

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.075, DE 14 DE JULHO DE 2026.

**Institui o Plano Diretor Urbano Sustentável do
Município de Porto Alegre.**

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu, no uso das atribuições que me confere o § 5º do artigo 77 da Lei Orgânica do Município, promulgo dispositivo da Lei Complementar nº 1.075, de 14 de julho de 2026, como segue:

.....

Art. 185.

.....

§ 3º A geração de TDC nos casos do inc. IV do *caput* deste artigo, limitada à área do módulo de fracionamento da ZOT em que estiver inserido o imóvel será condicionada à apresentação de Estudo Técnico de Restauro e à formalização de Termo de Compromisso, quando o imóvel tombado ou inventariado exigir ações de conservação ou manutenção.

.....

.....

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 23 de setembro de 2026.

Sebastião Melo,
Prefeito de Porto Alegre.

Registre-se e publique-se.

Jhonny Prado,
Procurador-Geral do Município.

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.075, DE 14 DE JULHO DE 2026.

Institui o Plano Diretor Urbano Sustentável do Município de Porto Alegre.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu, no uso das atribuições que me confere o inciso II do artigo 94 da Lei Orgânica do Município, sanciono a seguinte Lei:

**LIVRO I
PLANO ESTRATÉGICO**

**TÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º O Plano Diretor Urbano Sustentável (PDUS) é o instrumento básico da política urbana municipal e integra um processo contínuo de planejamento, execução e gestão.

§ 1º O PDUS abrange a totalidade do território do Município.

§ 2º O PDUS destina-se a orientar o ordenamento, o uso e a ocupação do solo urbano, a elaboração dos demais planos urbanísticos, bem como subsidiar a formulação e a implementação de políticas públicas com impacto territorial.

§ 3º No desenvolvimento da política urbana, dos planos, programas e projetos urbanísticos, na aplicação, na alteração e na interpretação desta Lei Complementar, levar-se-ão em conta seus objetivos, suas estratégias e suas diretrizes.

Art. 2º A política urbana do Município de Porto Alegre tem por finalidade promover uma cidade atrativa, competitiva e sustentável, orientada pelo foco nas pessoas e no espaço público, com vistas à inclusão social, à diversidade e à prosperidade, priorizando as comunidades carentes e vulneráveis e assegurando a resiliência urbana e climática.

Art. 3º O PDUS de Porto Alegre será regido pelos seguintes princípios fundamentais, que orientarão o crescimento sustentável da cidade e a interpretação de suas normas:

I – solidariedade intergeracional, de modo a garantir que a satisfação das necessidades do presente não comprometa a das gerações futuras;

II – coordenação entre políticas públicas com incidência territorial, de modo a evitar que a busca de objetivos setoriais prejudique interesses gerais abrangentes;

III – concertação entre interesses públicos e privados na elaboração e implementação de planos urbanísticos;

IV – diálogo entre escalas de planejamento e entre plano e projeto, de modo a garantir a coesão dinâmica das regulações e intervenções no território;

V – proteção da confiança, de modo a proteger as legítimas expectativas dos particulares baseadas nos planos, normas, interpretações e atos de licenciamento regularmente editados;

VI – proteção do existente, de modo a permitir que obras de reforma ou reconstrução de edificações regulares existentes sejam realizadas sem incidência de normas posteriores à sua construção, desde que não sejam substancialmente agravadas eventuais desconformidades;

VII – resiliência urbana e climática, de modo a preparar a cidade para enfrentar os impactos das mudanças climáticas e eventos adversos, promovendo a adaptação e a mitigação de riscos;

VIII – planejamento baseado em evidências, assegurando a contínua coleta e análise de dados, tais como preços de terra, tempos de deslocamento e acessibilidade habitacional, a fim de embasar decisões urbanísticas de forma precisa e atualizada;

IX – dinamismo econômico, de modo a reconhecer e incentivar o papel das forças de mercado como fator propulsor do desenvolvimento urbano, promovendo investimentos privados que resultem em benefícios coletivos para a cidade;

X – integração espacial, com vistas à utilização eficiente do solo e à articulação entre habitação, trabalho e transporte, visando à redução de deslocamentos e ao incremento da produtividade econômica;

XI – valorização e qualificação dos espaços públicos, assegurando sua função social e ambiental, de modo a incentivar a interação comunitária, o bem-estar e a inclusão social;

XII – promoção da justiça espacial, garantindo o acesso equitativo aos bens, serviços e infraestrutura urbana, com especial atenção às áreas de vulnerabilidade social;

XIII – adaptabilidade urbana, mediante a adoção de práticas urbanísticas ajustáveis e embasadas em dados, capazes de proporcionar respostas ágeis e eficazes às mudanças econômicas, climáticas e sociais;

XIV – participação social e comunitária na formulação e implementação das políticas urbanas, por meio de consultas públicas, audiências e demais instrumentos de

participação, incluindo a atuação das comunidades no Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental (CMDUA).

Art. 4º O planejamento e a gestão urbana observarão as seguintes diretrizes, além daquelas estabelecidas na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade:

I – melhoria do espaço urbano de forma harmônica com seus aspectos físicos, ambientais, econômicos, sociais, culturais e administrativos;

II – ordenação do parcelamento, uso e ocupação do solo do Município, em conformidade com a função social da propriedade e a liberdade de iniciativa;

III – utilização adequada das potencialidades de cada porção do território, em consonância com sua vocação ambiental, econômica, social e cultural;

IV – compatibilização do adensamento construtivo e populacional com a infraestrutura urbana disponível;

V – promoção da resiliência urbana frente aos fenômenos climáticos;

VI – criação, conservação e requalificação de espaços públicos seguros, acessíveis e ambientalmente qualificados;

VII – sustentabilidade na ocupação e no uso do solo, de modo a conciliar o desenvolvimento da cidade, a competitividade econômica do território e a preservação do meio ambiente;

VIII – reabilitação e regeneração de áreas degradadas;

IX – cooperação entre o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil, visando à máxima eficiência na ordenação do uso e ocupação do solo urbano;

X – garantia de isonomia entre agentes públicos e privados na realização de empreendimentos e atividades urbanas;

XI – recuperação dos investimentos públicos que tenham resultado na valorização de imóveis urbanos;

XII – distribuição equitativa dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

XIII – preservação dos sítios, edificações e monumentos de valor histórico, artístico, cultural e ambiental;

XIV – estímulo ao enriquecimento cultural da cidade por meio da diversificação, atratividade e competitividade;

XV – gestão integrada do uso do solo e infraestrutura, assegurando a adequação dos investimentos públicos às densidades e valores territoriais, promovendo áreas estratégicas de crescimento e evitando restrições regulatórias que comprometam o acesso à moradia formal pela população de baixa renda;

XVI – qualificação e uso sustentável do espaço público, garantindo sua requalificação, com foco no uso do Lago Guaíba e na interação com os recursos naturais da cidade;

XVII – promoção da redução de emissões de gases de efeito estufa por meio da expansão do uso de energia renovável e eficiência energética em edifícios;

XVIII – incentivos a infraestruturas verdes, como telhados verdes, pavimentos permeáveis, jardins de chuva, parques lineares, corredores ecológicos e demais soluções baseadas na natureza, com vistas à mitigação dos efeitos das mudanças climáticas, à gestão sustentável da água e ao fortalecimento da resiliência urbana;

XIX – promoção da mobilidade sustentável e da conectividade urbana, com prioridade à integração entre modais, ao uso da mobilidade ativa e de tecnologias de baixa emissão e fontes renováveis de energia, visando à redução dos tempos de deslocamento, à descarbonização dos transportes e à integração entre habitação e emprego;

XX – promoção da habitação acessível, mediante o estímulo à oferta de moradias em áreas dotadas de infraestrutura e acesso ao mercado de trabalho, assegurando o monitoramento contínuo da relação entre preços de moradia e renda mediana, com vistas a orientar políticas de uso do solo e licenciamento;

XXI – adaptação às mudanças climáticas, por meio da implantação de sistemas de monitoramento e alerta de eventos extremos, do fortalecimento da infraestrutura urbana adaptativa e da incorporação da gestão de riscos climáticos ao planejamento urbano e aos instrumentos de regulação territorial;

XXII – incentivo à inovação e a projetos icônicos, com a promoção de ajustes normativos que estimulem investimentos em projetos arquitetônicos inovadores e valorizem a paisagem urbana;

XXIII – monitoramento e avaliação contínuos, com a substituição de modelos fixos por sistemas dinâmicos de acompanhamento, permitindo ajustes periódicos com base em indicadores-chave de desempenho;

XXIV – promoção da regularização fundiária e urbanística nas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS).

Art. 5º A provisão de infraestrutura pelo Município observará os princípios da sustentabilidade econômica, social e ambiental, bem como critérios objetivos de eficiência, assegurando a viabilidade financeira, técnica e ambiental das soluções implantadas.

Parágrafo único. A infraestrutura deverá garantir a manutenção, a conservação e a operação adequada dos serviços públicos de uso coletivo, tais como o sistema viário, os espaços públicos, a drenagem urbana, as unidades de conservação da natureza e os equipamentos urbanos e comunitários, em níveis de serviço compatíveis com as demandas da população.

Art. 6º O Município poderá instituir instrumentos de política urbana não previstos na legislação federal ou estadual, bem como suplementar aqueles já estabelecidos, com vistas à sua adequação às especificidades locais e às características peculiares de seu território.

TÍTULO II DOS OBJETIVOS

Art. 7º A política urbana do Município de Porto Alegre observará objetivos que orientarão as estratégias e ações voltadas ao desenvolvimento sustentável da cidade.

Art. 8º São objetivos do PDUS:

I – adaptar a cidade aos efeitos das mudanças climáticas e zerar as emissões de gases de efeito estufa;

II – qualificar os espaços públicos e potencializar a utilização do Lago Guaíba;

III – reduzir o tempo de deslocamento das pessoas nos trajetos diários;

IV – reduzir o custo da moradia e garantir o acesso de todos à cidade;

V – fortalecer o planejamento urbano com base na economia urbana, para responder eficientemente às dinâmicas da cidade e potencializar suas formas de financiamento.

Parágrafo único. Poderão ser criadas políticas e programas específicos voltados ao atendimento dos objetivos deste Plano Diretor.

Art. 9º A adaptação da cidade aos efeitos das mudanças climáticas e a redução das emissões de gases de efeito estufa envolvem os temas ambiente natural, desenvolvimento social e cultural e gestão da cidade, sendo definidas as seguintes estratégias e ações:

I – estabelecer um plano de ação para a recuperação das áreas de risco e para a mitigação de riscos nas áreas passíveis de ocupação, integrado com as políticas de habitação;

II – promover a conexão entre as áreas naturais e as demais áreas verdes do Município, buscando uma integração harmônica entre as áreas urbanas e naturais, a recuperação e a preservação das áreas, considerando as características de cada local;

III – estabelecer um zoneamento rural que identifique as áreas naturais protegidas, resguardando as características que lhes conferem peculiaridade, e as áreas passíveis de desenvolvimento econômico, visando potencializar o crescimento da economia rural, por meio do uso sustentável, abrangendo atividades complementares necessárias ao desenvolvimento dessa atividade econômica;

IV – estabelecer conexões entre as áreas naturais remanescentes, por meio de corredores de biodiversidade, promovendo sua conservação, a qualificação de áreas verdes, a retenção ou incremento dos estoques de carbono nos fragmentos de vegetação nativa e auxiliando na recuperação das áreas de preservação permanente;

V – minimizar os impactos causados pelas ilhas de calor por meio do estabelecimento de regramentos, incentivos, plantios, áreas permeáveis e outras ações a serem indicadas pelo Plano de Ação Climática;

VI – aprimorar a preservação e a conservação da biodiversidade do território do Município por meio da manutenção, ampliação ou criação de Unidades de Conservação públicas ou privadas, de forma integrada ao desenvolvimento urbano;

VII – desenvolver e implementar incentivos que promovam a preservação do patrimônio natural;

VIII – racionalizar o transporte público de passageiros, buscando a integração de modais, privilegiando sempre as opções mais econômicas, eficazes e menos poluentes, priorizando alternativas de transporte sustentável e que ofereçam qualidade, rapidez e conforto para os passageiros, integrados ao sistema ciclovitário e aos espaços para circulação a pé;

IX – monitorar o processo de densificação construtiva do território, por meio da otimização dos espaços livres passíveis de adensamento e das infraestruturas existentes, com controle sobre o efeito das ilhas de calor, a contaminação do solo, a proteção às áreas de risco, a contenção do espraiamento e o impacto ambiental decorrente, buscando um modelo urbano sustentável;

X – estabelecer incentivos para a adoção de ações de sustentabilidade na produção do ambiente construído e na manutenção do ambiente natural;

XI – incentivar e fomentar que novos empreendimentos com vagas de estacionamento prevejam e implementem a infraestrutura elétrica passiva para a futura instalação de pontos de carregamento de veículos elétricos como forma de adaptação progressiva da malha urbana à mobilidade sustentável.

Art. 10. A qualificação dos espaços públicos e a potencialização da utilização do Lago Guaíba abrangem os temas desenvolvimento social, cultural, esporte, ambiente natural, patrimônio cultural e desenvolvimento econômico, sendo definidas as seguintes estratégias e ações:

I – fomentar a apropriação do Lago Guaíba e de sua Orla pela população, valorizando sua paisagem, suas características locais, seu patrimônio cultural e suas áreas naturais, promovendo o desenvolvimento das atividades náuticas, do turismo e do transporte fluvial;

II – revitalizar e despoluir a sub-bacia do Arroio Dilúvio, por meio de ações que melhorem a qualidade da água e regenerem suas margens, promovendo o incremento da infraestrutura urbana, garantindo melhores condições de acesso, mobilidade, habitabilidade e qualificação da paisagem natural;

III – implementar uma estrutura organizacional no Município para a gestão integrada e centralizada dos espaços públicos, promovendo a compatibilização de projetos públicos e solucionando conflitos;

IV – assegurar áreas livres de edificação destinadas ao lazer público, ampliando progressivamente áreas permeáveis e incrementando a arborização pública e privada, essenciais à qualidade de vida e à preservação ambiental;

V – estimular a valorização do patrimônio histórico e cultural como instrumento de desenvolvimento econômico e cultural, incluindo a criação de corredores culturais para incentivar a preservação e o turismo cultural;

VI – fomentar Parcerias Público-Privadas (PPPs) voltadas à qualificação e manutenção de espaços públicos nas áreas centrais e periféricas da cidade;

VII – promover o desenvolvimento sustentável nas ilhas para as comunidades locais existentes, qualificando sua relação com o Delta do Jacuí e com o Lago Guaíba e priorizando a preservação das áreas naturais;

VIII – ampliar e qualificar o uso de ferramentas de gestão e monitoramento urbano, assegurando o acesso equitativo a equipamentos públicos urbanos e comunitários em todas as regiões;

IX – reconhecer e preservar os padrões característicos dos bairros, promovendo a ambiência e a qualificação dos espaços públicos;

X – revisar e complementar as Áreas de Interesse Cultural, esclarecendo seus interesses específicos e os elementos a serem preservados, priorizando os espaços públicos, com o intuito de valorizar a sua ambiência;

XI – incentivar a proteção, preservação e manutenção de bens culturais por meio de benefícios aos proprietários que promovam sua conservação;

XII – qualificar os espaços públicos, potencializando as vias públicas como espaço de convivência, troca e permanência, garantindo segurança urbana, acessibilidade universal, com priorização dos pedestres, contribuindo para a melhoria da qualidade ambiental da área;

XIII – ordenar a inserção de elementos de comunicação visual e publicidade nos espaços públicos e privados, assegurando qualidade paisagística, segurança viária e valorização urbana;

XIV – estabelecer critérios e metas para redução progressiva da fiação aérea obsoleta ou desordenada, priorizando eixos de circulação e paisagens simbólicas da cidade;

XV – assegurar e desenvolver condições para a conservação da atividade de pesca tradicional e esportiva;

XVI – reconhecer o Cais Embarcadero, situado na Orla do Lago Guaíba, como área de relevante interesse socioeconômico e cultural, com licenciamento para funcionamento ininterrupto, destinando-o à integração entre lazer, turismo, cultura, gastronomia e economia, podendo ser objeto de planos e programas específicos de revitalização e gestão;

XVII – mapear, registrar e preservar os campos de várzea e as praças esportivas existentes no Município de Porto Alegre.

Art. 11. A redução do tempo de deslocamento das pessoas nos trajetos diários envolve os temas mobilidade urbana, desempenho, desenvolvimento econômico, estrutura e infraestrutura urbana, sendo definidas as seguintes estratégias e ações:

I – otimizar a gestão e o monitoramento urbano, considerando as características de cada local, de forma a priorizar a distribuição adequada dos equipamentos urbanos e comunitários no território, garantindo facilidade de acesso e atendimento ao maior número possível de pessoas;

II – incentivar o adensamento urbano nas áreas próximas à oferta de empregos e infraestrutura urbana, em especial nos eixos de transporte de alta e média capacidade e nas centralidades;

III – promover o uso misto do solo, de forma a viabilizar áreas de desenvolvimento econômico, assegurar equilíbrio entre oferta de emprego e moradia, além de melhorar a qualidade do espaço urbano e a segurança, reduzindo as distâncias e facilitando o deslocamento;

IV – fortalecer o desenvolvimento de centralidades locais e a conexão com áreas vizinhas e outras centralidades próximas, promovendo policentralidades alinhadas ao planejamento de mobilidade;

V – aprimorar a infraestrutura para o transporte público e de cargas, visando otimizar o atendimento das demandas;

VI – promover a redistribuição do espaço viário entre todos os modais, priorizando o transporte ativo, coletivo e a qualificação do espaço público;

VII – implantar um sistema de monitoramento contínuo da mobilidade urbana, com o objetivo de subsidiar a tomada de decisão e a solução dos gargalos de mobilidade;

VIII – fomentar o transporte hidroviário, promovendo conexões entre as diversas regiões do Município e da Região Metropolitana, potencializando também o turismo, por meio de marinas, atracadouros, entre outros;

IX – viabilizar infraestruturas e serviços para a integração multimodal, priorizando sua localização junto a espaços públicos de qualidade e outras atividades econômicas;

X – identificar as áreas da cidade passíveis de requalificação urbana, com vistas a garantir o acesso de todos às áreas com infraestrutura e equipamentos comunitários, diminuindo a necessidade de grandes deslocamentos para as demandas urbanas e estabelecendo prioridades de intervenção;

XI – expandir e interligar a rede cicloviária do Município, com ênfase na região do Extremo Sul, assegurando a adequação dos padrões viários e das infraestruturas de mobilidade para garantir a segurança dos usuários, em conformidade com o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), instituído pela Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009;

XII – promover a acessibilidade universal no sistema viário e nas calçadas, garantindo a mobilidade segura e autônoma de pedestres, em especial de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, observadas as normas técnicas.

Art. 12. A redução do custo da moradia e a garantia de acesso de todos à cidade envolvem os temas desenvolvimento social e cultural, mobilidade urbana, desempenho, estrutura e infraestrutura, desenvolvimento econômico e gestão da cidade, sendo definidas as seguintes estratégias e ações:

I – promover o aumento da oferta de moradia em áreas próximas à oferta de empregos e à infraestrutura urbana, em especial nos eixos de transporte de alta capacidade e nas centralidades;

II – vincular o Plano Municipal de Habitação e demais planos setoriais ao Plano Diretor, efetivando a regularização fundiária com foco no atendimento adequado às áreas públicas de lazer e equipamentos comunitários;

III – assegurar que os padrões e regramentos de controle do uso do solo, bem como a legislação urbanística, estejam alinhados diretamente às estratégias de qualificação da paisagem urbana e ambiental, contribuindo para o aumento da oferta de moradia e a redução do custo das unidades habitacionais;

IV – incentivar a ocupação de vazios urbanos e a reutilização de imóveis ociosos em áreas estratégicas, com ênfase na solução do *déficit* habitacional;

V – estimular a reconversão e o *retrofit* de edificações existentes para ampliar a oferta de moradia em áreas com acesso à infraestrutura, inclusive em imóveis inventariados de valor cultural ou histórico, mediante reabilitação que preserve fachadas e elementos arquitetônicos relevantes;

VI – promover a inclusão social e territorial de pessoas com baixos rendimentos ou em situação de precariedade habitacional, priorizando a localização de novas unidades e o aproveitamento de imóveis ociosos em áreas centrais;

VII – implementar a regularização fundiária por meio do estabelecimento de critérios e procedimentos específicos de licenciamento, permitindo também a regularização das edificações e sua integração à malha urbana;

VIII – desenvolver um programa de ações, planos e projetos urbanos integrados e continuados para as áreas passíveis de regularização fundiária, especialmente assentamentos precários, promovendo intervenções para melhoria dos espaços públicos, das edificações existentes e requalificação do meio ambiente, garantindo o acesso pleno à cidade;

IX – ampliar a utilização de instrumentos urbanísticos que viabilizem o acesso da população à habitação de interesse social em áreas com infraestrutura adequada;

X – incentivar a preservação de territórios e modos de vida tradicionais, promovendo a continuidade das práticas culturais e produtivas dos povos e comunidades tradicionais e a valorização dos saberes e expressões locais.

Art. 13. O fortalecimento do planejamento urbano com base na economia urbana, para responder eficientemente às dinâmicas da cidade e potencializar suas formas de financiamento, envolve os temas gestão da cidade e desenvolvimento econômico, sendo definidas as seguintes estratégias e ações:

I – fortalecer a estrutura do planejamento urbano e o sistema de gestão, garantindo uma atuação mais transversal no desenvolvimento das políticas urbanas, tornando mais eficientes

as respostas às demandas da sociedade e assegurando a implementação coordenada das estratégias de desenvolvimento urbano;

II – fortalecer a dimensão estratégica do Plano Diretor, com ênfase no cumprimento de seus objetivos, promovendo uma abordagem proativa para o desenvolvimento da cidade, mediante a aplicação de instrumentos e ferramentas de planejamento já existentes e futuras inovações;

III – promover o acompanhamento das estratégias pactuadas ao longo do tempo no Plano Diretor e, com base em indicadores, identificar ajustes e correções nas ações e nos instrumentos, assegurando que os objetivos estabelecidos sejam alcançados;

IV – fomentar as atividades econômicas de acordo com as características de cada local, utilizando políticas públicas de incentivos, qualificação de regulamentos, qualificação dos espaços públicos e promoção do desenvolvimento social;

V – aprimorar o papel do CMDUA, potencializando sua atuação no desenvolvimento das políticas urbanas, planos e projetos urbanos, bem como no monitoramento de indicadores de desempenho urbano;

VI – garantir maior miscigenação de atividades econômicas e maior liberdade para o desenvolvimento das atividades locais, observando a minimização dos conflitos urbano-ambientais;

VII – potencializar as formas de financiamento da cidade, com a finalidade de garantir o cumprimento dos objetivos do Plano Diretor;

VIII – garantir a transparência nos processos participativos de desenvolvimento urbano;

IX – garantir eficiência, simplificação, segurança e transparência nos processos de licenciamento, tornando Porto Alegre competitiva, próspera, resiliente e com maior capacidade de fornecer serviços públicos de qualidade;

X – aperfeiçoar a metodologia para o desenvolvimento de estudos de impacto dos empreendimentos e projetos urbanos, de forma integrada ao monitoramento urbano, garantindo qualidade no desenvolvimento urbano e eficiência na avaliação e mitigação dos impactos;

XI – promover a participação das comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas no desenvolvimento de planos, programas e projetos urbanos que incidam sobre as áreas em que vivem.

TÍTULO III DO MODELO ESPACIAL

Art. 14. O Modelo Espacial constitui o conjunto de diretrizes territoriais essenciais para a concretização dos objetivos e estratégias estabelecidos neste Plano Diretor, por meio de seus componentes espaciais.

§ 1º O Modelo Espacial abrange todo o território do Município de Porto Alegre, promovendo a ocupação do solo conforme a diversidade de suas áreas, assegurando a complementaridade entre as regiões de ocupação consolidada e aquelas de menor ocupação.

§ 2º São diretrizes básicas do Modelo Espacial:

I – descentralização de atividades, por meio de uma política de policentralidade que considere a atividade econômica, a provisão de serviços e os aspectos socioculturais;

II – miscigenação da ocupação do solo, visando à redução dos deslocamentos de pessoas e veículos e a qualificação do sistema urbano;

III – densificação controlada, associada à perspectiva de otimização e racionalização dos custos de produção da cidade;

IV – reconhecimento da cidade informal, por meio de uma política que envolva o interesse social;

V – estruturação e qualificação ambiental, por meio da valorização do patrimônio natural e do estímulo à produção primária.

§ 3º O Modelo Espacial é composto pelos seguintes elementos:

I – Sistemas Estruturantes;

II – Modelo de Ocupação do Território;

III – Macrozoneamento, composto por:

a) Macrozonas e suas áreas estruturadoras;

b) Unidades de Planejamento Local;

c) Zonas de Ocupação;

d) Zonas de Ordenamento Territorial.

CAPÍTULO I DOS SISTEMAS ESTRUTURANTES

Art. 15. Os sistemas estruturantes constituem uma dimensão fundamental e transversal de planejamento da política urbana, servindo como base espacial e funcional para a implementação dos objetivos deste Plano Diretor.

§ 1º Os sistemas estruturantes são compostos por elementos espaciais que orientam a organização da estrutura física e funcional da cidade, assegurando sua integração ao planejamento territorial e garantindo um desenvolvimento urbano sustentável e resiliente.

