos e buscando uma cidade mais sustentável. Este tema inclusive é previsto no nosso plano diretor no seu Art. 5º e inciso VII, porém até hoje não efetivado:

“os serviços ligados ao desenvolvimento tecnológico, educação, assistência social, cultura, turismo e lazer devem ser considerados como atividades estratégicas do desenvolvimento econômico e social de Florianópolis, esse reconhecimento pode ser traduzido no crescimento de taxas de ocupação, adensamento e altura, a depender das áreas em que estejam inseridos.”

A Transferência do Direito de Construir (TDC) está prevista no Estatuto da Cidade em seu artigo 35, e é o instrumento através do qual o poder público municipal pode autorizar o proprietário de um imóvel urbano a alienar, ou a aplicar em outro local, o direito básico de construir não utilizado em seu terreno, desde que esteja previsto em lei.

De outro lado é imperativo diferenciar aqueles empreendimentos que se calcam no desenvolvimento imobiliário de moradias, daqueles que têm por finalidade principal a implantação de atividades que conferem vitalidade e oportunidade ao desenvolvimento econômico do bairro. Uma alternativa é promover uma política de incentivos diferenciada para atrair estes empreendimentos para os bairros.



COMO CONSTRUIR BAIROS COMPLETOS

MOBILIDADE

Com a necessidade de diminuir os deslocamentos, que hoje se concentram no sentido bairros-centro, sobrecarregando o sistema viário, principalmente com o aumento da circulação de carros, procura-se através dos bairros completos favorecer e estimular a mobilidade sustentável na cidade, não apenas melhorando e ampliando o sistema viário existente, mas também promovendo o transporte coletivo e os modais de mobilidade ativa.

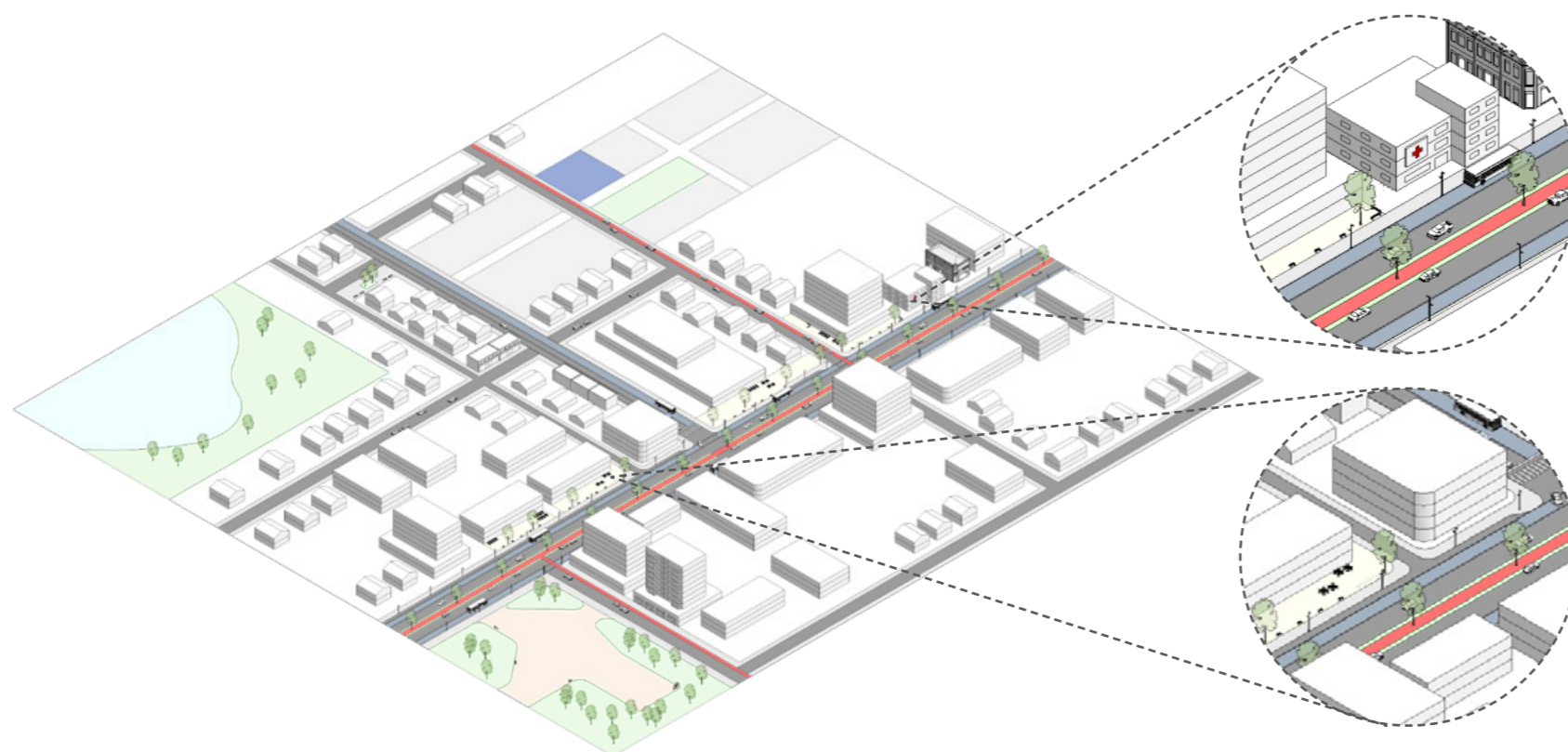
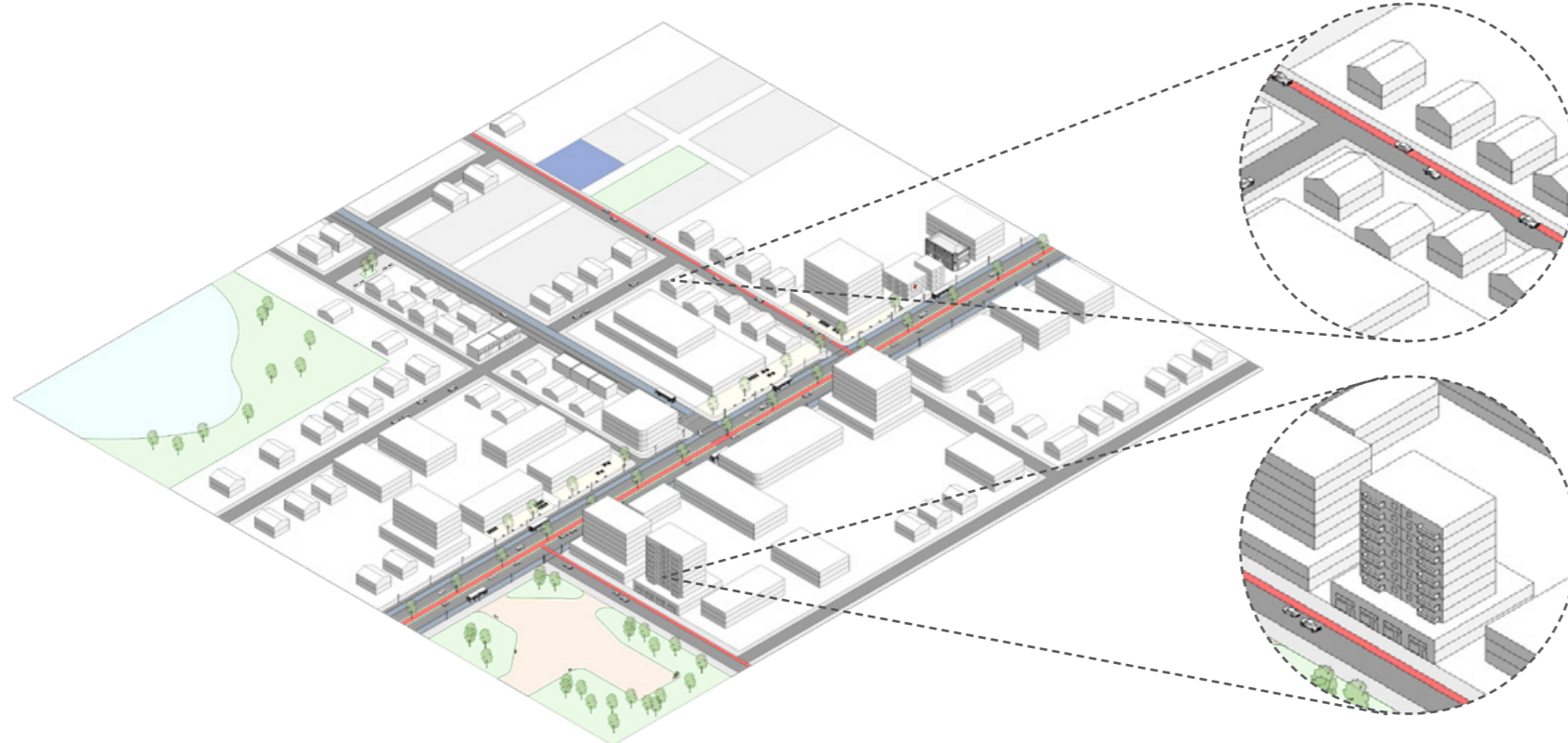
A ampliação da infraestrutura cicloviária, bem como a melhoria dos passeios, trazem uma maior segurança para os usuários. Associados a uma maior oferta de comércio e serviços de usos variados nos próprios bairros permite que a população não precise se deslocar até o centro da cidade para realizar atividades diárias. Além disso, estimular os comércios locais, amplia a oferta de empregos próximos as moradias.

As ruas completas e a possibilidade de implantação de corredores exclusivos para ônibus possibilita uma maior qualidade nos deslocamentos até outras regiões da cidade, diminuindo o tempo de viagem e incentivando o uso do transporte coletivo.

