

Land Value Capture no Brasil

PLS 261



Geraldo Freire Garcia
Ministério do Desenvolvimento Regional
Mestre em Planejamento Urbano

Junho de 2019

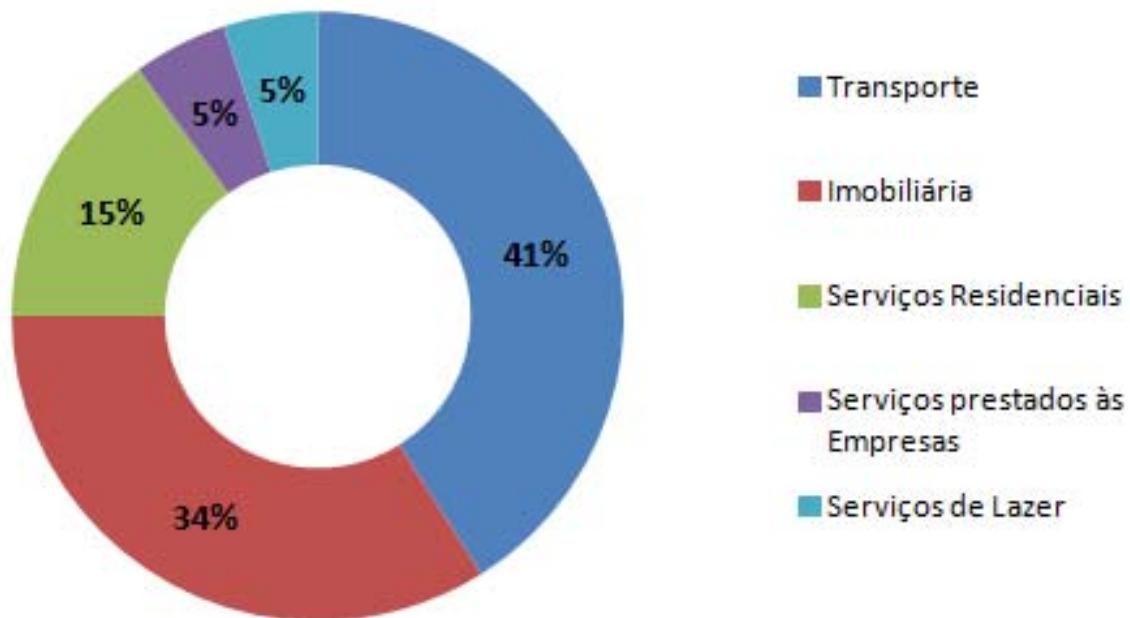
Transporte e desenvolvimento

- Bons transportes melhoram a vida das pessoas;
- Também valorizam as áreas próximas às estações, geram riqueza e desenvolvimento.

Por que o transporte valoriza a área urbana?

- Aumenta a **acessibilidade**, ou seja, a facilidade para se deslocar entre os seus pontos de interesse, como o trabalho, comércio, escola ou local de lazer;
- Aumenta a **produtividade** com a aproximação entre as atividades econômicas e sociais que permitem o apoio entre empresas no processo de produção e o compartilhamento de insumos, infraestrutura e serviços (MULLEY & TSAI, 2016).
- **Quanto mais próximo da estação de acesso aos transportes, mais valorizada a terra**

Exemplo: Receitas da Tóquio Metrô



(Suzuki et al., 2014, tradução nossa)



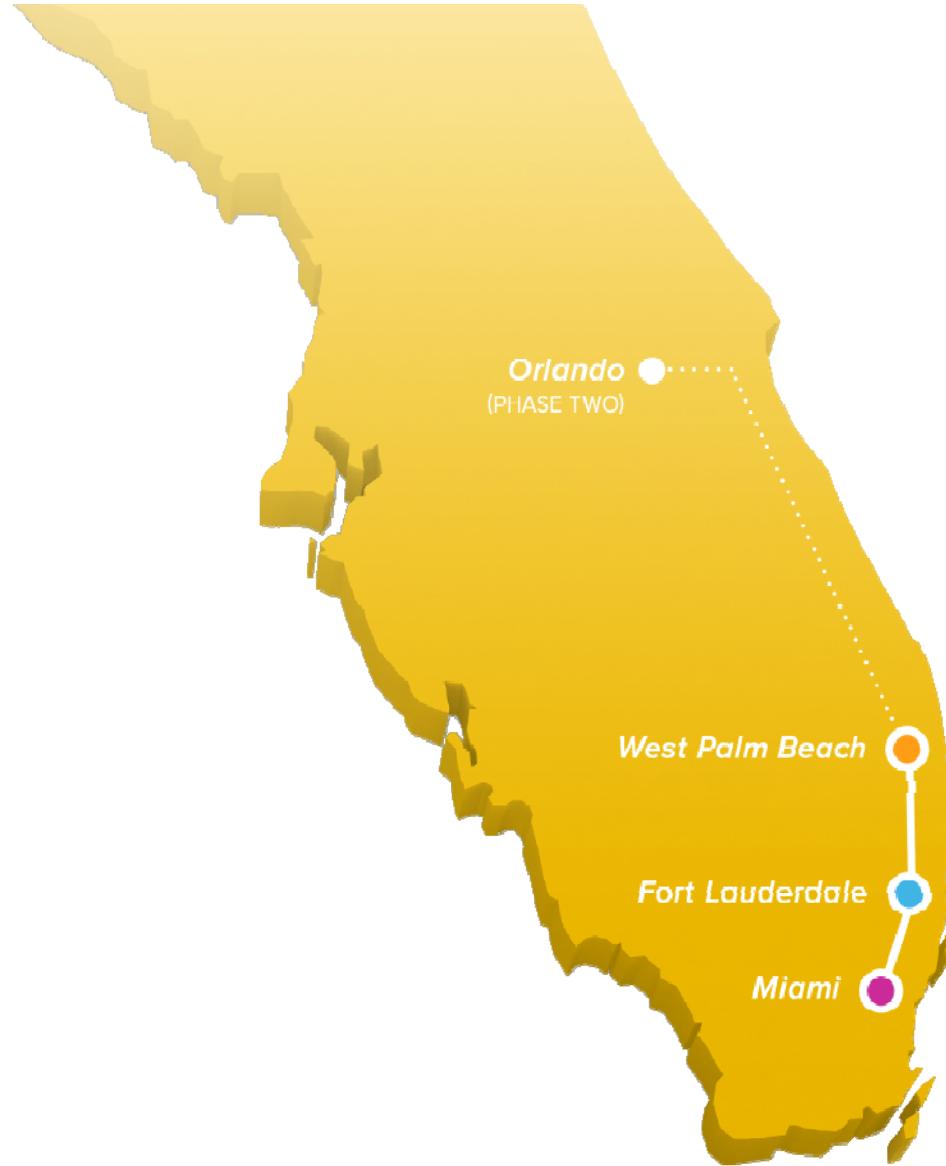
Estação de Shybuya. Fotos : Geraldo Freire Garcia

11/12/2013

Uso das estações (Tóquio)



Fotos : Geraldo Freire Garcia



Orlando (PHASE TWO)