§ 2º Enquanto instrumentos operacionais do planejamento urbano, os sistemas estruturantes orientam a organização dos espaços públicos, a coordenação das infraestruturas e a execução de projetos urbanos, direcionando a implementação de obras e intervenções estratégicas para o equilíbrio e o funcionamento eficiente do ambiente urbano.

§ 3º A instituição dos sistemas estruturantes não implica a definição de regime urbanístico, tampouco qualquer restrição sobre a propriedade privada.

Art. 16. São sistemas estruturantes:

I – o Sistema Ecológico, que abrange os elementos e processos naturais essenciais à preservação ambiental e ao equilíbrio dos ecossistemas;

II – o Sistema de Espaços Abertos, que compreende os locais de acesso público, incluindo áreas naturais e construídas, destinadas ao convívio, lazer e recreação;

III – o Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana, que engloba os elementos físicos que compõem a estrutura e a infraestrutura urbana, bem como sua interconexão e funcionamento eficiente;

IV – o Sistema Socioeconômico, que abrange os elementos vinculados às atividades econômicas, à oferta de empregos, à presença de equipamentos e serviços públicos e à ocorrência de vulnerabilidade social.

Art. 17. Os sistemas estruturantes são compostos por elementos do espaço público e das dinâmicas territoriais da cidade, atuando de forma integrada para a implementação das políticas urbanas e orientando o desenvolvimento de planos, programas e projetos, assegurando a articulação entre infraestrutura, meio ambiente, mobilidade, espaços públicos e atividades socioeconômicas.

Seção I

Do Sistema Ecológico

Art. 18. O Sistema Ecológico é formado por uma rede interconectada de elementos naturais e áreas verdes que integram a estrutura urbana, com a finalidade de qualificar o território municipal, promovendo a harmonia entre os diferentes ambientes, assegurando a

preservação do patrimônio natural e a sustentabilidade ambiental, além da mitigação dos impactos decorrentes da poluição, da degradação ambiental, do saneamento inadequado e do desperdício energético.

Art. 19. O patrimônio natural é composto pelo ar, pela água, pelo solo, pelo subsolo, pela fauna, pela flora e pelas amostras representativas dos ecossistemas de Porto Alegre, essenciais à manutenção da biodiversidade e à proteção de espécies ameaçadas de extinção, incluindo as formações paisagísticas que constituam marcos referenciais e cuja preservação seja necessária para garantir o equilíbrio urbano e a qualidade ambiental.

Art. 20. São componentes do Sistema Ecológico:

I – as bacias hidrográficas, que correspondem a áreas de captação natural das águas pluviais que escoam para corpos d'água ou seus contribuintes, sendo base para o planejamento e gerenciamento dos recursos hídricos, bem como para ações e medidas estruturais e não estruturais;

II – as áreas integrantes do Sistema Ecológico:

a) as Áreas de Estímulo à Infraestrutura Verde (AEV), que correspondem a territórios compostos por conjuntos de espaços territoriais de relevante interesse ecológico e paisagístico;

b) as Áreas de Recuperação de Corpos D'água (ARC), que são aquelas destinadas à implementação de projetos voltados à recuperação de corpos d'água, podendo estar integradas à estrutura urbana ou buscar a recomposição das condições naturais conforme as características predominantes do entorno;

c) as Áreas de Risco e Vulnerabilidade Ambiental (ARVA), que são áreas suscetíveis a desastres naturais, como enchentes e deslizamentos, ou a impactos antrópicos, como poluição, estabelecendo restrições de ocupação e a necessidade de intervenções para mitigação dos riscos;

d) as Áreas Prioritárias de Proteção, que são áreas prioritárias para o desenvolvimento de projetos específicos de adaptação climática e para a instituição de incentivos urbanísticos e fiscais;

III – os elementos integrantes do Sistema Ecológico:

a) as Unidades de Conservação (UC), que são espaços territoriais e seus recursos ambientais, assim definidos pela legislação federal, instituídos pelo Poder Público com objetivos de conservação, aos quais se aplicam garantias adequadas de proteção, nos termos da legislação ambiental;

b) as áreas de abrangência das Unidades de Conservação, incluindo suas zonas de amortecimento e corredores ecológicos, bem como outras legalmente instituídas pelo Poder Público;

c) os espaços territoriais especialmente protegidos, que englobam:

1. as áreas de topos naturais, que correspondem às áreas localizadas em morros delimitadas a partir da curva de nível correspondente a 2/3 (dois terços) de sua altitude máxima, próprias para ocupação, uso e turismo sustentável;

2. remanescentes dos biomas Pampa e Mata Atlântica;

d) os elementos de resiliência climática e proteção contra riscos, que garantem a adaptação ecológica às mudanças climáticas, reduzindo vulnerabilidades e impactos negativos, abrangendo:

1. a faixa de passagem de inundação, que corresponde às várzeas e planícies de inundação adjacentes a cursos d'água, permitindo o escoamento das enchentes;

2. os corredores de biodiversidade, que são estruturas ecológicas planejadas para conectar fragmentos de vegetação, promover o fluxo de espécies, conservar os ecossistemas e regular o clima urbano, compreendendo os corredores ecológicos, definidos na forma do art. 2º, inc. XIX, da Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000, e os corredores verdes urbanos, destinados à arborização e à conexão de áreas verdes no ambiente urbano, com a finalidade de melhoria do microclima;

e) os elementos da estrutura urbana, que integram o ambiente construído e o ecossistema local, compreendendo:

1. as praças;

2. os parques;

3. a arborização viária;

4. os verdes complementares;

5. as áreas verdes urbanas, assim definidas na Lei Federal nº 12.651, de 25 de maio de 2012 – Código Florestal.

§ 1º Não se enquadram como áreas de topos naturais, na forma do item 1 da al. c do inc. III do *caput* deste artigo, as áreas urbanizadas inseridas na estrutura urbana consolidada, ainda que situadas em morros delimitados pela curva de nível correspondente a 2/3 (dois terços) de sua altitude máxima.

§ 2º As Áreas de Risco e Vulnerabilidade Ambiental, referidas na al. c do inc. II do *caput* deste artigo e identificadas no Anexo 1.1.1 desta Lei Complementar, deverão observar os padrões de uso e ocupação do solo previstos no Anexo 1.1.2, até a completa mitigação ou eliminação das condições que motivaram sua classificação.

Art. 21. O Sistema Ecológico tem a função de contribuir para a adaptação da cidade às mudanças climáticas e para a redução das emissões de gases de efeito estufa, promovendo a sustentabilidade ambiental e a resiliência urbana, nos termos do art. 9º desta Lei Complementar, e orientará o desenvolvimento de planos, programas e projetos urbanos e setoriais.

Parágrafo único. Os componentes do Sistema Ecológico estão demonstrados no Anexo 1.1 – Sistema Ecológico – desta Lei Complementar.

Seção II

Do Sistema de Espaços Abertos

Art. 22. O Sistema de Espaços Abertos compreende o conjunto de áreas livres destinadas à permanência ou à passagem de uso coletivo, que integram os territórios urbano e rural, sendo composto por parques, praças, largos, sistema viário, incluindo ciclovias e calçadas, além de marcos da paisagem natural ou construída e áreas de interesse cultural.

Art. 23. São componentes do Sistema de Espaços Abertos:

I – a orla, que corresponde à interface da cidade com o Lago Guaíba e os corpos d'água integrantes do Delta do Jacuí;

II – as praças, os parques, os jardins e as unidades de conservação, que são áreas de uso público, podendo ou não ser áreas verdes, destinadas a atividades recreativas, de lazer ou de conservação da biodiversidade, com acesso público irrestrito ou controlado;

III – os percursos e as conexões paisagísticas, que são rotas destinadas a conectar os componentes do Sistema de Espaços Abertos, podendo receber tratamento paisagístico diferenciado para reforçar sua identidade na paisagem urbana;

IV – as Áreas de Desenvolvimento Cultural e Criativo (ADCC), que são aquelas que concentram atividades culturais, empreendimentos criativos e práticas comunitárias, articuladas a conjuntos de patrimônio cultural e paisagem urbana;

V – as Áreas de Interesse Cultural, que são territórios caracterizados pela presença de conjuntos de elementos culturais significativos, cuja articulação com os demais componentes do Sistema de Espaços Abertos se dá por meio de corredores culturais e conexões paisagísticas;

VI – os Elementos de Interesse Cultural, que são elementos urbanos de importância histórica, artística ou social, incluindo áreas, edifícios históricos, monumentos, sítios

arqueológicos, teatros e museus, entre outros, que, no contexto do Sistema de Espaços Abertos, contribuem para a apropriação desses espaços pela comunidade;

VII – as Áreas Tradicionais de Encontro Social, que são espaços utilizados como pontos de reunião para eventos sociais, culturais e comunitários, podendo estar inseridos em mercados, praças, parques, espaços culturais ou religiosos, bibliotecas comunitárias e espaços de leitura de gestão social;

VIII – os Corredores Culturais, que são percursos que integram elementos históricos e culturais, materiais ou imateriais, promovendo seu reconhecimento e valorização na paisagem urbana;

IX – as Áreas de Interesse Institucional, que são espaços ocupados por instituições públicas ou privadas, como universidades, hospitais, centros comunitários, e outros serviços de relevante interesse público, desempenhando papel institucional no atendimento à comunidade;

X – os Pontos de Emergência Visual, que são locais com vistas panorâmicas da cidade, devendo ser integrados ao Sistema de Espaços Abertos para garantir sua acessibilidade e apropriação pela comunidade.

§ 1º O Poder Executivo, por meio das secretarias afins, deverá promover ativamente a preservação, a manutenção, a requalificação e o acréscimo de espaços públicos destinados à prática de exercícios físicos e lazer ativo, priorizando o investimento em áreas periféricas de baixa renda e em bairros que apresentem deficiência na relação entre o número de habitantes e a área verde, entendida como o conjunto de praças e campos de futebol.

§ 2º Para o cumprimento do disposto no § 1º deste artigo, e visando ao efetivo incentivo ao esporte e à qualidade de vida, o Poder Executivo deverá implementar medidas que englobem:

I – a criação e a manutenção de novas praças e campos de futebol de uso comunitário nas áreas periféricas e nas ZEIS, garantindo a iluminação adequada e a segurança necessária para o uso noturno e familiar, incentivando a apropriação desses espaços pela comunidade local;

II – o desenvolvimento e a sinalização de trajetos e percursos paisagísticos, culturais e turísticos, como a criação de rotas oficiais para corridas de rua e caminhadas em extensões seguras, conectando equipamentos públicos e áreas verdes nos bairros mais periféricos, bem como na região central e na Orla do Lago Guaíba;

III – a adaptação técnica e estrutural dos logradouros públicos em regiões de alta densidade populacional, incluindo a instalação de equipamentos de ginástica ao ar livre e a garantia de calçadas amplas e contínuas para a mobilidade ativa;

IV – a promoção de convênios e parcerias público-privadas para a gestão e o uso dos espaços esportivos, estimulando a realização de atividades e eventos comunitários gratuitos que incentivem a prática regular de exercício físico em todas as faixas etárias.

Art. 24. O Sistema de Espaços Abertos tem a função de contribuir para a qualificação dos espaços públicos e potencializar sua utilização, promovendo a valorização da paisagem urbana, a integração das áreas naturais e construídas e a articulação entre os diferentes elementos que compõem o território, nos termos do art. 10 desta Lei Complementar, e orientará o desenvolvimento de planos, programas e projetos urbanos e setoriais.

Parágrafo único. Os componentes do Sistema de Espaços Abertos estão demonstrados no Anexo 1.2 – Sistema de Espaços Abertos – desta Lei Complementar.

Subseção I **Das Áreas e dos Elementos de Interesse Cultural**

Art. 25. As Áreas e os Elementos de Interesse Cultural integram o Sistema de Espaços Abertos, visando garantir sua apropriação coletiva e reforçar sua legibilidade, promovendo conexões com os demais componentes do sistema e potencializando seus valores, conforme demonstrado no Anexo 1.2.1 – Áreas de Interesse Cultural – desta Lei Complementar.

Art. 26. As Áreas de Interesse Cultural são territórios que apresentam a ocorrência de patrimônio cultural relevante, devendo ser analisadas para sua preservação no contexto da sustentabilidade urbana e da valorização da memória cultural, por meio de revitalização, restauração e requalificação.

Art. 27. Os Elementos de Interesse Cultural são locais ou marcos, naturais ou culturais, de valor significativo, sujeitos a ações de preservação, nos termos de legislação específica de inventário ou tombamento.

Art. 28. Os Elementos de Interesse Cultural integram o Patrimônio Cultural do Município, que compreende as áreas de influência e o conjunto de bens imóveis de valor significativo, como edificações isoladas ou não, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e áreas remanescentes de quilombos e comunidades indígenas, paisagens, bens arqueológicos históricos e pré-históricos, bem como manifestações culturais, incluindo tradições, práticas e referências, denominadas bens intangíveis, que conferem identidade a esses espaços.

§ 1º As edificações integrantes do Patrimônio Cultural serão classificadas como Tombadas, Inventariadas de Estruturação ou Inventariadas de Compatibilização, nos termos de lei específica, observado o seguinte:

I – Inventariada de Estruturação é a edificação que, em razão de seus valores históricos, arquitetônicos, artísticos, ambientais ou culturais, atribui identidade ao espaço urbano, constituindo elemento relevante para a configuração da paisagem onde se insere, sendo

considerada bem de preservação, com proteção limitada às características externas especificadas no ato de inventariamento;

II – Inventariada de Compatibilização é a edificação que mantém relação física, histórica, ambiental ou visual relevante com a edificação Inventariada de Estruturação ou com seu entorno, sem que o inventário implique gravame, restrição ou ônus administrativo sobre a propriedade.

§ 2º Admitir-se-á a flexibilização da proteção de determinadas características, a fim de viabilizar a sustentabilidade e a adaptação ao uso contemporâneo do bem cultural.

Seção III

Do Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana

Art. 29. O Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana é formado pelo conjunto de estruturas físicas e redes essenciais ao funcionamento da cidade, abrangendo o sistema viário, os equipamentos urbanos e comunitários e as redes de infraestrutura, como abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem urbana, energia elétrica, telecomunicações e iluminação pública, que deverão ser tratados de forma integrada para assegurar a eficiência, a sustentabilidade e o desenvolvimento urbano equilibrado e inclusivo.

§ 1º As redes de energia elétrica e de telecomunicações deverão ser organizadas de forma integrada e estética ao ambiente urbano, adotando-se dispositivos de agrupamento, ordenamento e compartilhamento de infraestrutura aérea que reduzam o impacto visual e os riscos urbanos.

§ 2º O Poder Público promoverá, de forma gradual e coordenada, nas áreas urbanas em que possível, a implantação de infraestrutura subterrânea para a passagem das redes de energia e de telecomunicações.

§ 3º A regulamentação específica definirá os prazos, as responsabilidades e os critérios técnicos para a implementação das medidas previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo, em conformidade com a legislação federal e estadual aplicável.

Art. 30. Integram o Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana:

I – a Estrutura de Adaptação Climática;

II – a Estrutura de Mobilidade;

III – a Rede de Equipamentos Públicos Urbanos e Comunitários.

Art. 31. A Estrutura de Adaptação Climática compreende os sistemas e equipamentos destinados à prevenção, ao controle e à mitigação de cheias e outros eventos climáticos extremos, devendo ser planejada para garantir a segurança da população, a resiliência

urbana e a adaptação às mudanças climáticas, em conformidade com as diretrizes de gestão de riscos e proteção ambiental.

Art. 32. As estratégias e ações relativas à Estrutura de Adaptação Climática, orientadas pelo objetivo previsto no art. 9º desta Lei Complementar, observarão as seguintes diretrizes:

I – priorização de intervenção em áreas vulneráveis, com base em estudos técnicos de risco e impacto de cheias;

II – adoção de soluções baseadas na natureza, promovendo medidas complementares como áreas de absorção, jardins de chuva, recuperação de banhados, parques inundáveis e zonas de retenção controlada para reforçar a capacidade de drenagem urbana;

III – fortalecimento do sistema de monitoramento e resposta a emergências, visando à minimização dos impactos de inundações;

IV – estímulo à pesquisa, inovação e adoção de tecnologias digitais, como gêmeos digitais urbanos, modelagem hidrodinâmica, sensoriamento remoto e sistemas de alerta inteligente, para aprimorar a capacidade de previsão, resposta e planejamento;

V – estímulo à implantação antecipada de bacias de amortecimento e à preservação de áreas aptas à retenção hídrica, promovendo soluções distribuídas de amortecimento de cheias em zonas de baixa densidade e em áreas ambientalmente sensíveis;

VI – implementação de medidas para mitigação das ilhas de calor urbano, promovendo a criação de refúgios climáticos e pontos de resfriamento em áreas públicas, como praças, parques, ciclovias e calçadas, mediante o uso de infraestrutura verde, arborização, ventilação natural, nebulizadores ou dispositivos similares de resfriamento.

Art. 33. A Estrutura de Mobilidade é formada pelos elementos físicos e sistemas funcionais destinados à circulação e ao transporte urbano, abrangendo diferentes modais, e deverá ser planejada de forma integrada para garantir a eficiência dos deslocamentos, a redução das distâncias e dos tempos de percurso, nos termos das políticas municipais de mobilidade urbana.

Parágrafo único. Integram a Estrutura de Mobilidade:

I – a estrutura viária e os equipamentos de mobilidade urbana;

II – a estrutura férrea;

III – a estrutura hidroviária;

IV – a estrutura aeroviária;

V – os sistemas de transporte urbano e de transporte ativo.

Art. 34. As estratégias e ações relativas à Estrutura de Mobilidade, orientadas pelo objetivo previsto no art. 11 desta Lei Complementar, observarão as seguintes diretrizes:

I – priorização do transporte coletivo, dos pedestres e dos modos ativos de deslocamento, nos termos da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II – estabelecimento de gravames viários destinados a permitir futuras intervenções que assegurem uma mobilidade urbana eficiente e sustentável;

III – integração da malha viária com os sistemas de transporte coletivo, com as tecnologias de mobilidade, com os sistemas de gestão de tráfego e com os equipamentos de apoio, incluindo a ampliação de centros de transbordo e de transferência de cargas;

IV – qualificação e racionalização do transporte coletivo de passageiros, com a eliminação de sobreposição de sistemas e a priorização de modais mais econômicos e menos poluentes;

V – desenvolvimento do transporte individual e coletivo de passageiros por via fluvial, aproveitando as potencialidades da rede hidroviária regional;

VI – redução das distâncias e dos tempos de deslocamento, do consumo energético e dos impactos ambientais associados à mobilidade urbana;

VII – promoção da distribuição equilibrada e da integração dos diferentes modais de transporte, com vistas à qualificação dos espaços públicos destinados à mobilidade e ao fortalecimento da segurança e da interação social nos deslocamentos;

VIII – preservação da mobilidade local junto às centralidades existentes e emergentes;

IX – desenvolvimento do transporte individual e coletivo de passageiros por via aérea;

X – instituição de Eixos de Adensamento Orientado ao Transporte ao longo das linhas de trem, metrô e Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), promovendo o uso misto e a qualificação do espaço público para fortalecer a demanda do transporte de massa, mediante planos locais e de pormenor;

XI – priorização de soluções de transporte de massa integradas ao parque linear do Arroio Dilúvio;

XII – requalificação da rede de transporte coletivo com prioridade por faixas exclusivas, promovendo, quando couber, a conversão de corredores existentes em faixas exclusivas, com base em análise multicritério que considere segurança viária, caminhabilidade, paisagem e impactos sobre o comércio local;

XIII – avaliação, no âmbito do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), sempre que tecnicamente pertinente, da viabilidade de implantação de trincheiras em esquinas e pontos críticos da malha viária, destinadas à melhoria das condições de circulação e segurança viária, podendo sua execução ser considerada como medida mitigatória associada à implantação de empreendimentos lindeiros;

XIV – possibilidade de o transporte público incorporar, a critério de seu interesse, todo e qualquer tipo de transporte sujeito a outorga ou permissão do Poder Público, inclusive como modais complementares no Município de Porto Alegre;

XV – possibilidade de elaboração, pelo Município, de plano de desenvolvimento urbano específico para o cruzamento da Avenida Plínio Brasil Milano com a Terceira Perimetral, visando a soluções de engenharia de tráfego que ampliem a segurança e a capacidade viária, observada a integração com o transporte coletivo, os modos ativos e os demais sistemas de mobilidade;

XVI – implementação de ciclovia, ciclofaixa ou faixa exclusiva de transporte coletivo, condicionada à prévia realização de estudo de demanda;

XVII – revisão das ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de transporte coletivo ociosas;

XVIII – disponibilidade de acessibilidade e canais de avaliação do transporte público em todas as paradas de ônibus no Município de Porto Alegre;

XIX – adoção, quando tecnicamente viável, de pavimentação em blocos intertravados de concreto ou em concreto moldado *in loco* nos projetos de implantação ou requalificação de vias estruturantes, promovendo substituição gradativa ao asfalto com vistas à maior durabilidade, redução de custos de manutenção e melhoria das condições de drenagem urbana;

XX – instalação de proteções em viadutos e vias elevadas, nos pontos de maior risco de queda para outra via no Município de Porto Alegre;

XXI – avaliação e implementação de locais para a instalação de áreas de lazer aos finais de semana onde possa ser vedada a circulação de veículos e que não possuam equipamentos urbanos nas proximidades que permitam a prática esportiva no Município de Porto Alegre;

XXII – realização de estudo e implementação de horários específicos para circulação de caminhões de carga e descarga em determinadas vias da cidade;

XXIII – identificação, nominal ou numeral, das novas paradas a serem implementadas no Extremo Sul do Município de Porto Alegre.

Art. 35. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de planejamento da política de mobilidade urbana do Município e deverá ser observado no cumprimento dos princípios, objetivos e estratégias deste Plano Diretor.

§ 1º Integram o conjunto de instrumentos complementares da política de mobilidade urbana municipal:

I – o Plano Diretor Ciclovitário Integrado;

II – o Plano Diretor de Acessibilidade;

III – o Plano de Segurança Viária Sustentável;

IV – outros planos e políticas setoriais a cargo do órgão de mobilidade urbana do Município.

§ 2º As disposições da Norma Brasileira ABNT NBR 9050, que trata da acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, deverão ser observadas em todos os planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano, de iniciativa pública ou privada.

Art. 36. A Rede de Equipamentos Públicos Urbanos e Comunitários é formada pelos espaços, edificações e redes destinados à prestação de serviços públicos essenciais e ao atendimento das necessidades sociais, culturais, comunitárias, educacionais, esportivas, de saúde e de segurança da população, devendo ser planejada de forma integrada ao território para assegurar a inclusão social, a qualidade de vida e a acessibilidade urbana.

§ 1º Consideram-se equipamentos públicos urbanos as infraestruturas e redes necessárias ao funcionamento dos sistemas de abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem urbana, controle de cheias, manejo e gestão de resíduos sólidos, energia elétrica, telecomunicações, iluminação pública e distribuição de gás, entre outros de natureza similar, devendo observar, no caso das redes aéreas, os critérios de organização, agrupamento e harmonização estética definidos nos §§ 1º e 2º do art. 29 desta Lei Complementar.

§ 2º Consideram-se equipamentos públicos comunitários as edificações e instalações destinadas a serviços de saúde, educação, cultura, assistência social, segurança, lazer, mobilidade, transporte público, áreas verdes urbanas, cemitérios, serviços comunitários, entre outros de natureza similar.

Art. 37. O Município de Porto Alegre deverá planejar e promover a expansão da rede de Unidades de Destino Certo (UDCs), objetivando a cobertura geográfica plena e a redução da distância média de acesso pelos munícipes, como estratégia prioritária de combate ao descarte irregular de resíduos.

§ 1º O planejamento de expansão deverá priorizar a instalação de novas UDCs em locais que reduzam a distância percorrida pelo munícipe para o descarte, de modo que a distância entre elas não desestimule a prática correta do descarte do resíduo.

§ 2º A instalação das novas UDCs deverá observar a diretriz de descentralização e equidade territorial, visando à eliminação dos pontos crônicos de descarte irregular verificados em mapeamento realizado pelo Departamento Municipal de Limpeza Urbana.

§ 3º Os recursos orçamentários necessários para a desapropriação ou a aquisição de áreas, bem como a implantação e a operação das novas UDCs, deverão ser previstos, anualmente, na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e na Lei Orçamentária Anual (LOA) subsequentes.

Art. 38. O Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana tem a função de contribuir para a qualificação dos espaços públicos, para a redução do tempo de deslocamento e para a ampliação do acesso à infraestrutura urbana, nos termos dos arts. 9º, 10, 11 e 12 desta Lei Complementar, e orientará o desenvolvimento de planos, programas e projetos urbanos e setoriais.

Parágrafo único. Os componentes do Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana estão organizados no Anexo 1.3 – Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana – desta Lei Complementar.

Art. 39. O Município poderá promover a elaboração de plano de desenvolvimento urbano específico para o território delimitado pelas Avenidas Dique, Severo Dullius, Dique VI – Nova Brasília e Estrada Marechal Osório, com vistas a orientar a ocupação sustentável, integrar soluções estruturais e baseadas na natureza para o sistema de proteção contra cheias, e adotar medidas voltadas à resiliência climática, ao desenvolvimento social e à qualificação dos espaços públicos.

Subseção I

Da Estrutura Viária

Art. 40. A Estrutura Viária é formada pelo conjunto do sistema viário e dos equipamentos de mobilidade urbana, destinados à circulação e ao suporte aos sistemas de transporte da cidade.