ESPAÇOS PÚBLICOS

A oferta de espaços públicos é outro ponto importante para a efetivação de bairros completos. Ampliar e qualificar as áreas verdes e locais adequados ao lazer é fundamental para a cidade por serem espaços de convivência, palco s principais das interações sociais de forma mais permanente. Se faz necessário que os bairros possuam uma diversidade de espaços públicos para as mais variadas atividades.

A criação de novos espaços, bem como a ampliação ou qualificação dos existentes precisam acompanhar a evolução populacional dos bairros, estando espalhados de forma equilibrada a servirem também como locais de respiro com a valorização da vegetação. É importante também que espaços públicos estejam distribuídos por todo o bairro, além daqueles instalados nas grandes vias de circulação, valorizando o meio urbano e servindo como área de transição entre a rua e as edificações.



COMO CONSTRUIR BAIROS COMPLETOS

HABITAÇÃO ACESSÍVEL

É necessário criar maior oferta de habitação acessível e de qualidade distribuídas de forma difusa na cidade, possibilitando igualdade social e melhorando a dinâmica urbana. É preciso que as pessoas estejam próximas das áreas com emprego, lazer, equipamentos públicos e bem servidos de infraestrutura urbana. Não se pode mais relegar a população de baixa renda para as regiões periféricas, acarretando maior pressão no sistema viário, nas áreas de preservação e não favorecendo desenvolvimento sustentável da cidade.

Assim é importante o aumento do parcelamento regular do solo e os incentivo à estes tipos de empreendimentos para que a cidade possa se expandir de forma ordenada e qualificada. Além disso, enfrentar as áreas já consolidadas através da regularização fundiária, levando infraestrutura e serviços.

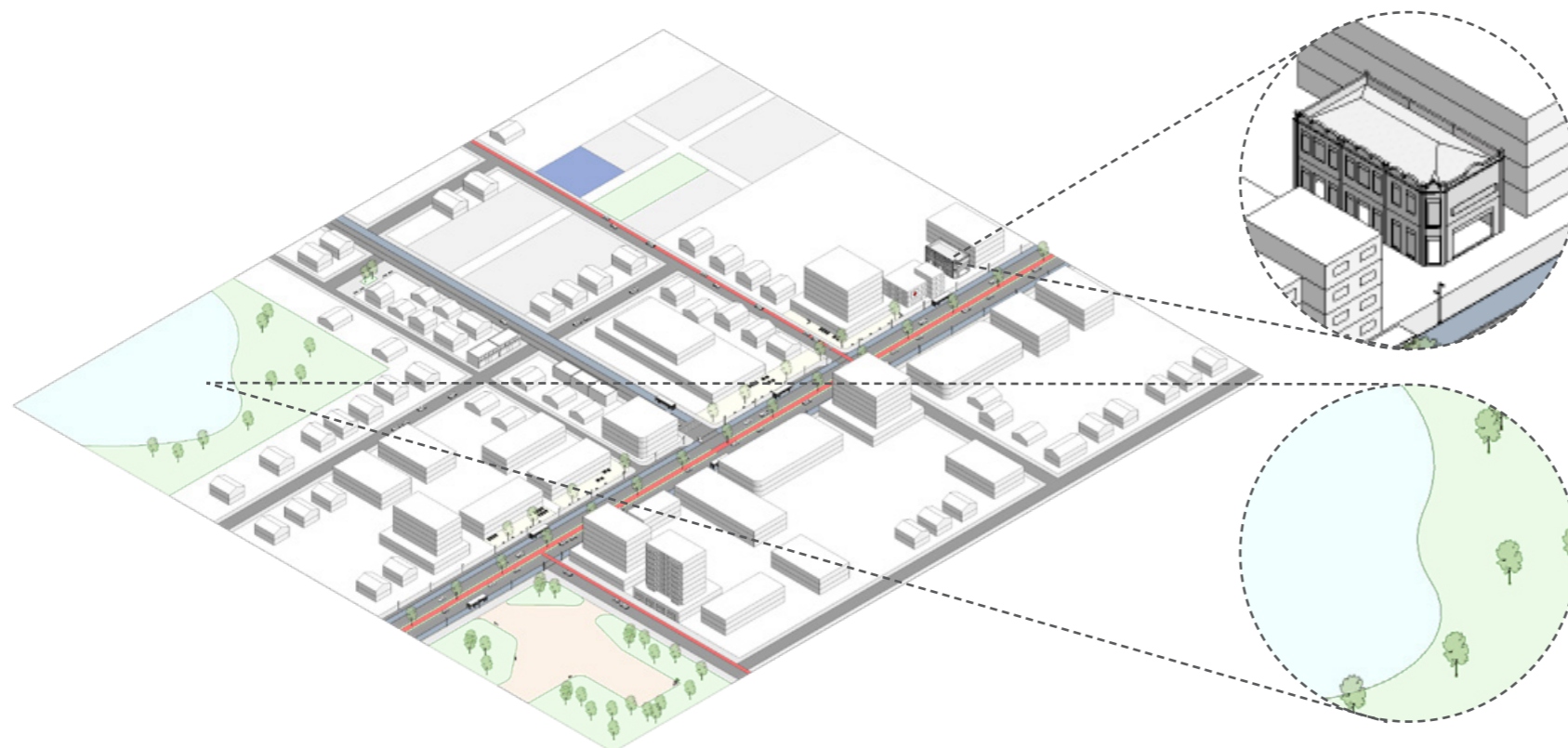
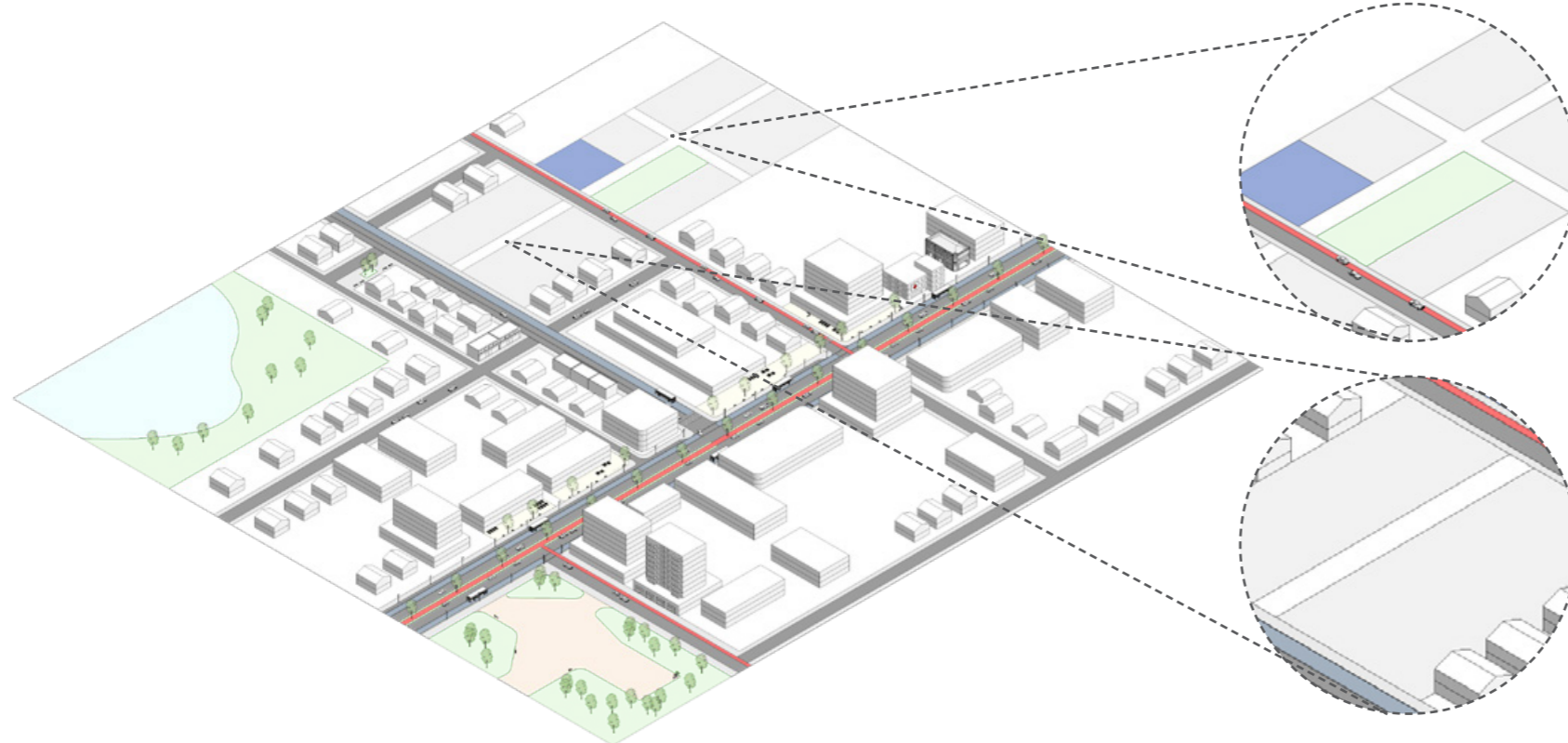
É possível ainda uma política de incentivos que permite ganhos construtivos em troca da garantia de produção de habitação de interesse social (HIS).

Habitação de Interesse Social (HIS): Habitação para famílias com renda de até 3 (três) salários mínimos.

EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURA URBANA

Adensar os bairros a partir do aumento da oferta de moradias, ampliação de comércio e serviços, diversificando os usos e tipologias significa também ampliar e qualificar os equipamentos disponíveis nos bairros, expandindo os atendimentos aos cidadãos e garantindo acesso aos mais variados tipos de serviços públicos.