West Palm Beach

Fort Lauderdale

Miami

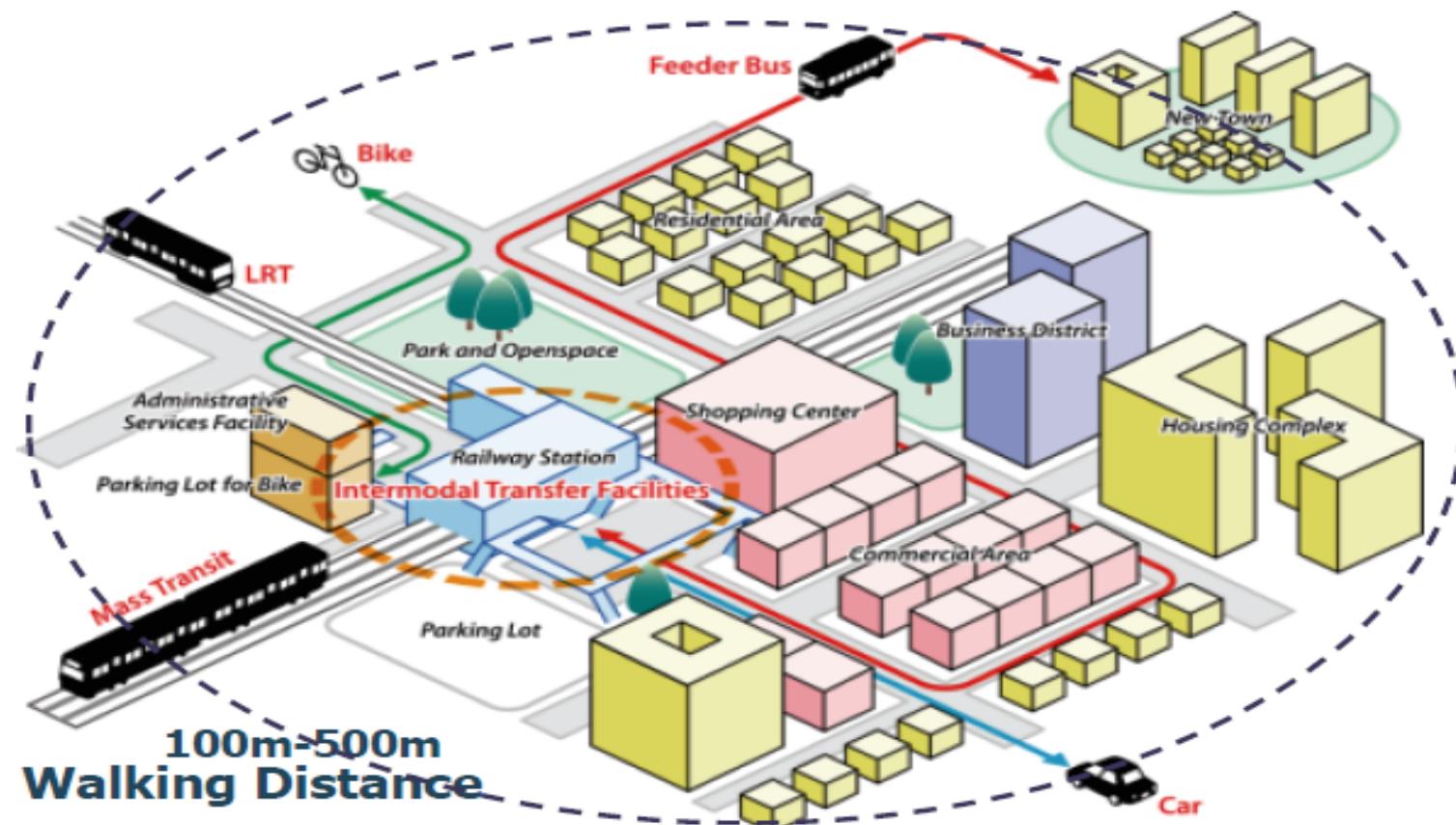
Brightline

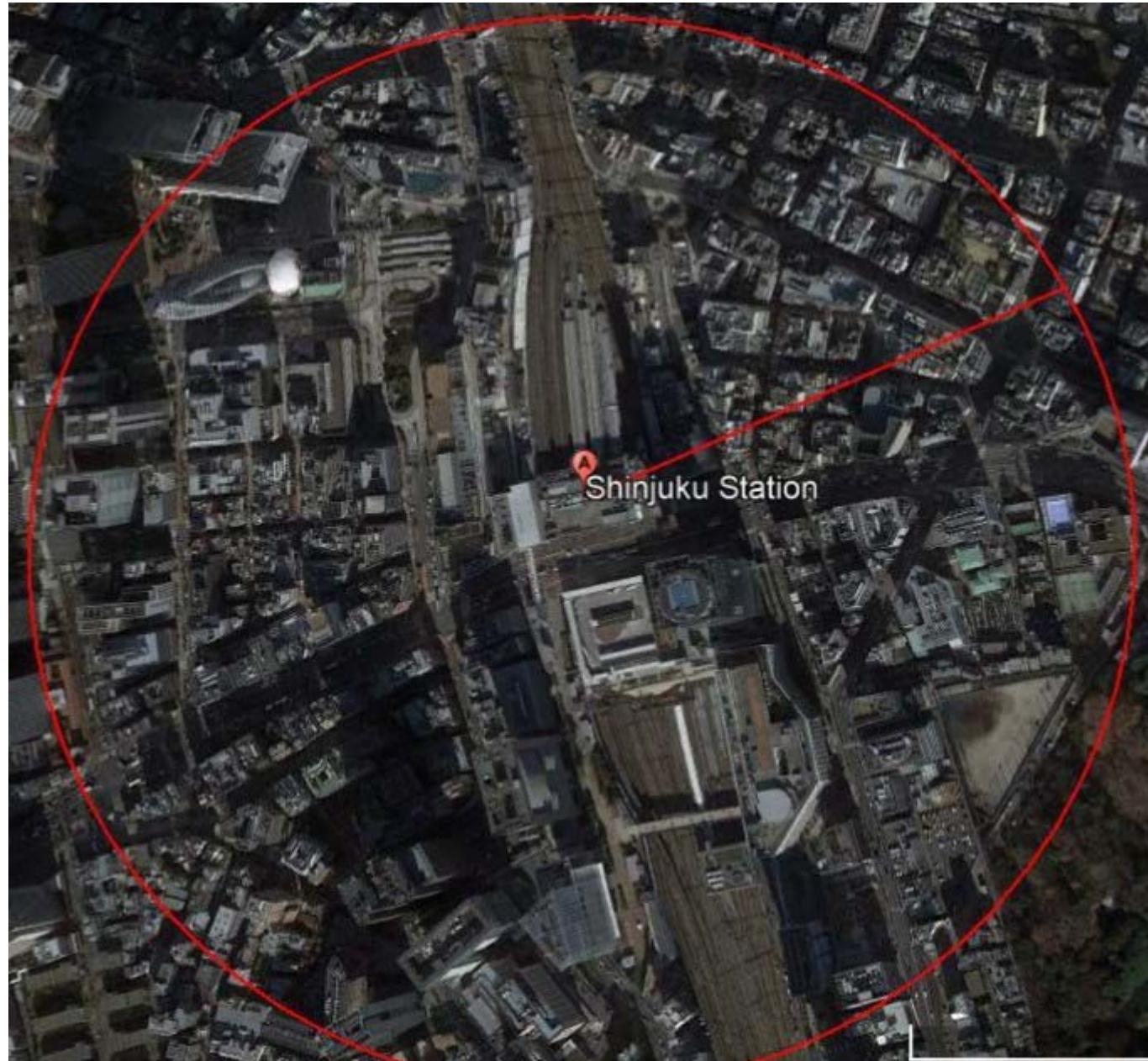
- O projeto é **100% financiado com recurso privado** e apoiado pelo setor público por meio de títulos federais de baixa renda (RENNE, 2017).
- O projeto se tornou possível por causa da **construção de empreendimentos em cada uma das estações** do Brightline em Miami, Fort Lauderdale e West Palm Beach.
- Há bem pouco tempo atrás **essas áreas no entorno das estações eram locais esquecidos, mas agora, com os grandes investimentos em desenvolvimento e na infraestrutura ferroviária, se tornaram locais multiplicadores de investimentos** (RENNE, 2017).