§ 1º O sistema viário municipal é o conjunto de vias classificadas e hierarquizadas de acordo com critérios de funcionalidade viária.

§ 2º Os equipamentos de mobilidade urbana são as instalações e espaços de infraestrutura destinados à operação dos sistemas de transporte urbano e de transporte ativo, bem como ao apoio à circulação viária.

Art. 41. As vias integrantes do sistema viário municipal classificam-se, conforme critérios de funcionalidade e hierarquia, nas seguintes categorias:

I – vias de transição, destinadas à ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema rodoviário urbano;

II – vias estruturantes, principais vias de estruturação do território municipal e de integração com a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA);

III – vias arteriais, vias complementares às de estruturação do território municipal;

IV – vias coletoras, destinadas a receber e distribuir o tráfego entre as vias municipais;

V – vias locais, destinadas à distribuição do tráfego local;

VI – vias para pedestres, logradouros públicos destinados prioritariamente à circulação de pedestres;

VII – vias de trânsito compartilhado, destinadas à circulação coexistente de diferentes modos de transporte no mesmo espaço viário, com prioridade para os modos ativos.

§ 1º As características funcionais, geométricas e infraestruturais das vias integrantes do sistema viário municipal deverão observar os padrões urbanísticos estabelecidos no Anexo 1.3.2.2 – Classificação das Vias – desta Lei Complementar.

§ 2º As vias classificadas como de transição, estruturantes e arteriais compõem a Malha Viária Básica Municipal, constituindo o principal suporte físico à mobilidade urbana, conforme representado no Anexo 1.3.2.1 – Malha Viária Básica – desta Lei Complementar.

§ 3º A implantação de vias previstas nos incs. VI e VII do *caput* deste artigo poderá ser admitida mediante avaliação técnica do órgão de mobilidade urbana.

§ 4º A implantação de sistemas de diferentes modos de transporte, segregados ou não, deverá atender às disposições deste Plano Diretor, do Plano de Mobilidade Urbana e dos demais planos complementares.

§ 5º A análise de projetos de implantação de tipologias viárias não previstas nesta Subseção ou a adaptação de categorias existentes às necessidades locais será realizada pelo órgão de mobilidade urbana, mediante avaliação técnica fundamentada.

§ 6º As vias destinadas prioritariamente à circulação de pedestres que mantenham acessos residenciais deverão permitir ingresso, mediante sinalização, para a realização de embarque e desembarque de pessoas e bens em horários de baixa circulação de pedestres.

Art. 42. O perfil viário é a seção transversal típica de uma via, destinada a organizar os elementos de circulação e assegurar a funcionalidade e a segurança do tráfego urbano.

§ 1º A descrição e o detalhamento dos elementos do perfil viário das vias integrantes do sistema viário municipal estão definidos no Anexo 1.3.2.3 – Elementos do Perfil Viário – desta Lei Complementar.

§ 2º Projetos de implantação de novas vias ou de requalificação de vias existentes deverão atender aos parâmetros estabelecidos no Anexo 1.3.2.3, admitidas adaptações mediante avaliação técnica fundamentada.

Art. 43. O Poder Executivo Municipal deverá avaliar a possibilidade de ampliação progressiva da malha viária mediante a implantação de novas motofaixas em vias integrantes da Estrutura Viária Básica e Complementar do Município.

Parágrafo único. A avaliação deverá priorizar eixos com maior densidade de tráfego e incidência de acidentes envolvendo motocicletas, bem como considerar a implantação de motofaixas em projetos de novas obras, duplicações e alargamentos viários.

Subseção II **Da Estrutura Férrea**

Art. 44. A Estrutura Férrea é formada pelo conjunto de infraestruturas destinadas ao transporte sobre trilhos, compreendendo ferrovias, estações ferroviárias, sistemas de veículos automatizados, como o aeromóvel, e demais equipamentos necessários à operação dos modais ferroviários, tais como o trem urbano e de carga, o metrô, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e o monotrilho.

Art. 45. O sistema de transporte ferroviário de passageiros da Região Metropolitana de Porto Alegre será gerido de forma integrada com as políticas de desenvolvimento urbano e regional.

Art. 46. O Município de Porto Alegre poderá celebrar convênios e parcerias com entes das esferas federal, estadual e municipal, bem como com entidades privadas e organizações representativas do setor ferroviário, com vistas à promoção de cooperação técnica e financeira para a realização dos objetivos deste Plano Diretor.

Parágrafo único. Os convênios e parcerias referidos no *caput* deverão incentivar o uso de fontes renováveis de energia e tecnologias de baixo impacto ambiental nos sistemas ferroviários, promovendo a transição energética e a eficiência operacional.

Art. 47. O Município de Porto Alegre promoverá a integração da estrutura férrea metropolitana com os demais modais de transporte existentes no território municipal, com vistas a atender aos objetivos das políticas de mobilidade e de planejamento urbano.

Subseção III

Da Estrutura Hidroviária

Art. 48. A Estrutura Hidroviária Municipal é formada pelas vias navegáveis, portos, terminais de passageiros e cargas, e pelas infraestruturas e equipamentos de apoio destinados à operação da navegação interior e do transporte hidroviário.

Art. 49. O planejamento e a gestão da Estrutura Hidroviária deverão promover a eficiência da navegação interior e a integração dos sistemas hidroviário e urbano de transporte, em consonância com os objetivos deste Plano Diretor.

Parágrafo único. O planejamento e a gestão da Estrutura Hidroviária serão realizados pelo órgão municipal responsável pela política de mobilidade urbana, em articulação com os órgãos estaduais e federais competentes.

Art. 50. Equiparam-se a equipamentos urbanos e comunitários os equipamentos hidroviários e as estruturas de apoio náutico destinadas ao transporte de cargas e passageiros e à prática de atividades de turismo, esporte e lazer.

Art. 51. O Município promoverá a integração da estrutura hidroviária com os demais modais de transporte existentes no território municipal, com vistas a atender aos objetivos das políticas de mobilidade e de planejamento urbano.

Art. 52. Fica estabelecido que o transporte hidroviário poderá receber incentivos mediante medidas mitigatórias aprovadas pelo Município para a construção de estações integrativas a outros modais no Município de Porto Alegre.

Subseção IV

Da Estrutura Aeroviária

Art. 53. A Estrutura Aeroviária é formada pelos equipamentos, infraestruturas e instalações destinadas à operação do transporte aéreo, compreendendo:

I – o Aeroporto Internacional Salgado Filho, destinado ao transporte de passageiros e cargas;

II – aeródromos e heliportos públicos e privados, utilizados para aviação geral e atividades específicas;

III – infraestruturas de apoio à navegação aérea, como torres de controle, hangares, terminais de passageiros e áreas de manutenção;

IV – pontos de pouso e decolagem de veículos voadores, com decolagem e pouso vertical.

Subseção V

Dos Sistemas de Transporte Urbano e de Transporte Ativo

Art. 54. O Sistema de Transporte Urbano é formado pelas modalidades de transporte público e privado utilizadas para o deslocamento de passageiros e o transporte de cargas, compreendendo:

I – o transporte coletivo e seletivo de passageiros, operado por veículos de alta, média ou baixa capacidade, com infraestrutura de apoio, linhas, itinerários, terminais de integração e sistemas de tarifação;

II – o transporte de cargas, com rotas de distribuição, zonas de carga e descarga, infraestrutura de apoio, sinalização e normas operacionais específicas;

III – o transporte individual motorizado, operado por táxis, serviços por aplicativo e outros modos regulados, complementares ao sistema de transporte coletivo, incluindo o sistema de estacionamentos dissuasórios e rotativos.

Art. 55. O Sistema de Transporte Ativo é formado pelas modalidades de deslocamento urbano baseadas na propulsão humana e suas respectivas infraestruturas de apoio, compreendendo:

I – a mobilidade peatonal, voltada à circulação de pedestres, com infraestrutura de calçadas, passeios, travessias, sinalização e sistemas de orientação;

II – a mobilidade ciclovária, com rede ciclovária, ciclofaixas, vias de trânsito compartilhado e equipamentos de apoio.

Art. 56. A micromobilidade compreende as modalidades de deslocamento urbano de curta distância realizadas por veículos leves individuais, de propulsão humana ou elétrica, incluindo os veículos autopropelidos individuais ou compartilhados, cuja utilização em vias públicas deverá ser regulamentada por norma municipal específica.

Seção IV

Do Sistema Socioeconômico

Art. 57. O Sistema Socioeconômico é formado pelo conjunto de áreas caracterizadas pela concentração de atividades econômicas, pela oferta de empregos, pela presença de equipamentos e serviços públicos ou pela ocorrência de vulnerabilidade social, e tem

como objetivo orientar o planejamento urbano e a distribuição equilibrada de investimentos e intervenções no território municipal.

Art. 58. Integram o Sistema Socioeconômico:

I – as centralidades econômicas, constituídas por centros urbanos que concentram atividades comerciais, industriais ou de serviços e atuam como motores de crescimento e desenvolvimento;

II – os polos e eixos econômicos, formados por corredores ou regiões com concentração de atividades econômicas, abrangendo distritos de negócios, áreas de inovação, ciência e tecnologia, produção industrial, rural, logística e turismo;

III – as conexões metropolitanas, representadas pelos principais acessos e sistemas logísticos de circulação de pessoas e mercadorias, incluindo o Aeroporto Internacional Salgado Filho, a região portuária, as rodovias federais e estaduais, os corredores produtivos e as vias estruturadoras;

IV – as Áreas de Requalificação Urbana, constituídas por territórios com escassez de serviços públicos básicos, moradia adequada, infraestrutura urbana e acessibilidade, consideradas prioritárias para ações de melhoria e desenvolvimento.

Parágrafo único. As Áreas de Requalificação Urbana poderão ser objeto de projetos integrados de urbanização, qualificação do ambiente construído e ampliação da infraestrutura e dos serviços públicos, com vistas à sua plena inserção na estrutura urbana e à garantia de acesso equitativo às oportunidades e funções da cidade.

Art. 59. As ZEIS, definidas no Anexo 1.4.2 desta Lei Complementar, integram as Áreas de Requalificação Urbana e compreendem os núcleos urbanos informais, clandestinos ou irregulares, bem como aqueles em que não tenha sido possível realizar a titulação de seus ocupantes, ainda que observada a legislação vigente à época de sua implantação ou regularização.

§ 1º As áreas classificadas como ZEIS integrarão programas de regularização fundiária e urbanística, com o objetivo de assegurar a permanência da habitação de interesse social, admitida a remoção apenas nos casos de risco, preservação ambiental, necessidade de requalificação urbana ou excedente populacional.

§ 2º As ZEIS observarão o regime urbanístico estabelecido no Anexo 1.4.3 desta Lei Complementar.

Art. 60. O Sistema Socioeconômico tem a função de contribuir para a redução das desigualdades territoriais e para o fortalecimento das bases econômicas do Município, promovendo a inclusão social e a dinamização da economia urbana, nos termos dos arts. 12 e 13

desta Lei Complementar, e orientará o desenvolvimento de planos, programas e projetos urbanos e setoriais.

Parágrafo único. Os componentes do Sistema Socioeconômico estão demonstrados no Anexo 1.4 – Sistema Socioeconômico – desta Lei Complementar.

Art. 61. Os objetivos do Sistema Socioeconômico compreendem:

I – no que se refere ao fortalecimento da economia urbana:

- a) revalorizar o papel de Porto Alegre como polo metropolitano de negócios, serviços e inovação;
- b) promover a geração de empregos em articulação com os locais de moradia;
- c) incentivar o incremento do valor agregado das atividades econômicas rurais;
- d) fomentar a criação e a consolidação de polos econômicos estratégicos;
- e) ampliar as oportunidades de empreendedorismo e desenvolvimento urbano sustentável;
- f) fomentar projetos culturais e de economia criativa, como teatros e estúdios audiovisuais, ampliando o potencial turístico e econômico da cidade;

II – no que se refere à promoção da inclusão social:

- a) promover a regularização fundiária e a produção de Habitação de Interesse Social (HIS);
- b) efetivar o reassentamento de populações e a recuperação ambiental de áreas ocupadas em situação de risco;
- c) estimular a cooperação entre os setores público e privado na produção e manutenção de HIS;
- d) aplicar instrumentos de redistribuição da renda urbana e da valorização social do solo;
- e) implantar sistema de cadastro habitacional como instrumento de gestão da demanda por HIS no Município.

§ 1º Para os fins desta Lei Complementar, considera-se habitação a moradia dotada de infraestrutura básica, acesso a serviços urbanos e equipamentos públicos, e HIS aquela

destinada a famílias de baixa renda, com garantia de condições adequadas de habitabilidade, acesso à cidade e inserção territorial qualificada.

§ 2º O Município considerará como Demanda Habitacional Prioritária (DHP) a parcela da população enquadrada nas faixas de renda definidas pela política habitacional federal vigente.

CAPÍTULO II DO MODELO DE OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO

Art. 62. O Modelo de Ocupação do Território organiza a cidade em 3 (três) setores territoriais distintos, definidos conforme o Anexo 2 – Modelo de Ocupação do Território – desta Lei Complementar, com base em características urbanas e funcionais, e orientados por diretrizes específicas de densificação, uso do solo, volumetria e parcelamento:

I – Setor Norte: compreende as macrozonas 1, 2, 3 e 4, caracterizando-se por tecido urbano contínuo e consolidado, com elevada conectividade urbana e metropolitana, e densificação média a alta, orientado ao adensamento construtivo e populacional, à valorização da infraestrutura existente e à promoção da diversificação de usos;

II – Setor Médio: compreende as macrozonas 5, 6 e 7, apresentando padrão urbano heterogêneo, com núcleos de centralidade de diferentes densidades, presença de áreas produtivas e de relevância ambiental, exigindo estratégias diferenciadas de uso e ocupação do solo conforme as condições predominantes em cada contexto urbano;

III – Setor Sul e Ilhas: compreende as macrozonas 8, 9 e 10, caracterizando-se pela predominância de áreas naturais, com destaque para a orla do Lago Guaíba e o Delta do Jacuí, orientado à limitação do adensamento e da volumetria, à regulação do parcelamento do solo e à promoção de usos compatíveis com a proteção da paisagem e dos ecossistemas, incluindo usos científicos, habitacionais, turísticos, de lazer e produtivos, especialmente na zona rural e núcleos urbanos isolados.

CAPÍTULO III DAS MACROZONAS

Art. 63. As macrozonas são unidades territoriais de planejamento e gestão do território municipal, delimitadas com base em características urbanas predominantes e funções estratégicas, correspondendo às Regiões de Gestão do Planejamento (RGPs) e servindo como referência para a formulação, monitoramento e avaliação integrada das políticas urbanas, conforme o Anexo 3 – Macrozonas – desta Lei Complementar.

Parágrafo único. As RGPs constituem unidades territoriais destinadas à descentralização da gestão do desenvolvimento urbano, servindo como base para o planejamento integrado, a participação comunitária e a representação institucional, correspondendo cada uma delas à sua macrozona respectiva, com representação garantida no CMDUA.

Art. 64. Ficam estabelecidas as seguintes macrozonas:

I – Macrozona 1, correspondente à Região de Gestão do Planejamento 1 (RGP1), abrangendo os bairros Auxiliadora, Azenha, Bela Vista, Bom Fim, Centro Histórico, Cidade Baixa, Farroupilha, Floresta, Independência, Jardim Botânico, Menino Deus, Moinhos de Vento, Mont'Serrat, Petrópolis, Praia de Belas, Rio Branco, Santa Cecília e Santana;

II – Macrozona 2, correspondente à Região de Gestão do Planejamento 2 (RGP2), abrangendo os bairros Anchieta, Farrapos, Humaitá, Navegantes, São Geraldo, Boa Vista, Cristo Redentor, Higienópolis, Jardim Europa, Jardim Floresta, Jardim Lindóia, Jardim São Pedro, Passo da Areia, Santa Maria Goretti, São João, São Sebastião e Vila Ipiranga;

III – Macrozona 3, correspondente à Região de Gestão do Planejamento 3 (RGP3), abrangendo os bairros Sarandi, Santa Rosa de Lima, Costa e Silva, Jardim Itu, Jardim Leopoldina, Parque Santa Fé, Passo das Pedras e Rubem Berta;

IV – Macrozona 4, correspondente à Região de Gestão do Planejamento 4 (RGP4), abrangendo os bairros Bom Jesus, Chácara das Pedras, Jardim Carvalho, Jardim do Salso, Jardim Sabará, Morro Santana, Três Figueiras, Vila Jardim e Mário Quintana;

V – Macrozona 5, correspondente à Região de Gestão do Planejamento 5 (RGP5), abrangendo os bairros Belém Velho, Cascata, Glória, Medianeira, Santa Tereza e Cristal;

VI – Macrozona 6, correspondente à Região de Gestão do Planejamento 6 (RGP6), abrangendo os bairros Camaquã, Campo Novo, Cavallhada, Nonoai, Teresópolis, Vila Nova, Aberta dos Morros, Espírito Santo, Guarujá, Hípica, Ipanema, Jardim Isabel, Pedra Redonda, Serraria, Sétimo Céu, Tristeza, Vila Assunção e Vila Conceição;

VII – Macrozona 7, correspondente à Região de Gestão do Planejamento 7 (RGP7), abrangendo os bairros Agronomia, Lomba do Pinheiro, Coronel Aparício Borges, Partenon, Santo Antônio, São José e Vila João Pessoa;

VIII – Macrozona 8, correspondente à Região de Gestão do Planejamento 8 (RGP8), abrangendo os bairros Pitinga e Restinga;

IX – Macrozona 9, correspondente à Região de Gestão do Planejamento 9 (RGP9), abrangendo o bairro Arquipélago;

X – Macrozona 10, correspondente à Região de Gestão do Planejamento 10 (RGP10), abrangendo os bairros Belém Novo, Boa Vista do Sul, Chapéu do Sol, Extrema, Lageado, Lami, Ponta Grossa e São Caetano.

Art. 65. As áreas estruturadoras são porções do território inseridas no macrozoneamento, com papel estratégico no desenvolvimento urbano, econômico e social da

cidade, identificadas no Anexo 3.2 – Áreas Estruturadoras – desta Lei Complementar, e definidas por seu potencial de induzir transformações, direcionar investimentos e promover a requalificação urbana, conforme suas características, potencialidades e interconexões.

§ 1º As áreas estruturadoras deverão orientar ações e intervenções prioritárias no território, sendo adaptáveis às estratégias municipais de longo prazo, em consonância com as transformações urbanas e com as condições sociais e econômicas do Município.

§ 2º As áreas estruturadoras poderão incidir sobre mais de uma macrozona, conforme sua função e abrangência territorial.

Seção I

Da Macrozona 1

Art. 66. A Macrozona 1 (MZ1) é a porção do território municipal com maior grau de estruturação urbana, adensamento construtivo e diversidade de usos, caracterizada pela presença do Centro Histórico, pela concentração de equipamentos públicos e serviços urbanos e pela valorização do patrimônio cultural, sendo destinada à promoção de atividades culturais e de serviços de interesse municipal e metropolitano, e ao adensamento populacional e comercial, aproveitando a infraestrutura urbana já consolidada.

Parágrafo único. Constituem áreas estruturadoras da Macrozona 1:

I – Área Central;

II – Azenha/Santana;

III – 4º Distrito;

IV – Orla.

Subseção I

Área Central

Art. 67. A Área Central é o principal núcleo histórico, funcional e econômico do Município, com alta concentração de atividades, serviços urbanos e infraestrutura consolidada, desempenhando papel estruturador na organização do sistema viário e na dinâmica metropolitana, e apresentando elevado potencial de ocupação e adensamento.

§ 1º A Área Central corresponde aos limites do bairro Centro Histórico, incluindo ainda a área de expansão que abrange parcelas dos bairros Praia de Belas, Menino Deus, Cidade Baixa, Bom Fim, Independência e Floresta, conforme delimitação do Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

§ 2º A gestão ambiental da Área Central deverá priorizar a ampliação das áreas verdes públicas e o aumento da cobertura vegetal nativa.

Art. 68. A Área Central tem por objetivo impulsionar o desenvolvimento econômico, consolidando-se como um centro dinâmico e atrativo, que valorize o patrimônio cultural ou histórico, promova o turismo cultural, estimule a convivência entre usos tradicionais e contemporâneos e qualifique o ambiente urbano para a comunidade local.

Art. 69. São objetivos específicos da Área Central:

I – promover a miscigenação de atividades econômicas, com maior liberdade para o desenvolvimento das atividades locais, mediante políticas públicas de incentivo e revisão normativa;

II – ampliar a oferta de moradia em áreas próximas aos polos de emprego, visando à redução das distâncias nos deslocamentos diários;

III – qualificar os espaços públicos, assegurando áreas livres de edificação destinadas ao lazer, ampliando as áreas permeáveis, promovendo arborização pública e privada e implantando infraestrutura verde e drenagem sustentável;

IV – promover o desenvolvimento de atividades de lazer e turismo, com ênfase na Orla do Lago Guaíba;

V – fomentar o transporte hidroviário, promovendo conexões entre a Área Central, as demais regiões do Município e a Região Metropolitana, com infraestrutura para atividades náuticas e turismo fluvial;

VI – valorizar o patrimônio histórico e cultural como instrumento de desenvolvimento econômico e turístico, incluindo a criação de corredores culturais para promover a preservação e o turismo cultural;

VII – incentivar a proteção, a preservação e a manutenção de bens culturais por meio de benefícios aos proprietários que promovam sua conservação;

VIII – estimular a reconversão, o *retrofit* e o reuso adaptativo de edificações existentes, contribuindo para a redução das emissões de gases de efeito estufa, a recuperação do patrimônio edificado e para a ampliação da oferta habitacional;

IX – identificar as áreas passíveis de requalificação urbana, promovendo o desenvolvimento social;

X – fomentar o turismo de eventos, *shows* e espetáculos em seus grandes equipamentos urbanos e parques, incluindo o Parque Maurício Sirotsky Sobrinho – Parque da Harmonia – e o Estádio Beira-Rio;

XI – consolidar a Área Central como espaço de realização do Carnaval de Rua, dos blocos carnavalescos e de manifestações culturais, para que sejam referência no Mercosul, respeitando e impulsionando também os eventos descentralizados.

Art. 70. O Poder Executivo desenvolverá estudo e definirá perímetros de áreas prioritárias para o desenvolvimento e fomento do entretenimento e da convivência noturna.

Art. 71. Constituem objetivos específicos para o Centro Histórico:

I – promover a reabilitação de edificações degradadas funcionalmente inadequadas, com vistas à valorização da paisagem urbana e à requalificação do ambiente construído;

II – qualificar as condições de habitabilidade e funcionalidade dos espaços edificados e não edificados, visando à melhoria da ambiência urbana;

III – recuperar a função residencial do Centro Histórico, incentivando a reciclagem e a miscigenação de usos, com foco na sustentabilidade econômica, social e ambiental;

IV – estimular a adoção de medidas de sustentabilidade em edificações e espaços públicos;

V – fomentar a integração funcional e a diversidade econômica, social e cultural, promovendo um ambiente urbano atrativo e inclusivo;

VI – garantir e promover a preservação, a valorização e a requalificação do patrimônio cultural edificado, reconhecendo a singularidade do Centro Histórico como um território rico em monumentos, espaços e edificações de importância histórica;

VII – incentivar projetos e ações culturais que fortaleçam o turismo cultural e a identidade urbana;

VIII – incentivar a produção de Habitação de Interesse Social, contribuindo para a redução do *déficit* habitacional, do espraiamento urbano e dos deslocamentos pendulares;

IX – implementar ações voltadas à superação de situações de vulnerabilidade social;

X – promover o desenvolvimento econômico local, respeitando as características socioculturais do território e ampliando a vitalidade dos espaços públicos;

XI – modernizar as infraestruturas urbanas locais, ampliando a capacidade do território de acolher moradores e usuários, bem como de sustentar a implantação de novas atividades;

XII – requalificar espaços abertos e equipamentos públicos, garantindo acessibilidade, conforto e funcionalidade, e incentivando seu uso pela população;

XIII – recuperar os espaços urbanos funcionalmente obsoletos, promovendo o seu potencial para atrair funções urbanas inovadoras e competitivas, buscando sua revitalização e utilização plena, contribuindo também para a vivacidade do entorno;

XIV – aprimorar a mobilidade local e a integração com os sistemas de transporte coletivo e ativo;

XV – promover projetos e ações integradas voltadas à promoção da segurança nos espaços públicos.

Art. 72. São definidos como prioritários, no perímetro do Centro Histórico, os seguintes projetos, ações e intervenções:

I – fortalecimento das conexões estratégicas do tecido urbano, dos percursos temáticos, dos espaços públicos e dos principais acessos ao Centro Histórico, envolvendo:

- a) a Avenida Mauá e a Avenida Presidente João Goulart;
- b) a Rua da Conceição e parte da Rua Sarmento Leite;
- c) a Avenida Júlio de Castilhos;
- d) a Rua Voluntários da Pátria;
- e) a Praça Parobé e o Mercado Público;
- f) a Avenida Borges de Medeiros;
- g) o Eixo Rua dos Andradas – Avenida Independência;
- h) a Rua Sete de Setembro;
- i) a Praça XV de Novembro (Largo Glênio Peres);
- j) a Praça da Alfândega;
- k) a Praça Brigadeiro Sampaio;

- l) a Praça da Matriz;
- m) a Rua General Câmara;
- n) o Eixo Rua General Andrade Neves – Avenida Salgado Filho – Avenida João Pessoa;
- o) a Avenida Sepúlveda;
- p) a Avenida Padre Thomé;
- q) a Praça Dom Feliciano;
- r) o Corredor Parque do Gasômetro, compreendendo o Museu do Trabalho e seu entorno, a Praça Brigadeiro Sampaio e a área delimitada pelas Avenidas Presidente João Goulart, inclusive a Usina do Gasômetro, e Loureiro da Silva e pelas Ruas Vasco Alves, Washington Luiz e General Salustiano, inclusive a totalidade da Praça Júlio Mesquita;
- s) o Largo Cultural do Gasômetro;
- t) a Escadaria da João Manoel;
- II – reorganização do transporte coletivo de massa, com redução do número de terminais e qualificação dos espaços públicos destinados aos terminais remanescentes e demais ações em mobilidade;

III – ações de requalificação e preservação do patrimônio histórico, incluindo:

- a) realização de intervenções em bens tombados, inventariados, monumentos ou áreas de interesse cultural, públicos ou privados, mediante aquisição, desapropriação, execução de obras ou prestação de serviços, conforme o interesse público;
- b) implementação de incentivos e articulações para captação de recursos destinados à revitalização e preservação do patrimônio histórico;

IV – promoção de ações habitacionais voltadas à DHP.

