



## COMISSÃO PERMANENTE DE AVALIAÇÃO DO PLANO DIRETOR – CPPD

### ATA DA 106ª REUNIÃO DA CPPD

**DATA:** 06/02/2019

**LOCAL:** AUDITÓRIO DA SEUMA/SEINF

### **CONSELHEIROS/MEMBROS NATOS/MEMBROS REPRESENTANTES DA CPPD PRESENTES:**

**SDE** – Mário Roberto Martin; **SEFIN** – Clayton Semir Bustamante; **SEINF** – José Roberto de Resende; **SEUMA** – Prisco Bezerra Júnior; **SER I** – Jackeline Tavares Facó; **SER II** – Guto de Azevedo Alencar; **SER IV** – Régis Nogueira de Oliveira; **SER V** – Jalsey Pereira de Nazareno; **SER VI** – Luiz Valmir Torres; **ABES** – Marconi José Barbosa; **ACC** – Antônio José Gomes Costa; **CREA** – Áulio Façanha Antunes; **DETRAN** – Daniel Sousa Paiva; **FBFF** – Jerônimo Paulo da Silva; **SINDUSCON** – Luana Silva Marques Quinderé.

**Presidente da CPPD:** Maria Águeda Pontes Caminha Muniz

**Secretária Executiva:** Marília Ferreira Lima Gadelha

**Coordenador da COURB:** Marina Cavalcante Hissa

**Expositor:** Eng. Civil Marcus Vinicius da Silva Lima

**DEMAIS PARTICIPANTES:** ITA – Marcus Vinicius da Silva Lima; DAE – Terezinha Bezerra Lima; CREA – Claudio Patrício; PMF – Cel. José Welliston R. Paiva; SINDUSCON – Daniela Valente Martins; SEINF – Rita de Cássia e Silva Kesselring; SEUMA – Milena Alves Távora Pereira, Victor Braid Caramate, Guilherme A. Vila Nova Maia, Alexandrina Sancho Aguiar, Camila Claudino Leite, Gizella Gomes, Astrid Camara Bezerra, Regina Costa e Silva, Francisco Diego Domingues, Lorena Morais de Andrade, Fernanda Lessa Ribeiro, Virgínia Hatsue C. Sawaki, Adryane Barreto dos Santos, Mirella Bezerra Maia, David da Silva Pizol, Ávila Maria de Almeida, Emily Schmitz Cattani, Nathália O. Bugni, Paula Mota, Helainne Filgueiras, Tayene Oliveira Parente, Marcos Medeiros dos Santos, Cláudio Felipe Valença Benevides, Thales Emanuel Fontenele Araújo.

### **PAUTA:**

1. Aprovação das Atas: 104ª Reunião da CPPD e 105ª Reunião da CPPD;
2. Apresentação sobre Análise das Restrições à Verticalização de Edificações no Entorno do Aeroporto Internacional Pinto Martins.

## **ABERTURA, EXPOSIÇÕES E DISCUSSÕES:**

A Arq. Marina Hissa, Coordenadora de Desenvolvimento Urbano, iniciou a 106ª reunião falando que a Comissão Permanente de Avaliação do Plano Diretor (CPPD) na sua essência analisa projetos, delibera Projetos Especiais (PE), e destacou que se tem tido uma prática de levar também propostas de discussões interessantes e apresentação de pautas de projetos e ações, tanto estudos acadêmicos, como das ações da Prefeitura. Explicou que a reunião da data corrente seria uma apresentação para serem discutidas novas formas de Legislação e de como se pode melhorar.

Informou que durante a reunião da CPPD anterior, do mês de janeiro, foi apresentada a ferramenta Certidão Online, sendo essas: certidão de logradouro, certidão de confinantes, certidão de limites municipal e certidão de endereço e número; já estaria disponível para utilização no site Fortaleza Online. Destacou que estariam à disposição para apresentações e treinamentos para utilização da ferramenta, e que os interessados poderiam encaminhar um e-mail para o endereço [certidaoonline@fortaleza.ce.gov.br](mailto:certidaoonline@fortaleza.ce.gov.br).

Dando continuidade a pauta, questionou aos conselheiros que tivessem alguma restrição à aprovação das atas da 104ª Reunião da CPPD e 105ª Reunião da CPPD se pronunciassem, como não houve pronunciamento por parte dos conselheiros as atas foram aprovadas.