Estação de Miami

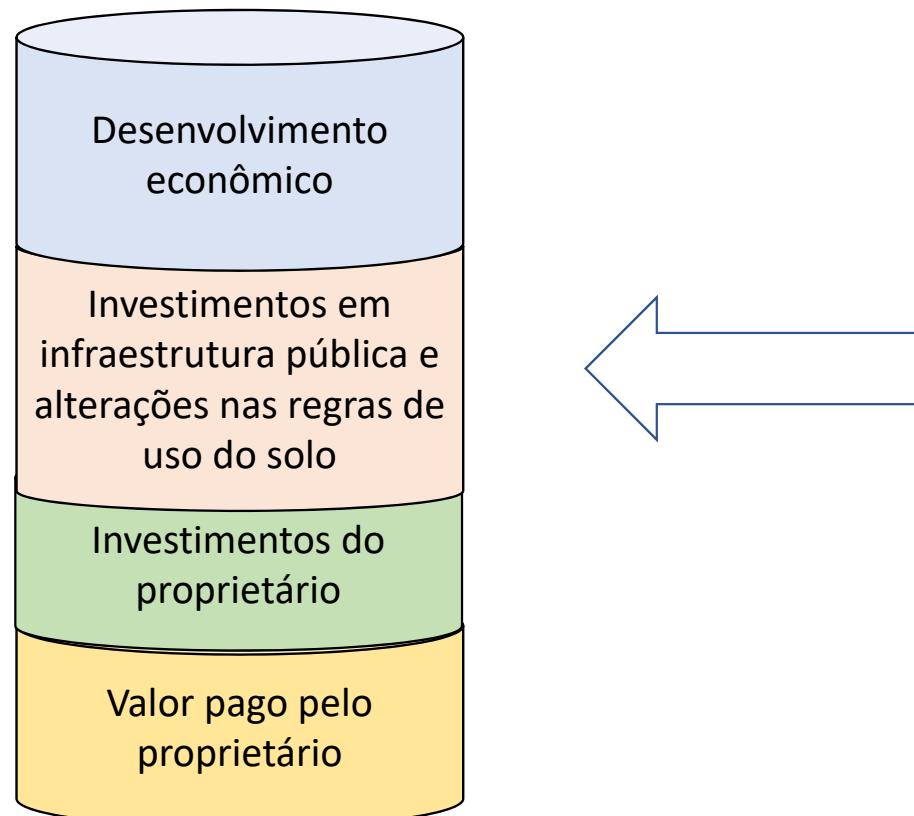


Transit-Oriented Development (TOD)





Valor do imóvel



(SUZUKI ET AL., 2014, tradução minha)

Ações do Governo que podem valorizar um terreno

- Oferta de infraestrutura e serviços urbanos como calçadas, iluminação, água, saneamento, transportes, áreas verdes
- Alteração no coeficiente de aproveitamento do terreno;
- Alteração de uso do solo;

Com quem fica a valorização do imóvel?

Se não houver uma **distribuição** dessa riqueza gerada por investimentos públicos, ela ficará integralmente com o proprietário dos imóveis.

Como a valorização decorre de ações do governo, **melhor distribui-las** entre:

- Os proprietários;
- Os investidores;
- O próprio governo para pagar as caras infraestruturas;
- Os operadores do sistema de transporte para terem receitas extra tarifárias

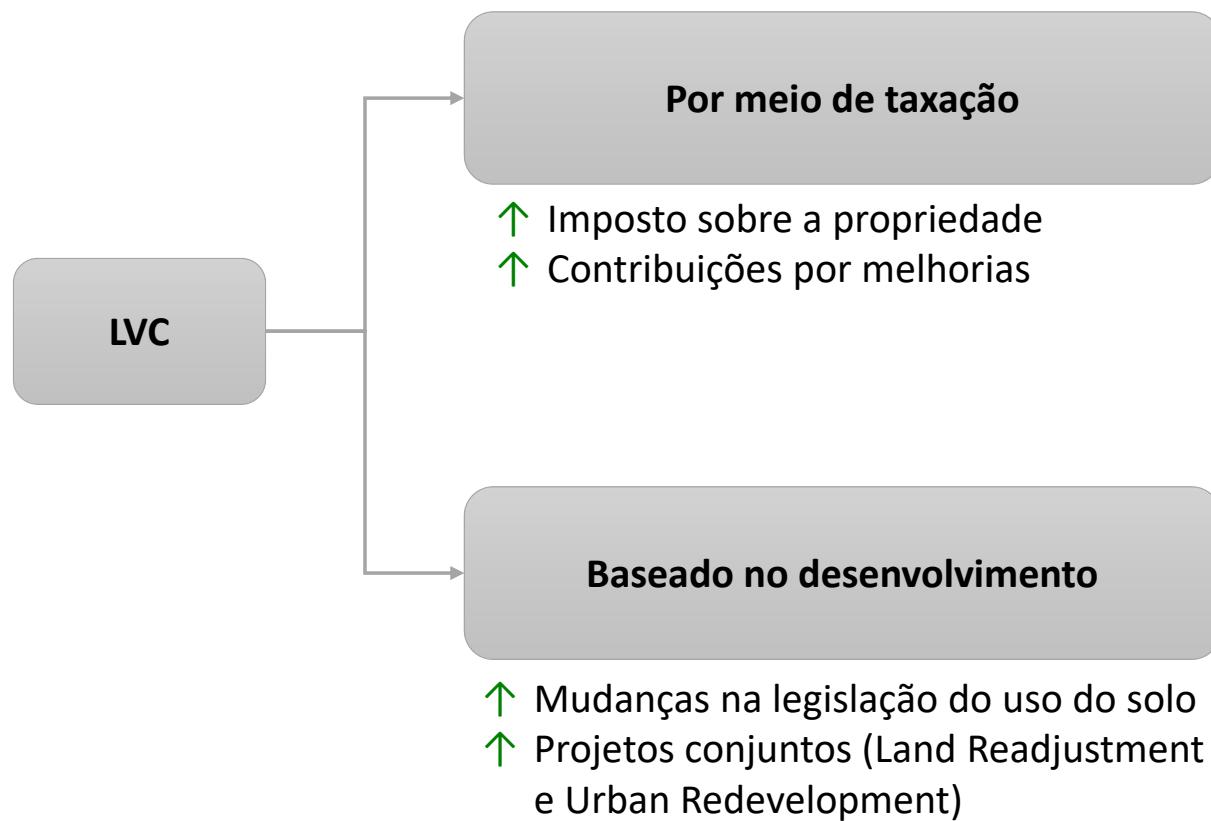
Land Value Capture - LVC

LVC é um método de financiamento público no qual o governo provoca um **incremento no valor** do solo via:

