

Land Value Capture no Brasil

PLS 261



Geraldo Freire Garcia
Ministério do Desenvolvimento Regional
Mestre em Planejamento Urbano

Junho de 2019

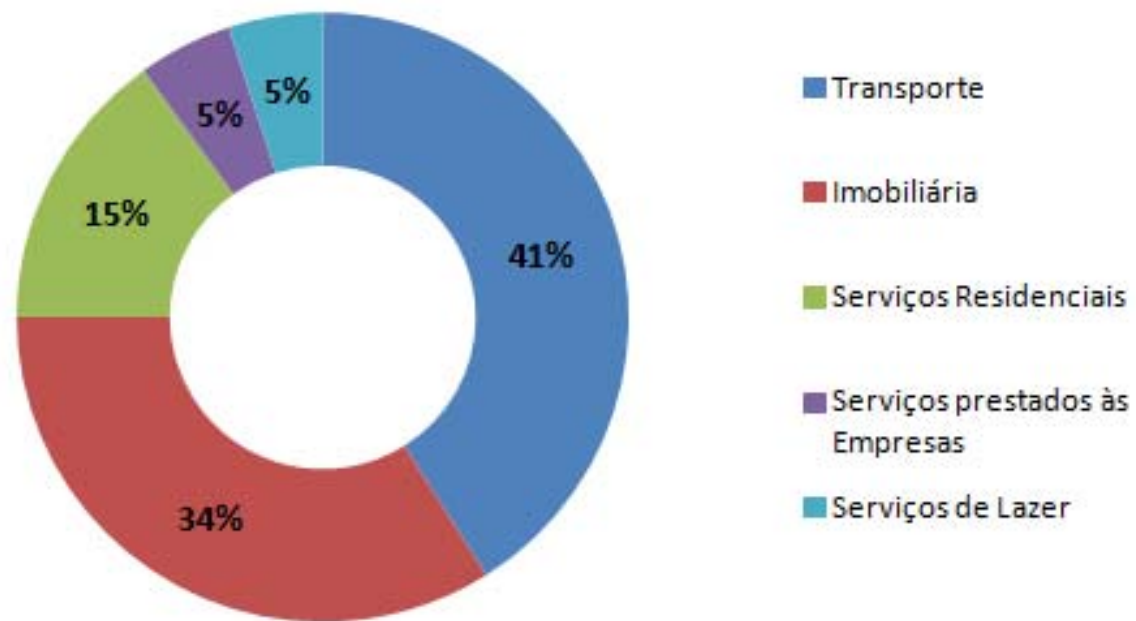
Transporte e desenvolvimento

- 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)

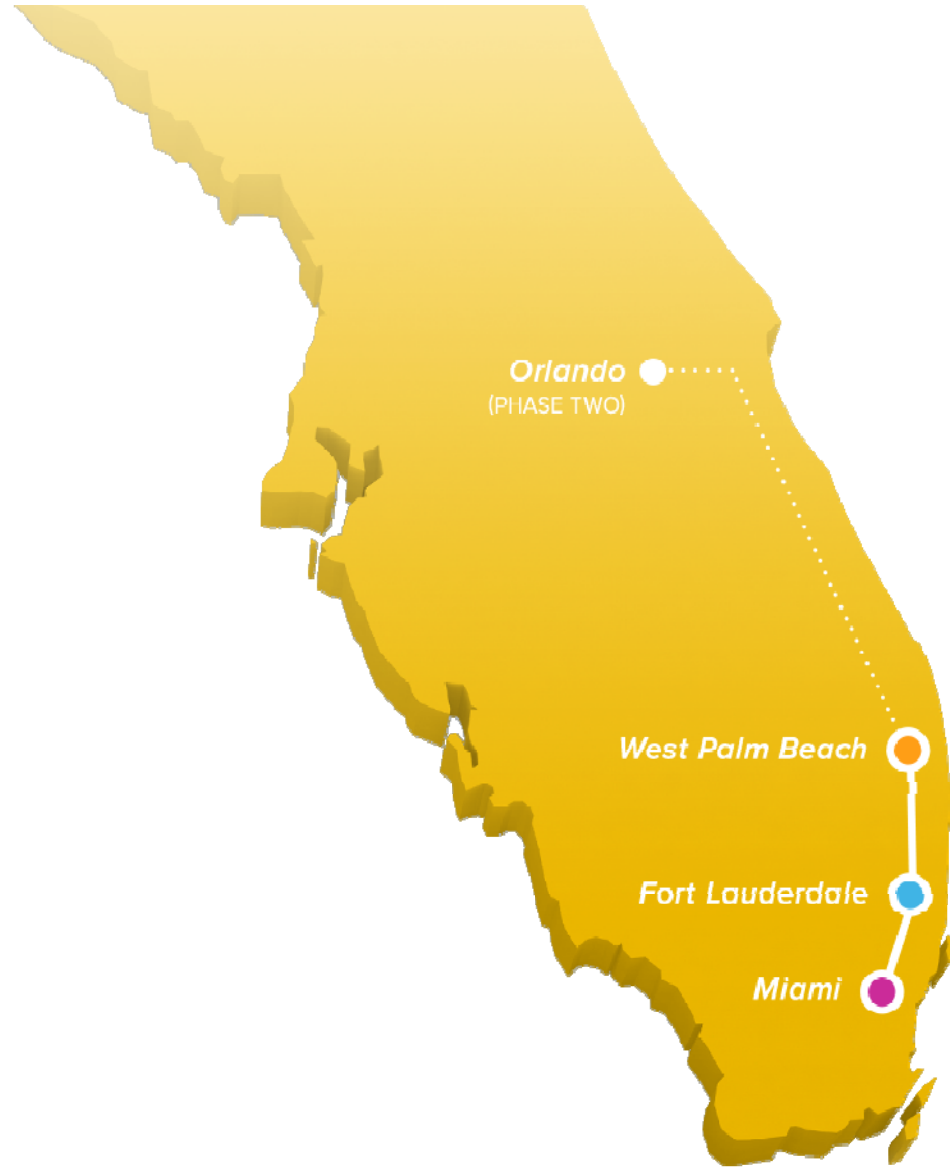


Estação de Shjbuya. Fotos : Geraldo Freire Garcia

Uso das estações (Tóquio)



