

131/2025

EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_\_/2025 AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº  
0049/2025

Acrescenta parágrafos ao Art. 328 do TÍTULO VI – MACROZONEAMENTO, para instituir diretrizes de adensamento orientado ao transporte (TOD), vedar reduções indevidas de potencial construtivo em áreas com infraestrutura, estabelecer densidade mínima de referência e eliminar exigência de vagas mínimas de estacionamento nas áreas TOD.

**Art. 1º** Fica acrescidos ao Art. 328 do Título VI – Macrozoneamento, os seguintes parágrafos, bem como acrescenta os Art. 328-A e Art. 328-B:

**Art.328 (...)**

**§1º** O Município adotará o princípio do Adensamento Orientado ao Transporte Público de Massa (TOD), estimulando uso misto e verticalização controlada no entorno de infraestrutura de mobilidade estruturante, compreendendo um raio de até 800 m (oitocentos metros) a partir de:

- a) estações e terminais do Metrofor;
- b) corredores estruturantes de ônibus e VLT;
- c) estações de integração existentes ou planejadas.

**§ 2º** A aplicação do parágrafo acima observará a capacidade instalada ou projetada dos sistemas urbanos (mobilidade, drenagem, saneamento, energia e equipamentos públicos), devendo o Executivo publicar, em ato próprio, os mapas de perímetros TOD com atualização quadrienal, garantida audiência pública e comunicação à Câmara Municipal.

**§ 3º** É vedada a redução de coeficientes de aproveitamento, gabaritos e taxas de ocupação em áreas com infraestrutura completa (saneamento, via arterial e transporte público estruturante), salvo mediante estudo técnico específico que:

- a) demonstre risco comprovado à capacidade instalada;
- b) apresente contramedidas proporcionais (ex.: faseamento, obras de mitigação, ajustes localizados);
- c) indique prazo e meta de reequilíbrio da capacidade.

**§ 4º** O estudo técnico será disponibilizado integralmente em portal público, com resumo executivo, indicadores e parecer conclusivo.



GABINETE DA VEREADORA PRISCILA COSTA

§ 5º Nas áreas definidas no parágrafo primeiro ficam estabelecidos coeficiente de aproveitamento mínimo (IAMín) e altura mínima de referência com vistas à densidade eficiente, ao uso misto e à viabilidade econômico-financeira do adensamento.

§ 6º A implementação dos valores mínimos poderá ocorrer por etapas e setores piloto, conforme capacidade da infraestrutura e cronograma de investimentos.

§ 7º Nas áreas definidas no inciso I:

- a) fica dispensada a exigência de número mínimo de vagas de estacionamento para usos residenciais e não residenciais;
- b) poderão ser fixados tetos máximos de vagas, admitidas medidas substitutivas de mobilidade ativa (bicicletários, vestiários, compartilhamento veicular) e gestão de demanda;
- c) o Executivo poderá prever exceções pontuais e regras de transição em frentes viárias com seção insuficiente, áreas de patrimônio cultural ou situações de risco comprovado, mediante motivação técnica.

§ 8º As diretrizes deste artigo serão harmonizadas com os planos setoriais de mobilidade urbana, saneamento básico, drenagem e habitação, priorizando intervenções que ampliem a capacidade dos eixos estruturantes e maximizem o aproveitamento da infraestrutura existente.

**Art. 328-A** — Fica acrescido o Anexo Técnico I – Densidades Mínimas e Alturas de Referência em Áreas TOD, parte integrante desta Lei Complementar, a ser proposto pelo Executivo ao CMDU em até 120 (cento e vinte) dias da vigência desta Lei, observados os critérios do § 3º do Art. 328.

**Art. 328-B** — Projetos com protocolo formalizado até a data de entrada em vigor desta Lei poderão optar pelo regramento anterior por 24 (vinte e quatro) meses, prorrogáveis uma única vez por igual período, mediante manifestação expressa do interessado em até 90 (noventa) dias da vigência, respeitadas as etapas já concluídas.

DEPARTAMENTO LEGISLATIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA,  
EM \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE 2025.

**PRISCILA COSTA**

Vereadora – PL

**JUSTIFICATIVA**

A presente Emenda Substitutiva ao Art. 328 do Plano Diretor de Fortaleza consolida um conjunto de diretrizes de planejamento urbano voltadas à modernização da estrutura territorial, à eficiência do uso do solo, à segurança jurídica do investimento produtivo e à redução das desigualdades urbanas. Trata-se de um marco normativo que traduz, em linguagem técnica e prática, o princípio constitucional da função social da cidade e da propriedade (art. 182 da Constituição Federal), em harmonia com o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

Fortaleza enfrenta hoje o paradoxo das cidades brasileiras: expansão horizontal desordenada, vazios urbanos centrais e infraestrutura subutilizada em eixos de transporte de alta capacidade. O resultado é conhecido — trânsito intenso, moradia cada vez mais distante, custo crescente de serviços públicos e desigualdade territorial.