- Novas **infraestruturas** urbanas, como, por exemplo, de transporte público;
- **Decisões regulatórias**, como a mudança de destinação no uso do solo ou o aumento no índice de aproveitamento do terreno (IAT).

E institui um **processo de divisão** entre os interessados (moradores, proprietários, empreendedores) ficando, ele mesmo, com parte do valor, para financiar os investimentos.

Como recuperar e distribuir a valorização incremental?



Mudanças na legislação do uso do solo

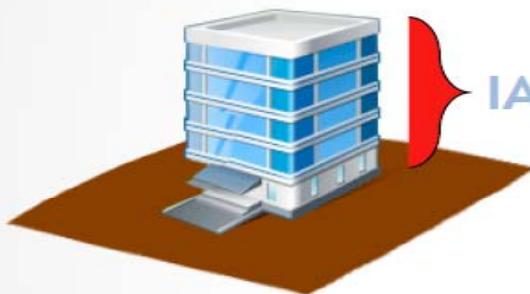
Outorga onerosa (do direito de construir ou da alteração de uso - Estatuto da Cidade):

- Significa conceder o direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento do terreno, ou alterar o seu uso, mediante contrapartida.
- Essa contrapartida pode ser um valor financeiro, ou por meio de uma parcela do terreno para ser convertida em área pública.

Operação Urbana



- Mudança de uso e aumento do potencial construtivo dos terrenos
- Cobrança de contribuição para o uso do novo potencial construtivo via Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs)

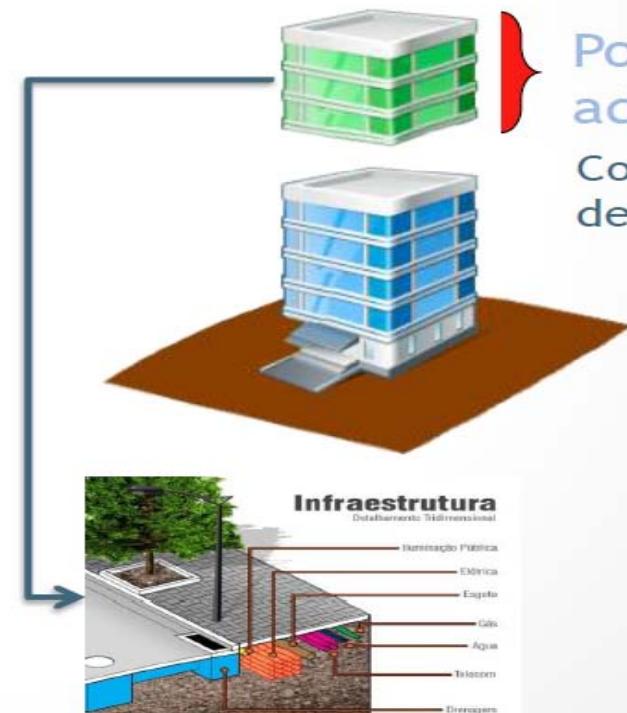


IAT - Índice de Aproveitamento do Terreno

IAT = 1

Livre de cobrança

\$ arrecadado com Cepacs paga obras e serviços urbanos



Potencial adicional
Com cobrança de Cepacs

Mais informações sobre Cepacs em www.portomaravilha.com.br/web/cepac/index.html

Porto Maravilha

- 17 Km de ciclovia
- 28 Km de VLT com 46 estações e 6 linhas
- Teleférico no morro da Providência
- Interseção com o metrô e BRT Transbrasil

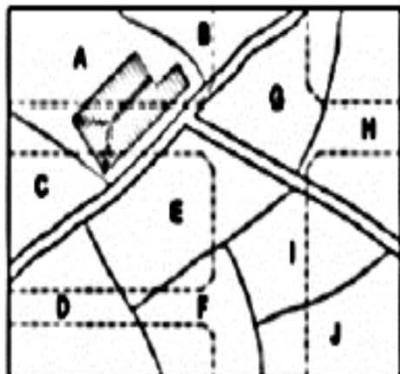


Projetos conjuntos:

- *Land Readjustment*
- *Urban Redevelopment*

Land Readjustment

Área antes da execução do Projeto LR



Reparcelamento

Área após a execução do Projeto LR



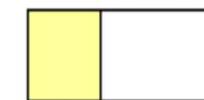
Parcelamento do Terreno do Senhor A



Parcelamento do Terreno do Senhor B



Parcelamento do Terreno do Senhor J



Contribuição



Custo da Construção Civil
Custo da Compensação
Despesas Diversas

Outros recursos para o Financiamento do Projeto

Custo da Execução do Projeto

1. Subsídios Governamentais
2. Concessões
3. Despesas Compartilhadas
4. Outros

(SUZUKI et al., 2014, tradução nossa)

Obu-Hantsuki antes



(MONTANDON E SOUZA, 2017)

Obu-Hantsuki depois



(MONTANDON E SOUZA, 2017)

Operação urbana consorciada – OUC (Estatuto da Cidade)

É um conjunto **de intervenções coordenadas pelo Poder Público** municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de gerar transformações e melhorias urbanas (art. 32).

Por meio da operação urbana consorciada, é possível **remanejar o parcelamento, uso e ocupação do solo, mediante contrapartida dos proprietários**, em função da valorização da terra, que poderá ser dividida entre proprietários, governo e empreendedores.

LR no Brasil - Limitações

Há duas **limitações** para a aplicação do instituto do reparcelamento (*land readjustment*) no Brasil (Pinto, 2013):

Para os casos de desapropriação, o poder público não pode pagar pelo imóvel valor superior ao de mercado (art. 24, X, da Lei 8.666) , o que, se fosse possível, tornaria este instrumento mais fácil e mais rápido, pois muitos proprietários poderiam aderir voluntariamente ao reparcelamento se tivessem a perspectiva de fazer um bom negócio.

Essa restrição, no entanto, **pode ser superada na hipótese de execução do reparcelamento por uma empresa concessionária** de serviço ou de obra pública, pois, sendo ela uma empresa privada, pode exercer o princípio da livre negociação entre as partes, dispondo de uma liberdade ampla na negociação com os proprietários de imóveis, inexistente no caso da administração direta ou indireta.