Subseção II

Azenha/Santana

Art. 73. A área estruturadora Azenha/Santana é caracterizada por sua localização estratégica, próxima ao Centro Histórico e dotada de infraestrutura urbana, apresentando potencial para adensamento, revitalização de espaços públicos e reestruturação de áreas subutilizadas, especialmente por meio da implantação do Parque Linear do Arroio Dilúvio e da

ampliação dos espaços abertos, com foco na caminhabilidade, na qualificação viária, na melhoria da microacessibilidade e na mitigação de ilhas de calor.

Parágrafo único. A área estruturadora Azenha/Santana corresponde aos limites demonstrados no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 74. A área estruturadora Azenha/Santana tem por objetivo promover a revitalização urbana, o adensamento populacional e o fortalecimento das atividades econômicas locais, mediante as seguintes ações:

I – implementar a Operação Urbana Consorciada Avenida Ipiranga e o Parque Linear do Arroio Dilúvio;

II – qualificar os espaços públicos e o ambiente urbano, por meio da reestruturação do sistema viário, da melhoria da caminhabilidade e da implantação de áreas de lazer;

III – estimular o adensamento construtivo e populacional, a miscigenação de usos e a ampliação da oferta de moradia, em função da infraestrutura existente e da proximidade com eixos de transporte coletivo;

IV – valorizar os elementos históricos e culturais da área com potencial turístico, por meio da qualificação de seus espaços públicos e da promoção da centralidade urbana, destacando pontos como a Ponte da Azenha, a Rótula do Papa, o Monumento a Bento Gonçalves, a Praça Garibaldi, a Ponte das Palmeiras Reais, o Cemitério da Santa Casa, o Estádio Olímpico, a Igreja Nossa Senhora de Lourdes e a Gruta de Aldo Locatelli.

Subseção III

4º Distrito

Art. 75. A área estruturadora do 4º Distrito é caracterizada por sua posição estratégica na articulação com o Centro Histórico e com a Região Metropolitana, sendo servida por rede intermodal de transportes rodoviário, ferroviário, aeroviário e fluvial, de abrangência municipal, metropolitana e regional, e, a despeito de seu potencial para o desenvolvimento urbano e econômico, apresenta elevado grau de subutilização de áreas e edificações, baixa qualidade dos espaços públicos, deficiência em drenagem urbana e vulnerabilidades sociais, configurando um território prioritário para ações de regeneração urbana.

§ 1º A área estruturadora do 4º Distrito engloba os bairros Farrapos, Humaitá, Navegantes, São Geraldo e Floresta, conforme os limites estabelecidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

§ 2º Em virtude da importância estratégica dos bairros Humaitá e Navegantes, serão priorizados investimentos em projetos e ações de melhoria da mobilidade e dos acessos nessas localidades, visando aprimorar sua integração à malha urbana de Porto Alegre.

Art. 76. A área estruturadora do 4º Distrito tem como objetivo promover a regeneração urbana e a dinamização econômica da região, por meio da requalificação do ambiente construído, do estímulo a atividades produtivas e criativas, da ampliação da oferta de moradia e da geração de emprego e renda, fomentando em especial o desenvolvimento de atividades de lazer, cultura e entretenimento, incluindo *shows*, eventos musicais e utilização de som ambiente em espaços públicos e privados, em horários diferenciados, respeitadas as diretrizes específicas de ruído e horário estabelecidas na Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) para esta área ou por regulamentos específicos.

Parágrafo único. O Poder Executivo fica autorizado a licenciar e incentivar a realização de *shows* e grandes eventos na Arena do Grêmio e em seus arredores, sob a condição de prévia análise e cumprimento dos parâmetros de ruído definidos na legislação específica.

Art. 77. São definidas como prioritárias, no perímetro da área estruturadora do 4º Distrito, as ações, intervenções e projetos voltados à requalificação urbana, à valorização do espaço público, à melhoria da infraestrutura e à integração funcional do território, conforme o Anexo 3.2.1 – 4º Distrito – Ações e Intervenções, compreendendo:

I – a requalificação urbana da Avenida Farrapos, com aplicação de estratégias de Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT), articulando componentes urbanos e sistemas de mobilidade, estimulando a concentração de atividades econômicas e habitações ao longo da via e de seu entorno, com valorização dos espaços públicos adjacentes e qualificação da relação entre os espaços públicos e privados;

II – a requalificação urbana da Rua Voluntários da Pátria e da Avenida A. J. Renner, com foco na transformação urbana e na melhoria da conectividade, mediante intervenções que valorizem os espaços públicos, promovam a permanência de moradores e usuários e qualifiquem a articulação com o ambiente construído;

III – a requalificação do sistema viário do 4º Distrito, com reconversão dos corredores de tráfego em espaços urbanos qualificados para a circulação de pessoas, valorizando o espaço público, promovendo acessibilidade e integração entre os diferentes usos, especialmente nas seguintes áreas:

- a) Avenida São Pedro;
- b) Rua Santos Dumont;
- c) Rua Frederico Mentz;
- d) Avenida Presidente Franklin Roosevelt;
- e) Rua São Carlos (Rota Cultural);

f) Percurso do Entretenimento;

IV – a requalificação urbana do entorno das estações de trem e terminais de integração, com foco na articulação desses equipamentos com o espaço urbano adjacente, na melhoria da acessibilidade para pedestres e ciclistas e na integração entre os diferentes modais de transporte, especialmente nos seguintes equipamentos:

a) Estação Farrapos;

b) Estação Anchieta;

c) Estação São Pedro;

d) Estação Aeroporto;

e) Terminal Cairu;

V – a qualificação do sistema de drenagem urbana, por meio da recuperação das estruturas existentes e da adoção de soluções de drenagem sustentável, como infraestruturas verdes e azuis, jardins de chuva, bacias de contenção, telhados verdes e ampliação da arborização, tanto em áreas públicas quanto privadas;

VI – a requalificação urbana do entorno da Estação Rodoviária, situada no Largo Vespasiano Júlio Veppo, com a realização de intervenções de maior escala voltadas à qualificação da paisagem urbana, à ampliação dos espaços públicos e dos serviços de atendimento à população e à reconfiguração do tecido urbano;

VII – a qualificação das unidades de triagem do 4º Distrito, com ações voltadas à ampliação da capacidade produtiva, à melhoria das condições de trabalho e à integração dos trabalhadores à economia formal;

VIII – a articulação do território do 4º Distrito com o restante da cidade, por meio da continuação do traçado da 2ª Perimetral, mediante a extensão do binário Dr. Timóteo – Félix da Cunha pelas Ruas do Parque e Almirante Tamandaré, até a Rua Voluntários da Pátria, incluindo também trechos das Ruas Olinda, Conde de Porto Alegre e Avenida Pernambuco.

§ 1º As vias mencionadas nos incs. I, II e III do *caput* deste artigo serão objeto de intervenções que envolvam, entre outras medidas, a valorização do patrimônio edificado, especialmente o de interesse histórico e cultural, a ampliação e qualificação dos passeios, a melhoria da infraestrutura para transporte coletivo e modos ativos, o incremento da rede cicloviária, a qualificação do paisagismo e da arborização, bem como a adoção de soluções que assegurem a acessibilidade universal, a iluminação pública e a qualificação do mobiliário urbano e da comunicação visual.

§ 2º O entorno dos equipamentos elencados no inc. IV do *caput* deste artigo será objeto de intervenções que envolvam urbanismo tático, qualificação dos passeios, iluminação pública e mobiliário urbano, arborização e paisagismo, bem como a implantação de serviços de apoio voltados a todos os usuários do sistema de transporte.

§ 3º As unidades de triagem serão objeto de ações voltadas à capacitação dos trabalhadores, à aquisição de equipamentos para beneficiamento do material reciclado, à melhoria das instalações físicas e à regularização urbanística das unidades e de seu entorno.

§ 4º As vias e trechos referidos no inc. VIII do *caput* deste artigo serão objeto de intervenções que envolvam, no que couber, a compatibilização do traçado viário, a qualificação dos passeios, a iluminação pública, o mobiliário urbano, o paisagismo e a arborização.

§ 5º As ações e intervenções previstas no Anexo 3.2.1 – 4º Distrito – Ações e Intervenções poderão ser revistas ou ampliadas durante sua implementação, conforme diretrizes do órgão de planejamento urbano.

Subseção IV **Orla**

Art. 78. A área estruturadora Orla é caracterizada por sua importância logística, turística e ambiental, destacando-se como ponto estratégico de conexão hidroviária com as ilhas e a zona sul do Município, apresentando potencial para o desenvolvimento do turismo, do lazer e dos esportes náuticos, associado à valorização das praias e à qualificação dos espaços públicos, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 79. A área estruturadora Orla tem por objetivo promover a revitalização urbana, a qualificação ambiental e a integração funcional da orla com os sistemas de esporte, lazer, turismo e transporte hidroviário, mediante as seguintes ações:

I – promover a urbanização da orla com áreas de lazer e acessibilidade aos espaços públicos, priorizando o uso sustentável nos trechos não urbanizados do extremo sul;

II – estimular o desenvolvimento de atividades de lazer e turismo, com ênfase no turismo náutico, ecológico e rural;

III – fomentar o transporte hidroviário, promovendo conexões com as diversas regiões do Município, da Região Metropolitana e do Estado, com implantação de infraestrutura náutica, tais como marinas, atracadouros e equipamentos similares;

IV – promover o reassentamento de ocupações irregulares em áreas ambientalmente sensíveis ou em situações de risco;

V – promover a regularização fundiária e a requalificação urbana nas áreas ocupadas passíveis de permanência;

VI – promover ações de recuperação ambiental e incentivo à convivência equilibrada entre o meio natural e as estruturas urbanas;

VII – consolidar como zona de turismo, cultura e convivência noturna, promovendo o entretenimento sustentável e seguro, com atividades culturais, gastronômicas e de lazer noturno, assegurado o uso democrático dos espaços urbanos.

Seção II

Da Macrozona 2

Art. 80. A Macrozona 2 (MZ2) é caracterizada por sua localização estratégica no município, funcionando como principal acesso a Porto Alegre a partir das rodovias BR-290, BR-116 e BR-448, do Aeroporto Internacional Salgado Filho e da linha do Trensurb, articulando-se diretamente com a Região Metropolitana e com os fluxos regionais e nacionais, apresentando forte presença de atividades econômicas e ampla disponibilidade de infraestrutura, sendo indicada para o adensamento populacional e comercial e para o desenvolvimento de empreendimentos com função de polarização metropolitana.

Parágrafo único. Constituem áreas estruturadoras da Macrozona 2:

I – Sertório/Assis Brasil;

II – 4º Distrito, na forma do art. 75 desta Lei Complementar;

III – Orla, na forma do art. 78 desta Lei Complementar.

Subseção I

Sertório/Assis Brasil

Art. 81. A área estruturadora Sertório/Assis Brasil é formada por 2 (dois) dos principais eixos viários da cidade e suas áreas de influência, com função estratégica na conexão leste-oeste da zona norte, caracterizando-se por elevado fluxo de tráfego e potencial para adensamento urbano, diversificação de usos e ativação econômica, exigindo intervenções voltadas à mobilidade ativa, à integração de espaços abertos e áreas verdes, à mitigação de ilhas de calor e à qualificação urbanística do entorno de novos traçados viários estruturantes, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 82. A área estruturadora Sertório/Assis Brasil tem por objetivo promover a revitalização urbana, com estímulo ao adensamento, ao desenvolvimento econômico e à mobilidade ativa, mediante as seguintes ações:

I – promover o adensamento construtivo e populacional, a produção de moradia e a miscigenação de usos ao longo das Avenidas Sertório e Assis Brasil, reconhecidas como eixos de transporte de alta e média capacidade, com ampla oferta de empregos;

II – fomentar o desenvolvimento de atividades logísticas e de transporte de cargas, promovendo maior eficiência na circulação e na distribuição de mercadorias;

III – qualificar as conexões da região com a cidade, em especial a ligação da Avenida Sertório com o Aeroporto e da Avenida Assis Brasil com a Região Metropolitana;

IV – estimular a produção de habitação de interesse social e a regularização fundiária;

V – promover a reestruturação urbana a partir da implementação de traçados viários estruturantes pendentes e a requalificação dos espaços públicos.

Seção III

Da Macrozona 3

Art. 83. A Macrozona 3 (MZ3) é caracterizada por sua localização estratégica no território municipal, com conexão direta com a Região Metropolitana pelas rodovias BR-290 e RS-020, além de articulação interna por meio das Avenidas Baltazar de Oliveira Garcia, Sertório e Assis Brasil, sendo marcada pela presença do Porto Seco e adequada ao desenvolvimento de atividades logísticas, à requalificação urbana de áreas vulneráveis e ao adensamento habitacional em regiões próximas aos polos geradores de emprego, com garantia de infraestrutura básica e equipamentos públicos.

Parágrafo único. Constituem áreas estruturadoras da Macrozona 3:

I – Porto Seco;

II – Sarandi;

III – Sertório/Assis Brasil, nos termos do art. 81 desta Lei Complementar.

Subseção I

Porto Seco

Art. 84. A área estruturadora do Porto Seco abriga o principal complexo industrial e logístico do Município, com inserção estratégica na Região Metropolitana, caracterizando-se como vetor de desenvolvimento econômico e apresentando, ao mesmo tempo, áreas com carência de urbanização, regularização fundiária, habitação e infraestrutura, especialmente nos sistemas de mobilidade e drenagem urbana, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 85. A área estruturadora do Porto Seco tem por objetivo consolidar-se como polo logístico de referência municipal e regional, promovendo a qualificação urbana e o equilíbrio entre infraestrutura, habitação e uso do solo, mediante as seguintes ações:

I – incentivar o desenvolvimento das atividades logísticas, com articulação aos sistemas de transporte municipal, regional e internacional, incluindo conexões metropolitanas, aeroportuárias e portuárias;

II – qualificar a ligação do Porto Seco com a Avenida Sertório e com o Anel Viário e implementar o acesso norte;

III – promover o adensamento urbano nas áreas com disponibilidade de infraestrutura e proximidade a polos de emprego, especialmente nos eixos de transporte de alta e média capacidade e nas centralidades;

IV – estimular a produção de habitação de interesse social, a regularização fundiária e a requalificação urbana nas áreas ocupadas passíveis de permanência.

Subseção II

Sarandi

Art. 86. O bairro Sarandi é um dos mais populosos do Município, sendo seccionado ao norte pela BR-290 e articulado por vias estruturantes como as Avenidas Assis Brasil e Sertório, que garantem sua conexão com a Região Metropolitana, caracterizando-se pela diversidade social, pela presença de núcleos urbanos vulneráveis e pelos impactos decorrentes da enchente de 2024, configurando-se como território prioritário para ações de requalificação urbana e promoção da resiliência climática, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 87. A área estruturadora do bairro Sarandi tem por objetivo promover sua reestruturação urbana, com foco na resiliência climática, na qualificação do ambiente urbano e na ampliação do acesso à infraestrutura e à cidade, mediante as seguintes ações:

I – implantar parque linear associado às estruturas de proteção contra cheias, integrando os arroios Passo das Pedras e Vila Elisabeth e atribuindo ao espaço funções de lazer, conectividade ecológica e contenção hídrica;

II – estimular a produção de habitação de interesse social e promover a regularização fundiária;

III – requalificar as bacias hidrográficas que drenam o território do bairro, com foco na recuperação ambiental e na segurança hídrica;

IV – promover a reestruturação urbana por meio da complementação de traçados viários estruturantes e da requalificação dos espaços públicos.

Seção IV

Da Macrozona 4

Art. 88. A Macrozona 4 (MZ4) é caracterizada por sua conexão metropolitana estruturada pela Avenida Protásio Alves, pelo acentuado contraste socioeconômico entre áreas com estrutura urbana consolidada e setores com ocupações em áreas de risco e carência de infraestrutura, além da presença de áreas de relevância ambiental, indicando a necessidade de requalificação urbana, de estímulo ao adensamento nos vazios urbanos e de qualificação da relação com os espaços naturais.

Parágrafo único. O bairro Mário Quintana, situado na Macrozona 4, possui relevante papel estrutural e social na região, sendo prioritário:

I – promover a requalificação urbana de áreas com deficiência de infraestrutura e serviços públicos;

II – aprimorar as conexões viárias e a microacessibilidade local;

III – estimular o desenvolvimento urbano orientado à qualificação do bairro e à resiliência ambiental, fortalecendo sua integração com a Macrozona 4 e com os espaços naturais adjacentes;

IV – VETADO;

V – VETADO.

Art. 89. A área estruturadora do Partenon constitui área estruturadora da Macrozona 4.

Subseção I

Partenon

Art. 90. A área estruturadora do Partenon é caracterizada por sua posição estratégica, fortemente influenciada pela presença do polo universitário da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS) e outras instituições de ensino e pesquisa, com interface direta com o Arroio Dilúvio e a Avenida Ipiranga, configurando-se como área prioritária para a implantação de um parque linear destinado à qualificação do espaço público, à criação de áreas de lazer, à revitalização ambiental do arroio e à reestruturação urbana local, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 91. A área estruturadora do Partenon tem por objetivo promover a requalificação urbana e impulsionar as atividades econômicas, acadêmicas e de inovação, mediante as seguintes ações:

I – implementar a Operação Urbana Consorciada Avenida Ipiranga e o Parque Linear do Arroio Dilúvio;

II – promover a requalificação urbana de áreas com deficiência de infraestrutura e serviços públicos, e promover melhorias nas conexões viárias e na microacessibilidade local;

III – estimular o desenvolvimento urbano orientado à inovação, tecnologia e saúde, a partir da presença das universidades e centros de pesquisa;

IV – incentivar o adensamento urbano ao longo dos eixos de transporte de alta capacidade, especialmente entre as Avenidas Ipiranga e Bento Gonçalves;

V – construir alternativas no entroncamento viário das Avenidas Ipiranga, Antônio de Carvalho e Bento Gonçalves e ampliar as vias de acesso ao bairro Lomba do Pinheiro e ao Município de Viamão.

Seção V

Da Macrozona 5

Art. 92. A Macrozona 5 (MZ5) é marcada pela diversidade de ocupação e pela heterogeneidade territorial, apresentando áreas com maior densidade urbana, indicadas para adensamento acompanhado de qualificação da infraestrutura, e áreas com presença significativa de elementos naturais e potencial paisagístico, voltadas ao uso turístico e à requalificação urbana com densificação controlada, especialmente em contextos de vulnerabilidade social ou ambiental.

Parágrafo único. Constituem áreas estruturadoras da Macrozona 5:

I – Teresópolis/Cruzeiro;

II – Anel Viário e Zona Núcleo;

III – Orla, nos termos do art. 78 desta Lei Complementar.

Subseção I

Teresópolis/Cruzeiro

Art. 93. A área estruturadora Teresópolis/Cruzeiro é caracterizada pela conectividade entre os eixos norte-sul, pela presença de zonas verdes protegidas e pontos de emergência visual, como o Parque Knijnik, a Praça Frei Celso Brancher e a Apamecor, bem como pelo perfil predominantemente residencial, com setores localizados em áreas ambientalmente sensíveis, especialmente ao longo do Arroio Passo Fundo, que demandam ações de regularização fundiária, reassentamento e requalificação urbana, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 94. A área estruturadora Teresópolis/Cruzeiro tem por objetivo promover a requalificação urbana e ambiental da região, fortalecendo sua função de conexão entre a Área Central e o Centro Sul, e assegurando a inclusão social e o aproveitamento de suas qualidades paisagísticas e de localização, mediante as seguintes ações:

I – promover a regularização fundiária e a requalificação urbana em áreas passíveis de permanência, garantindo o acesso à cidade às populações residentes;

II – reassentar ocupações irregulares em áreas ambientalmente sensíveis ou em situação de risco, com atenção especial às margens do Arroio Passo Fundo;

III – requalificar o Arroio Passo Fundo e os entornos dos pontos de emergência visual, integrando esses espaços à malha urbana, valorizando sua paisagem e promovendo seu uso coletivo como espaços públicos de permanência e convivência;

IV – promover a recuperação e conservação dos ecossistemas locais, assegurando a convivência equilibrada entre o meio natural e o construído;

V – estimular a produção de habitação de interesse social em áreas com maior oferta de empregos e ao longo dos eixos de transporte de alta capacidade;

VI – qualificar as conexões viárias internas e externas da área, com foco na acessibilidade, na mobilidade ativa e na eficiência dos fluxos urbanos.

Subseção II

Anel Viário e Zona Núcleo

Art. 95. A área estruturadora Anel Viário e Zona Núcleo é caracterizada como área de transição entre a malha urbana consolidada e os ambientes naturais da cadeia de morros do Município, contornada por vias estruturantes com potencial paisagístico, sendo indicada para a regularização fundiária e o reassentamento em áreas de risco, a requalificação urbana, a renaturalização de áreas sensíveis e a valorização da paisagem natural, com o objetivo de consolidar as conexões viárias norte-sul e leste-oeste e de articular os setores da cidade, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 96. A área estruturadora Anel Viário e Zona Núcleo tem por objetivo promover a requalificação urbana e a proteção ambiental das áreas de transição urbano-naturais, com ênfase na conectividade viária, no turismo sustentável e no controle da expansão urbana, mediante as seguintes ações:

I – promover a requalificação urbana das áreas de transição urbano-natural, com ações de regularização fundiária, reassentamento em áreas de risco e renaturalização de áreas ambientalmente sensíveis;

II – conter a expansão urbana desordenada, garantindo a ocupação sustentável e a preservação dos bens ambientais;

III – recuperar e conservar os ecossistemas locais, promovendo a convivência equilibrada entre o ambiente natural e o meio construído;

IV – fomentar o turismo sustentável vinculado à valorização da paisagem natural e à educação ambiental;

V – qualificar a infraestrutura viária do Anel Viário e da Zona Núcleo, com reforço na conectividade com vias arteriais e melhoria da microacessibilidade entre os setores da cidade;

VI – fomentar o desenvolvimento da Estrada do Rincão como via arterial, destinada a melhorar os deslocamentos de saída da cidade.

Seção VI

Da Macrozona 6

Art. 97. A Macrozona 6 (MZ6) é caracterizada pela relação direta com a Orla do Lago Guaíba, pela presença da Unidade de Conservação do Morro do Osso e por uma ocupação urbana que se integra a elementos naturais, combinando áreas com potencial de adensamento e miscigenação de usos, especialmente ao longo das Avenidas Nonoai e Cavallhada, com setores de baixa densidade que devem ter suas características morfológicas preservadas, como os bairros com perfil de cidade-jardim e os trechos adjacentes à orla, sendo também indicada a contenção da mancha urbana em áreas de preservação situadas na cadeia de morros.

Parágrafo único. Constituem áreas estruturadoras da Macrozona 6:

I – Centro Sul;

II – Hípica;

III – Orla, nos termos do art. 78 desta Lei Complementar;

IV – Anel Viário e Zona Núcleo, nos termos do art. 95 desta Lei Complementar.

Subseção I

Centro Sul

Art. 98. A área estruturadora Centro Sul é caracterizada por sua posição intermediária entre áreas densamente urbanizadas e setores de preservação ambiental, com destaque para o entorno do Morro do Osso, apresentando oportunidade para requalificação econômica, social e urbana, mediante ocupação ordenada que respeite o meio ambiente e o patrimônio histórico local, sendo indicada para intervenções voltadas à organização da malha

viária, à melhoria da microacessibilidade, à complementação de equipamentos públicos comunitários e ao reassentamento em áreas ambientalmente sensíveis, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 99. A área estruturadora Centro Sul tem por objetivo promover a economia local e a requalificação urbana com equilíbrio entre o adensamento, a preservação ambiental e a valorização das centralidades locais, mediante as seguintes ações:

I – fortalecer o comércio e as centralidades urbanas, especialmente na Avenida Cavallhada, por meio do uso misto do solo e da articulação com áreas vizinhas, respeitando as vocações econômicas e urbanísticas locais;

II – estimular o aumento da oferta de moradia, especialmente a habitação de interesse social, em áreas com maior oferta de empregos e ao longo dos eixos de transporte de alta capacidade;

III – promover a regularização fundiária e o reassentamento das ocupações em áreas de risco;

IV – promover a preservação do Morro do Osso e a requalificação dos arroios Cavallhada e Passo Fundo, integrando harmonicamente essas áreas à estrutura urbana e consolidando corredores verdes, azuis e ecológicos.