Em seguida, convidou o Eng. Civil Marcos Vinicius que apresentaria a Análise das Restrições da Verticalização das Edificações no entorno do Aeroporto Internacional Pinto Martins, tema de sua dissertação no mestrado no Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). O Eng. Marcos Vinicius iniciou a apresentação cumprimentando os presentes e se apresentou; Falou ser engenheiro de formação pela Universidade Federal do Ceará (UFC) e concluiu o mestrado de engenharia pelo ITA, destacou que seu mestrado é profissional voltado para a área de segurança de aviação e a navegabilidade continuada, que em tese se resume tanto a parte de segurança de aviação, quanto na parte operacional dos aeroportos e no entorno da cidade.

Salientou que seu trabalho se dividiria em 06 (seis) partes, sendo: Introdução; Superfície do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos (PBZPA), onde faria uma breve explicação de como funciona essas superfícies; Amostra do estudo de caso: Aeroporto Internacional de Fortaleza; Metodologia; Resultados; e Considerações Finais. Falou que o intuito do trabalho foi analisar a incidência das edificações no entorno do aeroporto, os riscos que trazem para a operação aérea e principalmente o impacto que a atividade do aeroporto causa na verticalização do entorno, pois se sabe que as cidades brasileiras foram projetadas de uma forma que o aeroporto não fica muito distante do centro da cidade.

Frisou que foi uma busca entre a compatibilização do centro urbano, com a atividade aérea exercida pelo aeroporto, como também, seus obstáculos.

Destacou ainda que o objetivo do trabalho foi avaliar as restrições que a Zona de Proteção de uma Área de Aeródromo (ZPAs) impõe sobre a verticalização nos centros urbanos adjacentes, e comparar essas restrições com a Legislação Municipal, zoneamento identificando similaridades e discrepâncias.

Ao final da apresentação repassou a palavra para a Arq. Marina Hissa que abriu espaço para perguntas.

A Arq. Astrid Câmara, Gerente da Célula de Consultoria em Negócios (CENEG/COURB) pediu a palavra e falou que durante a apresentação foi falado que alguns prédios no bairro Dionísio Torres e no bairro Guararapes foram construídos acima do que a Lei Municipal permite, inclusive foi mostrada uma relação com a perda da arrecadação em do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e questionou se em algum momento foi feita uma avaliação se Fortaleza teve prejuízo na operação do aeroporto em decorrência dos prédios que foram construídos fora do padrão que a Legislação exigiu.

O Eng. Marcos Vinicius respondeu que no caso do Aeroporto de Fortaleza existe um limite de construção, um limite de operação e com a nova Legislação Federal acredita-se que não irá acontecer nenhum prejuízo na operação do aeroporto. Falou ainda que a Legislação Federal foi criada com intuito de evitar que novas construções se instalem na região sudeste, onde muitos prédios foram construídos próximo ao aeroporto, e assim, a regra se aplica para todos os estados. Finalizou dizendo que atualmente no caso do Aeroporto de Fortaleza não há restrição de operação por conta dos prédios e exemplificou que o Aeroporto de Mossoró não opera porque os prédios que existem em volta não permitem que a aeronave pouse.

Em seguida o conselheiro Marconi Barbosa, representante da Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental (ABES), pediu a palavra e falou que ficou com uma dúvida quanto à avaliação financeira em termos comparativo dos bairros Guararapes e Aldeota, pois entende que o bairro Guararapes seria potencial, enquanto que Aldeota já seria real em termos de construções já consolidadas.

O Eng. Marcus Vinicius confirmou e complementou que o trabalho teve duas frentes, uma das frentes foi supor se os prédios não tivessem sido construídos, somado aos terrenos disponíveis, construídos nos limites do gabarito indicados pela Prefeitura de Fortaleza. No caso do bairro Guararapes foram considerados alguns prédios que já ferem a superfície, mas também foi levado em consideração os terrenos disponíveis que cresceriam no limite respeitável Prefeitura, foi considerado o que a Legislação Municipal permite, além do que o Plano Básico impediria e a média de quantos apartamentos teriam por

andar. E com essas informações conseguiu identificar o valor do impacto do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU).

Ressaltou também que tanto tem os prédios que teriam que ser demolidos, mas a Legislação preconiza que não precisa; como também os casos dos prédios que seriam impedidos de ser construídos, que seria no bairro Guararapes.