LR no Brasil - Limitações

A **outra** é que a Constituição (art. 182, § 3º) exige que a desapropriação seja indenizada previamente e em dinheiro, exceto nos casos de reforma agrária e de reforma urbana, nos quais a indenização ocorre em títulos da dívida pública. **Não admite, portanto, a troca do imóvel desapropriado por outro, nem sua entrega após a imissão na posse pelo poder público.** Assim sendo, a substituição de um imóvel por outro, ou por alguma forma de participação no empreendimento, fica muito restrita.

Urban Redevelopment

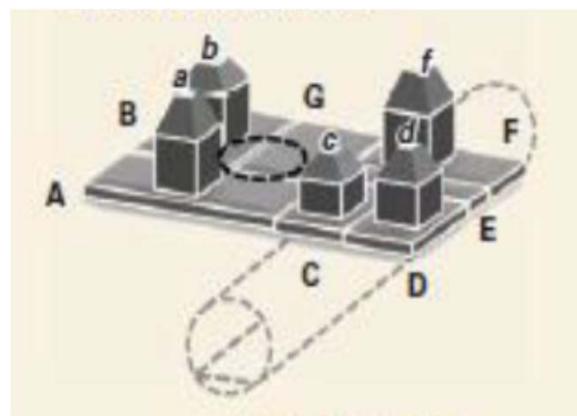
- Os proprietários formam uma associação para **consolidar parcelas individuais** de terra em um único local, consolidando propriedades fragmentadas em uma única para ser desenvolvida.
- **Instrumento usado pela primeira vez no Japão;**
- O órgão de planejamento local, após aprovação do projeto, **aumenta o IAT**, onde serão construídos um ou mais prédios altos, com novas vias de acesso e espaços públicos.
- Os proprietários passam a ter o **direito sobre um imóvel no local**, com valor maior ou igual ao de sua propriedade original.
- O aumento do IAT é vendido para cobrir parte dos custos dos trabalhos e das instalações públicas.

Redesenvolvimento

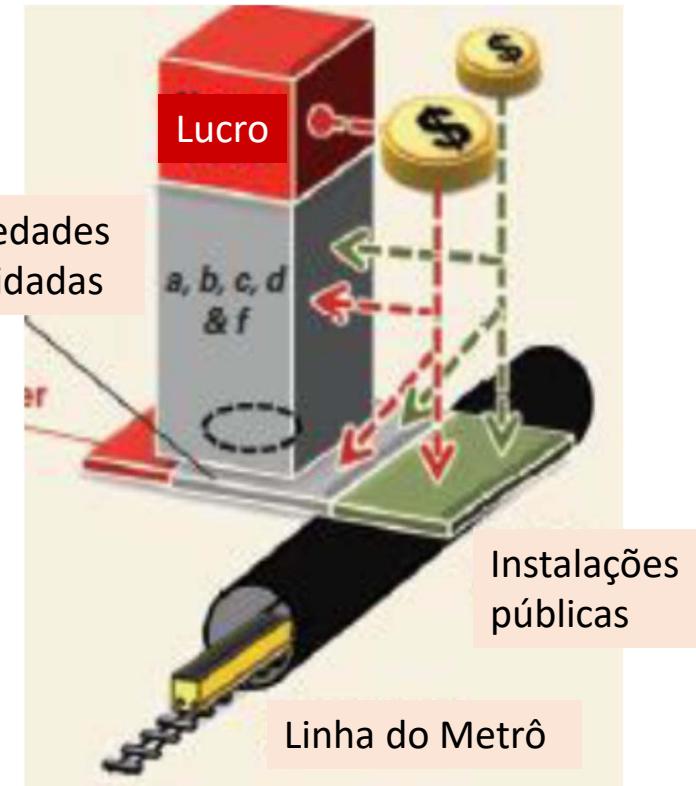
IAT de uso simples: 2,0



IAT de uso misto: 6,0



Propriedades
consolidadas



(SUZUKI et al., 2014, tradução nossa)

Consórcio imobiliário (Estatuto da Cidade)

Art. 46 § 1º Considera-se consórcio imobiliário a forma de viabilização de planos de urbanização ou edificação por meio da qual **o proprietário transfere ao Poder Público municipal seu imóvel e, após a realização das obras, recebe, como pagamento, unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas.**

Consórcio imobiliário – Limitações legais

A **primeira** é que, o Estatuto prevê que “o valor das unidades imobiliárias a serem entregues ao proprietário **será correspondente ao valor do imóvel antes da execução das obras**” (art. 46, § 2º).

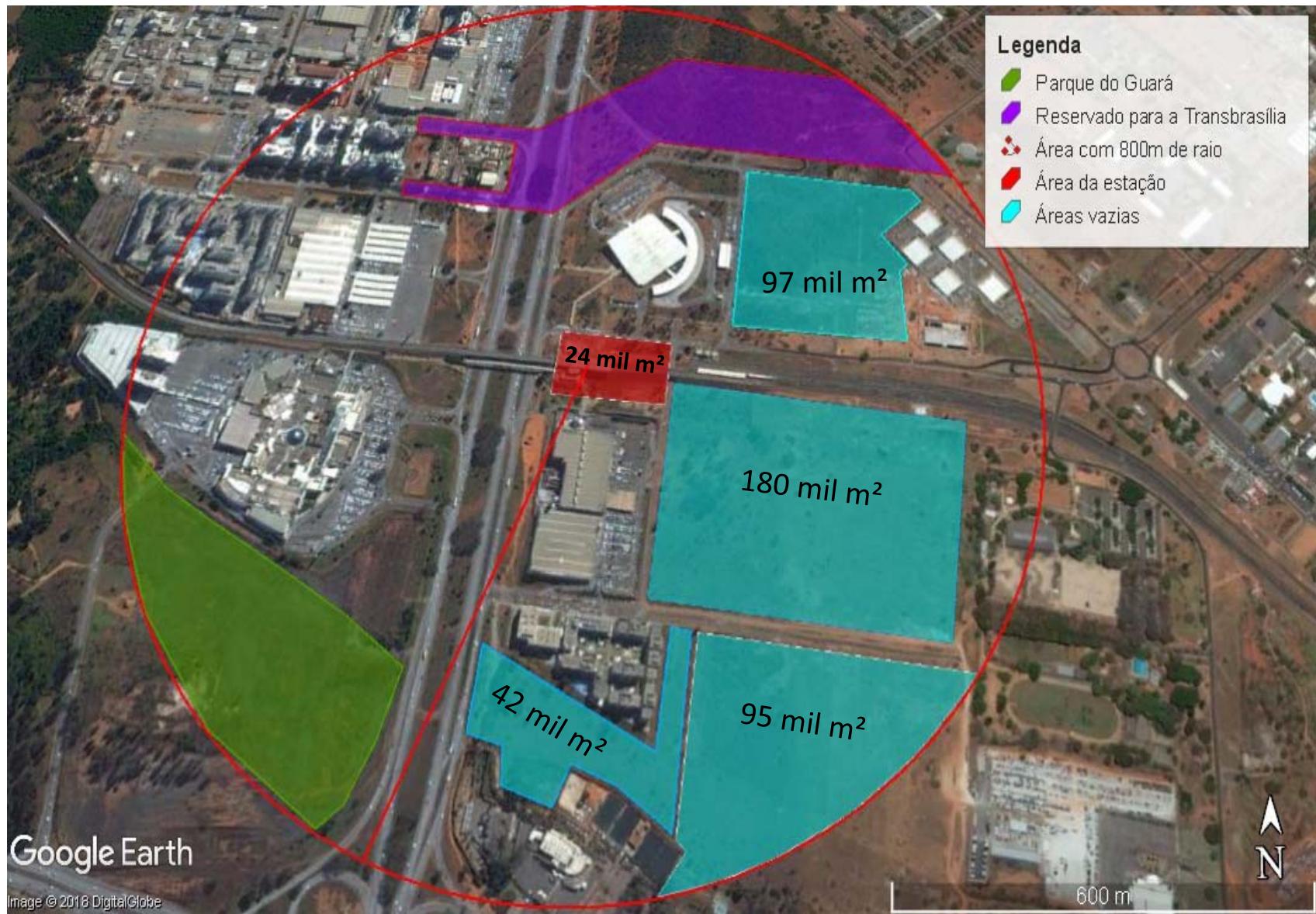
Trata-se de uma limitação ao instituto do consórcio imobiliário, **melhor seria permitir que os proprietários também se beneficiem de parte da valorização trazida pelo empreendimento** de forma que eles se sentissem incentivados a entregar sua propriedade por vontade própria ao empreendedor, dispensando o uso da desapropriação.