Subseção II

Hípica

Art. 100. A área estruturadora Hípica é caracterizada por sua posição estratégica como zona de transição entre áreas de baixa densidade urbana e o núcleo consolidado da Restinga, sendo indicada para o ordenamento do crescimento urbano e para a qualificação das conexões viárias e da ocupação do solo e para a regularização fundiária, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 101. A área estruturadora Hípica tem por objetivo promover o uso eficiente do espaço urbano e a qualificação da ocupação do solo no extremo sul da cidade, contribuindo para o fortalecimento do centro consolidado da Restinga e para a manutenção da Zona de Equilíbrio, mediante as seguintes ações:

I – qualificar a conectividade da região com as demais áreas da cidade, com melhoria dos acessos viários e ampliação das infraestruturas de mobilidade ativa;

II – estimular o desenvolvimento da economia local;

III – promover a recuperação ambiental e a requalificação urbana do Arroio do Salso, integrando esse espaço à estrutura urbana e preservando suas funções ecológicas;

IV – conservar os ecossistemas locais, assegurando a convivência equilibrada entre o ambiente natural e o meio construído;

V – realizar a duplicação da Avenida Edgar Pires de Castro como diretriz de mobilidade urbana.

Seção VII

Da Macrozona 7

Art. 102. A Macrozona 7 (MZ7) é caracterizada pela presença de instituições de ensino superior de interesse regional, pela vocação para o desenvolvimento das atividades de tecnologia e saúde, pela conexão metropolitana garantida pela Avenida Bento Gonçalves e sua articulação com a RS-040, bem como pela existência de áreas ambientalmente sensíveis, marcadas por redes hidrográficas relevantes e pela ocorrência de ocupações irregulares em áreas de risco, indicando a necessidade de ações de requalificação urbana e regularização fundiária.

Parágrafo único. Constituem áreas estruturadoras da Macrozona 7:

I – Lomba do Pinheiro;

II – Anel Viário e Zona Núcleo, nos termos do art. 95 desta Lei Complementar.

Subseção I

Lomba do Pinheiro

Art. 103. A área estruturadora Lomba do Pinheiro é caracterizada pela presença de extensas áreas verdes e zonas de regeneração hidrográfica, com forte sensibilidade ambiental e significativa ocorrência de ocupações irregulares e áreas de risco, demandando reestruturação urbana cuidadosa, baseada em soluções que conciliem o desenvolvimento urbano com a preservação ambiental, incluindo a criação de zonas de transição urbano-ambiental, a reorganização da mancha urbana e ações de regularização fundiária e reassentamento, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 104. A área estruturadora Lomba do Pinheiro tem por objetivo promover o ordenamento territorial, a regularização fundiária e a preservação ambiental, assegurando o equilíbrio entre desenvolvimento urbano, qualidade de vida e proteção dos ecossistemas, mediante as seguintes ações:

I – fortalecer o desenvolvimento das centralidades locais, com uso misto do solo e articulação viária com as áreas vizinhas, respeitando as vocações econômicas e urbanísticas;

II – estimular a ampliação da oferta de moradia, especialmente de habitação de interesse social, em áreas com maior disponibilidade de empregos e ao longo dos eixos de transporte de alta capacidade;

III – qualificar as conexões viárias internas e externas da região, com foco na melhoria dos fluxos urbanos e da mobilidade ativa;

IV – promover a regularização fundiária, o reassentamento em áreas ambientalmente sensíveis, a requalificação urbana em setores passíveis de permanência e a recuperação ambiental dos espaços degradados;

V – proteger os morros, arroios, nascentes e demais bens ambientais presentes na área, com atenção especial ao Parque Natural Municipal Saint’Hilaire;

VI – incentivar a expansão do Polo Tecnológico na área do entorno do Centro de Inovação, Empreendedorismo e Tecnologia (CIETEC), com integração do Tecnopuc, Campus do Vale da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul Campus Restinga.

Seção VIII

Da Macrozona 8

Art. 105. A Macrozona 8 (MZ8) é caracterizada pela presença da área estruturadora Restinga, tendo influência também sobre o Anel Viário e Zona Núcleo, caracterizada como centralidade urbana em consolidação, com forte concentração de habitação de interesse social e potencial para diversificação econômica, sendo indicada para ações de requalificação urbana, ampliação da infraestrutura e integração com áreas de interesse ambiental.

Parágrafo único. Constituem áreas estruturadoras da Macrozona 8:

I – Restinga;

II – Anel Viário e Zona Núcleo, nos termos do art. 95 desta Lei Complementar.

Subseção I

Restinga

Art. 106. A área estruturadora Restinga é caracterizada como centralidade local situada entre a malha urbana consolidada e setores de baixa densidade, com forte presença de habitação de interesse social e marcada por potencial para diversificação econômica e requalificação urbana, sendo indicada para ações voltadas à melhoria da infraestrutura de drenagem, à valorização dos espaços públicos e à integração com áreas de interesse ambiental, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 107. A área estruturadora Restinga tem por objetivo promover o uso eficiente do solo urbano e a qualificação territorial, com estímulo a atividades econômicas sustentáveis, valorização dos espaços públicos de convivência e preservação das áreas verdes e dos recursos naturais de sua área de influência, assegurando qualidade de vida às populações residentes e equilíbrio entre urbanização e meio ambiente, mediante as seguintes ações:

I – estimular o desenvolvimento da centralidade local, promovendo a economia de base comunitária, a miscigenação de usos e a melhoria da conectividade com o restante da cidade;

II – fortalecer a atividade industrial, incentivar centros de distribuição e apoiar atividades econômicas associadas à produção e escoamento da produção rural;

III – qualificar os espaços públicos e as vias como locais de convivência, permanência e circulação segura;

IV – promover a qualificação urbanística e ambiental dos núcleos existentes, com regularização fundiária e integração à estrutura urbana consolidada, evitando a expansão irregular sobre áreas de importância ambiental;

V – promover a requalificação do Arroio do Salso, integrando-o de forma funcional à malha urbana e promovendo a recuperação de suas áreas naturais;

VI – realizar a duplicação da Avenida Edgar Pires de Castro, como diretriz de mobilidade urbana.

Seção IX

Da Macrozona 9

Art. 108. A Macrozona 9 (MZ9), composta exclusivamente pelo bairro Arquipélago, exerce, simultaneamente, a função de área estruturadora, sendo caracterizada pela função de proteção ambiental e pela presença de populações tradicionais em situação de vulnerabilidade social, em território com predominância de ocupações residenciais e acesso privilegiado ao Lago Guaíba, mas exposto a cheias, sendo indicada para ações de revitalização urbana, adaptação às mudanças climáticas e fortalecimento da economia sustentável, com compatibilização entre a ocupação humana e os ecossistemas naturais da região, conforme os limites definidos nos Anexos 3 e 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 109. Em razão da complexidade territorial e socioambiental da Macrozona 9, o Poder Executivo elaborará plano local específico, denominado Plano Urbanístico Ambiental para o Desenvolvimento Sustentável das Ilhas de Porto Alegre, com abordagem integrada das dimensões econômica, social e ambiental, destinado a orientar uma ocupação sustentável e resiliente, por meio de propostas voltadas à mitigação de riscos associados às mudanças climáticas, à adaptação das formas de uso e ocupação do solo às condições ambientais e à recuperação de áreas ambientalmente degradadas, conforme o disposto no inc. VII do art. 9º e no inc. II do art. 12 desta Lei Complementar.

Seção X

Da Macrozona 10

Art. 110. A Macrozona 10 (MZ10) é caracterizada pela baixa densidade de ocupação, predominantemente rarefeita, articulando-se com as margens do Lago Guaíba, em território com potencial para o turismo sustentável, para a valorização do ambiente natural e para o incentivo ao desenvolvimento das atividades econômicas locais, sendo indicada para ações voltadas à melhoria da qualidade de vida e à integração territorial, sem comprometer suas características ecológicas e paisagísticas.

§ 1º Constituem áreas estruturadoras da Macrozona 10:

I – Belém Novo e Ponta Grossa;

II – Lami;

III – Orla, nos termos do art. 78 desta Lei Complementar.

§ 2º A mobilidade urbana na Macrozona 10 deverá priorizar a integração eficiente entre seus bairros, especialmente com o eixo de conexão com a Restinga, e o restante da cidade, mediante o fortalecimento do transporte público, a qualificação da infraestrutura viária e cicloviária e a implantação de soluções sustentáveis de deslocamento que respeitem as características ambientais e paisagísticas locais.

Subseção I **Belém Novo e Ponta Grossa**

Art. 111. A área estruturadora Belém Novo e Ponta Grossa é caracterizada por sua localização em zona de baixa densidade urbana, marcada por valor paisagístico relevante junto à Orla do Lago Guaíba e pelo papel de centralidade local, sendo indicada para ações de requalificação urbana, estímulo às atividades econômicas sustentáveis, regularização fundiária e integração entre a ocupação urbana e as áreas de importância ambiental, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 112. A área estruturadora Belém Novo e Ponta Grossa tem por objetivo promover o uso eficiente do solo urbano e a preservação da paisagem natural, com contenção da expansão urbana e estímulo ao turismo sustentável e às economias de base local, mediante as seguintes ações:

I – qualificar a interface urbana com a Orla do Lago Guaíba, promovendo a valorização da paisagem, do patrimônio histórico e das áreas naturais, com base nas características locais;

II – fomentar o turismo sustentável, valorizando as características locais;

III – requalificar os núcleos urbanos existentes, com melhoria da infraestrutura consolidada e integração ambiental;

IV – requalificar o Arroio do Salso, integrando-o à estrutura urbana e promovendo a recuperação de suas áreas naturais;

V – qualificar as conexões viárias, hidroviárias e cicloviárias internas e externas, com foco em acessibilidade, mobilidade ativa e melhoria dos fluxos urbanos;

VI – promover infraestruturas náuticas e conexões hidroviárias;

VII – conservar a biodiversidade presente na Mata Atlântica e nas Áreas de Preservação Permanente, assegurando a proteção dos ambientes naturais em articulação com o desenvolvimento urbano;

VIII – qualificar o acesso público à Orla na região do bairro Ponta Grossa.

Subseção II

Lami

Art. 113. A área estruturadora Lami é caracterizada como centralidade de baixa densidade urbana, situada em região de alta sensibilidade ambiental e marcada pela presença da Reserva Biológica do Lami José Lutzenberger, sendo indicada para ações de requalificação do espaço urbano e dos espaços públicos, com estímulo às atividades econômicas sustentáveis, regularização fundiária, qualificação viária, implantação de ciclovias, acesso hidroviário e integração com áreas de importância ambiental, conforme os limites definidos no Anexo 3.2 desta Lei Complementar.

Art. 114. A área estruturadora Lami tem por objetivo promover a qualificação urbana e ambiental do território, com contenção da expansão urbana, estímulo ao turismo sustentável e valorização da economia local e rural, mediante as seguintes ações:

I – qualificar a interface urbana com a Orla do Lago Guaíba, promovendo a valorização da paisagem, do patrimônio histórico e das áreas naturais, com base nas características locais;

II – fomentar o turismo sustentável, articulado com as vocações locais e os recursos naturais da região;

III – requalificar o núcleo urbano existente, com melhoria da infraestrutura consolidada e integração ambiental;

IV – qualificar as conexões viárias, hidroviárias e cicloviárias, promovendo acessibilidade, mobilidade ativa e integração com as demais regiões da cidade;

V – promover infraestruturas náuticas e conexões hidroviárias;

VI – conservar a biodiversidade presente na Mata Atlântica e nas Áreas de Preservação Permanente, assegurando a proteção dos ambientes naturais em articulação com o desenvolvimento urbano;

VII – fortalecer a economia rural local, com incentivo à produção de alimentos orgânicos, à agroindústria de base ecológica e ao turismo rural, respeitando as áreas de preservação e mantendo as características paisagísticas da região.

CAPÍTULO IV DAS UNIDADES DE PLANEJAMENTO LOCAL

Art. 115. As Unidades de Planejamento Local (UPLs) são áreas de gestão e monitoramento urbano estruturadas com base nas regiões do Orçamento Participativo (OP), destinadas a acompanhar o desenvolvimento urbano local e a articular indicadores territoriais e demandas da comunidade local, com vistas a orientar a formulação do planejamento e das políticas urbanas, nos termos do Anexo 4 desta Lei Complementar.

Art. 116. São Unidades de Planejamento Local:

I – UPL 1 – Humaitá/Navegantes: compreende os bairros Anchieta, Farrapos, Humaitá, Navegantes e São Geraldo;

II – UPL 2 – Noroeste: compreende os bairros Boa Vista, Cristo Redentor, Higienópolis, Jardim Europa, Jardim Floresta, Jardim Lindóia, Jardim São Pedro, Passo da Areia, Santa Maria Goretti, São João, São Sebastião e Vila Ipiranga;

III – UPL 3 – Leste: compreende os bairros Bom Jesus, Chácara das Pedras, Jardim Carvalho, Jardim do Salso, Jardim Sabará, Morro Santana, Três Figueiras e Vila Jardim;

IV – UPL 4 – Lomba do Pinheiro: compreende os bairros Agronomia e Lomba do Pinheiro;

V – UPL 5 – Norte: compreende os bairros Sarandi e Santa Rosa de Lima;

VI – UPL 6 – Nordeste: compreende o bairro Mário Quintana;

VII – UPL 7 – Partenon: compreende os bairros Coronel Aparício Borges, Partenon, Santo Antônio, São José e Vila João Pessoa;

VIII – UPL 8 – Restinga: compreende os bairros Pitinga e Restinga;

IX – UPL 9 – Glória: compreende os bairros Belém Velho, Cascata e Glória;

X – UPL 10 – Cruzeiro: compreende os bairros Medianeira e Santa Tereza;

XI – UPL 11 – Cristal: compreende o bairro Cristal;

XII – UPL 12 – Centro Sul: compreende os bairros Camaquã, Campo Novo, Cavallhada, Nonoai, Teresópolis e Vila Nova;

XIII – UPL 13 – Extremo Sul: compreende os bairros Belém Novo, Boa Vista do Sul, Chapéu do Sol, Extrema, Lageado, Lami, Ponta Grossa e São Caetano;

XIV – UPL 14 – Eixo Baltazar: compreende os bairros Costa e Silva, Jardim Itu, Jardim Leopoldina, Parque Santa Fé, Passo das Pedras e Rubem Berta;

XV – UPL 15 – Sul: compreende os bairros Aberta dos Morros, Espírito Santo, Guarujá, Hípica, Ipanema, Jardim Isabel, Pedra Redonda, Serraria, Sétimo Céu, Tristeza, Vila Assunção e Vila Conceição;

XVI – UPL 16 – Centro: compreende os bairros Auxiliadora, Azenha, Bela Vista, Bom Fim, Centro Histórico, Cidade Baixa, Farroupilha, Floresta, Independência, Jardim Botânico, Menino Deus, Moinhos de Vento, Mont’Serrat, Petrópolis, Praia de Belas, Rio Branco, Santa Cecília e Santana;

XVII – UPL 17 – Ilhas: compreende o bairro Arquipélago.

CAPÍTULO V DAS ZONAS DE OCUPAÇÃO

Art. 117. As Zonas de Ocupação são definidas com base nas características predominantes de uso e ocupação do território e nas vocações específicas das diferentes áreas da cidade, conforme o disposto no Anexo 5 desta Lei Complementar, classificando-se em:

I – Zona Intensiva;

II – Zona de Equilíbrio;

III – Zona de Produção Primária;

IV – Zona Rural.

Parágrafo único. As zonas Intensiva, de Equilíbrio e de Produção Primária, em conjunto, correspondem ao perímetro urbano do Município.

Art. 118. A Zona Intensiva corresponde à porção do território com urbanização consolidada, elevada acessibilidade e vitalidade urbana, sendo destinada à promoção do adensamento construtivo, da miscigenação de usos, do desenvolvimento econômico, da geração de empregos e da qualificação ambiental, com vistas à ampliação do acesso à cidade e à redução das distâncias nos deslocamentos diários.

Art. 119. A Zona de Equilíbrio compreende áreas situadas entre os núcleos urbanos consolidados e as regiões de menor densidade, com presença de atributos naturais relevantes, sendo orientada à ocupação gradual e ao uso sustentável do solo, de forma a equilibrar o desenvolvimento urbano com a proteção do patrimônio natural.

Art. 120. A Zona de Produção Primária é destinada prioritariamente ao desenvolvimento de atividades de produção agropecuária, extrativismo e manejo sustentável dos recursos naturais, sendo permitidas atividades econômicas de apoio à produção e ao atendimento das necessidades da comunidade local.

Art. 121. A Zona Rural é destinada à produção primária e extrativa, tendo seus padrões gerais de ocupação e seu perímetro definidos pela Lei Complementar nº 775, de 23 de outubro de 2015.

Art. 122. São atribuídos à Zona Intensiva o coeficiente de aproveitamento básico mínimo 1,5 (um vírgula cinco) e o coeficiente de aproveitamento máximo 13 (treze), podendo a LUOS fixar valores intermediários, conforme as características locais.

Art. 123. São atribuídos às Zonas de Equilíbrio e de Produção Primária o coeficiente de aproveitamento básico mínimo 0,2 (zero vírgula dois) e o coeficiente de aproveitamento máximo 1,5 (um vírgula cinco), podendo a LUOS fixar valores intermediários, conforme as características locais.

Art. 124. Nas áreas classificadas pelo órgão de planejamento urbano como estratégicas em relação à drenagem urbana, será exigida a construção de reservatórios de retenção de águas pluviais nos lotes edificadas, observadas a localização, as dimensões e a vazão, conforme critérios definidos em decreto do Poder Executivo.

Parágrafo único. A exigência prevista no *caput* deste artigo não se aplica nos seguintes casos:

- I – terrenos com área inferior a 600m² (seiscentos metros quadrados);
- II – edificações destinadas à habitação unifamiliar;
- III – ampliações em edificações existentes, desde que não agravem a situação preexistente;
- IV – edificações inventariadas como de estruturação ou tombadas;
- V – edificações do Centro Histórico;
- VI – edificações destinadas a atividades de unidades de triagem e de destinação final de resíduos sólidos.

Art. 125. São vedados a edificação e o parcelamento do solo para fins urbanos:

I – em terrenos alagadiços ou sujeitos a inundações, antes da adoção de medidas que assegurem o escoamento das águas ou garantam a proteção contra cheias e inundações;

II – em áreas aterradas com materiais nocivos à saúde, salvo manifestação favorável do órgão ambiental competente quanto à sua reutilização, conforme o uso pretendido;

III – em terrenos ou parcelas de terrenos com declividade igual ou superior a 30% (trinta por cento), salvo se atendidas exigências técnicas específicas, conforme manifestação do órgão competente;

IV – em terrenos cuja condição geológica ou hidrológica não seja compatível com a edificação, salvo se forem atendidas exigências técnicas específicas, conforme manifestação do órgão competente;

V – em imóveis que, no curso do parcelamento do solo, resultem em terrenos encravados ou lotes em desacordo com os padrões estabelecidos na LUOS;

VI – em Áreas de Preservação Permanente, salvo nas seguintes situações, mediante manifestação do órgão ambiental competente e observância dos parâmetros da legislação ambiental:

a) implantação de infraestrutura de interesse público, como sistemas de drenagem, saneamento, abastecimento de água, energia, comunicação, mobilidade urbana, e outros, desde que comprovada a inviabilidade de alternativa locacional suficiente e adequada, adotadas medidas mitigadoras e compensatórias, quando necessário;

b) regularização fundiária de interesse social, nos termos da legislação federal vigente, para assentamentos consolidados até a data de referência estabelecida pelo órgão ambiental competente, condicionada à adoção de medidas compensatórias e mitigadoras que reduzam os impactos ambientais;

c) intervenções destinadas à proteção e recuperação ambiental, incluindo projetos de estabilização de encostas, controle de erosão, reflorestamento, manejo sustentável, recuperação de áreas degradadas, e outras medidas congêneres, desde que tecnicamente justificadas e aprovadas pelo órgão competente;

d) edificações ou empreendimentos de utilidade pública ou de baixo impacto ambiental, desde que atendidos os requisitos legais e ambientais aplicáveis.

§ 1º No parcelamento do solo, para os efeitos do inc. I do *caput* deste artigo, consideram-se imóveis não protegidos de cheias e inundações aqueles situados em cotas inferiores às estabelecidas a seguir:

I – cota de nível inferior a 5,13m (cinco metros e treze centímetros) positivos em relação ao sistema oficial de referência do Município, em áreas não protegidas por diques de defesa contra inundações, exceto para imóveis localizados na faixa litorânea do Lago Guaíba, ao sul do cruzamento da Avenida Guaíba com a Rua Dr. Pereira Passos, que estejam situados em cotas superiores a 2,13m (dois metros e treze centímetros) positivos;

II – cota de nível inferior a 2,13m (dois metros e treze centímetros) positivos em relação ao sistema oficial de referência do Município, mesmo quando protegidos por diques de defesa contra inundações, caso o coroamento do dique esteja situado na cota mínima de 5,13m (cinco metros e treze centímetros) positivos e seja dotado de sistema de drenagem pluvial com bombeamento em operação.

§ 2º Para novas edificações em imóveis localizados às margens do Lago Guaíba, ao sul do entroncamento das Avenidas Diário de Notícias e Guaíba, fora do sistema de diques de proteção contra cheias do Município, será exigida cota de nível mínima de 3,23m (três metros e vinte e três centímetros) em relação ao sistema oficial de referência do Município.

§ 3º Excepcionalmente, em áreas urbanas consolidadas, poderão ser aprovados projetos de edificações ou parcelamento do solo situados em cotas inferiores a 3,23m (três metros e vinte e três centímetros), desde que o órgão técnico competente emita parecer favorável à sua viabilidade.

§ 4º No caso dos arroios interiores, as cotas mínimas deverão ser estabelecidas por ato normativo do órgão técnico competente.

§ 5º As vedações estabelecidas neste artigo não se aplicam ao parcelamento do solo sob a forma de fracionamento, excetuando-se as previstas nos incs. V e VI do *caput* deste artigo, que permanecem aplicáveis.

§ 6º A vedação prevista no inc. V do *caput* deste artigo não se aplica ao parcelamento do solo em imóveis com frente para vias projetadas de domínio público, cuja implantação esteja prevista.

§ 7º As Áreas de Preservação Permanente poderão ser incluídas dentro de lotes desde que haja, no mesmo imóvel, área urbanizável fora da faixa de preservação, sem prejuízo das funções e características ambientais desses espaços, respeitados os usos excepcionais legalmente permitidos.

§ 8º Consideram-se medidas de proteção contra cheias ou inundações, para fins de edificação, o uso de soluções construtivas, materiais, estruturais e a organização dos usos, de modo a tornar as edificações resilientes e adaptáveis.

§ 9º As vedações previstas nos incs. III e VI do *caput* e nos §§ 2º e 3º deste artigo não se aplicam a edificações e condomínios por unidades autônomas.

§ 10. As cotas de nível de proteção contra cheias estabelecidas neste artigo serão observadas até a publicação, por decreto do Poder Executivo, de novos parâmetros técnicos, derivados de estudo hidrológico específico do Sistema de Proteção Contra Cheias do Município de Porto Alegre, que atualizem as cotas mínimas admitidas para fins de edificação e parcelamento do solo em áreas sujeitas a inundações.

§ 11. Nas edificações localizadas em áreas atingidas por eventos de inundação que adotarem soluções de uso e medidas construtivas no pavimento térreo incorporando soluções de engenharia e arquitetura voltadas à resiliência e à adaptação climática, a área correspondente a essas soluções será desconsiderada do cálculo de altura, como forma de estímulo à adoção de práticas construtivas resilientes e ambientalmente responsáveis, podendo o Município considerar mecanismos urbanísticos ou tributários complementares de incentivo.

CAPÍTULO VI DAS ZONAS DE ORDENAMENTO TERRITORIAL

Art. 126. As Zonas de Ordenamento Territorial (ZOT) são unidades de zoneamento definidas pela LUOS, que detalham o macrozoneamento, em conformidade com os objetivos e estratégias estabelecidos neste Plano Diretor.

Parágrafo único. A definição e a revisão das Zonas de Ordenamento Territorial observarão as características territoriais, a infraestrutura disponível, a morfologia urbana e os objetivos de desenvolvimento local, sendo objeto de monitoramento contínuo e ajustes, de modo a refletir as diretrizes e objetivos deste Plano Diretor.

TÍTULO IV DAS INICIATIVAS PRIORITÁRIAS

Art. 127. São definidas como iniciativas prioritárias, para fins de implementação dos objetivos, das estratégias e das diretrizes deste Plano Diretor, as seguintes ações, planos e programas estruturantes:

I – Operação Urbana Consorciada Avenida Ipiranga e o Parque Linear do Arroio Dilúvio;

II – Plano Urbanístico Ambiental para o Desenvolvimento Sustentável das Ilhas de Porto Alegre;

III – reestruturação urbana sustentável do bairro Sarandi;

IV – planos e projetos de transformação urbana nos bairros afetados pelas enchentes de maio de 2024;

V – elaboração de planos, projetos e ações voltadas à requalificação urbana em áreas designadas como prioritárias ou áreas objeto de regularização fundiária urbana de interesse social;

VI – elaboração de planos, projetos e ações para o desenvolvimento das áreas estruturadoras;

VII – ações e projetos voltados à implementação dos objetivos do Plano Diretor com base nos Sistemas Estruturantes;

VIII – elaboração e implementação de planos e projetos urbanos de requalificação urbana do Centro Histórico e do 4º Distrito.