Fotos : Geraldo Freire Garcia



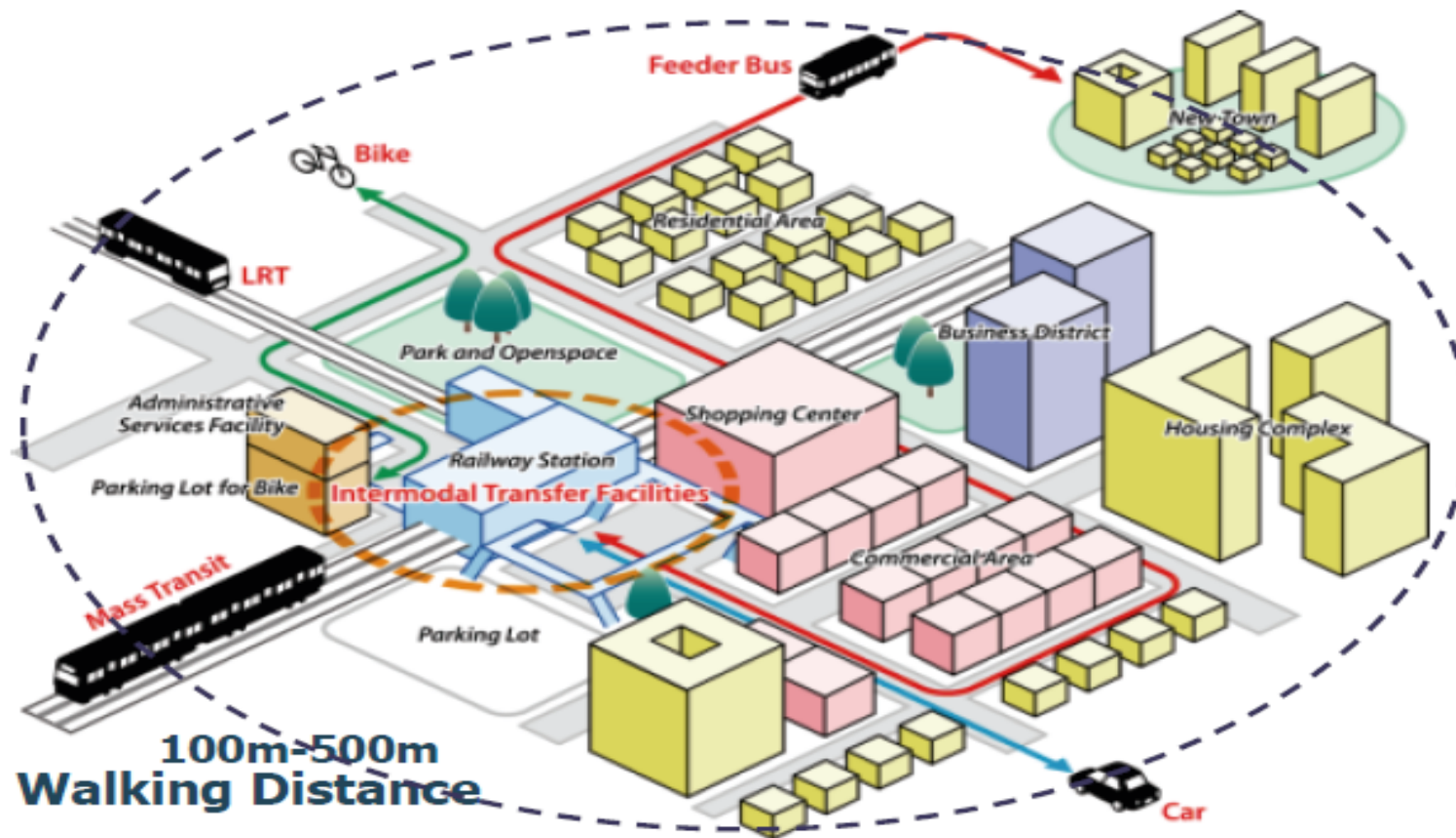
Brightline

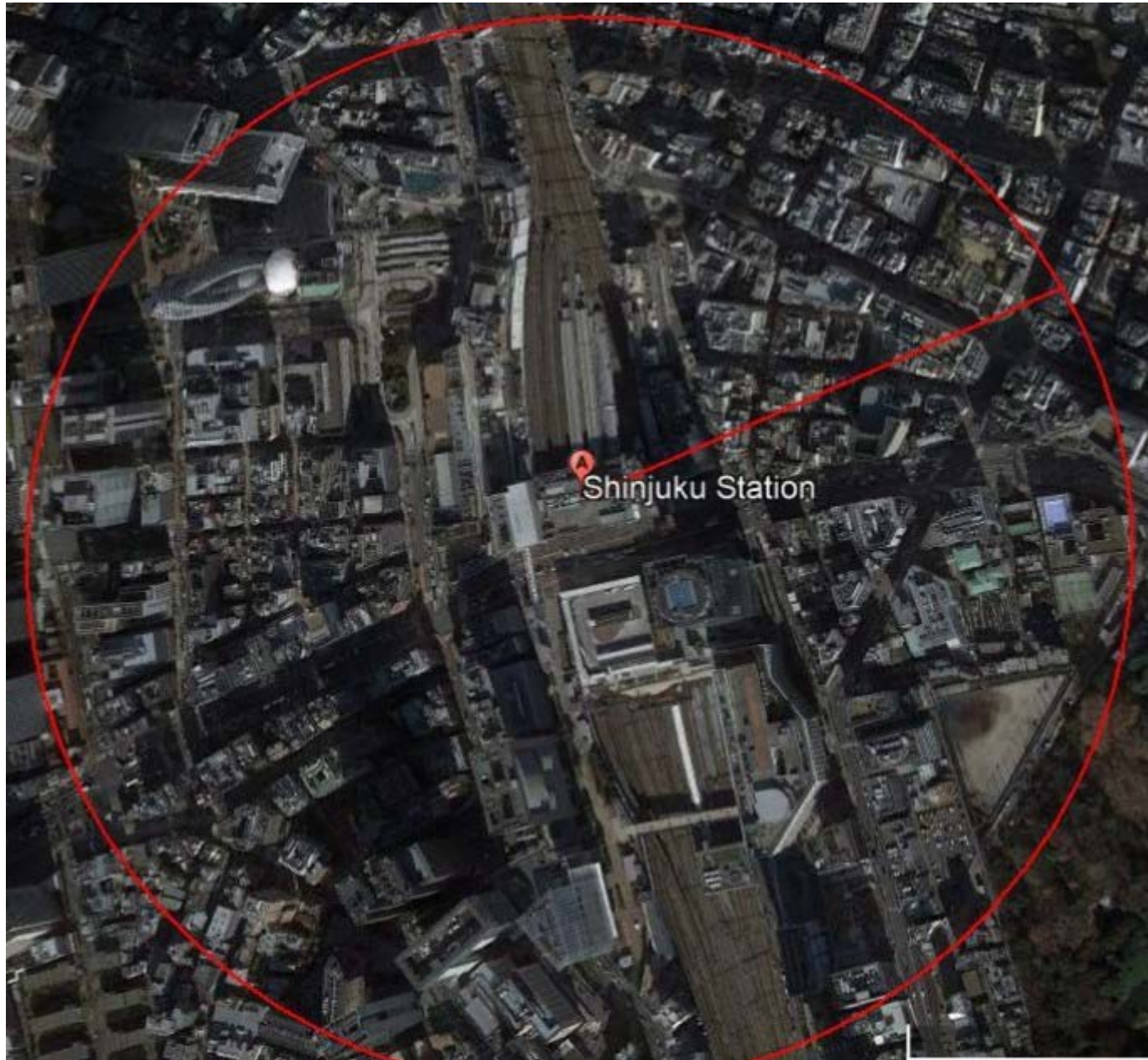
- O projeto é **100% financiado com recurso privado** e apoiado pelo setor público por meio de títulos federais de baixa renda (RENNE, 2017).
- O projeto se tornou possível por causa da **construção de empreendimentos em cada uma das estações** do Brightline em Miami, Fort Lauderdale e West Palm Beach.
- 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