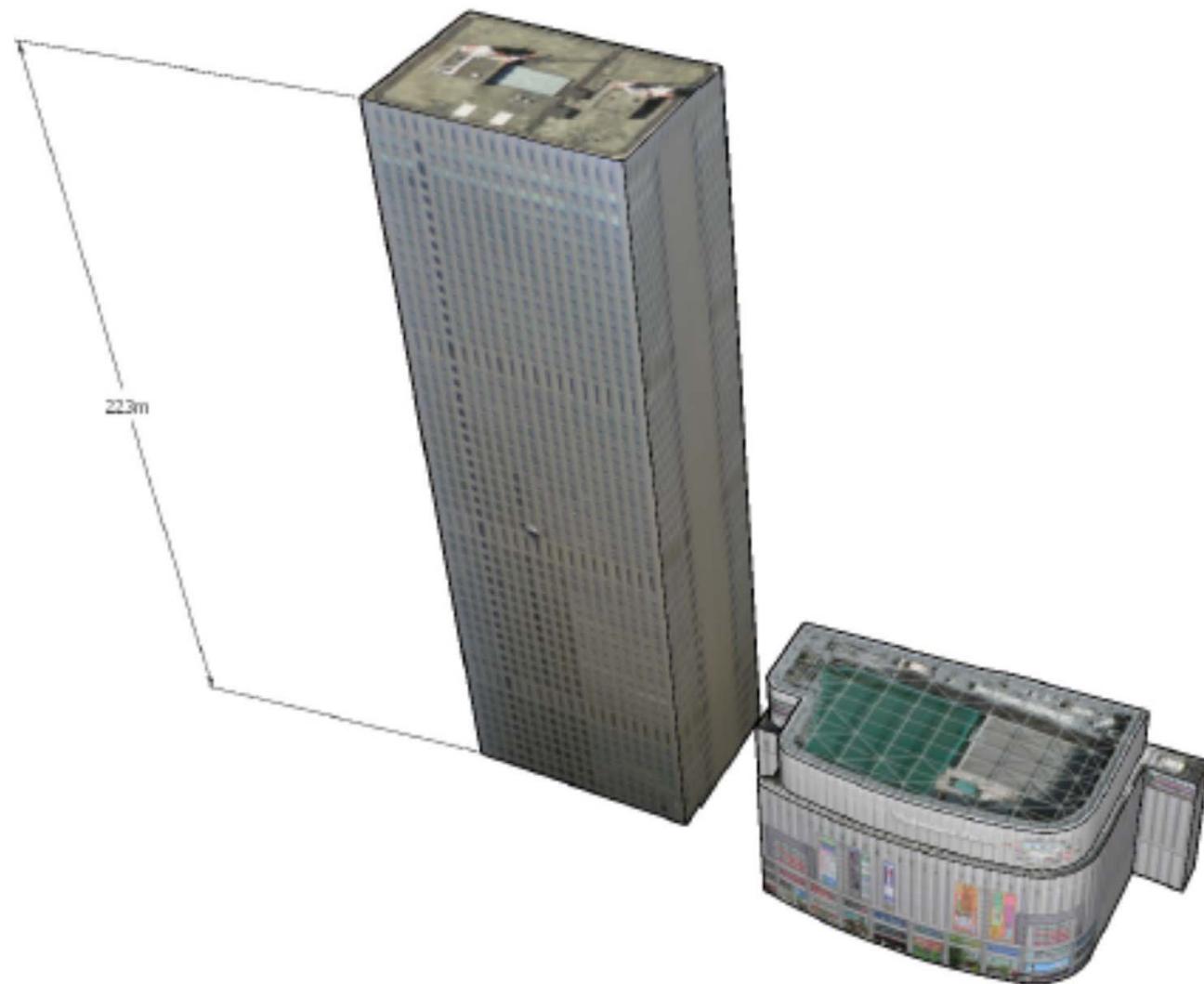
Consórcio imobiliário – Limitações legais

A **segunda** é que o Estatuto restringiu o consórcio imobiliário a **imóveis** submetidos ao regime de parcelamento ou edificação compulsórios (art. 46, caput), caracterizados pela Constituição de 1988 (art. 182, § 4º, I) como não edificados, **subutilizados** ou não utilizados, onde subutilizado foi definido no Estatuto da Cidade como o imóvel *cujo aproveitamento seja inferior ao mínimo definido no plano diretor ou em legislação dele decorrente* (art. 5º).