E assim como a ampliação dos equipamentos a infraestrutura urbana existente precisa acompanhar o adensamento dos bairros. Essas obras podem ser garantidas através dos novos empreendimentos instalados nas centralidades dos distritos.



COMO CONSTRUIR BAIRROS COMPLETOS

PARCELAMENTO REGULAR E CONECTIVIDADE

Constituir bairros completos também está atrelado ao nível de conectividade suscitado pela malha urbana de cada localidade. A boa conectividade torna o bairro mais sustentável e eficiente, à medida que os acessos aos equipamentos urbanos são facilitados para todos os seus cidadãos.

É nesse sentido que o parcelamento do solo regular desempenha papel importante de (re)estruturação do território, pois possibilita a criação de costuras viárias estratégicas, propiciando caminhos mais inteligentes dentro do bairro e distribuindo os deslocamentos entre rotas alternativas. Os impactos de um bairro bem conectado extrapolam a localidade específica, à medida que contribuem para desafogar vias estruturantes internas que também se ligam a outros distritos.

Conectividade: É garantir uma boa rede de vias interligadas entre si dentro do bairro.

PATRIMÔNIO E PAISAGEM NATURAL

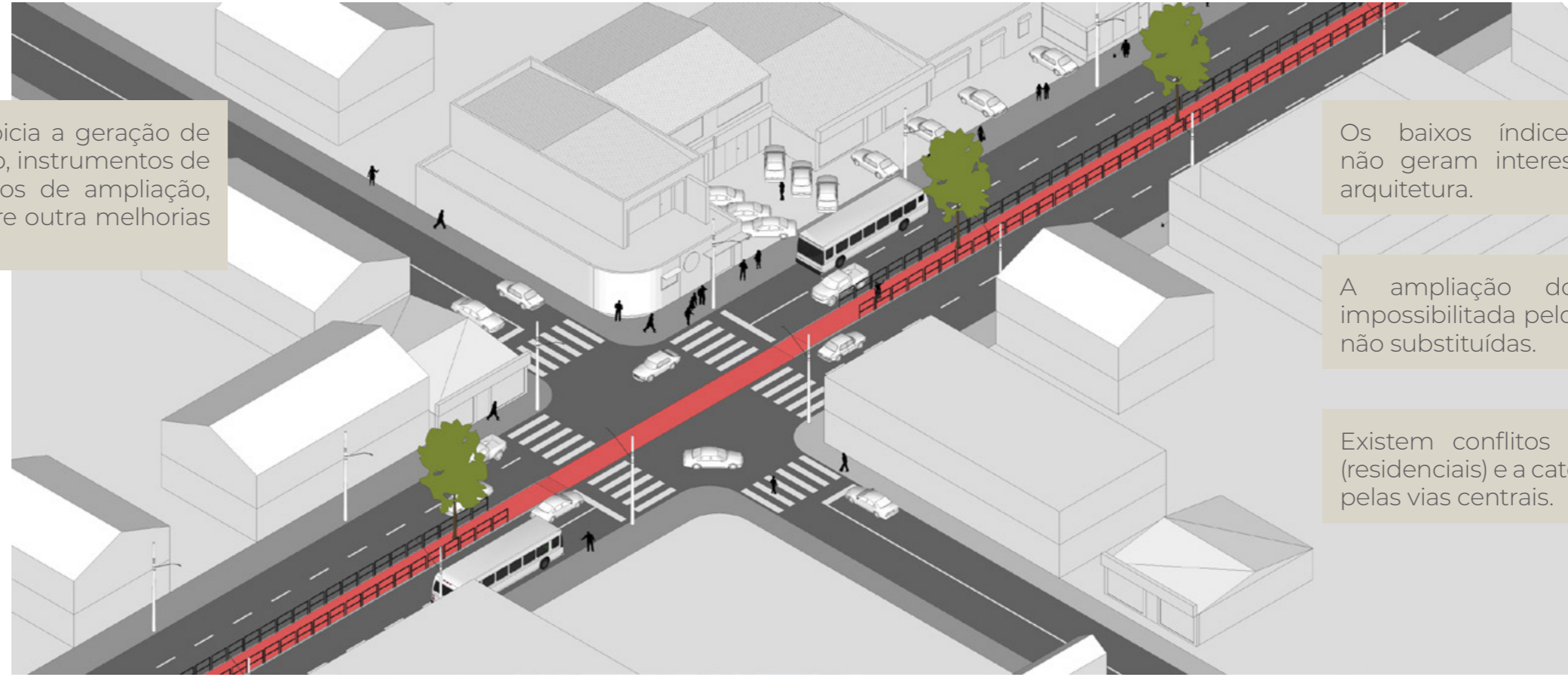
Além de premissas funcionais e estratégicas que estruturam o fomento a bairros completos, é indispensável considerar também as singularidades que marcam a paisagem e a ambiência urbana de cada lugar na cidade. Preservar o conjunto de aspectos naturais e construídos que atribuem caráter a esses lugares é essencial para fortalecer o senso de pertencimento e de identificação dos habitantes com a cidade.

É possível prever incentivos que garantam a preservação dos elementos paisagísticos urbanos, edificados ou naturais. A preservação desses elementos é um trabalho coletivo, envolvendo frentes amplas do poder público e todos os cidadãos que ocupam o território e interagem com o conjunto urbano existente.

O Plano Diretor no seu art 8o. e inciso XII prevê incentivo e recompensa aos proprietários privados de áreas naturais preservadas, legitimamente tituladas, pelo uso adequado dos recursos ambientais. É importante garantir a efetivação desta diretriz



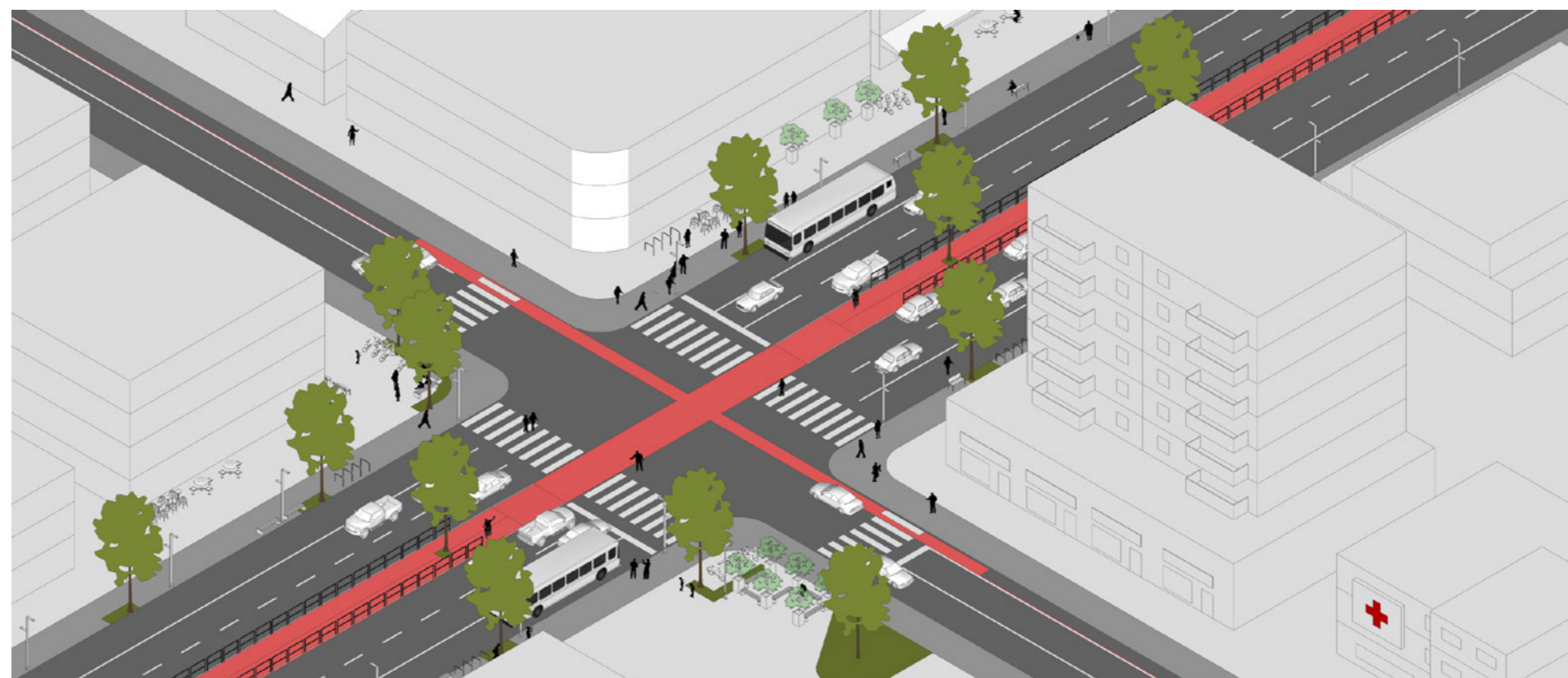
Aumentar gabaritos propicia a geração de Fruição Pública, Uso Misto, instrumentos de Ourtoga Onerosa, espaços de ampliação, corredores exclusivos entre outra melhorias urbanísticas.



Os baixos índices de aproveitamento não geram interesse na substituição da arquitetura.

A ampliação do Sistema Viário é impossibilitada pelo excesso de edificações não substituídas.

Existem conflitos entre os antigos usos (residenciais) e a categorização determinada pelas vias centrais.