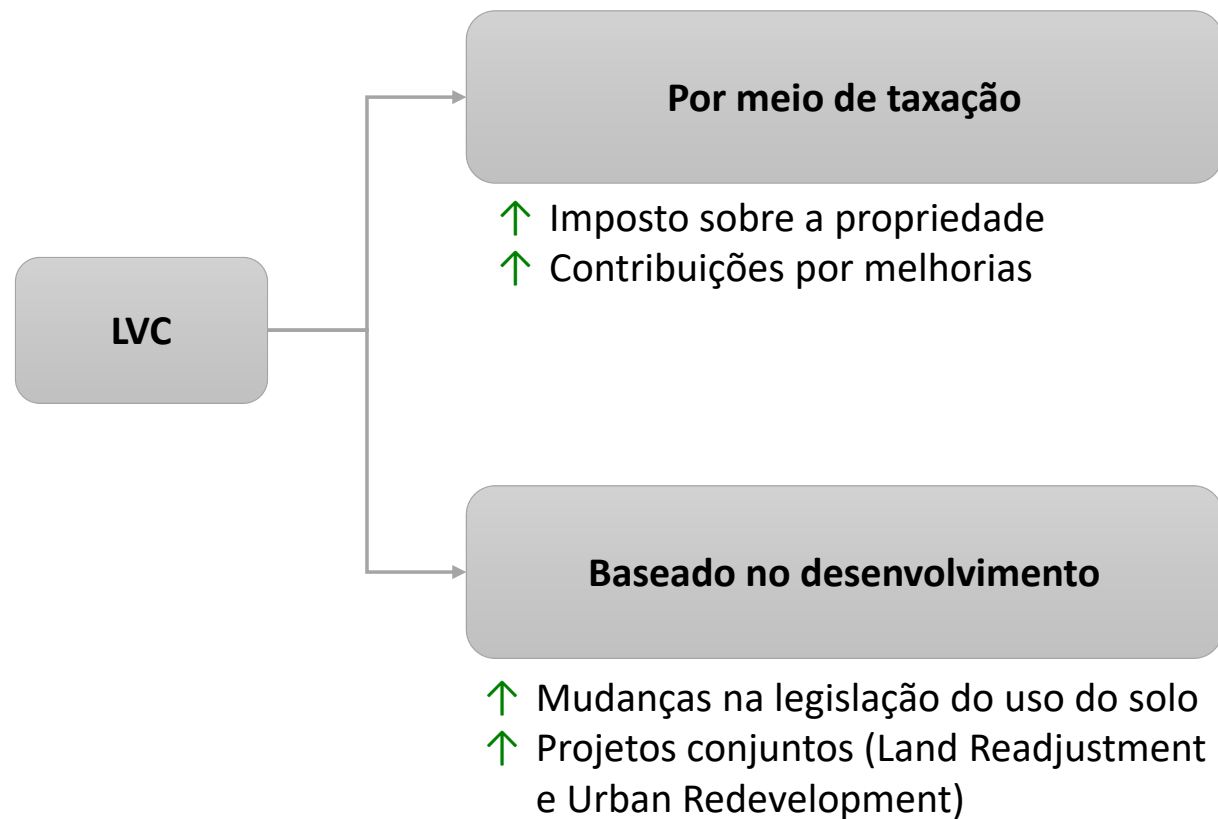
Land Value Capture - LVC

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?



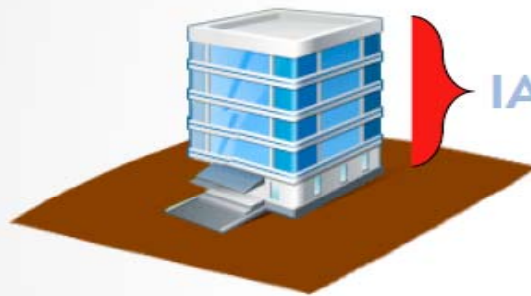
Mudanças na legislação do uso do solo

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)