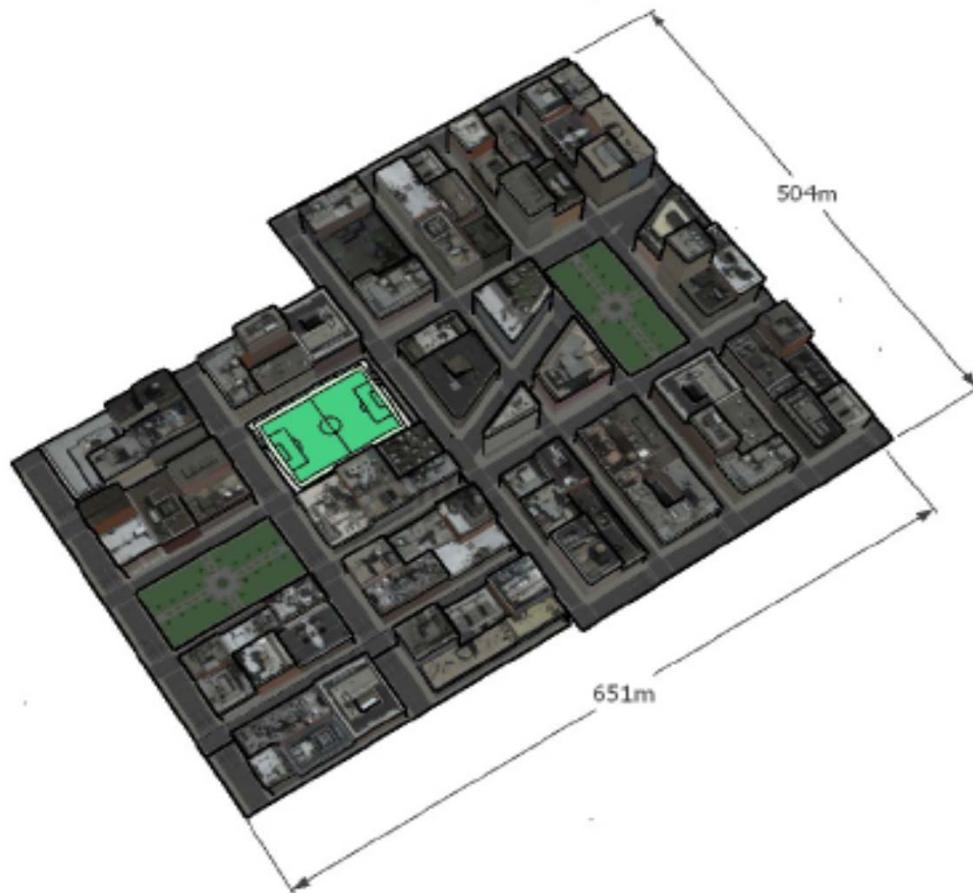
Isso **restringe o instrumento** por tratar os imóveis individualmente, quando o reparcelamento se faz em um conjunto de imóveis contíguos que podem, inclusive, estar edificados e em pleno uso. Para ampliar, portanto, a sua utilização é preciso **alargar o conceito de solo urbano subutilizado**, como, por exemplo, “quando em seu lugar puder ser realizado uma intervenção que projete ganhos significativos para a comunidade”.

Estação Shopping





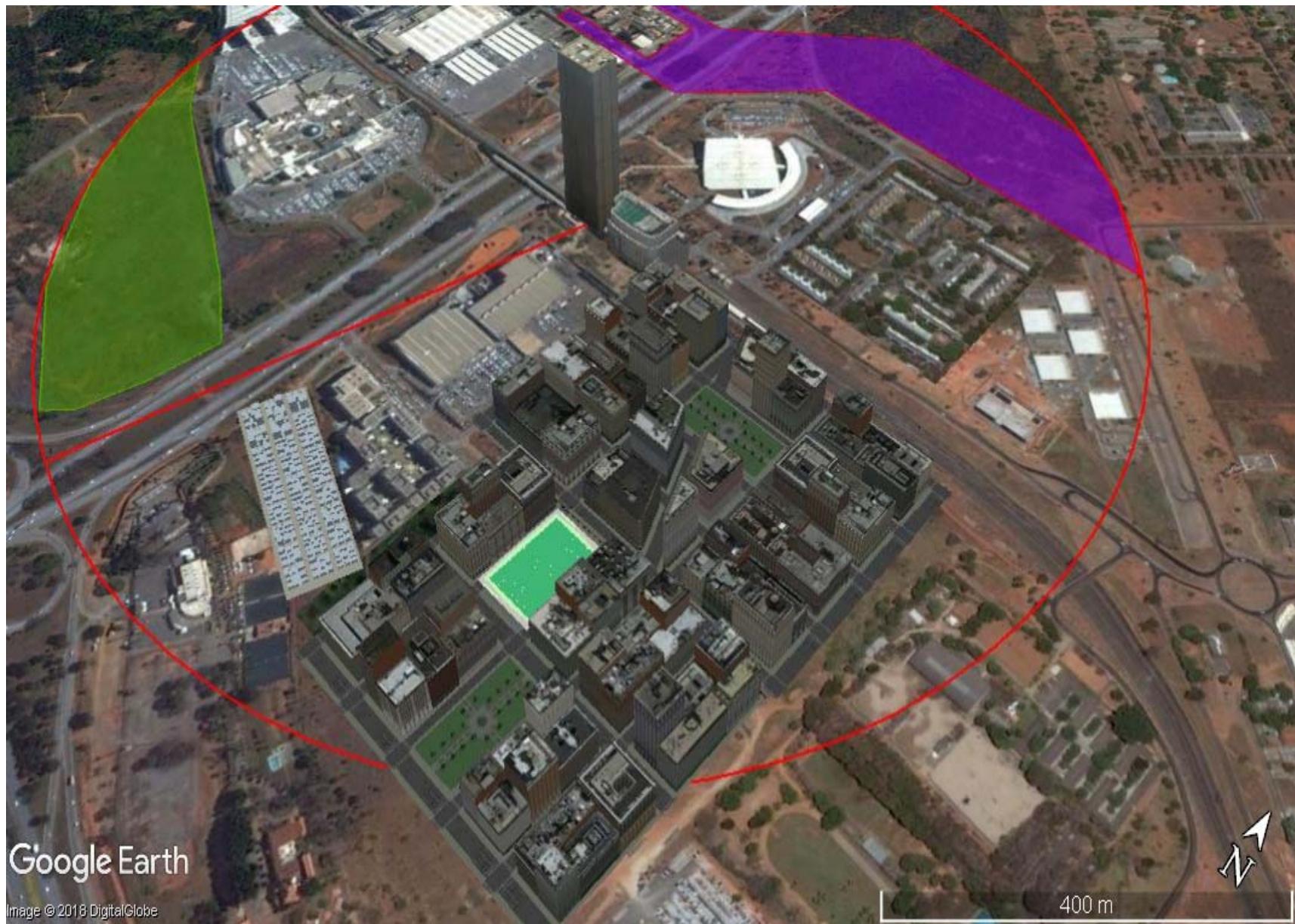
Prédios comerciais da Estação de Shinjuku em Tóquio, com 223m de altura. Fonte: SketchUp



Área de uso misto em Manhattan, Nova York, com 22 quadras. Local intensamente coberto pelo Metrô. Fonte: SketchUp



SQS 414 em Brasília - DF Fonte: Google Earth Pro





Google Earth

Image © 2018 DigitalGlobe

Proposta de traçado para as ciclovias: Ferramenta: Google Earth Pro



Integração à rede cicloviária do DF. Fonte: GeoPortal DF



Proposta de linhas de ônibus em um raio de 3.200m, ou seja, 10min de ônibus, a uma velocidade média de 20 km/h, para alimentar o metrô atendendo o SIA, Octogonal, Guará e Candangolândia.