EXEMPLO DE VIA COM CONTRAPARTIDAS APLICADAS

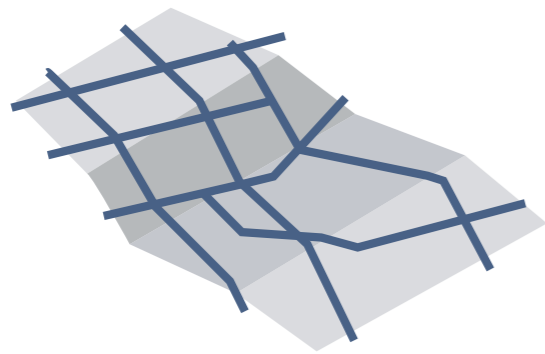
03

DIRETRIZES DA REVISÃO APLICADA

Uma alternativa para
centralidades e bairros completos

DO DIAGNÓSTICO AS DIRETRIZES

1 DIAGNÓSTICO DO DISTRITO



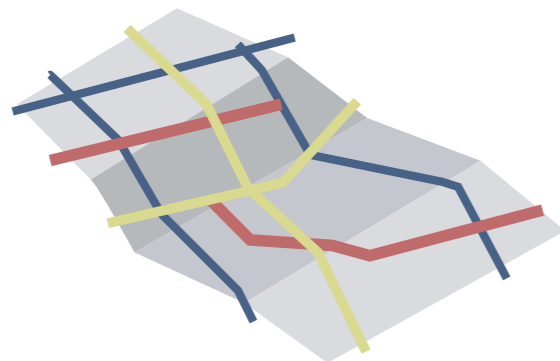
2 IDENTIFICAÇÃO DE CARÊNCIAS E OPORTUNIDADES



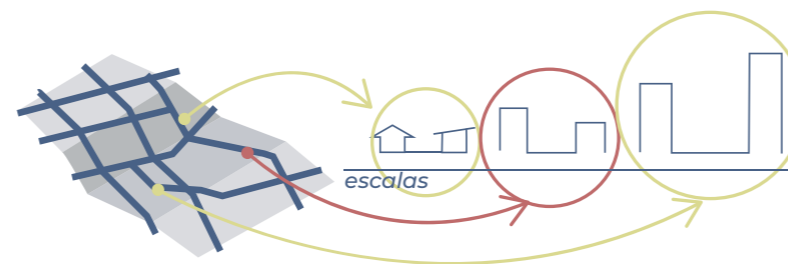
1 - Para apresentar uma leitura qualificada que expresse a realidade e a especificidade de cada local, foram elaborados diagnósticos dos distritos de Florianópolis, onde foram compiladas análises técnicas de diferentes temas como estrutura e morfologia urbana, uso e ocupação do solo, áreas naturais, infraestrutura, mobilidade e desenvolvimento urbano. As análises foram realizadas por uma equipe multidisciplinar do município, composta por geógrafos, arquitetos e urbanistas, engenheiros e outros profissionais.

2 - Com a realização do diagnóstico dos distritos, se identificou as carências, fragilidades e necessidades existentes em cada localidade, e também as oportunidades e possíveis potencialidades para desenvolver.

3 IDENTIFICAR AS ESCALAS E VIRTUDES DAS VIAS



4 INCENTIVAR PARA RESPONDER AS CARÊNCIAS

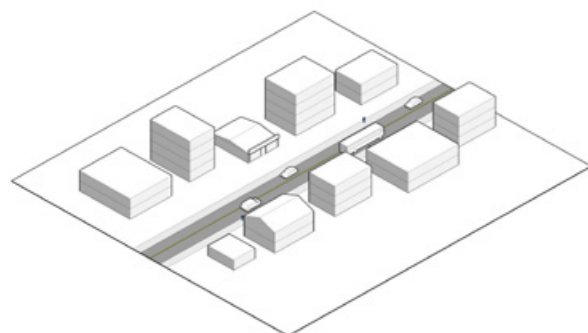


3 - A partir do sistema viário hierarquizado, tendo como vetor a busca pela implantação de BAIRROS COMPLETOS e fundamentos DOTS, diretamente aliados as diretrizes previstas no Plano Diretor, foram destacadas as vias de cada distrito e identificadas as escalas e virtudes.

4 - Estruturar estratégias gerais e áreas para a efetiva aplicação de política de incentivos que oriente o desenvolvimento do bairro e distrito, dentro das suas vocações, dando vivacidade e pluralidade para o meio urbano, ampliando oferta de moradias, comércios e serviços, diversificando tipologias, qualificando infraestruturas e melhorando a qualidade de vida dos cidadãos.

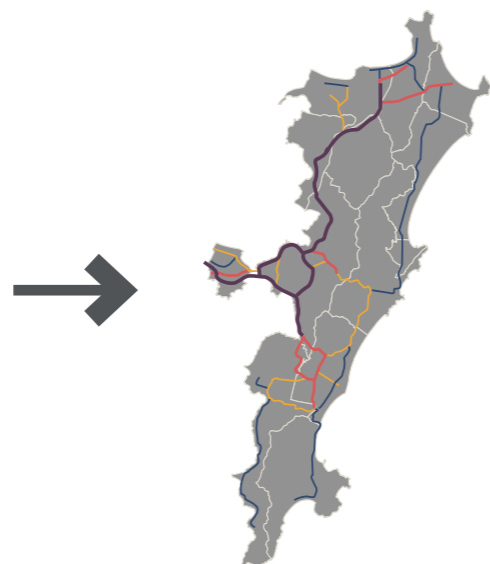
ESPACIALIZAÇÃO DAS DIRETRIZES PROPOSITIVAS

1 CENÁRIO TENDENCIAL DAS VIAS



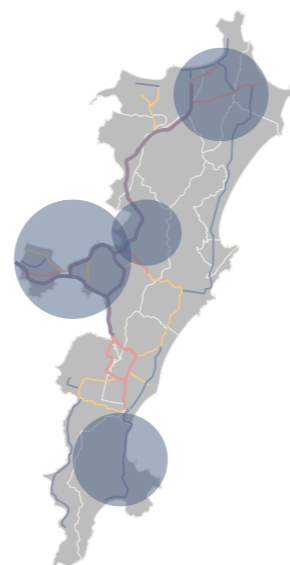
A partir do diagnóstico dos distritos buscou-se identificar padrões de uso e ocupação do território para vias selecionadas, assim como as morfologias urbanas de cada localidade. Avaliou-se como o Plano Diretor tem sido pouco efetivo e como suas projeções e regulamentações estão distantes daquilo que se percebe no território. Há muitas restrições com relação à implantação de novos empreendimentos, que permitiriam a atualização das caixas de vias. Ou seja, o próprio plano tem limitado as condições necessárias para permitir uma transformação dos perfis viários que estão previstos no próprio plano.

2 ANÁLISE DAS VIAS EXISTENTES E O QUE ESTÁ PREVISTO NO PLANO DIRETOR



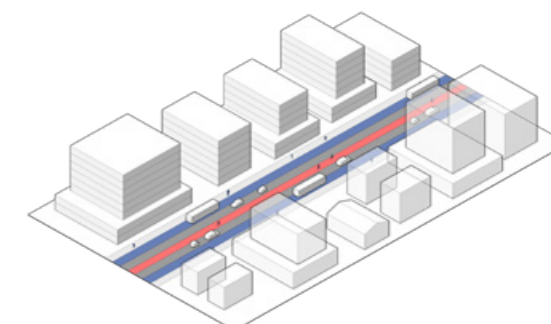
Sobrepondo o estudo das vias hierarquizadas ao diagnóstico das centralidades tendenciais e potenciais de cada distrito, elencou-se categorias de perfis viários que classificam as ruas qualitativamente. Essa classificação se dá de acordo com o nível de conexão que a via estabelece e com o caráter de uso e ocupação da mesma - considerando situação real e potencial. Avaliou-se comparativamente a situação atual das mesmas e o perfil previsto pelo plano diretor. As dimensões previstas para grande parte das vias não são hoje viáveis em função das edificações existentes e seus afastamentos reduzidos. Partindo das hierarquias dispostas e das dimensões de vias programadas, estruturou-se uma possível política de incentivos para viabilizar transformações urbanas efetivas.