§ 1º A execução das iniciativas prioritárias será realizada pelo Município mediante a utilização de recursos orçamentários próprios, transferências intergovernamentais, financiamentos internos e externos, parcerias público-privadas, convênios, cooperação com organismos nacionais e internacionais, bem como outras formas de captação de recursos admitidas em lei.

§ 2º Poderá ser utilizado, mediante regulamentação por decreto do Poder Executivo, certificado de potencial construtivo adicional alienável como contrapartida para a realização de obras ou intervenções vinculadas às iniciativas prioritárias.

§ 3º Na Operação Urbana Consorciada do Arroio Dilúvio, quando tecnicamente viável, deverá ser implementado corredor verde contínuo junto aos taludes, podendo ser decorrente de arborização compensatória e acessos técnicos para manutenção do curso d'água.

LIVRO II PLANEJAMENTO, GESTÃO E EXECUÇÃO DA POLÍTICA URBANA

TÍTULO I DO SISTEMA DE GESTÃO, CONTROLE, PLANEJAMENTO E FINANCIAMENTO URBANO

Art. 128. A política urbana municipal será implementada por meio de processo integrativo e participativo de planejamento, gestão e controle, estruturado a partir dos instrumentos previstos nesta Lei Complementar e orientado pelo monitoramento contínuo das transformações urbanas, com vistas à efetividade das estratégias de ordenamento territorial, uso do solo, infraestrutura e desenvolvimento urbano sustentável.

Art. 129. O Sistema de Gestão, Controle, Planejamento e Financiamento Urbano (SGC) é a estrutura de coordenação e articulação da política urbana municipal, fundamentado na premissa de que o desenvolvimento urbano é um processo contínuo, dinâmico e adaptável, e tem como objetivos precípuos:

I – assegurar a gestão qualificada e integrada da política urbana, voltada à implementação das estratégias definidas pelo Plano Diretor e à melhoria da qualidade de vida;

II – garantir a participação da sociedade na formulação, execução e revisão da política urbana;

III – instituir processo permanente e sistematizado de atualização do Plano Diretor, da LUOS e dos demais planos urbanísticos, com base na avaliação de resultados e no reconhecimento da dinâmica inerente ao processo de desenvolvimento urbano;

IV – assegurar o controle, a gestão e o monitoramento contínuo dos recursos vinculados à política urbana, abrangendo a arrecadação e a destinação dos valores decorrentes da aplicação dos instrumentos urbanísticos e das atividades relacionadas ao licenciamento urbanístico, bem como a análise dos impactos financeiros da ação urbanística sobre a arrecadação municipal, garantindo sua destinação à qualificação dos espaços públicos urbanos e ao financiamento da política urbana.

Parágrafo único. O financiamento da política urbana a cargo do SGC dar-se-á por meio do manejo dos instrumentos urbanísticos previstos nesta Lei Complementar, sem prejuízo da atuação dos órgãos municipais competentes para prospectar oportunidades e realizar os procedimentos necessários à captação de recursos junto à União, ao Estado e a entidades financeiras nacionais e internacionais.

Art. 130. O SGC opera em 3 (três) níveis funcionais:

I – formulação de estratégias, diretrizes e políticas públicas, incluindo a atualização permanente do Plano Diretor e da LUOS;

II – implementação da política urbana, por meio da elaboração e execução de planos, programas e projetos urbanísticos;

III – monitoramento e avaliação do desenvolvimento urbano, com base em indicadores de desempenho, abrangendo o acompanhamento da aplicação dos instrumentos urbanísticos, a análise dos efeitos das políticas públicas sobre as dinâmicas urbanas e territoriais, bem como o controle e a avaliação dos impactos financeiros da ação urbanística e da arrecadação vinculada, com vistas à qualificação dos espaços públicos urbanos e ao financiamento da política urbana.

Art. 131. São funções do SGC:

I – coordenar a formulação e a atualização do Plano Diretor, LUOS e dos demais planos urbanísticos municipais;

II – integrar o planejamento urbano ao ciclo orçamentário, articulando as prioridades territoriais aos instrumentos de programação financeira do Município;

III – monitorar a aplicação dos instrumentos urbanísticos e avaliar o desempenho das políticas públicas com base em indicadores técnicos;

IV – organizar, atualizar e manter sistemas integrados de informação territorial, assegurando a interoperabilidade entre bases de dados urbanísticos, ambientais e cadastrais;

V – promover a gestão integrada das intervenções no espaço público, na estrutura e na infraestrutura urbana, com vistas ao desenvolvimento urbano sustentável;

VI – assegurar a aplicação uniforme da legislação urbanística municipal e orientar tecnicamente os órgãos e as entidades da Administração sobre sua interpretação e integração;

VII – coordenar os canais institucionais de participação social vinculados à política urbana e assegurar a transparência ativa das informações produzidas;

VIII – sistematizar e divulgar os dados, estudos e indicadores produzidos pela gestão urbana, promovendo o acesso público à informação e o controle social;

IX – controlar, gerir e monitorar os recursos financeiros e contrapartidas vinculados à política urbana, provenientes da aplicação dos instrumentos urbanísticos e dos procedimentos de licenciamento, garantindo sua destinação à qualificação dos espaços públicos urbanos e ao financiamento das ações previstas nesta Lei Complementar;

X – analisar os impactos econômicos da atuação urbanística do Município, considerando os efeitos da valorização do território, das contrapartidas decorrentes da aplicação de instrumentos urbanísticos e da dinâmica das atividades econômicas vinculadas ao licenciamento urbanístico e à produção do espaço urbano.

Art. 132. A Secretaria Municipal do Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade (SMAMUS) é o órgão de cúpula e instância central de coordenação e gestão do SGC, exercendo, entre outras, as seguintes competências:

I – coordenar o planejamento urbano do Município, assegurando sua integração com as políticas ambientais, habitacionais, de mobilidade e de desenvolvimento econômico;

II – estabelecer as diretrizes da política urbana e coordenar a elaboração, revisão e atualização do Plano Diretor, da LUOS e dos demais planos urbanísticos;

III – coordenar a implementação dos planos urbanísticos, por meio da articulação entre os órgãos setoriais competentes;

IV – promover a integração entre os planos urbanísticos e os planos setoriais, assegurando coerência normativa;

V – atuar na formulação, articulação e coordenação de ações, projetos e programas voltados à adaptação e resiliência urbana e climática;

VI – gerenciar, controlar e monitorar a integralidade dos dados geoespaciais produzidos no âmbito do Município, assegurando sua atualização, interoperabilidade e disponibilidade para o planejamento urbano;

VII – monitorar e avaliar o desempenho do Plano Diretor e dos instrumentos urbanísticos, com base em indicadores técnicos;

VIII – estabelecer e coordenar os procedimentos relativos ao controle do uso do solo e à gestão de intervenções no espaço público;

IX – orientar tecnicamente os órgãos e as entidades da Administração Pública quanto à aplicação e à interpretação da legislação urbanística e edilícia, promovendo sua aplicação uniforme;

X – elaborar normas, regulamentos, manuais e demais instrumentos técnicos de apoio à aplicação desta Lei Complementar e à execução da política urbana e edilícia do Município;

XI – promover a articulação institucional entre órgãos, entidades e instâncias participantes do SGC;

XII – controlar e monitorar os recursos e contrapartidas vinculados à política urbana, bem como analisar os impactos econômicos da atuação urbanística do Município, considerando os efeitos da valorização do território, das contrapartidas previstas em instrumentos urbanísticos e da dinâmica das atividades econômicas associadas ao planejamento urbano, ao licenciamento e à produção do espaço urbano, assegurando a destinação dos recursos à qualificação dos espaços públicos e ao financiamento da política urbana;

XIII – exercer outras atribuições previstas nesta Lei Complementar e em regulamentação específica.

Art. 133. Para assegurar o cumprimento dos objetivos deste Plano Diretor, com transparência, eficiência e qualidade na gestão urbana, o SGC será integrado pelos seguintes componentes:

I – o órgão gerenciador do SGC, nos termos do art. 132 desta Lei Complementar;

II – a unidade técnica responsável pelo planejamento urbano, no âmbito da SMAMUS;

III – o Comitê dos Estudos de Impacto de Vizinhança (CEIV);

IV – o Comitê de Gerenciamento do Espaço Público (CGEP);

V – o Centro de Inteligência Territorial (CIT);

VI – o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental (CMDUA);

VII – os órgãos setoriais da Administração Direta e Indireta que atuem de forma integrada na implementação e monitoramento dos sistemas estruturantes e das políticas urbanas municipais, bem como a Receita Municipal, da Secretaria Municipal da Fazenda (SMF).

Art. 134. Os órgãos e as entidades integrantes do SGC deverão assegurar o suporte técnico necessário à sua atuação, por meio de equipes interdisciplinares, da produção e disponibilização de informações técnicas e da articulação com o planejamento setorial desenvolvido no âmbito da Administração Pública municipal.

Art. 135. Os órgãos da Administração Direta e Indireta deverão fornecer periodicamente ao SGC as informações e os dados necessários para o monitoramento do desenvolvimento urbano, com o objetivo de manter os indicadores atualizados e assegurar que o planejamento urbano seja baseado em informações técnicas precisas.

Parágrafo único. Será garantido ao SGC acesso permanente aos sistemas de informações e bases de dados municipais, incluindo dados geoespaciais, socioeconômicos, de infraestrutura, habitação de interesse social, arrecadação tributária e demais informações necessárias ao monitoramento e à formulação da política urbana, observada a troca de informações entre órgãos para a realização de suas atividades-fins e assegurado o sigilo fiscal e a proteção de dados pessoais, conforme legislação específica.

Art. 136. O Poder Executivo encaminhará projeto de lei específica para instituir a estrutura organizacional e administrativa do SGC, assegurando:

I – autonomia técnica e operacional;

II – integração com os demais órgãos e entidades da Administração Municipal;

III – articulação intersetorial para a aplicação dos instrumentos da política urbana;

IV – constituição de estrutura de pessoal técnico especializado, com previsão de incentivos funcionais e mecanismos de valorização profissional, compatíveis com as atribuições estratégicas do sistema.

CAPÍTULO I DA UNIDADE TÉCNICA DE PLANEJAMENTO URBANO

Art. 137. Compete à unidade técnica responsável pelo planejamento urbano, no âmbito da SMAMUS:

- I – promover o planejamento e a execução da política urbana do Município;
- II – coordenar a elaboração, revisão e atualização do Plano Diretor, dos planos urbanísticos e dos projetos relacionados ao desenvolvimento urbano;
- III – propor diretrizes para o planejamento urbano e elaborar planos urbanísticos e projetos urbanos;
- IV – promover a elaboração e a gestão dos instrumentos de planejamento urbano do Município;
- V – avaliar o atendimento dos objetivos do Plano Diretor, verificar a adequação de sua implementação e propor ajustes e atualizações nas políticas de desenvolvimento urbano, quando necessário;
- VI – avaliar tecnicamente os projetos públicos ou privados quanto à sua compatibilização, impacto ou necessidade de estabelecimento de parâmetros específicos para sua implantação;
- VII – avaliar e propor diretrizes para os projetos apresentados ao Comitê de Estudos de Impacto de Vizinhança e ao Comitê de Gerenciamento do Espaço Público;
- VIII – elaborar propostas de normatização técnica necessárias ao planejamento e à execução da política urbana;
- IX – consolidar e organizar as informações necessárias ao planejamento urbano, bem como informar e orientar acerca das diretrizes urbanísticas;
- X – promover, no âmbito de suas competências, a participação social e a gestão democrática da política urbana municipal.

CAPÍTULO II

DO COMITÊ DOS ESTUDOS DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Art. 138. O Comitê dos Estudos de Impacto de Vizinhança (CEIV) é responsável pela análise técnica dos projetos sujeitos à exigência de EIV, nos termos do art. 174 desta Lei Complementar.

Parágrafo único. A composição, o funcionamento e as atribuições do CEIV serão definidos em regulamento.

CAPÍTULO III

DO COMITÊ DE GERENCIAMENTO DO ESPAÇO PÚBLICO

Art. 139. O Comitê de Gerenciamento do Espaço Público (CGEP) é instância colegiada multidisciplinar da Administração Pública, responsável pela coordenação integrada das intervenções em espaços públicos e pela compatibilização das ações e obras de iniciativa municipal com as diretrizes da política urbana, assegurando a qualificação do espaço público, sua fruição coletiva e a valorização do ambiente urbano.

§ 1º Compete ao CGEP:

I – coordenar o planejamento, a execução e o acompanhamento das obras e intervenções em espaços públicos, inclusive as decorrentes de planos urbanísticos, projetos urbanos e parcelamentos do solo;

II – implementar mecanismos de monitoramento e avaliação das iniciativas, projetos e obras executadas, com foco na eficácia e efetividade das ações públicas;

III – promover a articulação entre órgãos e entidades municipais envolvidos com obras e intervenções territoriais, estabelecendo fluxos permanentes de informação e colaboração técnica;

IV – fomentar a padronização e a qualificação técnica na elaboração e na gestão de projetos e obras públicas no espaço urbano;

V – promover o uso eficiente dos recursos públicos, evitando sobreposição de ações e promovendo a integração entre os diferentes programas e projetos;

VI – incentivar a adoção de metodologias inovadoras e tecnologias de informação aplicadas à gestão urbana e à execução de obras públicas;

VII – aprovar as diretrizes urbanas e edilícias para a concessão de espaços públicos, as quais deverão ser integradas aos respectivos editais e contratos;

VIII – emitir diretrizes gerais para a contratação de intervenções urbanas no espaço público, com vistas à compatibilização com o planejamento urbano municipal.

§ 2º A composição, o funcionamento e outras atribuições do CGEP serão definidos em regulamento.

CAPÍTULO IV DO CENTRO DE INTELIGÊNCIA TERRITORIAL

Art. 140. O Centro de Inteligência Territorial (CIT) é a estrutura administrativa executora do SGC, responsável pelo monitoramento territorial e urbano, pelo acompanhamento da dinâmica urbana do Município, pela avaliação do desempenho das políticas públicas, pela orientação da aplicação dos instrumentos urbanísticos previstos neste Plano Diretor e pelo suporte à formulação, revisão e execução da política urbana municipal.

Parágrafo único. O CIT centralizará e organizará dados, indicadores e unidades territoriais de referência, com a finalidade de reconhecer continuamente as transformações do território com base em evidências técnicas e assegurar que o planejamento urbano se mantenha dinâmico e adaptativo às mudanças da cidade.

Art. 141. O CIT utilizará dados e informações provenientes de órgãos e entidades públicas e privadas, organizados com a finalidade de subsidiar a formulação de políticas públicas e os processos decisórios relacionados ao planejamento urbano do Município.

Parágrafo único. As informações deverão estar estruturadas com base no Sistema Cartográfico de Referência de Porto Alegre, representadas em diferentes escalas e integradas por meio de tecnologias de geoprocessamento.

Art. 142. O CIT tem por finalidade estruturar, relacionar e analisar os dados geoespaciais produzidos em âmbito municipal, com vistas a subsidiar o monitoramento urbano e a avaliação das políticas públicas, em conformidade com os objetivos e as diretrizes deste Plano Diretor.

Parágrafo único. São atribuições do CIT:

I – organizar, controlar e disponibilizar as informações municipais e os resultados das políticas urbanas, incluindo indicadores, metas e séries históricas, por meio de plataformas e tecnologias de geoprocessamento;

II – monitorar e avaliar o cumprimento dos objetivos e das diretrizes do Plano Diretor, bem como o desempenho dos planos urbanísticos e a aplicação dos instrumentos urbanísticos;

III – monitorar a implantação de projetos sujeitos a EIV, subsidiando a análise da eficácia das medidas de mitigação e compensação urbanísticas;

IV – acompanhar a aplicação dos indicadores urbanos e avaliar a eficácia das políticas públicas com base em sua evolução;

V – monitorar a dinâmica do desenvolvimento urbano, oferecendo subsídios técnicos para o planejamento e a revisão das políticas urbanas;

VI – apresentar na Câmara Municipal de Porto Alegre, a cada 2 (dois) anos, relatório de avaliação de indicadores urbanísticos, ambientais, sociais e de mobilidade, entre outros.

Art. 143. O monitoramento do desempenho urbano consistirá no acompanhamento permanente da ocupação e transformação do território, subsidiando a avaliação das políticas urbanas e a revisão dos instrumentos de planejamento.

Parágrafo único. São unidades territoriais de monitoramento:

I – os setores do Modelo de Ocupação do Território;

II – as Macrozonas;

III – as Unidades de Planejamento Local;

IV – as Zonas de Ocupação;

V – as Zonas de Ordenamento Territorial;

VI – os bairros;

VII – os quarteirões;

VIII – os lotes.

Art. 144. O CIT utilizará indicadores de desempenho urbano para avaliar a dinâmica territorial e o impacto da regulação urbana, devendo cada indicador ser estruturado com definição de conceito, fundamento, base territorial, periodicidade, fonte de dados, metodologia de cálculo e forma de apresentação.

Parágrafo único. Cada indicador será disponibilizado na internet com sua respectiva série histórica, dados brutos e memória de cálculo, em formato acessível para consulta pública.

Art. 145. Os bancos de dados do CIT serão integrados aos bancos de dados municipais existentes, assegurando interoperabilidade e compatibilidade com os sistemas utilizados pela Administração Pública.

§ 1º A integração de dados observará padrões de estruturação, atualização e compartilhamento definidos pela SMAMUS, com vistas a garantir sua acessibilidade, confiabilidade e compatibilidade com os fluxos e rotinas institucionais.

§ 2º Os órgãos e as entidades responsáveis pelos bancos de dados municipais deverão adotar mecanismos de cooperação técnica para a atualização contínua das informações utilizadas pelo CIT.

§ 3º O CIT poderá estabelecer conexões com plataformas estaduais e federais, bem como com bancos de dados de entidades privadas, sempre que necessário para aprimorar o monitoramento e a avaliação do desempenho urbano.

CAPÍTULO V

DO CONSELHO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL

Art. 146. O Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental (CMDUA) é instância colegiada de participação social vinculada à gestão da política urbana municipal, competindo-lhe:

- I – zelar pela correta aplicação da legislação municipal relativa à política urbana;
- II – zelar pela integração das políticas setoriais relacionadas ao desenvolvimento urbano do Município;
- III – acompanhar o cumprimento dos objetivos e das diretrizes do Plano Diretor;
- IV – propor e opinar sobre a revisão, a atualização e as alterações do Plano Diretor;
- V – propor e opinar sobre a elaboração dos planos urbanísticos previstos nesta Lei Complementar;
- VI – propor projetos de intervenção urbana em espaços públicos;
- VII – deliberar sobre a aprovação dos Estudos de Impacto de Vizinhança;
- VIII – promover debates sobre temas de interesse das comunidades locais, por meio dos representantes das Regiões de Gestão do Planejamento;
- IX – propor ao SGC a elaboração de estudos sobre questões atinentes à política urbana;
- X – propor a instituição, revisão ou extinção de gravames inseridos no traçado do Plano Diretor;
- XI – elaborar seu regimento interno;
- XII – exercer outras competências previstas em regulamento.

Art. 147. O CMDUA compõe-se de 45 (quarenta e cinco) membros titulares e seus respectivos suplentes, designados por ato do Prefeito Municipal, com renovação quadrienal e a seguinte composição:

- I – 22 (vinte e dois) representantes de órgãos setoriais da Administração Direta e Indireta do Município de Porto Alegre e seus respectivos suplentes;
- II – 22 (vinte e dois) membros da sociedade civil e seus respectivos suplentes, assim distribuídos:

a) 10 (dez) representantes das Regiões de Gestão do Planejamento e 1 (um) representante da temática do Orçamento Participativo – Organização da Cidade, Desenvolvimento Urbano Ambiental;

b) 11 (onze) representantes de entidades não governamentais de natureza profissional, empresarial, ambiental ou científica;

III – o titular do órgão de coordenação e gestão do SGC, na qualidade de presidente.

§ 1º A presidência do CMDUA será exercida pelo titular do órgão de coordenação e gestão do SGC, a quem, exclusivamente em caso de empate nas deliberações, caberá o voto de qualidade.

§ 2º O Poder Executivo elaborará processo eleitoral específico para a escolha dos representantes das Regiões de Gestão do Planejamento e para a escolha das entidades não governamentais.

§ 3º O processo eleitoral para a escolha dos representantes das Regiões de Gestão do Planejamento será conduzido pelo Poder Executivo, com voto direto dos moradores de cada região.

§ 4º O processo eleitoral para a escolha dos representantes das entidades não governamentais será conduzido pelo Poder Executivo, com votação entre as próprias entidades habilitadas.

§ 5º O representante da temática do OP será escolhido em plenária específica do OP.

§ 6º O funcionamento do CMDUA será disciplinado por decreto do Poder Executivo.

§ 7º As decisões do CMDUA serão homologadas pelo Prefeito Municipal.

§ 8º Os membros do CMDUA perceberão, a título de representação, uma gratificação pela presença nas reuniões, na forma de *jeton*, observado o disposto na lei que estabelece as normas gerais para os Conselhos Municipais.

§ 9º Fica assegurada a manutenção do mandato dos conselheiros e das entidades eleitos para o biênio 2024-2026 até o término do primeiro ano do mandato do Prefeito Municipal a ser empossado em 1º de janeiro de 2029, ocasião a partir da qual a composição do conselho e o respectivo processo eleitoral deverão observar as disposições desta Lei Complementar e do edital correspondente.

CAPÍTULO VI DA COMPATIBILIZAÇÃO ENTRE POLÍTICAS E REGULAÇÕES SETORIAIS E ORDENAMENTO TERRITORIAL

Art. 148. Toda política pública e projeto setorial com impacto territorial deverá considerar o ordenamento do território municipal como diretriz estratégica.

Seção I Da Extrafiscalidade Urbanística

Art. 149. No cumprimento dos objetivos e estratégias deste Plano Diretor, os instrumentos tributários poderão ser utilizados com finalidade extrafiscal, voltada à indução do desenvolvimento urbano e à promoção da função social da propriedade.

Parágrafo único. São instrumentos extrafiscais de política urbana, sujeitos a regulamentação por lei específica:

- I – o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo no tempo;
- II – a contribuição de melhoria;
- III – os incentivos e benefícios fiscais destinados à promoção do desenvolvimento urbano.

Seção II Da Cooperação Metropolitana

Art. 150. O Município buscará articular-se com a estrutura de governança metropolitana e com os demais municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre, com vistas à uniformização ou compatibilização de normas urbanísticas e territoriais em situações de impacto intermunicipal.

Parágrafo único. A articulação intermunicipal poderá resultar na celebração de compromissos formais, convênios, cooperações ou consórcios públicos, com efeitos vinculantes para os entes participantes.

TÍTULO II DOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS

Art. 151. Para assegurar a implementação deste Plano Diretor, seus objetivos e suas diretrizes deverão ser articulados junto aos órgãos responsáveis no processo de elaboração dos seguintes instrumentos legais de planejamento:

- I – Plano Plurianual;

II – Diretrizes Orçamentárias;

III – Orçamento Anual Municipal;

IV – planos setoriais.

Art. 152. A execução da política urbana observará, entre outros mecanismos, os seguintes instrumentos e políticas:

I – planos urbanísticos e instrumentos de ordenamento e controle do uso do solo;

II – parcerias para renovação urbana;

III – instrumentos de gestão do território urbano;

IV – regularização fundiária e reassentamento;

V – incentivos urbanísticos vinculados aos objetivos deste Plano Diretor.

Parágrafo único. Além dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, que poderão ser adotados na forma da legislação municipal, o Município poderá instituir, mediante lei específica, instrumentos complementares destinados à consecução dos objetivos deste Plano Diretor.

CAPÍTULO I DOS PLANOS URBANÍSTICOS E DOS INSTRUMENTOS DE ORDENAMENTO E CONTROLE DO USO DO SOLO

Art. 153. O planejamento e a execução da política urbana municipal serão desenvolvidos por meio dos seguintes planos urbanísticos e instrumentos de ordenamento e controle do uso do solo:

I – planos urbanísticos:

a) plano diretor;

b) plano local;

c) plano de pormenor;

II – instrumentos de ordenamento e controle do uso do solo:

a) Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS);

b) Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV);

c) orientações de projeto, na forma prevista nesta Lei Complementar.

§ 1º Salvo disposição expressa em contrário, na hipótese de conflito entre os planos urbanísticos previstos nas als. *a*, *b* e *c* do inc. I do *caput* deste artigo, prevalecerá aquele de maior detalhamento territorial.

§ 2º Quando os planos locais ou os planos de pormenor alterarem parâmetros estabelecidos na LUOS, especificamente para a área objeto de sua delimitação, suas disposições prevalecerão.

§ 3º O Município disponibilizará, por meio da Infraestrutura de Dados Espaciais (IDE), cartografia georreferenciada com o regime urbanístico vigente definido pelos planos urbanísticos, acompanhada das normas aplicáveis.

§ 4º Os planos locais serão aprovados por lei específica.

§ 5º Eventuais ajustes nos limites das Zonas de Ordenamento Territorial e alterações de gravames, quando decorrentes do procedimento de licenciamento urbanístico e edílico, do parcelamento do solo ou do Estudo de Impacto de Vizinhança, serão formalizados no próprio ato de aprovação e deverão ser atualizados na Infraestrutura de Dados Espaciais (IDE) do Município.

Seção I

Da Revisão do Plano Diretor

Art. 154. A revisão do Plano Diretor, a ser realizada a cada 10 (dez) anos, nos termos do § 3º do art. 40 do Estatuto da Cidade, será iniciada por etapa preparatória, leitura técnica e leitura comunitária, seguidas de audiência pública sobre o anteprojeto, garantindo a participação da população e de associações representativas da sociedade civil.