O conselheiro Marconi Barbosa falou ainda que entende que a expansão no bairro Guararapes é importante e existem imensas glebas que não estão parceladas, e por isso da uma preocupação porque essas glebas futuramente valeriam “ouro” e questionou como fica essa situação.

O Eng. Marcus Vinicius falou que se percebe em parte a diminuição do ritmo de parcelamento daquela região, onde estava sendo construídas várias coisas na área e houve uma diminuição, em parte por conta do impacto do Plano Básico, pois antes do plano específico, era permitida a construção.

Destacou que os prédios que foram construídos conseguiram a autorização antes desse Plano Básico, e atualmente para uma construtora edificar um prédio de 8 (oito) andares no bairro Guararapes não é viável financeiramente pelo potencial que tem a região.

Ao final de sua palavra repassou a palavra para a Arq. Marina Hissa que complementou dizendo que o planejamento e as condicionantes vão levando para que o “ouro” aparecerá em outra região da cidade. Salientou que a grande consideração da compatibilização da Legislação é exatamente isso, ou seja, para compatibilizar a restrição que terá em uma área e que a Legislação permitiria, pode ser revisto as alturas que hoje são restritas em outras regiões, levando infraestrutura e revisando outras condicionantes, isso é o planejamento. Concluiu dizendo que isso mostra que com o Plano Básico cada vez mais rígido, tem que haver também uma mudança nos parâmetros em outro ponto da cidade e com isso preço da terra irá ser influenciado.

Dando continuidade aos questionamentos, a Arq. Emily Cattani, analista técnica da Célula de Licenciamento para Construção, questionou qual a regularidade da atualização da Legislação Aeroportuária; e destacou que quando se fala em compatibilizar a Legislação Municipal com tentar fazer uma interface deve ser levado em consideração que a Legislação Municipal analisa outros fatores como, por exemplo: socioeconômica e de planejamento, enquanto que a Legislação de Segurança Aeroportuária não e questionou, após a conclusão do trabalho, na visão do Eng. Marcus Vinicius, qual seria a melhor estratégia para o Município; seria daqui a 40 anos rever a localização do aeroporto ou pensar em estratégias que pudessem estimular o adensamento em outras áreas em que a Legislação Municipal seja construtiva.



O Eng. Marcus Vinicius respondeu que quanto a atualização da Legislação em 70 anos houve 03 atualizações, não é uma legislação que se renova tanto. Ressaltou que a diferença nas atualizações feitas no ano de 2011 e 2015, altera apenas a adequação de processos através da internet, pois a atualização de 2011 era o processo de enviar a documentação, uma burocracia; e em questão de superfície cônica falou que alterou apenas um ou outro parâmetro.

Explicou que a Lei é vinculada com órgãos internacionais, portanto, não envolve um país inteiro, mas vários países, sendo assim, um trâmite burocrático para a alteração da Legislação.

Falou que outro aluno do ITA irá estudar a necessidade da mudança da Legislação, pois a Lei começou a vigorar em 1945, nessa época a tecnologia de aeronaves era diferente, atualmente as aeronaves decolam com menos espaços então essa necessidade de uma horizontal interna que engloba a cidade inteira é quase que questionável.

Disse ainda que a tecnologia das aeronaves evolui com muita frequência, mas por conta do interesse de várias nações é complicado mudar uma Legislação, então desde 1945 as superfícies se mantêm iguais, com exceção nome de uma ou outra são iguais desde 1945.

Quanto ao questionamento da melhor estratégia para o Município, respondeu que identificou a necessidade de verticalizar em regiões onde seria possível ceder uma infraestrutura, exemplificou que em Messejana poderia melhorar a infraestrutura para verticalizar, pois mesmo sendo próxima a BR está afastada do aeroporto, ao ponto que está no final da superfície horizontal interna e já na superfície cônica, sendo essa mais restritiva e a outra opção seria já com as tecnologias melhoradas que existe e com a pouca infraestrutura existente, seria crescer a região da Praia do Futuro, pois mesmo sendo uma região alta é uma região permissiva.