3 ANÁLISE DE CENTRALIDADES



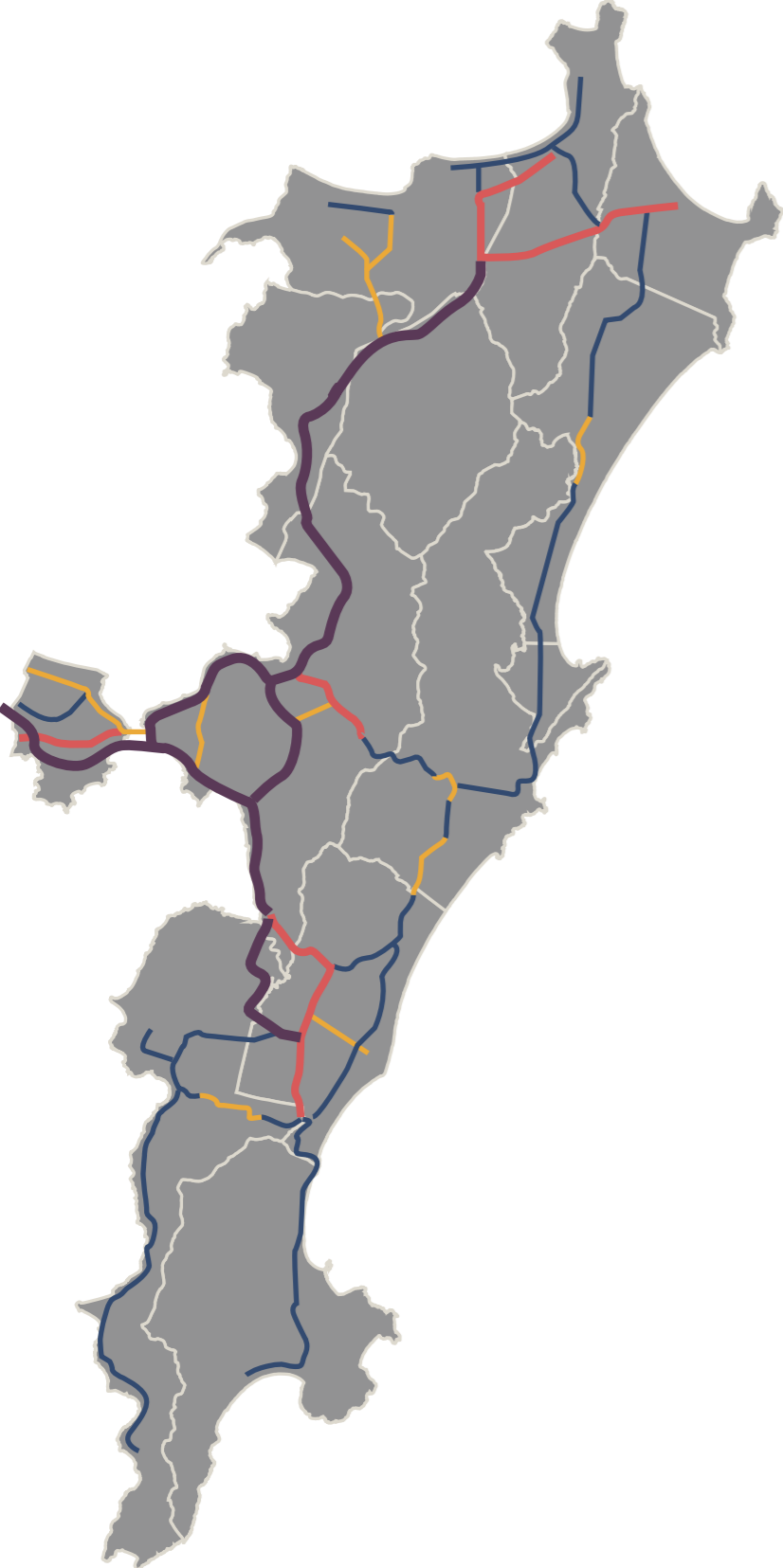
A partir de uma análise sobre as vias hierarquizadas (classificação estabelecida pelo plano diretor) de cada um dos distritos, avaliou-se comparativamente a situação atual das mesmas e o perfil previsto pelo plano diretor. As dimensões previstas para grande parte das vias não são hoje viáveis em função das edificações existentes e seus afastamentos reduzidos. Partindo das hierarquias dispostas e das dimensões de vias programadas, estruturou-se uma possível política de incentivos para viabilizar transformações urbanas efetivas.

4 PROPOSTA INTEGRADA DA VIA E CRITÉRIO PARA EQUILÍBRIO DOS ADENSAMENTOS

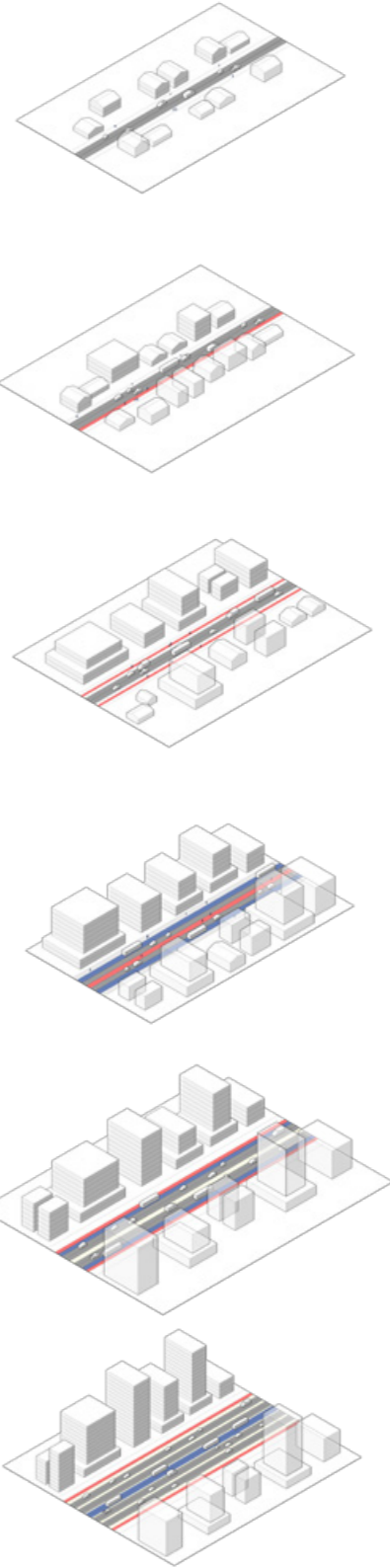


Está sendo apresentado uma avaliação preliminar do potencial de resignificação da via para que ela seja mais compatível com sua escala de importância junto ao bairro/distrito. Esta possibilidade utiliza conceitos DOTS (desenvolvimento orientado ao transporte sustentável) que, mediante a uma política de incentivos e contrapartidas baseada nas carências de cada lugar podem criar bairros mais completos, sustentáveis e inclusivos.

ESCALA DAS VIAS ORGANIZADORAS



- 1 RUA DE VIZINHANÇA**
uso do bairro
- 2 LOCAIS DE TRANSIÇÃO**
pequenos comércios e serviços
- 3 INTEGRADORAS LOCAIS**
fluxos e comércio dos bairros
- 4 CENTRAIS**
centralidades dos bairros
- 5 REGIONAIS DISTRITAIS**
polos de emprego e serviços
- 6 METROPOLITANAS**
eixos de integração: transporte e serviços



*IMAGEM MERAMENTE ILUSTRATIVA

ESCALA DAS VIAS ORGANIZADORAS

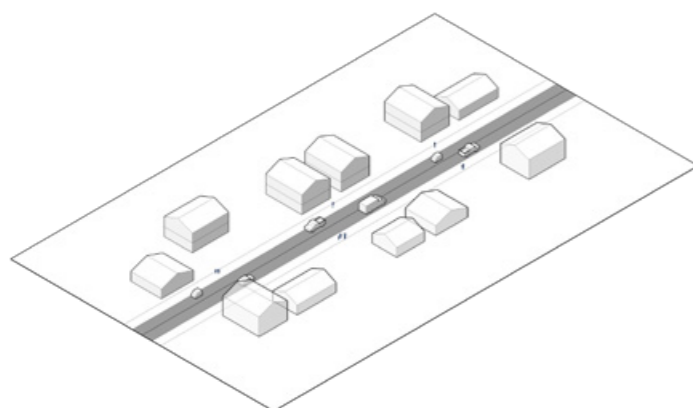
localização do adensamento e dinamismo nos bairros

1

RUA DE VIZINHANÇA

uso do bairro

São as vias mais locais dos bairros, assumindo diferentes configurações servindo a uma ocupação mais restrita e de predominância residencial. É salutar permitir serviços de baixo impacto (que não geram movimento ou ainda apoiar a modalidade home-office). A forma de ocupação tradicional traz a possibilidade de implantar zonas seguras (zona 20 e 30). Possibilidade de permitir usos geminados ou ainda multifamiliar com baixa densidade mediante condições de dimensão dos terrenos e eventual contrapartida, em especial para qualificar espaços de lazer, hortas comunitárias e conexões locais.



PARÂMETROS DESEJÁVEIS



JUNTO AOS CARROS



PASSEIO COMPARTILHADO



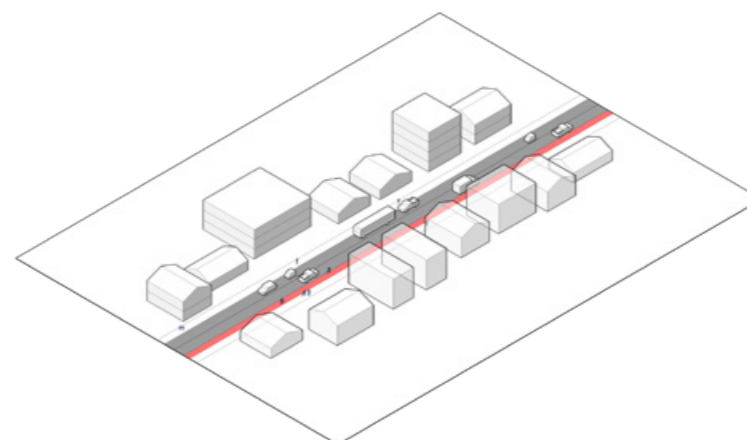
CALÇADA: 2 a 3m

2

LOCAIS DE TRANSIÇÃO

pequenos serviços

São vias de transição conectando-se com vias mais centrais. Devem promover pequenos comércios locais, com fachada ativa, oferecendo opção aos moradores para compras e serviços do dia à dia, bem como prever a implantação de habitação multifamiliar. Buscar promover espaços públicos como pequenas praças de bairro com presença de equipamentos voltados à infância e à terceira idade. Efetivar calçadas acessíveis favorecendo o caminhar e passeios compartilhados com a bicicleta, quando não for possível implantar ciclorrotas ou ciclofaixas.