§ 1º A etapa preparatória poderá incluir a escuta de especialistas e instituições acadêmicas, bem como a realização de oficinas temáticas e territoriais para subsidiar as etapas de leitura técnica e comunitária.

§ 2º Considera-se leitura técnica a análise da realidade urbana com base em dados e informações sistematizadas, utilizadas para subsidiar diagnósticos, estudos e propostas.

§ 3º Considera-se leitura comunitária a análise da realidade local com base nas experiências, saberes e percepções das comunidades e organizações da sociedade civil, coletadas por meio de processos participativos.

§ 4º Os resultados da leitura comunitária serão compatibilizados com a leitura técnica, com o objetivo de subsidiar a formulação de propostas integradas, equilibradas e fundamentadas.

§ 5º Regulamento disporá sobre os procedimentos de participação social na revisão do Plano Diretor, incluindo o debate das propostas no âmbito do CMDUA.

Art. 155. A revisão decenal prevista no § 3º do art. 40 do Estatuto da Cidade não impede que o Plano Diretor ou a LUOS sejam alterados, a qualquer tempo, por meio de projeto de lei específico, nem veda a antecipação do processo de revisão desses instrumentos.

Parágrafo único. Nos casos previstos no *caput* deste artigo, a proposta legislativa será precedida de análise técnica, apresentação e debate no âmbito do CMDUA e realização de audiência pública, em caráter antecedente à remessa do projeto de lei complementar ao Poder Legislativo.

Seção II **Dos Planos Locais**

Art. 156. O plano local é o instrumento territorial de planejamento urbano que detalha e implementa as diretrizes do Plano Diretor em porções específicas do território municipal, por meio da definição de normas, parâmetros e ações ajustadas às particularidades socioeconômicas, urbanísticas e ambientais da área abrangida.

Parágrafo único. A operação urbana consorciada é uma espécie de plano local.

Art. 157. O plano local conterá, no mínimo:

I – a descrição do perímetro de sua aplicação;

II – as normas e os parâmetros urbanísticos e edifícios específicos da porção do território regulada, ou os mecanismos que os substituam;

III – os incentivos urbanísticos destinados a atividades ou edificações que contribuam para os objetivos do plano;

IV – as intervenções previstas para a qualificação de áreas e espaços públicos.

§ 1º O plano local poderá abranger um conjunto de perímetros descontínuos, desde que haja relação urbanística entre eles que justifique o planejamento conjunto.

§ 2º A operação urbana consorciada observará o conteúdo mínimo previsto no *caput* deste artigo, bem como as disposições do Estatuto da Cidade e desta Lei Complementar.

Art. 158. A proposta legislativa do plano local será precedida de análise técnica, apresentação e debate no âmbito do CMDUA e realização de audiência pública, em caráter antecedente à remessa do projeto de lei ao Poder Legislativo.

Subseção I

Da Operação Urbana Consorciada

Art. 159. A operação urbana consorciada é o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal em áreas delimitadas do território, instituído por lei específica, com a participação de proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de promover transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e qualificação ambiental.

Art. 160. A operação urbana consorciada poderá ser instituída para atender, entre outros, aos seguintes objetivos:

I – assegurar a reversão proporcional à coletividade da valorização imobiliária decorrente de investimentos públicos e alterações de normas urbanísticas, com destinação prioritária à própria área da operação;

II – promover a justa distribuição de ônus e benefícios do processo de urbanização;

III – melhorar as condições urbanas e ambientais nas áreas objeto da intervenção;

IV – produzir habitação de interesse social;

V – implantar equipamentos urbanos e comunitários estratégicos ao desenvolvimento local;

VI – reestruturar, reabilitar ou reparcelar o solo urbano;

VII – estimular o desenvolvimento econômico local, com geração de emprego e renda.

Art. 161. A remessa ao Poder Legislativo de projeto de lei para instituir operação urbana consorciada será precedida de:

I – elaboração de plano urbanístico da operação, contendo, no mínimo:

a) as finalidades específicas da operação;

b) a delimitação da área da operação urbana consorciada;

c) o programa básico de ocupação;

d) o programa de atendimento econômico e social da população diretamente afetada;

e) as contrapartidas a serem exigidas de proprietários, usuários permanentes e investidores privados em razão dos benefícios urbanísticos concedidos;

f) o estoque de potencial construtivo específico da operação;

g) o modelo de gestão, que poderá ser exercido diretamente, por empresa estatal ou por meio de concessão urbanística, conforme legislação própria;

h) os mecanismos de supervisão e controle da operação;

II – estudo prévio de impacto de vizinhança;

III – elaboração de avaliação de viabilidade econômica e financeira.

§ 1º As contrapartidas referidas na al. e do inc. I do *caput* deste artigo poderão consistir em:

I – recursos financeiros destinados à conta vinculada da operação urbana consorciada;

II – bens imóveis localizados na área da operação urbana consorciada;

III – obras e serviços compatíveis com os objetivos da operação e com impacto direto em sua área de abrangência;

IV – produção de habitação de interesse social ou oferta de lotes a preços compatíveis com a política municipal de habitação.

§ 2º Na operação urbana consorciada, a elaboração do EIV será dispensada nos casos em que a avaliação de impacto for realizada por meio de Estudo de Impacto Ambiental (EIA), acompanhado de Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) ou Documento Síntese (DS), nos termos da LUOS.

Art. 162. Os recursos provenientes da operação urbana consorciada serão aplicados exclusivamente na área abrangida pela respectiva operação.

§ 1º Entre as ações custeadas com os recursos da operação, poderá ser incluído o parcelamento do solo.

§ 2º Eventual saldo remanescente, após a conclusão de todas as intervenções previstas na operação, será destinado ao Fundo Municipal de Gestão de Território (FMGT), criado pela Lei Complementar nº 946, de 18 de julho de 2022.

Art. 163. A lei específica da operação urbana consorciada poderá prever, entre outras medidas aplicáveis à área da operação:

I – modificação de parâmetros urbanísticos e de características de parcelamento, uso e ocupação do solo e do subsolo, bem como alteração das normas urbanísticas e edilícias;

II – regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente;

III – incentivos a tecnologias que reduzam impactos ambientais e otimizem o uso de recursos naturais, com indicação das modalidades de projeto e execução contempladas;

IV – emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC), para alienação em leilão público ou utilização direta no pagamento de obras e desapropriações vinculadas à operação.

§ 1º A outorga de potencial construtivo adicional poderá ocorrer por meio da emissão de CEPAC, nos termos do inc. IV do *caput* deste artigo, ou mediante leilão de potencial construtivo adicional, a ser incorporado diretamente pelo adquirente a lote específico situado na área da operação, por ocasião da concessão da licença para construir, conforme prazo previsto no edital do leilão.

§ 2º A lei específica que autorizar a emissão de CEPAC deverá estabelecer, no mínimo:

I – os critérios de conversão dos títulos em metros quadrados de construção ou em outros parâmetros urbanísticos;

II – as regras de vinculação dos títulos aos lotes ou empreendimentos localizados na área da operação;

III – o valor mínimo unitário do título.

Art. 164. Publicada a lei específica da operação urbana consorciada, todas as licenças e autorizações urbanísticas expedidas pelo Município relativas à sua área de abrangência deverão observar os parâmetros e condições nela definidos, nos termos do § 2º do art. 33 do Estatuto da Cidade.

Art. 165. A lei específica de cada operação urbana consorciada estabelecerá o sistema de controle e acompanhamento de sua execução, com a participação de órgãos públicos envolvidos, proprietários, moradores, usuários permanentes e representantes da sociedade civil, inclusive quanto à destinação dos recursos.

Seção III **Dos Planos de Pormenor**

Art. 166. O plano de pormenor é o instrumento urbanístico de caráter normativo e executivo destinado ao ordenamento detalhado do território em áreas específicas do Município, por meio da definição de parâmetros urbanísticos, diretrizes de desenho urbano, intervenções físicas e mecanismos de articulação entre o Poder Público e agentes privados, conforme os objetivos e as diretrizes do Plano Diretor.

Art. 167. O plano de pormenor será elaborado pelo Poder Executivo e aprovado:

I – por lei, quando implicar alteração de regime urbanístico para o perímetro do plano de pormenor;

II – por decreto do Poder Executivo, nos demais casos.

Parágrafo único. A elaboração do plano de pormenor deverá assegurar a participação comunitária, conforme os mecanismos previstos nesta Lei Complementar.

Art. 168. O plano de pormenor poderá disciplinar, conforme as especificidades da área e os objetivos da intervenção, as seguintes matérias:

I – delimitação e caracterização da área pormenorizada, com a identificação de locais sujeitos a proteção ambiental ou cultural, quando houver;

II – definição de parâmetros urbanísticos e distribuição de usos;

III – diretrizes de desenho urbano, compreendendo espaços públicos, circulação viária e peatonal, áreas de estacionamento, tratamento dos espaços, alinhamentos, modelagem do terreno, volumetria e localização de equipamentos públicos, comunitários e áreas verdes;

IV – diretrizes para obras de urbanização e implantação de infraestrutura, com indicação das áreas destinadas a esse fim;

V – regramento sobre a ocupação e gestão dos espaços públicos;

VI – indicação de demolição, conservação ou reabilitação de edificações existentes e intervenções associadas;

VII – inserção urbanística e dimensionamento dos equipamentos de uso coletivo;

VIII – estratégia de implementação do plano, com previsão de investimentos públicos e articulação com os investimentos privados;

IX – definição das instituições responsáveis pela implementação e dos mecanismos de articulação entre elas.

Art. 169. O plano de pormenor será composto, no mínimo, por:

I – documento textual contendo a caracterização da área pormenorizada, os enquadramentos legais e administrativos, os instrumentos urbanísticos aplicáveis, as intervenções previstas e as etapas de implementação;

II – representação gráfica da implantação do plano, incluindo a proposta de ordenamento do uso do solo e as intervenções previstas.

Art. 170. A elaboração de plano de pormenor poderá ser proposta ao Município por interessado privado, mediante apresentação de minuta acompanhada da documentação técnica exigida.

Parágrafo único. Quando a implementação do plano for delegada por concessão urbanística, os estudos apresentados pelo interessado deverão observar o disposto no art. 21 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Art. 171. A implementação do plano de pormenor poderá ser delegada por concessão urbanística, mediante:

I – concessão de obra pública, na forma do art. 2º, inc. III, da Lei Federal nº 8.987, de 1995; ou

II – concessão patrocinada, na forma do art. 2º, §1º, da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

Parágrafo único. É permitida a remuneração do concessionário por receitas alternativas, complementares, acessórias ou provenientes de projetos associados, nos termos do art. 11 da Lei Federal nº 8.987, de 1995, e do art. 4º, parágrafo único, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 172. Na implementação do plano de pormenor, o Município e, quando for o caso, o concessionário, poderão utilizar os instrumentos previstos no art. 4º do Estatuto da Cidade e nesta Lei Complementar, especialmente:

I – contribuição de melhoria;

II – direito de preempção;

III – declaração de utilidade pública e desapropriação de imóveis situados na área pormenorizada, total ou parcialmente, nos casos em que a execução do plano dependa da anuência dos proprietários para medidas como a reconfiguração do traçado dos lotes;

IV – consórcio imobiliário, independentemente da aplicação do instrumento do aproveitamento compulsório previsto no art. 5º do Estatuto da Cidade;

V – instituição de fundo imobiliário específico, ao qual poderão ser incorporados, a título de integralização de capital, imóveis localizados na área pormenorizada, inclusive de propriedade pública, admitida a conversão das cotas em lotes ou unidades autônomas após a implementação do plano.

Seção IV **Da Lei de Uso e Ocupação do Solo**

Art. 173. A Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) é o instrumento normativo vinculante que disciplina o uso, a ocupação e o parcelamento do solo no território municipal, disciplinando as Zonas de Ordenamento Territorial, os parâmetros urbanísticos que orientam a distribuição das atividades urbanas e as normas gerais para o licenciamento urbanístico e edílio, em conformidade com as diretrizes e objetivos deste Plano Diretor.

Parágrafo único. As propostas de alteração da LUOS deverão ser precedidas de análise técnica, apresentação e debate no âmbito do CMDUA e realização de audiência pública, em caráter antecedente à remessa do projeto de lei complementar ao Poder Legislativo.

Seção V **Do Estudo de Impacto de Vizinhança**

Art. 174. O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), nos termos do art. 36 do Estatuto da Cidade, é instrumento da política urbana destinado a avaliar os efeitos de empreendimentos e atividades sobre a vizinhança urbana consolidada, a infraestrutura e a qualidade de vida, com o objetivo de compatibilizar a proposta com as condições do entorno.

Parágrafo único. A LUOS definirá os empreendimentos e atividades sujeitos à exigência de EIV como requisito para o licenciamento urbanístico e edílio no perímetro urbano do Município.

Art. 175. O EIV deverá conter a avaliação dos impactos positivos e negativos do empreendimento sobre o entorno urbano, bem como as medidas necessárias à sua mitigação e compensação, considerando, no mínimo:

- I – adensamento populacional;
- II – equipamentos urbanos e comunitários;
- III – uso e ocupação do solo;
- IV – valorização imobiliária;
- V – mobilidade urbana, geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI – ventilação e iluminação;

VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Art. 176. As medidas de mitigação e compensação dos impactos urbanísticos identificados no EIV deverão guardar proporcionalidade com os efeitos gerados e serão pactuadas em Termo de Compromisso como condição para a aprovação do empreendimento, nos termos da LUOS.

Art. 177. O Município disponibilizará, em sítio eletrônico oficial, a íntegra dos EIVs aprovados e dos respectivos Termos de Compromisso, de forma acessível e permanentemente atualizada.

Seção VI Das Orientações de Projeto

Art. 178. O órgão de planejamento urbano poderá estabelecer, por instrução normativa do órgão gerenciador do SGC, orientações de projeto voltadas à qualificação urbanística e paisagística do território municipal.

Parágrafo único. As orientações de projeto serão organizadas em manuais técnicos destinados a subsidiar a elaboração de projetos urbanos, abrangendo aspectos relacionados à configuração da paisagem, aos espaços públicos, à estrutura e à infraestrutura urbana.

Seção VII Dos Processos Participativos

Art. 179. A gestão democrática da cidade compreende a realização de processos participativos no desenvolvimento da política urbana, com os seguintes objetivos:

I – valorizar o papel da sociedade civil organizada na construção da política urbana;

II – ampliar e qualificar a interação entre a sociedade e o Poder Público;

III – promover formas de participação e organização social, com vistas à ampliação da representatividade nos processos decisórios.

Art. 180. A participação da sociedade deverá ser assegurada na formulação, na execução, na revisão e no acompanhamento do Plano Diretor e dos planos urbanísticos previstos nesta Lei Complementar, com a adoção, entre outros, dos seguintes instrumentos:

I – representação no CMDUA;

II – garantia de transparência e acesso a informações;

III – realização de debates, consultas, seminários, oficinas e audiências públicas;

IV – promoção de conferências municipais sobre temas de interesse urbanístico.

Parágrafo único. O Município poderá instituir mecanismos complementares de participação social, com o objetivo de qualificar os processos decisórios relacionados ao desenvolvimento urbano.

CAPÍTULO II DA PARCERIA PARA RENOVAÇÃO URBANA

Art. 181. A Parceria para Renovação Urbana é o instrumento por meio do qual o Município poderá celebrar acordos com associações comunitárias, entidades do setor privado ou consórcios organizados para a qualificação, manutenção e dinamização de espaços públicos em áreas delimitadas do perímetro urbano, mediante contrapartida consistente na exploração publicitária ou comercial regulamentada desses espaços e da paisagem urbana, incluindo veículos de divulgação visíveis a partir da via pública, ainda que instalados em imóveis de propriedade privada.

§ 1º A parceria poderá compreender, entre outras ações:

I – requalificação de passeios, mobiliário urbano e áreas verdes;

II – manutenção e execução de obras em praças, parques, passeios, vias e equipamentos públicos;

III – realização de eventos e ativações culturais, esportivas ou comunitárias;

IV – instalação, manutenção e gestão de veículos de divulgação publicitária em áreas públicas, bem como de veículos de divulgação localizados em imóveis privados e visíveis a partir da via pública, tais como placas, totens, painéis, fachadas e mobiliário urbano.

§ 2º O responsável pela parceria poderá ser autorizado a explorar, por prazo determinado, os espaços públicos destinados à veiculação publicitária, à instalação de estruturas temporárias ou à realização de atividades comerciais compatíveis com a ambiência urbana da área delimitada.

§ 3º Com a finalidade de viabilizar obras e intervenções no espaço público, o Poder Público poderá conceder ao responsável pela parceria certificado de potencial construtivo adicional alienável, com valor correspondente ao custo da obra ou intervenção.

§ 4º As condições para implantação, operação, fiscalização, contrapartidas obrigatórias e emissão do certificado de potencial construtivo adicional alienável serão estabelecidas em regulamento.

CAPÍTULO III

DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO DO TERRITÓRIO URBANO

Art. 182. Com a finalidade de implementar a política urbana municipal e atender aos objetivos e às diretrizes desta Lei Complementar, serão utilizados os seguintes instrumentos de gestão do território urbano:

- I – Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC);
- II – Transferência do Direito de Construir (TDC);
- III – Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios (PEUC);
- IV – Consórcio Imobiliário;
- V – Direito de Preempção;
- VI – Direito de Superfície;
- VII – Reparcelamento do Solo;
- VIII – Concessão Urbanística;
- IX – Desapropriação Urbanística.

Parágrafo único. Outros instrumentos de gestão urbanística e de atuação na propriedade urbana poderão ser instituídos por lei específica, desde que compatíveis com os objetivos deste Plano Diretor.

Seção I

Da Outorga Onerosa do Direito de Construir

Art. 183. A outorga onerosa do direito de construir (OODC) é o instrumento por meio do qual o Município autoriza a utilização de potencial construtivo adicional além do coeficiente de aproveitamento básico do lote, até o limite do coeficiente de aproveitamento máximo, mediante contrapartida prestada pelo interessado.

§ 1º A aplicação da outorga onerosa do direito de construir atenderá aos seguintes objetivos:

- I – promover o adensamento construtivo e populacional em áreas dotadas de infraestrutura urbana adequada;

II – evitar a sobrecarga da infraestrutura existente por meio da regulação do adensamento;

III – viabilizar a implantação, qualificação ou ampliação da infraestrutura urbana e dos equipamentos públicos;

IV – ordenar a expansão do território urbano, constituir reserva fundiária e apoiar a regularização fundiária e a produção de habitação de interesse social;

V – apoiar a criação de espaços públicos, áreas verdes, unidades de conservação, equipamentos públicos urbanos e comunitários, e ações de proteção ao patrimônio cultural e ambiental;

VI – financiar e apoiar políticas públicas voltadas ao planejamento territorial e ao desenvolvimento urbano sustentável do Município.

§ 2º A outorga onerosa do direito de construir poderá ser aplicada em todo o perímetro urbano, observados os padrões e restrições de adensamento estabelecidos para cada Zona de Ordenamento Territorial, nos termos da LUOS.

§ 3º Planos locais, planos de pormenor e demais planos urbanísticos poderão estabelecer parâmetros específicos de adensamento mínimo e máximo para os lotes inseridos em sua área de abrangência.

§ 4º A LUOS disporá sobre:

I – a fórmula de cálculo da contrapartida devida;

II – os casos passíveis de isenção do pagamento;

III – as formas de cumprimento da contrapartida pelo beneficiário.

Seção II

Da Transferência do Direito de Construir

Art. 184. A Transferência do Direito de Construir (TDC) é o instrumento pelo qual o Município autoriza o proprietário de imóvel urbano a alienar ou a exercer em outro local o direito de construir, na forma do art. 35 do Estatuto da Cidade.

Parágrafo único. O potencial construtivo transferido poderá ser alienado a terceiros ou aplicado pelo próprio requerente em qualquer macrozona do Município, observada a equivalência entre o potencial construtivo do imóvel de origem e o de destino, na forma de regulamento.

Art. 185. É passível de gerar TDC a capacidade construtiva não utilizada de:

I – áreas integrantes do traçado do sistema viário projetado;

II – áreas destinadas à implantação de equipamentos públicos urbanos e comunitários;

III – áreas vinculadas ao Sistema Ecológico, destinadas à preservação, conservação ou recuperação ambiental;

IV – imóveis ou bens tombados ou inventariados como de estruturação;

V – imóveis inseridos em área sujeita a tombamento ou a restrições específicas de preservação cultural ou paisagística impostas por órgãos de patrimônio da União ou do Estado, quando tais restrições impossibilitarem o aproveitamento integral do potencial construtivo máximo.

§ 1º A geração de TDC nos casos dos incs. I e II do *caput* deste artigo é condicionada à transferência da propriedade da área ao Município.

§ 2º A geração de TDC nos casos do inc. III do *caput* deste artigo é condicionada à apresentação, pelo proprietário, de declaração de compromisso de preservação ou recuperação ambiental, acompanhada de laudo técnico que descreva as medidas propostas.

§ 3º VETADO

§ 4º A geração de TDC nos casos do inc. V do *caput* deste artigo, limitada à área do módulo de fracionamento da ZOT em que estiver inserido o imóvel, será condicionada à comprovação, pelo requerente, de que o imóvel está inserido em área sujeita a restrição urbanística formalmente instituída por órgão federal ou estadual de proteção do patrimônio cultural, bem como à execução, na área de origem, do projeto arquitetônico até o limite construtivo permitido em razão da restrição aplicável.

§ 5º Para os imóveis geradores de TDC com área de terreno total superior a 5.000m² (cinco mil metros quadrados), o volume total de índices construtivos deverá ser transferido de forma escalonada, com utilização limitada a 25% (vinte e cinco por cento) ao ano do total concedido, até o máximo de 6 (seis) anos para imóveis com área superior a 10.000m² (dez mil metros quadrados).

§ 6º O Poder Executivo regulamentará os critérios e prazos para aplicação progressiva dos índices, assegurando a proporcionalidade, o equilíbrio econômico e urbanístico do mercado de TDC e o respeito à finalidade pública do instrumento.

§ 7º As bacias de amortecimento e as áreas aptas à retenção hídrica localizadas nas Zonas de Equilíbrio ou de Produção Primária, quando implantadas antecipadamente e reconhecidas como de interesse público, poderão ser consideradas integrantes do Sistema

Ecológico para fins de aplicação da TDC, devendo ser formalizado Termo de Compromisso que discipline a implantação da bacia ou a manutenção da área apta à retenção hídrica, conforme regulamentação específica.

§ 8º Quando houver interesse público na transferência de propriedade das bacias de amortecimento e das áreas aptas à retenção hídrica, estas são consideradas equipamentos públicos urbanos, para fins de TDC.

Art. 186. A aplicação do potencial transferido observará os limites estabelecidos pelo coeficiente de aproveitamento máximo, salvo nos casos em que o potencial transferido seja aplicado no mesmo imóvel que o gerou.

§ 1º Em qualquer caso, nos projetos de edificação receptores de potencial construtivo oriundo de imóveis inventariados ou tombados, somente 50% (cinquenta por cento) do potencial adicional poderá ser utilizado por meio da TDC, devendo o excedente ser adquirido mediante outorga onerosa do direito de construir.

§ 2º A limitação de utilização de TDC prevista no § 1º deste artigo não se aplica para os casos em que a origem do direito de construir seja advinda de imóveis inventariados ou tombados que possuam até 600m² (seiscentos metros quadrados) de área de matrícula.

§ 3º Na entrada em vigor desta Lei Complementar, os índices previamente disponíveis no mercado, tais como aqueles oriundos de Transferências de Potencial Construtivo (TPCs), leilões públicos e Solo Criado já adquirido, deverão ser convertidos mediante a unificação das áreas adensáveis e não adensáveis previstas na Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999 (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental), atualizando-se conforme o modelo adotado neste Plano Diretor.

Art. 187. O Poder Executivo manterá registro das TDC ocorridas, do qual constem os imóveis transmissores e receptores, bem como os respectivos potenciais construtivos transferidos e recebidos.

Art. 188. Regulamento disporá sobre a aplicação da transferência do direito de construir nos casos previstos no art. 185 desta Lei Complementar, a forma de alienação do potencial construtivo, os registros necessários à sua aplicação e os critérios para apuração das áreas e imóveis geradores.

Art. 189. O Plano Municipal de Habitação de Interesse Social de Porto Alegre disporá sobre a aplicação da transferência do direito de construir para as finalidades de habitação de interesse social e regularização fundiária, nos termos do art. 35, inc. III, do Estatuto da Cidade.

Seção III

Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios (PEUC)

Art. 190. O proprietário de imóvel urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado será notificado pelo Município para promover seu adequado aproveitamento, nos termos dos arts. 5º a 8º do Estatuto da Cidade.

Parágrafo único. O instrumento previsto neste artigo poderá ser aplicado em todo o perímetro urbano, desde que haja previsão em plano local, plano de pormenor ou delimitação expressa em lei específica.

Art. 191. Os proprietários de imóveis notificados nos termos do art. 190 desta Lei Complementar deverão, no prazo e condições definidos em regulamento:

I – promover o aproveitamento adequado do imóvel; ou

II – comprovar, com base nos critérios da LUOS, que o imóvel não se encontra subutilizado.

Art. 192. O descumprimento das obrigações previstas no art. 191 desta Lei Complementar implicará a aplicação do IPTU progressivo no tempo, conforme o art. 7º do Estatuto da Cidade, e poderá ensejar a desapropriação do imóvel com pagamento em títulos da dívida pública.