A presente emenda reverte esse modelo, adotando o Adensamento Orientado ao Transporte Público de Massa (Transit-Oriented Development – TOD), princípio urbanístico amplamente consagrado em cidades como Nova York, Paris, Seul, Bogotá, São Paulo e Curitiba, que baseiam sua sustentabilidade na proximidade entre moradia, trabalho e transporte.

Ao prever o adensamento em um raio de 800 metros dos corredores estruturantes e estações do Metrofor e VLT, a norma promove uma cidade compacta, de deslocamentos curtos, com economia de tempo e energia, e assegura que o poder público direcione investimentos de infraestrutura para onde o retorno social e fiscal é maior.

A diretriz proposta reduz a necessidade de expansão do perímetro urbano — que, segundo dados do IBGE e da ANTP, é a principal causa do aumento do custo per capita de infraestrutura (saneamento, transporte, energia).

Cada quilômetro de rede novo representa despesa pública permanente. O adensamento orientado ao transporte multiplica a eficiência dos investimentos já feitos e aumenta a arrecadação sem elevação de carga tributária, pois aproveita melhor o solo urbano existente.

Ao mesmo tempo, a vedação ao downzoning (redução de coeficientes e gabaritos em áreas com infraestrutura completa) evita o encarecimento artificial do m<sup>2</sup> construído, que afasta a classe média das regiões centrais e empurra o crescimento para periferias carentes, sobrecarregando a mobilidade e os cofres públicos. A restrição à diminuição de potencial construtivo só poderá ocorrer mediante estudo técnico específico, com base empírica, motivação e contramedidas proporcionais — garantindo equilíbrio entre liberdade urbanística e responsabilidade ambiental.

Em Fortaleza, há vastas áreas “formalmente adensáveis”, mas que permanecem subutilizadas por ausência de parâmetros mínimos de densidade. O estabelecimento de um coeficiente de aproveitamento mínimo (IAMín) e de uma altura de referência evita o fenômeno do “vazio planejado” e dá coerência econômica ao planejamento: onde o poder público investiu em transporte de massa e infraestrutura, deve haver gente morando, trabalhando e consumindo. A densidade mínima não é imposição construtiva, mas garantia de racionalidade do investimento público e viabilidade financeira da cidade compacta.

**GABINETE DA VEREADORA PRISCILA COSTA**

A supressão da exigência de vagas mínimas obrigatórias nas áreas TOD segue o padrão de grandes metrópoles contemporâneas, que reconhecem o impacto do estacionamento compulsório no preço da moradia e na ociosidade de espaço urbano. A medida não proíbe vagas — apenas deixa de impor a obrigação cega. Com isso, reduz-se o custo por unidade habitacional, incentiva-se o uso do transporte público e dos modos ativos (bicicleta, caminhada, car-share), e cria-se ambiente propício a uma nova economia urbana mais sustentável e acessível.

Ao fixar critérios claros e mensuráveis, a emenda elimina a incerteza regulatória que inibe o empreendedorismo e afasta investimentos. O raio objetivo de 800 metros, a publicação dos perímetros TOD, a exigência de estudos técnicos públicos para qualquer restrição e o Anexo Técnico de densidade mínima com revisão periódica instituem transparência, estabilidade e accountability — princípios que tornam a cidade amigável ao investimento produtivo e à inovação.

Além disso, o direito de transição para projetos protocolados garante previsibilidade e respeito à confiança legítima dos empreendedores e famílias que planejaram com base nas regras anteriores, preservando o equilíbrio jurídico e a continuidade dos negócios. A sustentabilidade urbana não se alcança proibindo a construção, mas concentrando o crescimento no lugar certo: onde há transporte, esgoto, energia e escolas.

Cada morador que vive próximo ao metrô ou corredor estruturante emite menos carbono, consome menos combustível e tempo e gera mais vitalidade urbana — o tripé de uma cidade verde e viva. O adensamento equilibrado, combinado ao uso misto e à requalificação dos bairros centrais, é também instrumento de justiça social, pois aproxima as oportunidades de emprego e estudo das moradias populares, reduzindo o custo do deslocamento e aumentando a qualidade de vida.

Esta emenda transforma o Plano Diretor de Fortaleza em uma ferramenta de desenvolvimento sustentável e liberdade econômica, substituindo o urbanismo de restrição por um urbanismo de eficiência. Não se trata de “verticalizar a qualquer custo”, mas de liberar o crescimento inteligente, onde o Estado já investiu e pode fiscalizar.

Com isso, Fortaleza avança rumo a um modelo de cidade moderna, compacta, humana e próspera — que respeita o meio ambiente, protege a infraestrutura existente, estimula o empreendedorismo e garante moradia acessível para todos.

É, portanto, uma emenda técnica, ética e fiscalmente responsável, plenamente alinhada aos interesses da população, à função social da cidade e aos valores da boa governança pública.

**DEPARTAMENTO LEGISLATIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA,**  
EM \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE 2025



**PRISCILA COSTA**

Vereadora – PL