Em seguida pediu a palavra o Cel. José Welliston, Policial Militar do Ceará, que falou que há 20 anos trabalha na área como pilotando e elaborando projetos, destacou que a cidade possui um potencial muito grande e precisa crescer. E questionou o que está sendo planejado, em caráter de urgência, para que o teto das edificações; que atualmente é 72,00m pela Legislação Municipal, mas que no Plano Básico pode ser feito até 150,00m na superfície horizontal externa, na superfície cônica pode fazer 80,00m.

O Eng. Marcus Vinicius respondeu que o conselho da ICAO (International Civil Aviation Organization) se reúne anualmente para tratar de vários assuntos relativo a aviação civil internacional e em praticamente todo conselho o que se fala é justamente a questão da operacionalização dos limites de verticalização, mas existe o problema restritivo, pois algumas cidades já estão bastante adensadas próximo ao aeroporto por flexibilidade de Legislação local. Então por ser um conselho e não tem o poder de



imposição, ou seja, se o seu país quiser construir, constrói, mas acaba tendo problemas internacionais, pois um país pode se negar voar em outro país, e isso estava gerando problemas de interesse internacionais. Diante disso, a ICAO definiu que se países aumentassem a verticalização dos prédios estariam fora da aviação civil, o que impediria transporte de cargas ou até transporte de civil, portanto, existe um pacto da discussão internacional.

Após a explicação do expositor, o Cel. José Welliston explicou que gostaria da posição da Prefeitura quanto a Legislação local.

A Arq. Marina Hissa respondeu que inclusive está em um momento de entregar o Plano Diretor revisando em 2019, pois o Plano Diretor vigente é do ano de 2009 e deve ser revisado a cada 10 anos e com isso traz novas Legislações de Uso e Ocupação do Solo também a serem revisadas, que é o que restringe os parâmetros urbanísticos.

Salientou que já tiveram aprovações nessa Comissão Permanente de Avaliação do Plano Diretor (CPPD) de alguns prédios, denominados de Projetos Especiais (PE), enquadrados nos instrumentos específicos e atualmente existem projetos com altura acima de 95,00m a partir desse instrumento urbanístico, aprovado por Lei específica que libera essa altura, claro com a aprovação do COMAR. Falou que isso já mostra uma abertura de que há sim uma visão de tentar liberar um gabarito maior.

Acrescentou que se pode pensar em outras formas de ajudar a valorizar o solo mesmo com a ocupação sendo mais horizontal nas áreas restrita, cabe um plano mais específico, mas onde possa ter permissão de uma ocupação de forma horizontal que atualmente é restrita para alguns usos pelos recuos. Finalizou dizendo que isso tudo são visões que merecem serem colocadas dentro padrões para serem estudados.

O gerente da Célula de Desenvolvimento Urbano (CEDUR/COURB), Eng. Paulo Barreto pediu a palavra e falou que no foi dito no início da apresentação que tinham setores específicos para aplicar o Plano Básico, porém é aplicada uma Legislação geral para todas as cidades do Brasil, mas cada cidade tem uma situação específica. Questionou se com isso não seria considerada uma retroação, alterar a Legislação específica para uma geral.

O Eng. Marcus Vinicius respondeu que percebeu quando estudou para fazer a dissertação foi que a extinção dos planos específicos em parte foi causada porque em muitos casos, como por exemplo, o aeroporto de congonhas, o plano específico estava se dobrando ao interesse imobiliário; se for analisar em algumas cidades do sudeste a quantidade de prédios próximos ao aeroporto é extremamente perigosa para a operação aérea, e isso é tentar evitar algo muito maior e por uma questão de impeditivo de uma possível construção. Acrescentou que percebeu em relação a revogação dos planos específicos



que 32 (trinta e dois) aeroportos no Brasil tinham planos específicos e os aeroportos menores eram Planos Básicos, portanto, retroagir seria fazer uma retroatividade na Lei e que entendia em parte pelos casos críticos que se quis impedir já que a Legislação aeroportuária estava se dobrando e não se tinha um consenso para impedir uma possível construção.

Ao final dos questionamentos, a Arq. Marina Hissa agradeceu presença de todos e deu por encerrada a reunião.

Fortaleza, 06 de Fevereiro de 2019.

**Marília Ferreira Lima Gadelha**  
Secretária Executiva da CPPD

**Marina Cavalcante Hissa**  
Coordenadora de Desenvolvimento Urbano

**Maria Águeda Pontes Caminha Muniz**  
Secretária da SEUMA  
Presidente da CPPD