Parágrafo único. Quando se tratar de imóvel beneficiado por isenção de IPTU, o benefício será automaticamente cassado, e o imposto incidirá com as alíquotas progressivas referidas no *caput* deste artigo.

Art. 193. A qualquer tempo, o proprietário poderá comprovar que o imóvel passou a ser utilizado em conformidade com os parâmetros de aproveitamento adequado definidos na legislação urbanística, hipótese em que o Município cancelará a averbação da notificação no registro de imóveis e o IPTU voltará a incidir com a alíquota ordinária prevista na legislação tributária, sem prejuízo das penalidades aplicadas até a regularização.

Art. 194. A transmissão do imóvel, por ato *inter vivos* ou *causa mortis*, posterior à data da notificação referida no art. 191 desta Lei Complementar, não interrompe os prazos nem afasta as obrigações associadas à aplicação do PEUC.

Seção IV **Do Consórcio Imobiliário**

Art. 195. O Município poderá celebrar consórcio imobiliário com proprietário de imóvel urbano, mediante requerimento formal, com a finalidade de viabilizar projetos de urbanização, regularização fundiária ou edificação.

§ 1º Consórcio imobiliário é o instrumento por meio do qual o proprietário transfere a titularidade do imóvel ao Município e, após a execução das obras, recebe como

contraprestação unidades imobiliárias urbanizadas ou edificadas em valor equivalente ao imóvel transferido, permanecendo as demais unidades incorporadas ao patrimônio público.

§ 2º A equivalência entre o valor do imóvel original e o das unidades a serem restituídas será apurada conforme critérios técnicos definidos em regulamento, com base na avaliação do bem anterior à realização das obras.

Seção V

Do Direito de Preempção

Art. 196. O direito de preempção é o instrumento que confere ao Município preferência para aquisição de imóvel objeto de alienação onerosa entre particulares.

§ 1º A preempção somente poderá incidir sobre áreas expressamente previstas em lei municipal específica, que estabelecerá prazo de vigência de até 5 (cinco) anos, admitida renovação por nova lei após o decurso mínimo de 1 (um) ano.

§ 2º O exercício do direito de preempção observará os procedimentos e condições previstos nos arts. 26 e 27 do Estatuto da Cidade.

§ 3º A lei que delimitar a área sujeita à preempção deverá enquadrar sua aplicação em uma ou mais das finalidades previstas no art. 26 do Estatuto da Cidade.

Seção VI

Do Direito de Superfície

Art. 197. O Município poderá instituir o direito de superfície sobre imóveis públicos como instrumento para autorizar a utilização, por terceiros, do solo, do subsolo ou do espaço aéreo, desde que compatível com os objetivos da política urbana municipal.

§ 1º O direito de superfície integra os instrumentos disponíveis para a implementação da política habitacional e da regularização fundiária, podendo ser utilizado também para outras finalidades compatíveis com a política urbana.

§ 2º A aplicação do direito de superfície observará as disposições dos arts. 21 a 24 do Estatuto da Cidade.

Seção VII

Do Reparcelamento do Solo

Art. 198. Reparcelamento do solo é o instrumento de reordenação fundiária destinado à reconfiguração de lotes, quadras ou logradouros existentes, com a finalidade de viabilizar o aproveitamento adequado do território urbano, nos termos de projeto urbanístico aprovado.

Art. 199. O reparcelamento do solo poderá ter, entre outros, os seguintes objetivos:

I – assegurar o aproveitamento racional da área urbanizada ou em processo de urbanização;

II – estabelecer a distribuição proporcional dos encargos relacionados à implantação de infraestrutura e equipamentos urbanos;

III – adequar o traçado fundiário e os espaços públicos às diretrizes de parcelamento, uso e ocupação do solo definidas pela política urbana municipal.

Art. 200. A repartição dos benefícios urbanísticos entre os proprietários e demais partícipes do reparcelamento será proporcional à contribuição fundiária ou financeira destinada à viabilização do projeto.

Art. 201. São requisitos para a aplicação do reparcelamento do solo a definição, em regulamento, dos mecanismos de execução e gestão, das formas de financiamento das intervenções e das contrapartidas proporcionais aos benefícios urbanísticos conferidos a cada partícipe.

Art. 202. O reparcelamento do solo poderá ser executado por meio de concessão urbanística, como objeto principal ou como atividade vinculada a projetos de transformação urbana.

Seção VIII

Da Concessão Urbanística

Art. 203. Concessão urbanística é o instrumento por meio do qual o Município delega a ente privado a execução de intervenções urbanísticas com a finalidade de viabilizar o parcelamento, o reparcelamento, a regularização fundiária ou a reabilitação urbana de área definida no território municipal.

§ 1º A concessão urbanística poderá ser estruturada nas modalidades de concessão comum, patrocinada ou administrativa, conforme o disposto na Lei Federal nº 8.987, de 1995, e na Lei Federal nº 11.079, de 2004, tendo como objeto obra, serviço ou atividade de natureza urbanística.

§ 2º Na execução do contrato, o concessionário:

I – instituirá sociedade de propósito específico com faculdade de adesão de proprietários de imóveis abrangidos pela intervenção, mediante integralização de capital com os respectivos bens;

II – apresentará proposta de consórcio imobiliário ou de aquisição de imóveis aos proprietários que não aderirem à sociedade;

III – poderá executar, por delegação expressa do Município, a desapropriação urbanística dos imóveis necessários à implementação da concessão;

IV – poderá ser remunerado pela exploração econômica, alienação ou incorporação dos imóveis resultantes da intervenção, conforme previsão contratual.

Seção IX

Da Desapropriação Urbanística

Art. 204. O Município poderá aplicar a desapropriação sancionatória com pagamento em títulos da dívida pública em todo o perímetro urbano, nos termos do art. 8º do Estatuto da Cidade, quando o proprietário deixar de promover o adequado aproveitamento do imóvel após a aplicação do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios e do IPTU progressivo no tempo.

Parágrafo único. A emissão, o resgate e a utilização dos títulos obedecerão às condições estabelecidas na legislação federal e em regulamento específico do Município.

Art. 205. Sem prejuízo da desapropriação prevista no art. 204 desta Lei Complementar, a desapropriação urbanística poderá ser utilizada para fins de implementação de plano urbanístico aprovado pelo Município, nos termos do art. 5º, al. i, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 1941, e do art. 44 da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, ou para viabilizar regularização fundiária de interesse social, conforme o art. 15, inc. VI, da Lei Federal nº 13.465, de 11 de julho de 2017, e o art. 2º, inc. IV, da Lei Federal nº 4.132, de 10 de setembro de 1962.

Art. 206. Quando a desapropriação urbanística for executada por ente privado mediante delegação contratual fundamentada no art. 3º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 1941, deverão ser observados os seguintes requisitos:

I – a desapropriação será precedida de decreto declaratório de utilidade pública ou interesse social;

II – o contrato poderá prever mecanismos de negociação do valor indenizatório, respeitados os critérios legais de justa indenização;

III – será assegurada ao proprietário a faculdade de submeter eventual divergência à arbitragem, conforme o art. 10-B do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 1941.

Art. 207. Quando a desapropriação tiver por finalidade a execução ou o financiamento de plano de urbanização, reabilitação urbana ou regularização fundiária, a receita

obtida com a alienação ou exploração dos imóveis resultantes da intervenção poderá compor a remuneração do agente executor.

Parágrafo único. Poderá ser considerado agente executor o ente público ou privado incumbido da implementação do projeto, inclusive:

I – concessionários, permissionários, autorizatários ou arrendatários dos entes federativos, nos termos do art. 3º, inc. I, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 1941;

II – operadores ferroviários ou sociedades de propósito específico instituídas nos termos dos arts. 61 e 62 da Lei Federal nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.

CAPÍTULO IV DA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA E DO REASSENTAMENTO

Art. 208. A regularização fundiária e o reassentamento são instrumentos da política urbana destinados a assegurar o direito à moradia, à segurança jurídica da posse e ao acesso à cidade, mediante a integração de assentamentos irregulares à malha urbana e a reordenação fundiária em áreas sujeitas a riscos ou a intervenções de interesse público.

Art. 209. A regularização fundiária poderá ser promovida pelos legitimados definidos no art. 14 da Lei Federal nº 13.465, de 2017, mediante a utilização dos instrumentos previstos nesta Lei Complementar e em outras normas correlatas:

I – em áreas públicas de propriedade do Município, de suas autarquias, empresas públicas ou sociedades de economia mista:

- a) legitimação fundiária;
- b) concessão do direito real de uso;
- c) concessão de uso especial para fins de moradia;
- d) direito de superfície;
- e) outros instrumentos previstos no art. 15 da Lei Federal nº 13.465, de 2017;

II – em áreas privadas, a legitimação fundiária, a legitimação de posse e demais instrumentos previstos no art. 15 da Lei Federal nº 13.465, de 2017, além do usucapião especial urbano previsto nos arts. 9º e 14 do Estatuto da Cidade, com garantia de assistência técnica e jurídica gratuita às comunidades de baixa renda;

III – regularização fundiária de interesse social (REURB-S), nos termos da Lei Federal nº 13.465, de 2017, aplicável a núcleos urbanos informais ocupados por população de baixa renda;

IV – regularização fundiária de interesse específico (REURB-E), nos termos da Lei Federal nº 13.465, de 2017, aplicável aos núcleos urbanos informais não enquadrados como de interesse social.

§ 1º As áreas regularizadas por meio da REURB-S serão classificadas como ZEIS por meio de decreto do Poder Executivo, com regime urbanístico próprio, sendo consideradas Áreas de Requalificação Urbana até sua integração plena à estrutura urbana.

§ 2º A classificação como ZEIS será analisada no curso do procedimento de regularização fundiária ou dos projetos integrados de requalificação urbana, sendo admitida a aprovação de projetos urbanísticos independentemente da instauração da ZEIS.

§ 3º Será admitida a instalação de infraestrutura urbana em núcleos urbanos informais consolidados e de difícil reversão, considerando o tempo de ocupação, a natureza das edificações, a localização das vias de circulação, a presença de equipamentos públicos e outras circunstâncias avaliadas pelo Município, independentemente da instauração da ZEIS.

§ 4º A regularização urbanística promovida pelo Município não exime o loteador das responsabilidades legais, inclusive quanto à destinação de áreas públicas, que poderão ser convertidas em imóveis, obras ou valores destinados ao Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social.

§ 5º Nas áreas regularizadas por meio da REURB-E, poderá ser exigida contrapartida proporcional ao impacto urbano ou ambiental da intervenção, consistente na destinação de áreas públicas, na realização de obras de infraestrutura ou na execução de medidas de recuperação ambiental.

§ 6º A contrapartida referida no § 5º deste artigo poderá ser convertida em valor em moeda corrente, a ser destinado ao Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social ou utilizado na execução de obras, serviços ou aquisição de imóveis voltados à regularização fundiária ou à produção de habitação de interesse social.

Art. 210. O reassentamento poderá ser adotado nas seguintes hipóteses:

I – existência de núcleo urbano localizado em área de risco insanável;

II – realização de obras de interesse público vinculadas ao traçado do Plano Diretor ou à recuperação de áreas naturais;

III – reordenamento territorial vinculado à regularização fundiária, com previsão de destinação de áreas para o sistema viário ou para equipamentos públicos urbanos ou comunitários, com o objetivo de garantir o acesso à cidade à população remanescente;

IV – preservação de áreas com relevante valor ambiental ou cultural.

§ 1º Será priorizada a manutenção da habitação de interesse social, sem remoção dos moradores, salvo nos casos de risco, preservação ambiental, requalificação urbana ou excedente populacional.

§ 2º A área destinada ao reassentamento deverá assegurar o direito à cidade, incluindo acesso a serviços públicos, transporte coletivo e oportunidades de trabalho.

CAPÍTULO V DA POLÍTICA DE INCENTIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO

Art. 211. O Município instituirá política permanente de incentivos urbanísticos destinada a promover os objetivos da política urbana municipal, com a finalidade de orientar o adensamento, o *retrofit* de edificações e a qualificação do tecido urbano em áreas prioritárias para o desenvolvimento da cidade.

Art. 212. Os incentivos urbanísticos serão aplicados em áreas delimitadas com base em critérios de disponibilidade de infraestrutura urbana, capacidade de suporte do sistema viário e potencial de adensamento compatível com os parâmetros da política urbana municipal.

Art. 213. Os incentivos urbanísticos poderão compreender, entre outros:

I – acréscimo de até 20% (vinte por cento) na altura da edificação em relação ao gabarito permitido;

II – concessão de potencial construtivo adicional de até 20% (vinte por cento) sobre o permitido para o lote;

III – desconto de até 50% (cinquenta por cento) na outorga onerosa do direito de construir;

IV – redução de até 20% (vinte por cento) do total devido a título de destinação de áreas públicas no parcelamento do solo.

§ 1º Os incentivos urbanísticos previstos neste artigo poderão ser concedidos, na forma de regulamento do Poder Executivo, a empreendimentos que, em seus projetos, priorizem soluções que contribuam para a qualificação urbana, a sustentabilidade e a melhoria da ambiência, incluindo, entre outras:

I – implantação de áreas verdes públicas ou mobiliário urbano;

II – qualificação de calçadas, drenagem urbana e condições de acessibilidade no entorno;

III – adoção de soluções sustentáveis relacionadas à energia, à água ou à gestão de resíduos.

§ 2º A concessão dos incentivos urbanísticos e as medidas adotadas pelo empreendimento serão registradas no respectivo processo de licenciamento urbanístico, conforme critérios e procedimentos definidos em regulamento.

Seção I

Dos Incentivos à Sustentabilidade e Resiliência Climática

Art. 214. O Município poderá conceder incentivos urbanísticos, na forma do art. 213 desta Lei Complementar, a empreendimentos que adotem padrões reconhecidos de sustentabilidade e resiliência climática, comprovados por meio de certificações como LEED, AQUA-HQE, EDGE, BREEAM ou outras equivalentes, na forma de regulamento.

Parágrafo único. Os incentivos de que trata este artigo deverão priorizar empreendimentos que contribuam para a adaptação climática urbana, a redução de vulnerabilidades socioambientais e a melhoria da qualidade de vida da população residente.

Art. 215. O Município poderá instituir sistema próprio de certificação de empreendimentos que incorporem soluções sustentáveis e de adaptação climática, conforme critérios técnicos definidos em regulamento, para fins de reconhecimento oficial e acesso aos incentivos urbanísticos previstos neste Capítulo.

Seção II

Dos Incentivos à Preservação do Patrimônio Cultural

Art. 216. O Município poderá conceder incentivos urbanísticos e edifícios para a preservação e conservação de imóveis tombados ou inventariados como de estruturação, na forma do art. 213 desta Lei Complementar.

Seção III

Dos Incentivos à Preservação dos Componentes do Sistema Ecológico

Art. 217. Sem prejuízo da concessão dos incentivos previstos no art. 213 desta Lei Complementar, decreto do Poder Executivo instituirá e disciplinará incentivos destinados a empreendimentos ou proprietários que promovam a preservação e o uso sustentável de componentes do Sistema Ecológico definidos nesta Lei Complementar, podendo ser concedidos, como contrapartida, incentivos urbanísticos e redução no percentual de destinação de áreas públicas no parcelamento do solo.

LIVRO III

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 218. No prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei Complementar, o Poder Executivo editará os atos normativos necessários à sua aplicação e à da LUOS, especialmente aqueles voltados:

I – à regulamentação do licenciamento urbanístico e edílico e dos instrumentos a ele vinculados;

II – à organização e ao funcionamento do CMDUA.

Art. 219. No prazo de até 1 (um) ano, contado da entrada em vigor desta Lei Complementar, o Poder Executivo encaminhará ao Poder Legislativo proposta de revisão do Código de Edificações, com o objetivo de adequá-lo aos instrumentos, às medidas de controle e às tipologias definidos pelo Plano Diretor e pela LUOS.

Art. 220. Além dos regulamentos previstos nesta Lei Complementar e na LUOS, serão objeto de decreto do Poder Executivo:

I – a identificação, a hierarquização e a classificação das vias existentes e projetadas;

II – os padrões para dimensionamento e vazão de águas pluviais;

III – as normas complementares relativas ao SGC e aos seus componentes;

IV – os atos regulamentares necessários à plena aplicação do Plano Diretor e da LUOS;

V – a instituição e os critérios de aplicação das disposições do Capítulo V do Título II do Livro II desta Lei Complementar;

VI – a atualização das cotas de nível de proteção contra cheias.

Art. 221. Serão objeto de instrução normativa do órgão gerenciador do SGC os ajustes nos limites dos componentes integrantes do Modelo Espacial, referidos no § 3º do art. 14 desta Lei Complementar.

Art. 222. O Poder Executivo promoverá estudo técnico para avaliar a pertinência e a funcionalidade dos gravames urbanísticos instituídos por este Plano Diretor, com as seguintes finalidades:

I – verificar sua atualidade e efetividade à luz das demandas de desenvolvimento urbano e dos objetivos do Plano Diretor;

II – manter aqueles indispensáveis à execução de projetos estruturantes de mobilidade, infraestrutura e equipamentos urbanos;

III – propor a revisão ou a supressão dos que não mais apresentem justificativa técnica ou funcional.

§ 1º Fica priorizada a avaliação da revisão do gravame viário da Rua Marquês do Maricá, localizada no bairro Vila Nova.

§ 2º Fica priorizada a avaliação da revisão do gravame viário da Rua do Stringhini, localizada no bairro Hípica.

§ 3º Fica priorizada a avaliação da revisão do gravame viário da Rua Ênio de Souza, localizada no bairro Vila Nova.

Art. 223. Fica alterado o inc. VII do art. 2º da Lei Complementar nº 612, de 19 de fevereiro de 2009, conforme segue:

“Art. 2º

.....

VII – recursos auferidos com a outorga onerosa do direito de construir, na forma e proporção previstas na Lei de Uso e Ocupação do Solo;

.....” (NR)

Art. 224. Fica alterado o *caput* do art. 23 da Lei Complementar nº 946, de 18 de julho de 2022, conforme segue:

“Art. 23. Fica criado o Fundo Municipal de Gestão de Território (FMGT), de natureza contábil especial, destinado à arrecadação e à aplicação de valores da outorga onerosa do direito de construir, na forma e proporção previstas na Lei de Uso e Ocupação do Solo, do recebimento de recursos do orçamento próprio do Município de Porto Alegre, das transferências do Estado do Rio Grande do Sul e da União, de recursos de financiamentos nacionais e internacionais e de doações vinculadas à implantação da política urbana do Município de Porto Alegre, a ser regulamentado por decreto.

.....” (NR)

Art. 225. Integram esta Lei Complementar os seguintes Anexos:

I – Anexo 1 – Sistemas Estruturantes;

II – Anexo 1.1 – Sistema Ecológico;

III – Anexo 1.1.1 – Áreas de Risco e Vulnerabilidade Ambiental (ARVA);

IV – Anexo 1.1.2 – Regime Urbanístico – Áreas de Risco e Vulnerabilidade Ambiental (ARVA);

V – Anexo 1.2 – Sistema de Espaços Abertos;

VI – Anexo 1.2.1 – Áreas de Interesse Cultural;

VII – Anexo 1.3 – Sistema de Estrutura e Infraestrutura Urbana;

VIII – Anexo 1.3.1 – Estrutura de Adaptação Climática;

IX – Anexo 1.3.2 – Estrutura de Mobilidade;

X – Anexo 1.3.2.1 – Malha Viária Básica;

XI – Anexo 1.3.2.2 – Classificação das Vias;

XII – Anexo 1.3.2.3 – Elementos do Perfil Viário;

XIII – Anexo 1.4 – Sistema Socioeconômico;

XIV – Anexo 1.4.1 – Áreas de Requalificação Urbana;

XV – Anexo 1.4.2 – Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS);

XVI – Anexo 1.4.3 – Regime Urbanístico – Zona Especial de Interesse Social (ZEIS);

XVII – Anexo 2 – Modelo de Ocupação do Território;

XVIII – Anexo 3 – Macrozonas;

XIX – Anexo 3.1 – Macrozonas – Mapa Geral;

XX – Anexo 3.2 – Áreas Estruturadoras;

XXI – Anexo 3.2.1 – 4º Distrito – Ações e Intervenções;

XXII – Anexo 4 – Unidades de Planejamento Local;

XXIII – Anexo 5 – Zonas de Ocupação.

Art. 226. Esta Lei Complementar entra em vigor em 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 227. Ficam revogados:

- I – a Lei Complementar nº 63, de 11 de dezembro de 1981;
- II – a Lei Complementar nº 79, de 10 de janeiro de 1983;
- III – a Lei Complementar nº 106, de 27 de abril de 1984;
- IV – a Lei Complementar nº 114, de 28 de dezembro de 1984;
- V – a Lei Complementar nº 176, de 29 de janeiro de 1988;
- VI – a Lei Complementar nº 200, de 30 de maio de 1989;
- VII – a Lei Complementar nº 324, de 25 de maio de 1994;
- VIII – a Lei Complementar nº 372, de 22 de janeiro de 1996;
- IX – a Lei Complementar nº 393, de 19 de dezembro de 1996;
- X – a Lei Complementar nº 404, de 14 de novembro de 1997;
- XI – a Lei Complementar nº 405, de 9 de dezembro de 1997;
- XII – a Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999;
- XIII – a Lei Complementar nº 462, de 18 de janeiro de 2001;
- XIV – a Lei Complementar nº 469, de 17 de dezembro de 2001;
- XV – a Lei Complementar nº 470, de 2 de janeiro de 2002;
- XVI – a Lei Complementar nº 496, de 10 de novembro de 2003;
- XVII – a Lei Complementar nº 497, de 18 de dezembro de 2003;
- XVIII – a Lei Complementar nº 509, de 24 de novembro de 2004;
- XIX – a Lei Complementar nº 547, de 24 de abril de 2006;
- XX – a Lei Complementar nº 548, de 24 de abril de 2006;
- XXI – a Lei Complementar nº 566, de 21 de março de 2007;

XXII – a Lei Complementar nº 608, de 8 de janeiro de 2009;

XXIII – a Lei Complementar nº 609, de 8 de janeiro de 2009;

XXIV – a Lei Complementar nº 610, de 13 de janeiro de 2009;

XXV – a Lei Complementar nº 614, de 30 de abril de 2009;

XXVI – a Lei Complementar nº 624, de 25 de junho de 2009;

XXVII – a Lei Complementar nº 627, de 23 de julho de 2009;

XXVIII – a Lei Complementar nº 636, de 13 de janeiro de 2010;

XXIX – a Lei Complementar nº 646, de 22 de julho de 2010;

XXX – a Lei Complementar nº 663, de 28 de dezembro de 2010;

XXXI – a Lei Complementar nº 695, de 1º de junho de 2012;

XXXII – a Lei Complementar nº 716, de 24 de julho de 2013;

XXXIII – a Lei Complementar nº 717, de 20 de agosto de 2013;

XXXIV – o art. 3º da Lei Complementar nº 720, de 8 de novembro de 2013;

XXXV – a Lei Complementar nº 729, de 9 de janeiro de 2014;

XXXVI – o art. 2º da Lei Complementar nº 736, de 6 de março de 2014;

XXXVII – a Lei Complementar nº 754, de 30 de dezembro de 2014;

XXXVIII – os arts. 2º, 3º e 4º da Lei Complementar nº 764, de 23 de junho de 2015;

XXXIX – a Lei Complementar nº 767, de 27 de julho de 2015;

XL – a Lei Complementar nº 778, de 28 de outubro de 2015;

XLI – a Lei Complementar nº 811, de 17 de janeiro de 2017;

XLII – a Lei Complementar nº 833, de 9 de março de 2018;

XLIII – a Lei Complementar nº 847, de 6 de março de 2019;

XLIV – a Lei Complementar nº 919, de 17 de novembro de 2021;

XLV – a Lei Complementar nº 930, de 29 de dezembro de 2021;

XLVI – a Lei Complementar nº 935, de 10 de janeiro de 2022;

XLVII – os arts. 1º a 22 da Lei Complementar nº 946, de 18 de julho de 2022;

XLVIII – a Lei Complementar nº 960, de 5 de outubro de 2022;

XLIX – a Lei nº 8.187, de 7 de julho de 1998;

L – a Lei nº 8.485, de 3 de maio de 2000;

LI – a Lei nº 8.770, de 8 de outubro de 2001;

LII – a Lei nº 9.095, de 21 de março de 2003;

LIII – a Lei nº 9.618, de 27 de setembro de 2004;

LIV – a Lei nº 9.661, de 22 de dezembro de 2004;

LV – a Lei nº 9.669, de 27 de dezembro de 2004;

LVI – a Lei nº 10.079, de 26 de outubro de 2006;

LVII – a Lei nº 10.149, de 16 de janeiro de 2007;

LVIII – a Lei nº 10.244, de 30 de agosto de 2007;

LIX – a Lei nº 10.245, de 30 de agosto de 2007;

LX – a Lei nº 10.383, de 8 de fevereiro de 2008;

LXI – a Lei nº 11.108, de 9 de agosto de 2011;

LXII – a Lei nº 11.364, de 19 de outubro de 2012;

LXIII – a Lei nº 12.089, de 1º de julho de 2016;

LXIV – a Lei nº 12.680, de 3 de março de 2020;

LXV – a Lei nº 12.850, de 9 de agosto de 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 14 de julho de 2026.

Sebastião Melo,
Prefeito de Porto Alegre.

Germano Bremm,
Secretário Municipal do Meio Ambiente, Urbanismo e Sustentabilidade.

Registre-se e publique-se.

Jhonny Prado,
Procurador-Geral do Município.