- **Art. 8º (Diretrizes), X:** Incentivo ao **ordenamento urbanístico orientado pelo trânsito** e o transporte ferroviário de passageiros
- **Art. 40.** É vedada a negociação ou a **comercialização de produtos** e serviços no interior dos trens de passageiros, nas suas estações e demais instalações, exceto se devidamente **licenciados pela administração ferroviária**.
- **Art. 44.** O projeto de implantação de infraestruturas ferroviárias abrangerá **projeto urbanístico do entorno**, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a **propiciar aproveitamento eficiente do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana**.
 - **§ 1º A execução do projeto urbanístico poderá ser delegada à administração ferroviária**, que constituirá entidade de propósito específico constituída sob a forma de sociedade ou de fundo de investimento imobiliário.
 - **§ 2º A entidade de propósito específico será aberta à adesão dos titulares de direitos reais sobre os imóveis públicos ou privados necessários à execução da operação**, mediante sua entrega a título de integralização de capital.
- **Art. 63, VI.** As tarifas ferroviárias são: **tarifa de ocupação sobre a faixa de domínio privado**: devida pela pessoa física ou jurídica que for licenciada pela administração ferroviária a edificar sobre a faixa de domínio ferroviário.
- **Art. 46.** O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:
 - “Art. 4º. Parágrafo único. Quando a desapropriação destinar-se à execução de planos de urbanização, de renovação urbana ou de parcelamento ou reparcelamento do solo, a **receita decorrente da revenda ou da exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do agente executor**.”

Cross Rail – Elizabeth Line

<https://tfl.gov.uk/travel-information/improvements-and-projects/elizabeth-line>

Aproximadamente 100 km de extensão

41 estações, 10 novas e 31 melhoradas

Velocidade máxima de 140 km/h



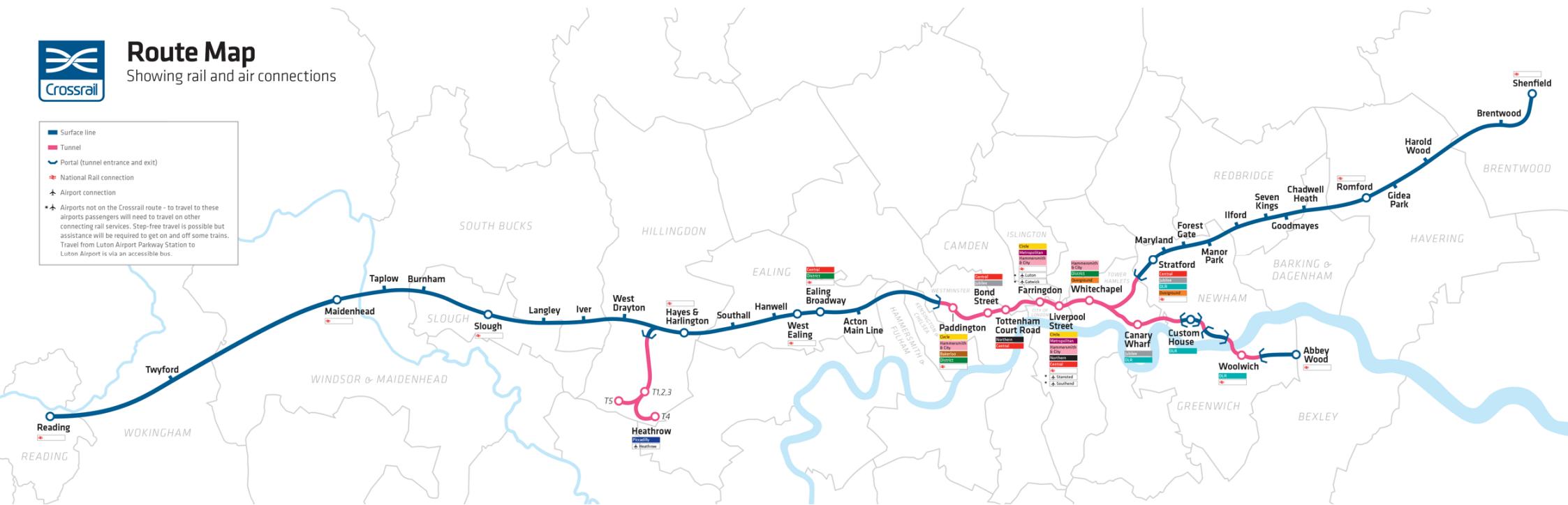
Cross Rail

<http://www.crossrail.co.uk/route/maps/regional-map>



Route Map

Showing rail and air connections



ECONOMIC SUSTAINABILITY IN NUMBERS

- At least **£42 billion** estimated to be generated
- **55,000** jobs supported
- **1.5 million** additional people to access central London within 45 minutes when the railway fully opens
- **4.4 million** square feet of high quality office, retail and residential space at 12 sites
- More than **1 million** square feet of improved public space across 40 sites
- Delivery of **90,599** new homes along the route are predicted by 2021 and 180,000 by 2026

Bibliografia

- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press. Nova York: Princeton Architectural Press.
- Du, H., & Mulley, C. (2007). The short-term land value impacts of urban rail transit: Quantitative evidence from Sunderland, UK. *Land Use Policy*, 24(1), 223–233. <http://doi.org/10.1016/j.landusepol.2005.12.003>
- Krafta, R. (2014). *Notas de aula de morfologia urbana* (1st ed.). Porto Alegre: UFRGS.
- Kuwabara, M. (2013). *Summary of urban transportation development in Japan, in Comprehensive Urban Transportation Planning and Project*. Tóquio: Japan International Cooperation Agency.
- Mathur, S. (2013). Self-financing urbanization: Insights from the use of Town Planning Schemes in Ahmadabad, India. *Cities*, 31, 308–316. <http://doi.org/10.1016/j.cities.2012.09.004>
- Mathur, S., & Smith, A. (2013). Land value capture to fund public transportation infrastructure: Examination of joint development projects' revenue yield and stability. *Transport Policy*, 30, 327–335.
<http://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.09.016>
- Medda, F. (2012). Land value capture finance for transport accessibility: a review. *Journal of Transport Geography*, 25, 154–161. <http://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.07.013>

Bibliografia

- Ministério do Meio Ambiente. (2014). *Inventário nacional de emissões atmosféricas por veículos automotores rodoviários*. Brasília. Retrieved from http://www.mma.gov.br/images/arquivo/80060/Inventario_de_Emissoes_por_Veiculos_Rodoviarios_2013.pdf
- Montandon, D. T., & Souza, F. F. de. (2007). *Land Readjustment e Operações Urbanas Consorciadas* (1^a). São Paulo: Romano Guerra Editora.
- Mulley, C., & Tsai, C.-H. (Patrick). (2016). When and how much does new transport infrastructure add to property values? Evidence from the bus rapid transit system in Sydney, Australia. *Transport Policy*, 51, 15–23. <http://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.01.011>
- Pinto, V. C. (2013). *O reparcelamento do solo urbano: um modelo consorciado de renovação urbana*. Brasília. <http://doi.org/10.130>
- Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y.-H., & Tamayose, B. (2014). *Financing Transit-Oriented Development with Land Values: Adapting Land Value Capture in Developing Countries*. World Bank Group. <http://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-7.2>
- Tokyo metro. (n.d.). Retrieved from http://www.tokyometro.jp/en/corporate/enterprise/affiliated_businesses/index.html

Obrigado

Geraldo Freire Garcia

Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental
Mestre em Planejamento Urbano

Geraldo.garcia@mdr.gov.br