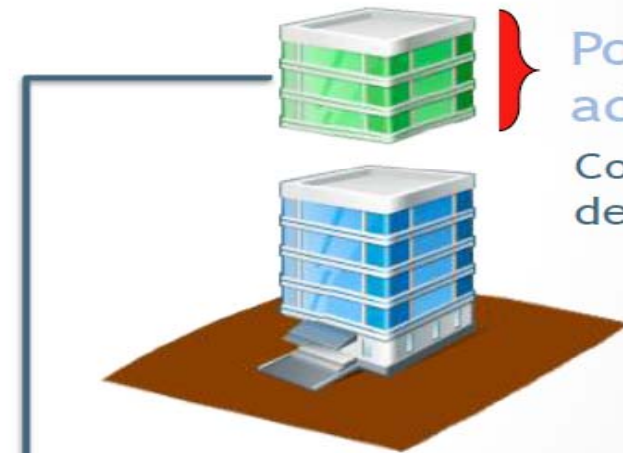


IAT - Índice de Aproveitamento do Terreno

$IAT = 1$

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

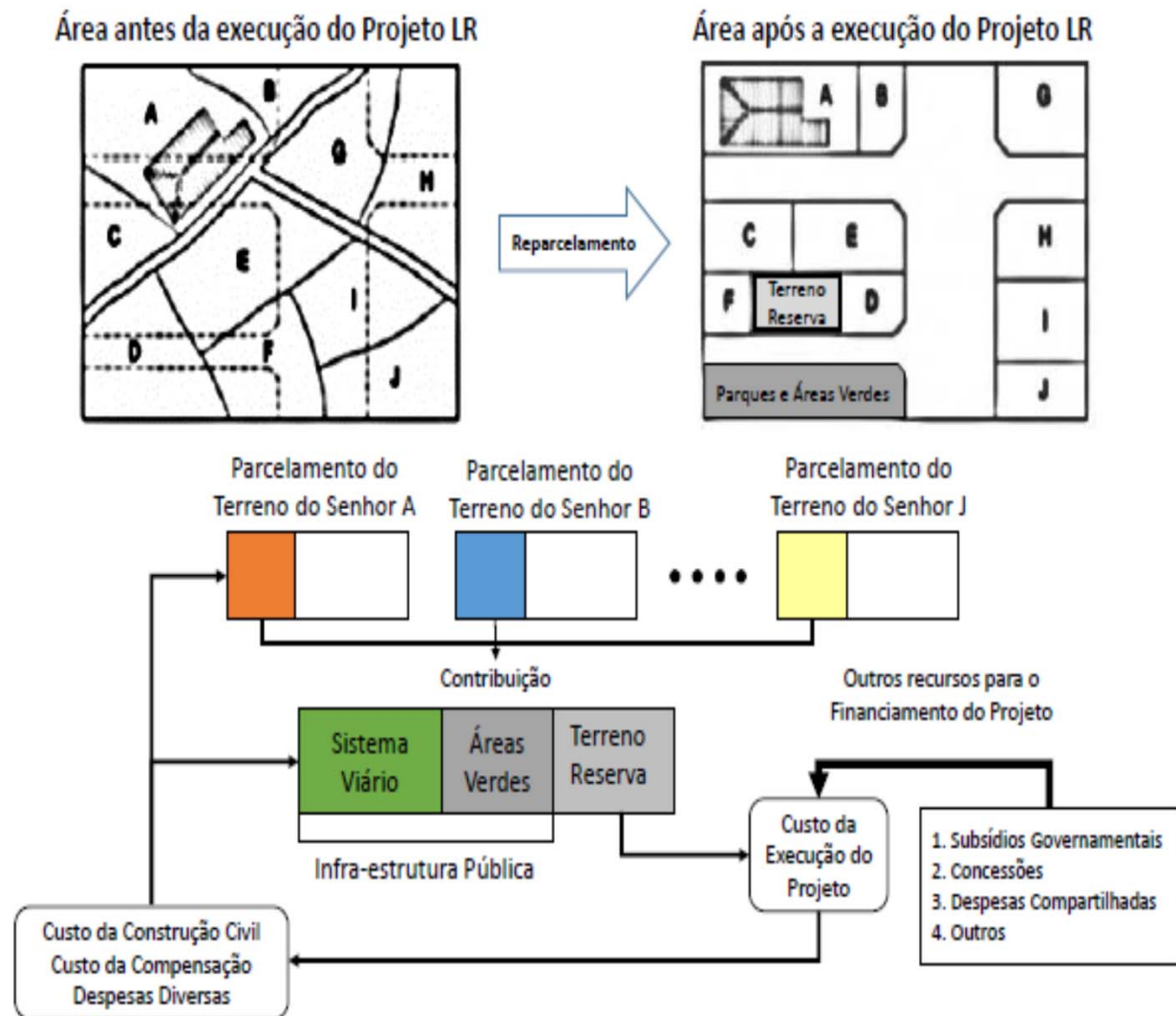
- 17 Km de ciclovia
- 28 Km de VLT com 46 estações e 6 linhas
- Teleférico no morro da Providência
- Interseção com o metrô e BRT Transbrasil



Projetos conjuntos:

- *Land Readjustment*
- *Urban Redevelopment*

Land Readjustment



(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

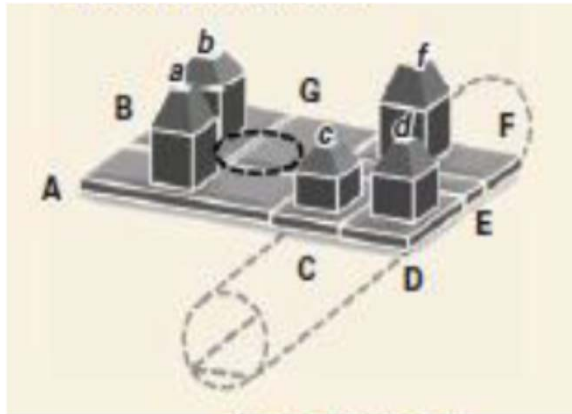
A **outra** é que a Constituição (art. 182, § 3º) exige que a desapropriação seja indenizada previamente e em dinheiro, exceto nos casos de reforma agrária e de reforma urbana, nos quais a indenização ocorre em títulos da dívida pública. **Não admite, portanto, a troca do imóvel desapropriado por outro, 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

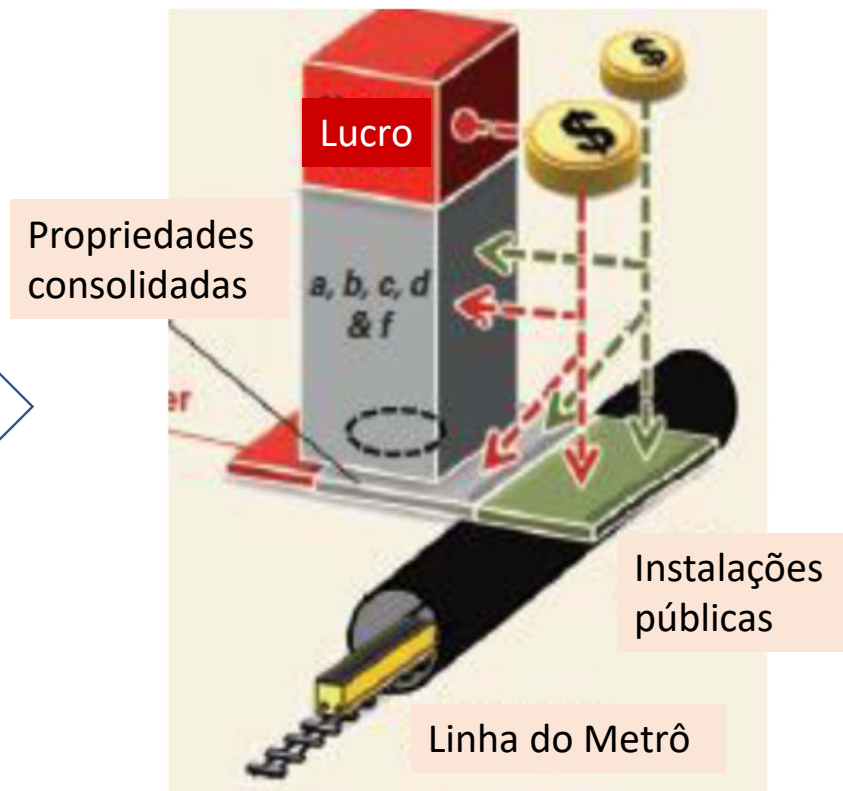
IAT de uso simples: 2,0



(SUZUKI et al., 2014, tradução nossa)



IAT de uso misto: 6,0



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).