PARÂMETROS DESEJÁVEIS



JUNTO AOS CARROS



CICLOFAIXA



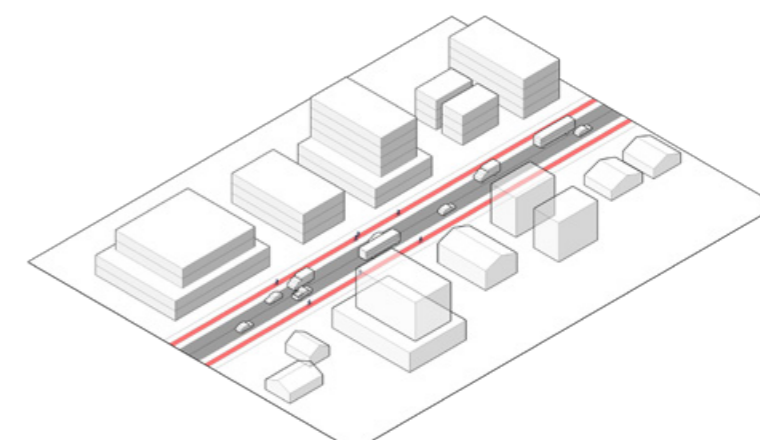
CALÇADA: 2 a 3m

3

INTEGRADORAS LOCAIS

comércio do bairro

São vias que integram áreas dos bairros e promovem uma diversidade maior de usos (comércios e serviços), além de promover mais possibilidades de habitação multifamiliar em edificações de uso misto. Podem prever incentivos para o desenvolvimento econômico. A mobilidade ativa deve estar resolvida através de calçadas amplas e ciclovias ou ciclofaixas.



PARÂMETROS DESEJÁVEIS



JUNTO AOS CARROS



CICLOVIA / CICLOFAIXA



CALÇADA: 2 a 5m

ESCALA DAS VIA ORGANIZADORAS

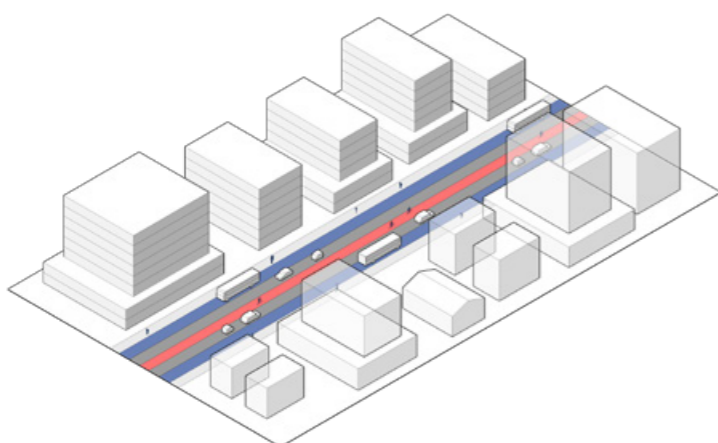
localização do adensamento e dinamismo nos bairros

4

CENTRAIS

centralidades dos bairros

São vias centrais dos bairros que configuram a centralidade local, estas promovem uma diversidade maior de usos (comércios e serviços), além de prever mais possibilidades de habitação multifamiliar em edificações de uso misto. Devem prever incentivos para o desenvolvimento econômico e a geração de empregos. A mobilidade ativa deve estar resolvida através de calçadas amplas, fruição pública e ciclovias ou ciclofaixas. O transporte coletivo, quando possível, acontecer em vias exclusivas para ônibus.



PARÂMETROS DESEJÁVEIS



VIAS EXCLUSIVAS ÔNIBUS



CICLOVIA / CICLOFAIXA



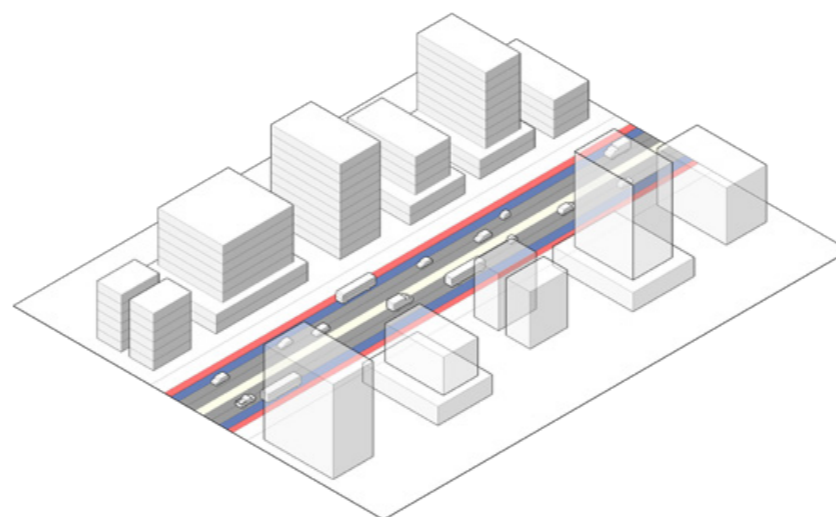
CALÇADA: 3 a 5m

5

REGIONAIS DISTRITAIS

pólos de emprego e serviços

São vias com relevância distrital e que promovem a centralidade regional onde o incentivo ao desenvolvimento econômico deve ser efetivado para geração de oportunidades e empregos no turismo, tecnologia, entre outros serviços. A diversidade de usos ocorre através de edifícios de uso misto com habitação, prioritariamente de interesse social, comércios e serviços. A seção da via deve prever as possibilidades de uma via completa com passeios de 3 a 5 m, via exclusiva para ônibus e ciclovia.



PARÂMETROS DESEJÁVEIS



VIAS EXCLUSIVAS ÔNIBUS



CICLOVIA



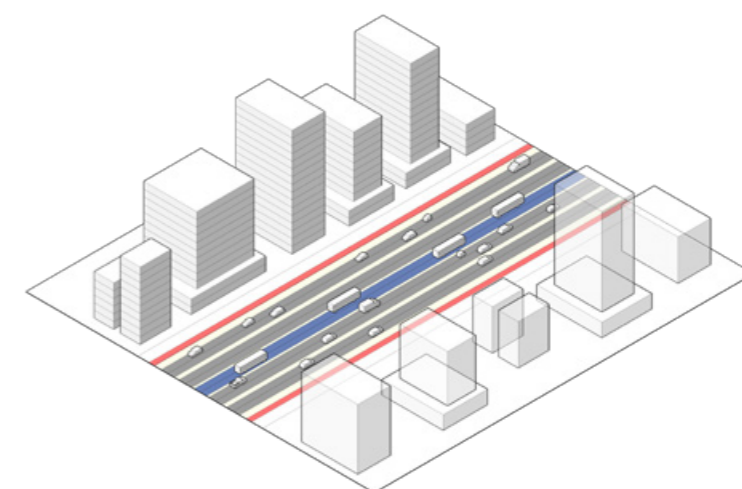
CALÇADA: 3 a 5m

6

METROPOLITANAS

eixos de integração

São vias com relevância metropolitana e que promovem a integração entre as várias regiões da cidade e dos municípios vizinhos. Em trechos específicos devem prever centralidades regionais com incentivo ao desenvolvimento econômico, gerando oportunidades e empregos no turismo, tecnologia, entre outros serviços. A diversidade de usos ocorre através de edifícios de uso misto com habitação, prioritariamente de interesse social, comércios e serviços. A seção da via deve comportar transporte coletivo, com via exclusiva para ônibus e ciclovias.



PARÂMETROS DESEJÁVEIS



TRANSPORTE COLETIVO



CICLOVIA



CALÇADA: 5 a 10m

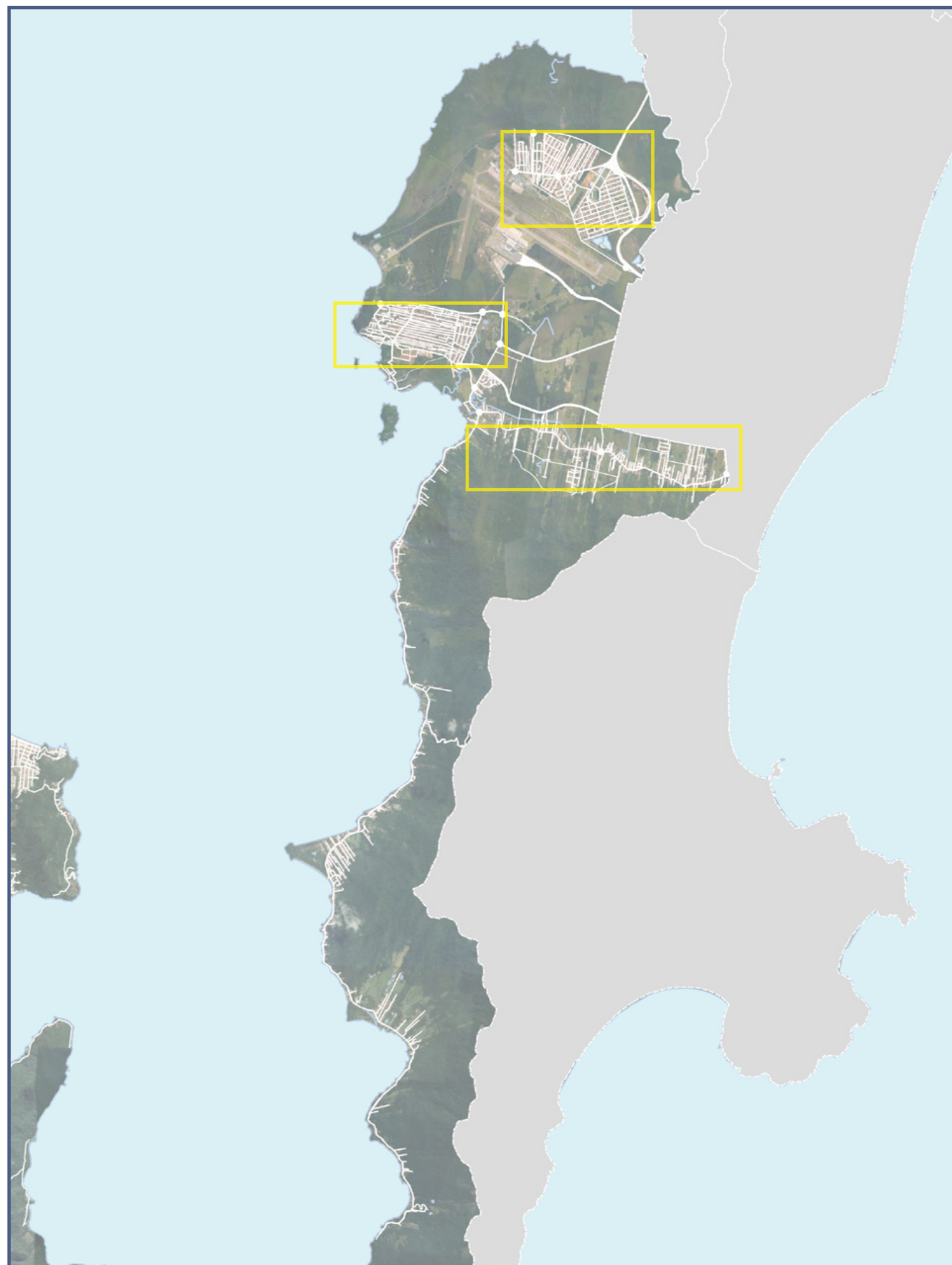
ONDE PODEMOS POTENCIALIZAR AS CENTRALIDADES