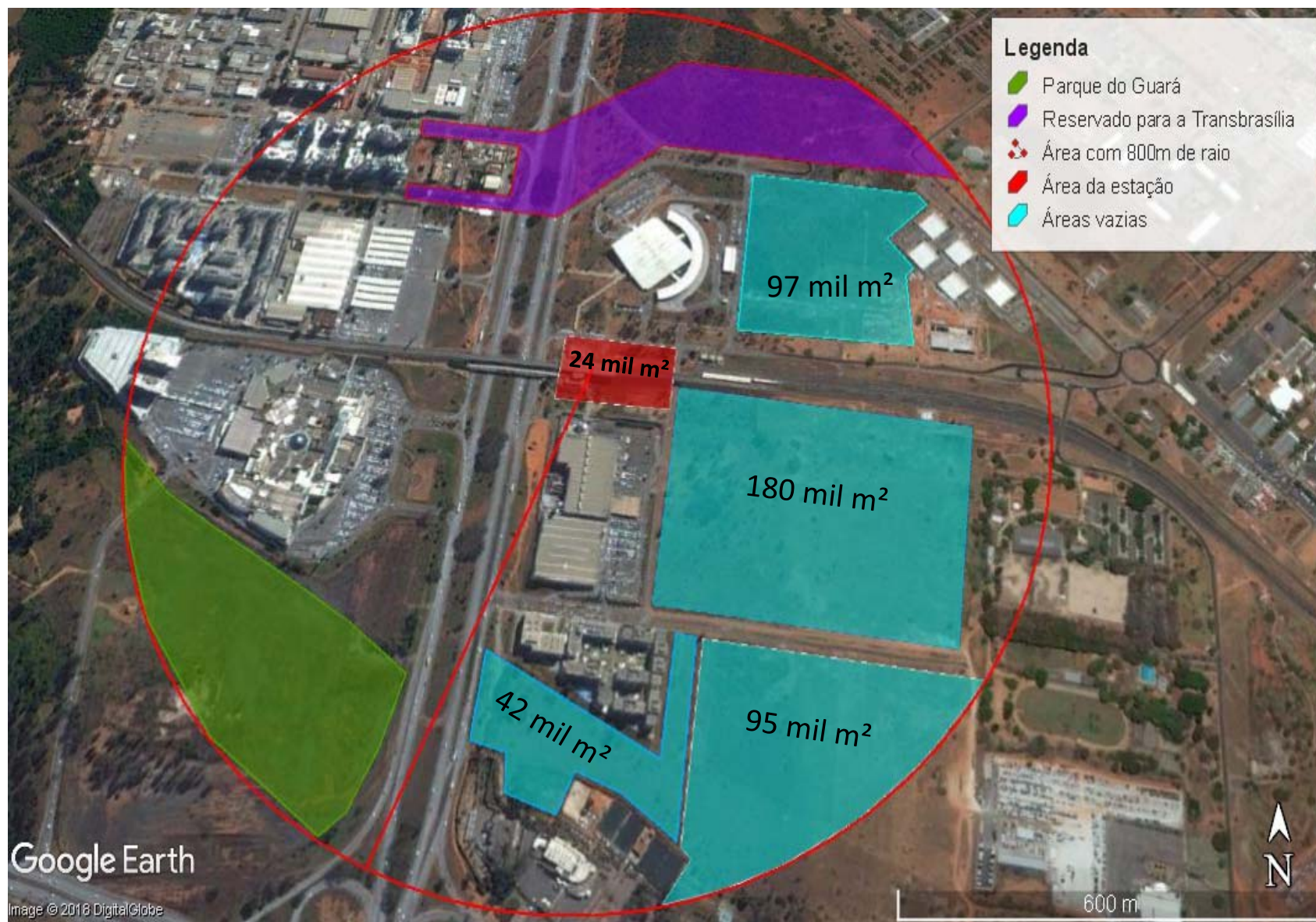
Trata-se de uma limitação ao instituto do consórcio imobiliário, **melhor seria permitir que os proprietários também se beneficiem de parte da valorização trazida pelo empreendimento** de forma que eles se sentissem incentivados a entregar sua propriedade por vontade própria ao empreendedor, dispensando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

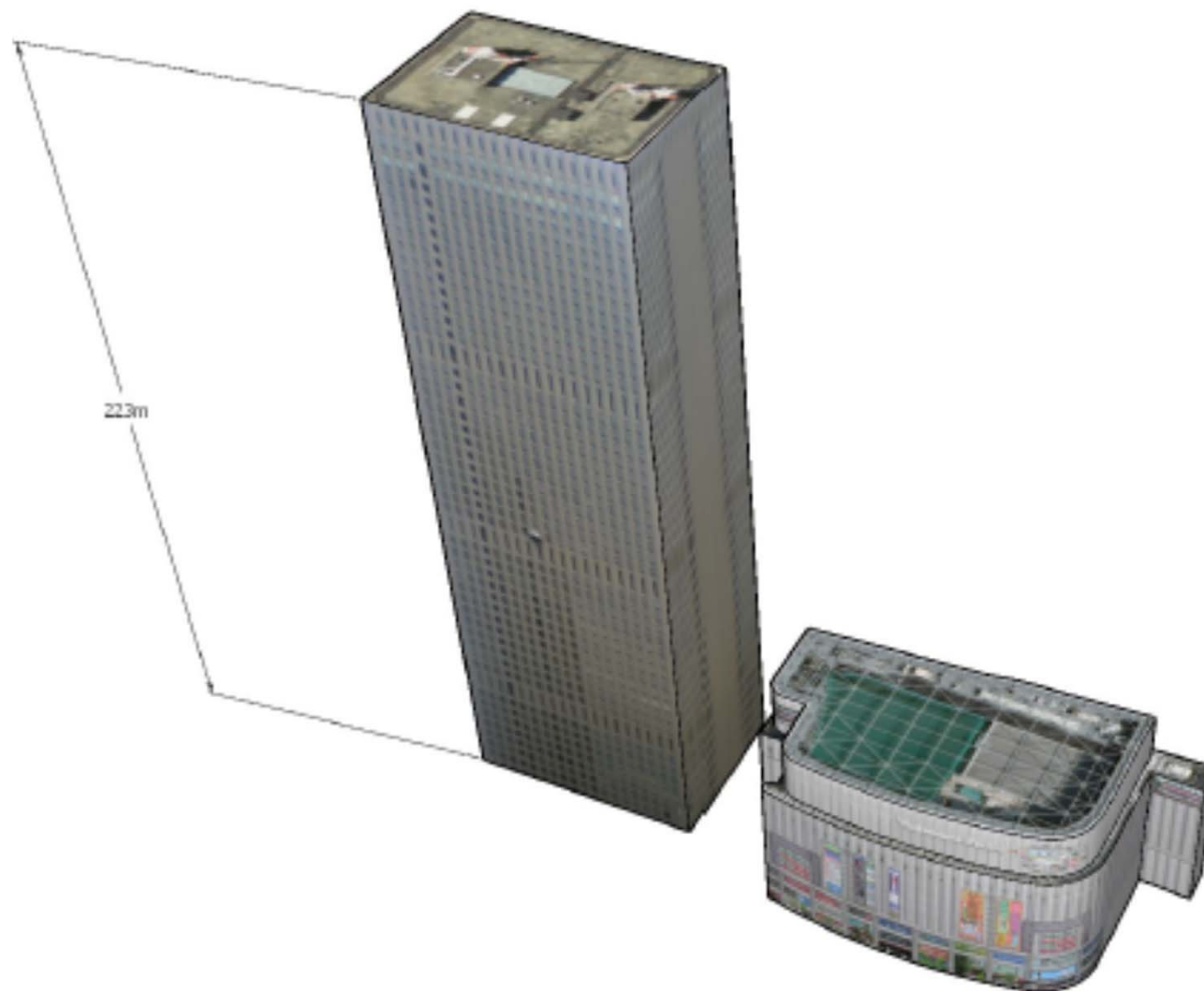
Consórcio imobiliário – Limitações legais

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 edificadas, **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).

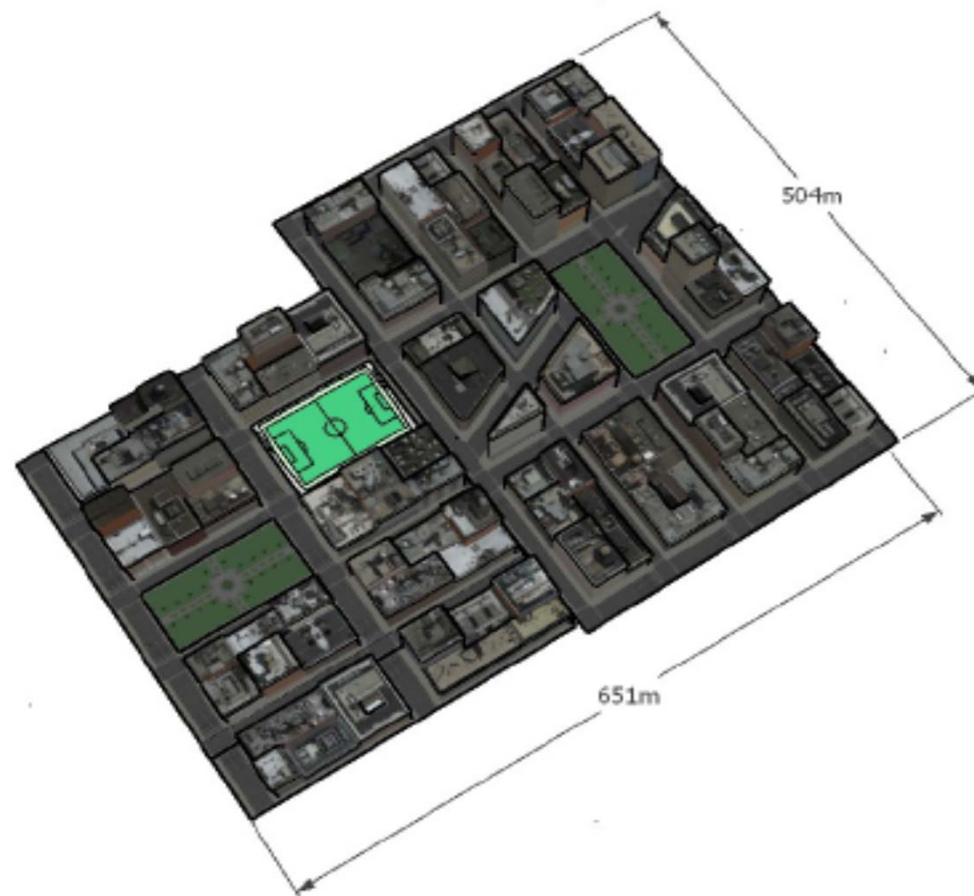
Isso **restringe o instrumento** por tratar os imóveis individualmente, quando o reparcelamento se faz em um conjunto de imóveis contíguos que podem, inclusive, estar edificadas e em pleno uso. Para ampliar, portanto, a sua utilização é preciso **alargar o conceito de solo urbano subutilizado**, como,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