Aplicação de incentivos sobre a base de pavimentos prevista na LC 482

Para tornar as vias compatíveis com cenários de centralidade, é necessário integrar um mecanismo de interesse de desenvolvimento (maior rendimento dos terrenos e índices), aliado com atendimentos de condicionantes e demandas dos bairros (melhorias mediante aplicação de outorgas incentivadas). Para tanto sobre a base de pavimentos prevista sugere-se a adição incentivada de pavimentos (aqui apresentada como um “modelo analítico preliminar” que permita um cenário de partida para a consulta pública e audiências públicas, bem como a apreciação junto ao conselho da cidade. Estes parâmetros devem ser cotejados sobre outras características das localidades e distritos, tais como restrições vinculadas a patrimônio e paisagem. A partir da consolidação das propostas e cenários poderá ser promovida uma análise de parâmetros gerais que permitam estabelecer regramentos específicos (lei) que estebeçam as condições a serem

observadas para a outorga onerosa do direito de construir como prevê o estatuto das cidades (por exemplo: a fórmula de cálculo para a cobrança, os casos passíveis de isenção do pagamento da outorga e a contrapartida do beneficiário).

A análise distrito de Ribeirão da Ilha identificou as localidades do Carianos, Tapera e Alto Ribeirão para uma análise mais pormenorizada das características das vias e seu potencial de servir a diferentes escalas de centralidade (sua integração) nestas localidades. Também foram cotejadas aquelas vias previstas no sistema hierarquizado do plano diretor atual. A sobreposição resulta em um conjunto de vias as quais destacamos como potenciais organizadoras de estratégias DOTS e contribuintes para reequilibrar os diferentes lugares.

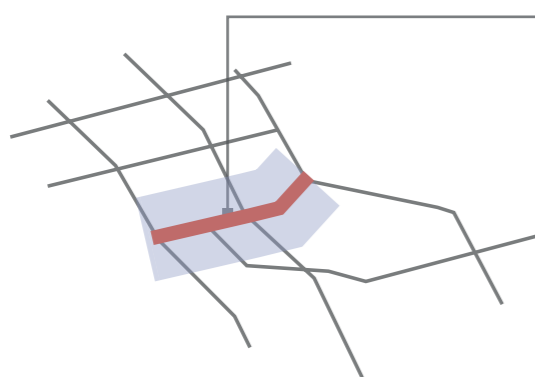


ONDE PODEMOS POTENCIALIZAR AS CENTRALIDADES

Identificação das vias organizadoras dos bairros

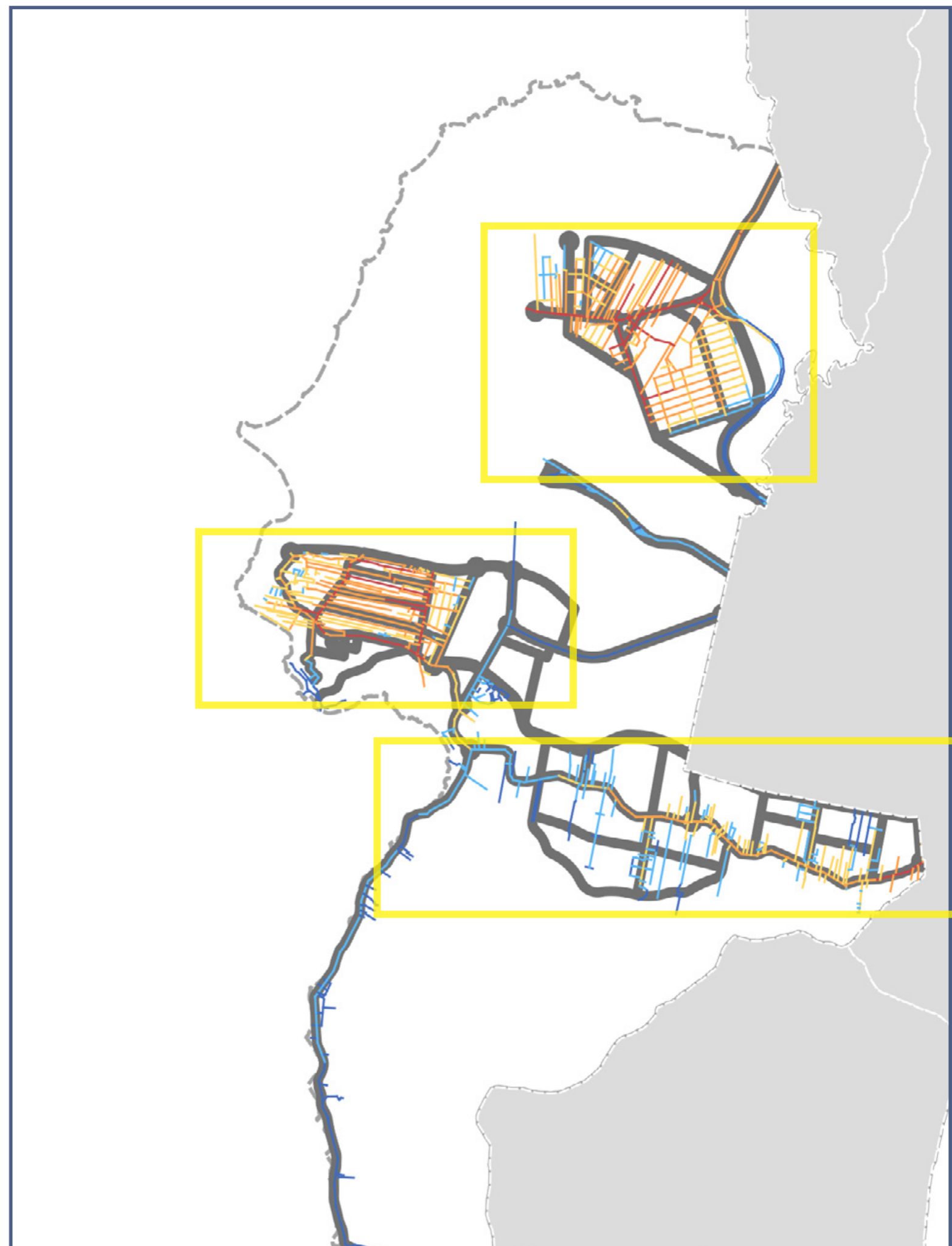
Através de um cruzamento daquelas vias hierarquizadas do atual Plano Diretor com uma análise de centralidade (Sintaxe Espacial) que identifica o potencial de uma via ser mais integrada (mais central) ou mais segregada (mais local) é possível identificar vias com potencial para receber incentivos em diferentes escalas e organizar diferentes lugares centrais percorrendo algumas variações (a depender das características de cada distrito), daquelas que devem se limitar a uma escala de vizinhança (vizinhos da rua) ou seja mais locais.

TRECHO DESTAQUE



É importante a partir da previsão do plano diretor (a partir das caixas já previstas, com sua dimensão, quantidade de pistas de rolamento previstas, espaços para corredor exclusivo, espaços para pedestres e ciclistas) temos a possibilidade de oferecer as bases para um sistema de outorgas mediante incentivos, encontrando um limite de crescimento junto a estas vias, mas que também seja atraente para promover a implantação de contrapartidas que são necessárias para melhorar as condições gerais do bairro.

Temos desta forma um sistema hierarquizado que considera as características das vias organizadoras e escala de centralidades potenciais do bairro. Assim, a partir da base de pavimentos atualmente prevista no plano diretor, foram indicadas diretrizes propositivas para eventual aplicação de incentivos e prováveis limites máximos. Também mediante a análise de centralidade e vinculado a características locais (diagnóstico) foram sugeridos setores prioritários, que podem ser considerados como uma etapa inicial possível e controlada para iniciar a promoção das vias.



DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA

seleção das vias organizadoras e centralidades dos distritos

CARIANOS



2 **LOCAIS DE TRANSIÇÃO**
pequenos comércios e serviços

3 **INTEGRADORAS LOCAIS**
fluxos e comércio dos bairros

4 **CENTRAIS**
centralidades dos bairros

CENTRALIDADES PRIORITÁRIAS
em análise - por onde vamos começar

0 250 500 m

DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA

escala das vias organizadoras e centralidades de bairro

CARIANOS



Nº DE PAVIMENTOS

cenário em estudo para a localidade

$$2 + 2 = 4$$

$$3 + 2 = 5$$

$$6 + 1 = 7$$



+ 1 ACRÉSCIMO POR DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

nº pavimentos

nº pavimentos acréscimo por outorga incentivada

nº pavimentos máximo atual (base + outorga)

2

LOCAIS DE TRANSIÇÃO

pequenos comércios e serviços

3

INTEGRADORAS LOCAIS

fluxos e comércio dos bairros

4

CENTRAIS

centralidades dos bairros

Nº DE PAVIMENTOS ATUAL DO PLANO

2 pavimentos

3 pavimentos

4 pavimentos

5 pavimentos

DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA

escala das vias organizadoras e centralidades de bairro

TAPERA



2 **LOCAIS DE TRANSIÇÃO**
pequenos comércios e serviços

3 **INTEGRADORAS LOCAIS**
fluxos e comércio dos bairros

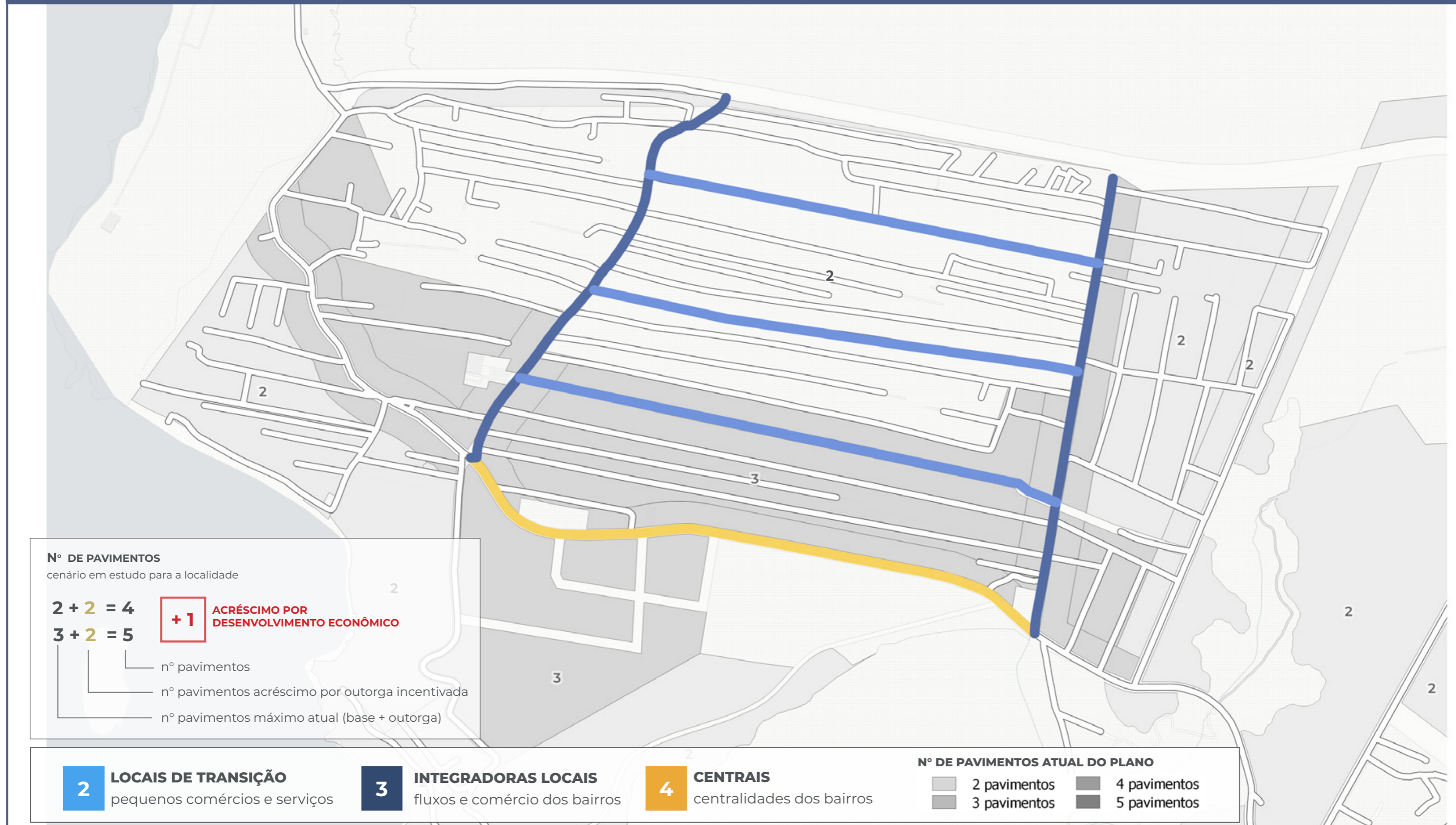
4 **CENTRAIS**
centralidades dos bairros

CENTRALIDADES PRIORITÁRIAS
em análise - por onde vamos começar

DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA

escala das vias organizadoras e centralidades de bairro

TAPERA



DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA

escala das vias organizadoras e centralidades de bairro

ALTO RIBEIRÃO



3

INTEGRADORAS LOCAIS

fluxos e comércio dos bairros



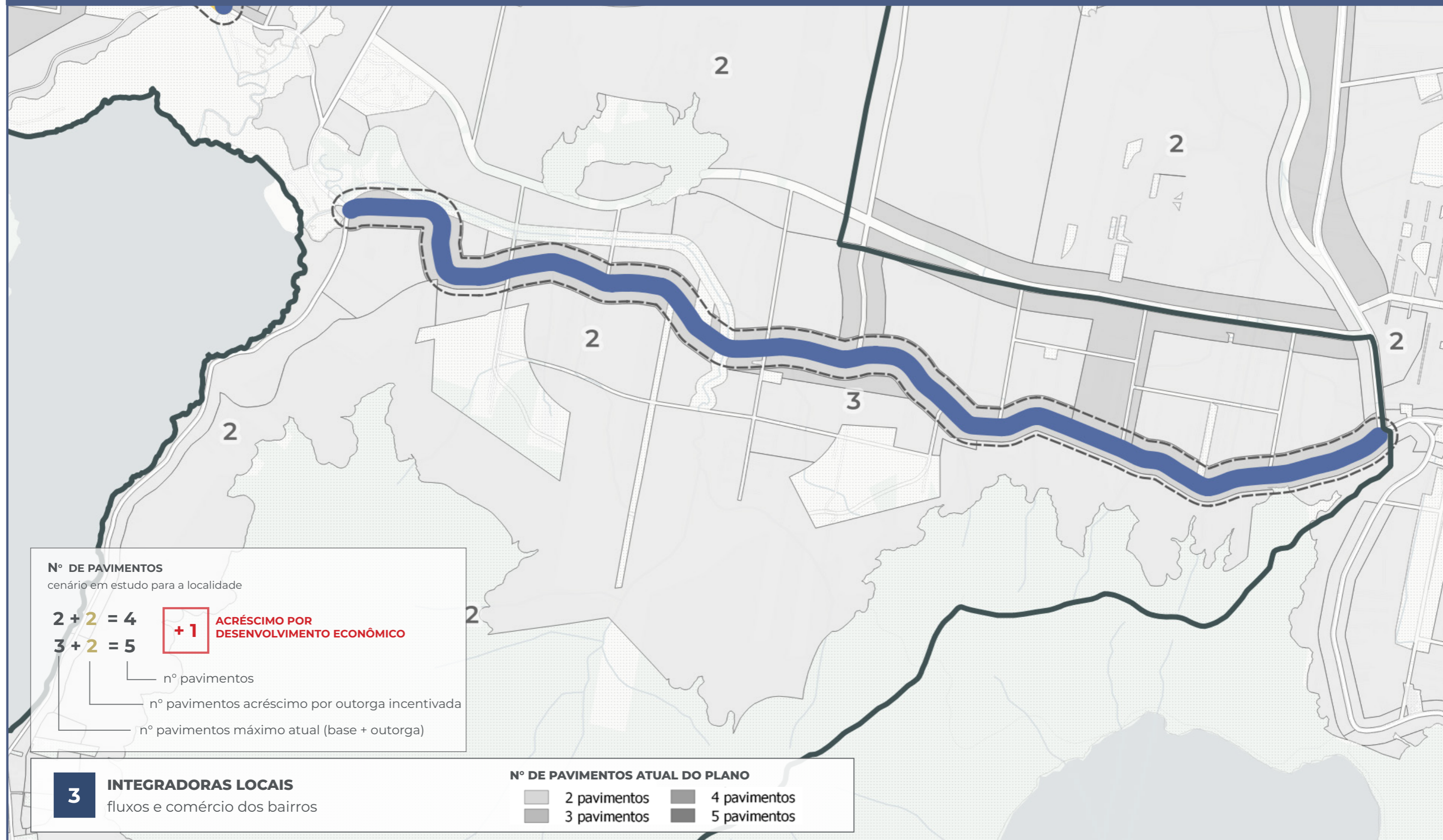
CENTRALIDADES PRIORITÁRIAS

em análise - por onde vamos começar

DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA

escala das vias organizadoras e centralidades de bairro

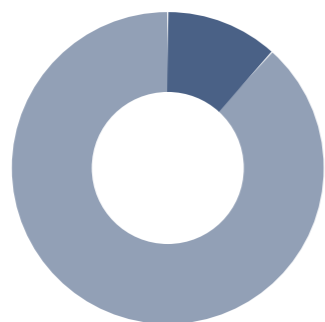
ALTO RIBEIRÃO



ONDE PODEMOS POTENCIALIZAR AS CENTRALIDADES

Identificação das vias organizadoras dos bairros

Na alternativa apresentada para o distrito do Ribeirão da Ilha, as vias em estudo com potencial para reorganizar as centralidades e eventualmente recepcionar incentivos (índices e gabaritos) definem um impacto em aproximadamente 11,20% da área urbanizada existente.



**11,20% DA
ÁREA URBANIZADA**