Estação Shopping





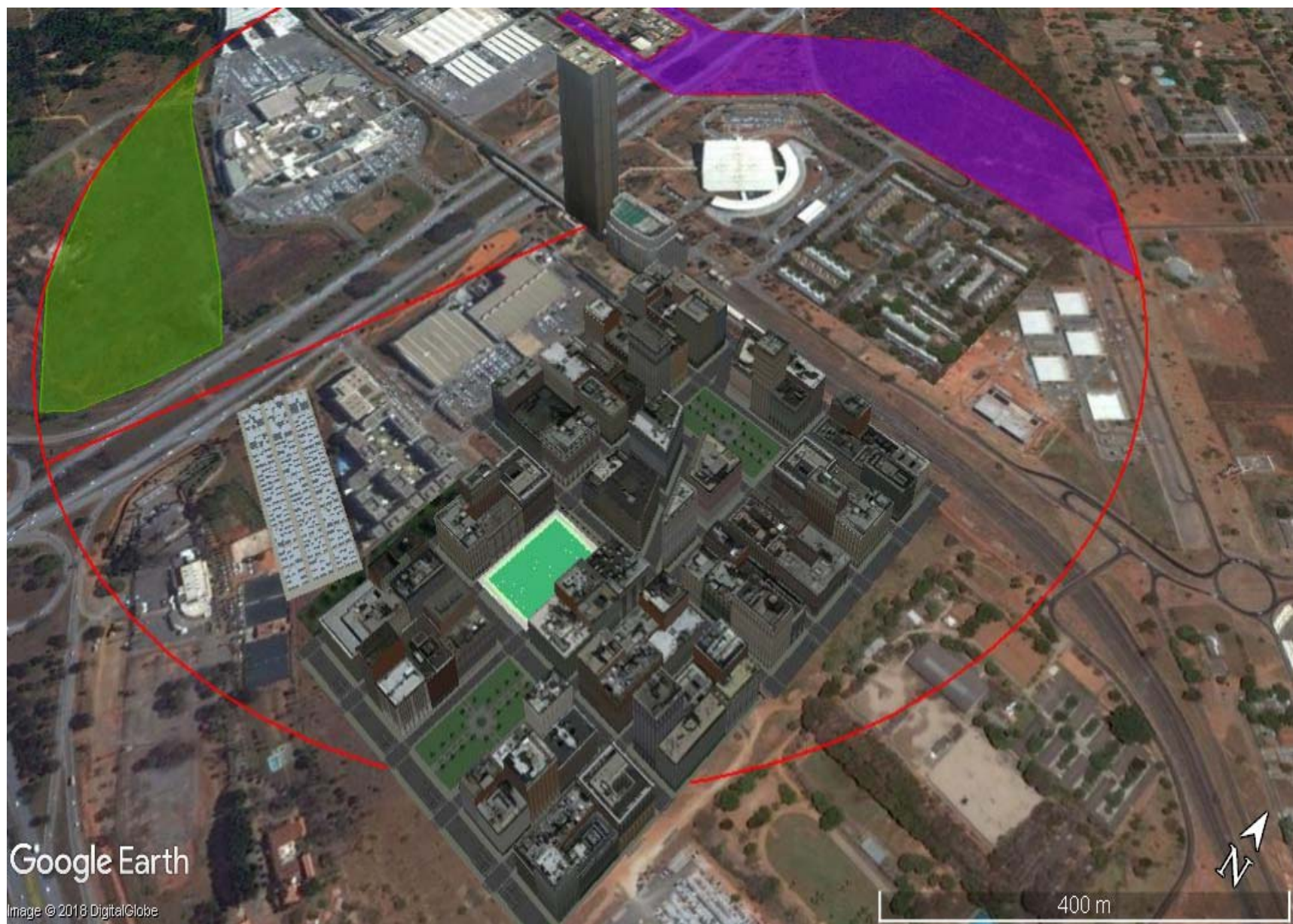
Prédios comerciais da Estação de Shinjuku em Tóquio, com 223m de altura. Fonte: SketchUp

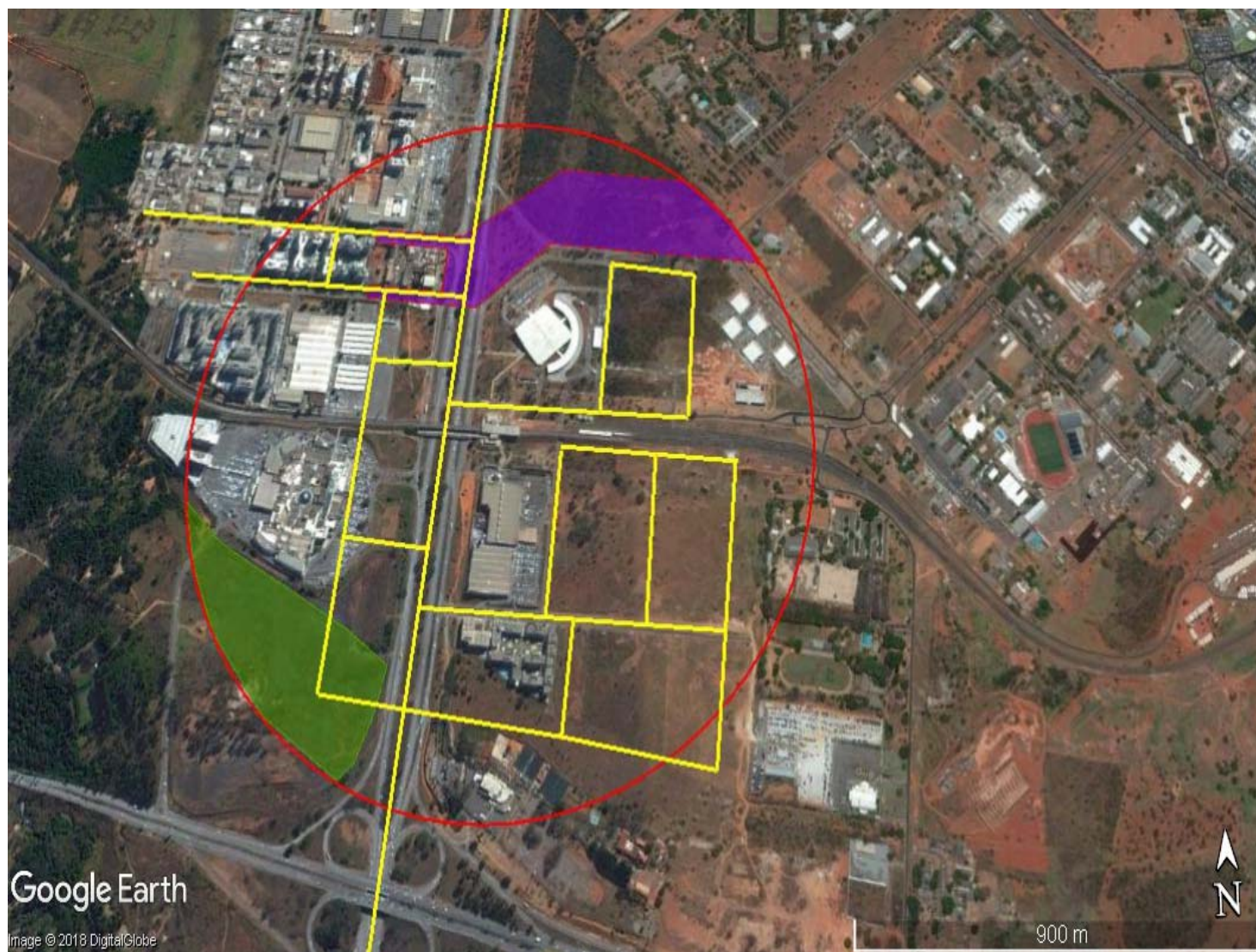


Área de uso misto em Manhattan, Nova York, com 22 quadras. Local intensamente coberto pelo Metrô. Fonte: SketchUp

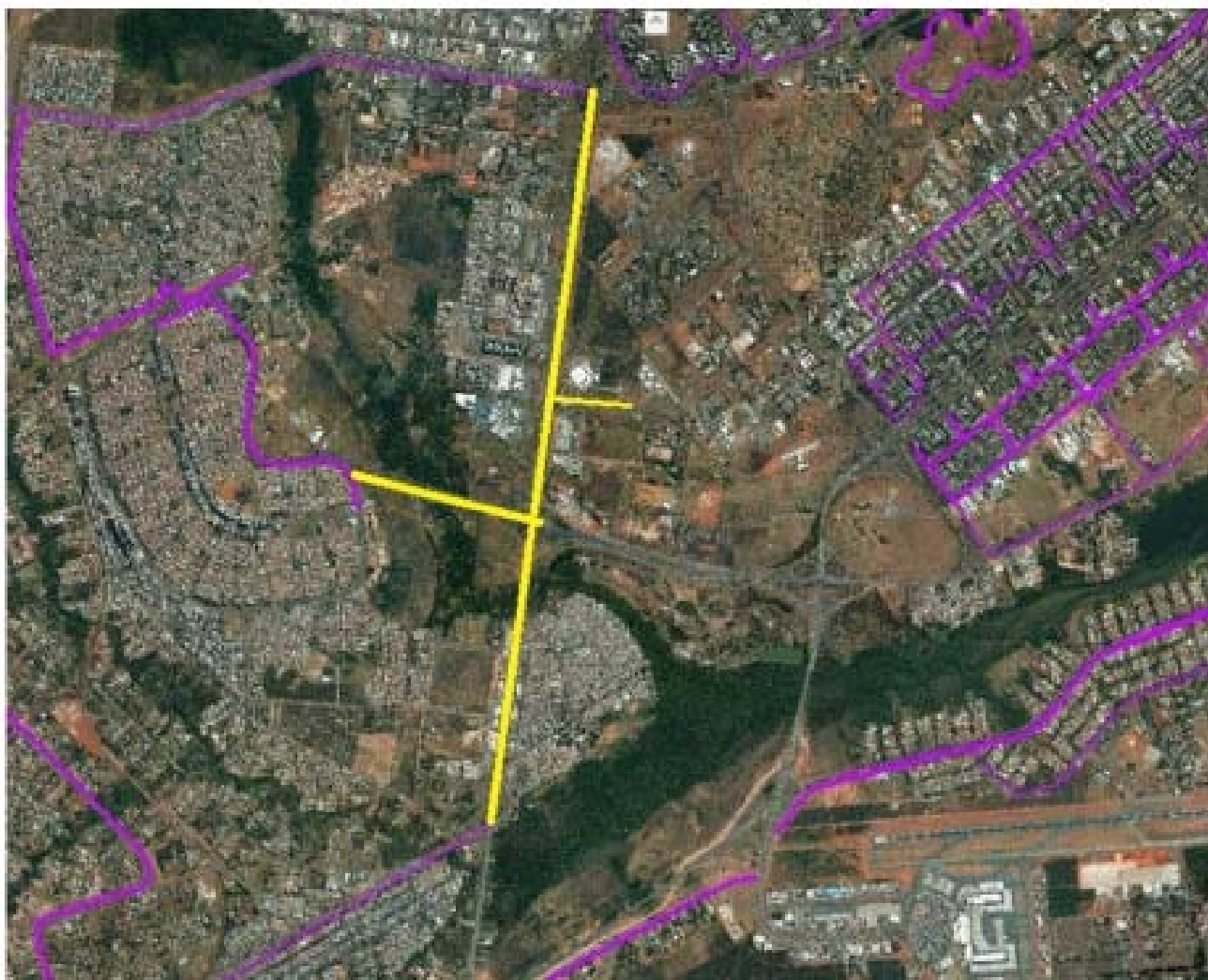


SQS 414 em Brasília - DF Fonte: Google Earth Pro





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

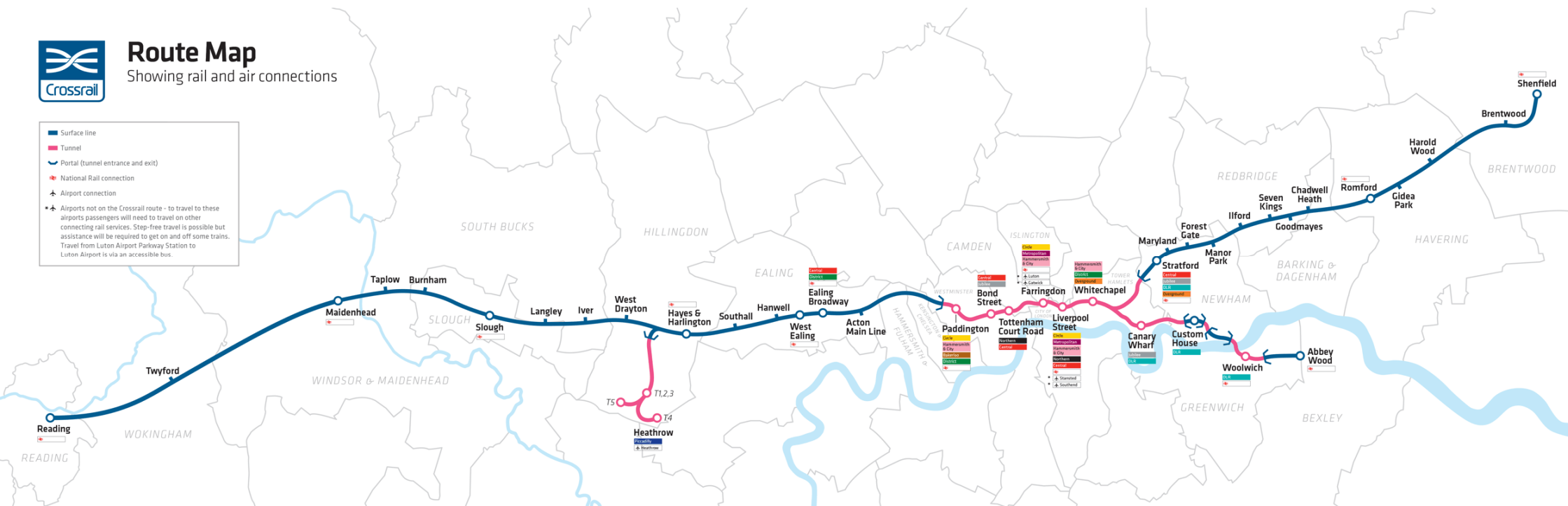
<http://www.crossrail.co.uk/route/maps/regional-map>



Route Map

Showing rail and air connections

- Surface line
- Tunnel
- ⤵ Portal (tunnel entrance and exit)
- ✈ National Rail connection
- ✈ Airport connection
- ✈ ✈ Airports not on the Crossrail route - to travel to these airports passengers will need to travel on other connecting rail services. Step-free travel is possible but assistance will be required to get on and off some trains. Travel from Luton Airport Parkway Station to Luton Airport is via an accessible bus.



Cross Rail

<http://www.crossrail.co.uk/sustainability/economic-sustainability/>

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_Rodoviaros_2013.pdf
- Montandon, D. T., & Souza, F. F. de. (2007). *Land Readjustment e Operações Urbanas Consorciadas* (1ª). 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/TD 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