

Lei 18.403/26: Recargas veiculares e responsabilidade de construtoras em SP

Thyago Garcia

LEI Nº 18.403/2026 (LEI DAS RECARGAS VEICULARES): EMPREENDIMENTOS DO FUTURO E A NOVA RESPONSABILIDADE TÉCNICA DE CONSTRUTORAS E INCORPORADORAS NO ESTADO DE SÃO PAULO

- 1.O presente artigo é elaborado exclusivamente para **construtoras, incorporadoras** e responsáveis técnicos por novos empreendimentos imobiliários no Estado de São Paulo, com o objetivo de analisar, sob perspectiva jurídica e técnica, os impactos do artigo 2º da Lei Estadual nº 18.403/2026
- 2.Enquanto grande parte do debate público tem se concentrado no direito do condômino de instalar estação de recarga em vaga privativa (art. 1º da lei), o artigo 2º introduz obrigação distinta, de natureza prospectiva e estrutural, direcionada especificamente aos novos empreendimentos cujos projetos sejam aprovados após a entrada em vigor da norma
- 3.Trata-se de dispositivo que altera significativamente a lógica tradicional de dimensionamento elétrico das edificações, impondo às incorporadoras o dever de planejamento técnico voltado à expansão da mobilidade elétrica
- 4.A obrigação não é de instalação imediata de carregadores, mas de **previsão de capacidade mínima de suporte para futura implementação**, o que desloca a discussão do campo da adaptação para o campo do planejamento estrutural
- 5.Estamos, portanto, diante de uma mudança paradigmática: a mobilidade elétrica passa a integrar o núcleo essencial do projeto arquitetônico e elétrico do empreendimento, e não mais a figurar como variável excepcional ou futura adaptação.

I.O ARTIGO 2º DA LEI Nº 18.403/2026: NATUREZA E ALCANCE

6.O artigo 2º da Lei nº 18.403/2026 representa, sob o ponto de vista normativo, o verdadeiro eixo estruturante da política pública inaugurada pelo legislador paulista no âmbito da mobilidade elétrica condominial. Enquanto o artigo 1º disciplina uma situação presente (o direito individual do condômino em edificações já construídas), o artigo 2º projeta o futuro e impõe às construtoras e incorporadoras uma obrigação de natureza preventiva, estrutural e prospectiva.

7.O dispositivo determina que os empreendimentos imobiliários cujos projetos forem aprovados após a entrada em vigor da lei deverão prever, em seus sistemas elétricos, **capacidade mínima de suporte para futura instalação de estações de recarga por seus condôminos ou usuários**. Essa redação, embora sintética, carrega implicações técnicas e jurídicas significativas.

8.Em primeiro lugar, é fundamental compreender que a norma não trata da instalação imediata de carregadores, nem impõe a execução obrigatória de infraestrutura completa em todas as vagas. O núcleo da obrigação reside na expressão “*prever capacidade mínima de suporte*”. Isso significa que o legislador desloca o foco da execução para o planejamento estrutural. A exigência recai sobre o projeto elétrico da edificação, e não sobre a entrega de um sistema de recarga integralmente operacional.

9.Trata-se, portanto, de obrigação de concepção técnica adequada. O sistema elétrico do novo empreendimento deve nascer apto a suportar, de forma progressiva e organizada, a expansão futura da recarga veicular, sem que isso exija intervenções estruturais complexas ou substituições integrais de componentes essenciais da infraestrutura elétrica. **O legislador pretendeu evitar que os novos edifícios repitam a realidade hoje observada em construções antigas: infraestrutura subdimensionada, necessidade de obras corretivas de alto custo e conflitos entre condôminos diante da impossibilidade técnica de expansão.**

10.Do ponto de vista jurídico, estamos diante de uma obrigação legal de resultado estrutural mínimo. A incorporadora não pode simplesmente alegar que a instalação poderá ser estudada futuramente pelo condomínio. A previsão deve constar no projeto aprovado, refletindo planejamento técnico concreto e documentado. Caso contrário, poderá haver discussão quanto ao descumprimento da exigência legal já vigente.

11.Outro aspecto relevante é que a norma tem caráter prospectivo e condiciona sua incidência à aprovação do projeto após a entrada em vigor da lei. **Assim, o marco temporal não é a entrega da obra, mas a aprovação do projeto perante os órgãos competentes. Esse ponto é crucial para análise de responsabilidade técnica e conformidade regulatória.**

12.Ademais, o artigo 2º não estabelece parâmetros quantitativos objetivos (como percentual mínimo de vagas preparadas ou carga específica por unidade), mas determina a existência de “*capacidade mínima de suporte*”. Essa escolha legislativa deliberadamente aberta indica que o Estado pretende complementar a norma por meio de regulamentação técnica futura. **Até que isso ocorra, a interpretação deve ser orientada pelos princípios da razoabilidade técnica, pelas normas da ABNT aplicáveis e pelas diretrizes das concessionárias de energia.**

13.Nesse cenário, o conceito de “*capacidade mínima*” não pode ser interpretado de forma meramente simbólica ou formal. A previsão não pode se limitar a uma reserva abstrata de espaço físico ou à mera declaração genérica em memorial descritivo. É necessário que haja coerência entre a carga instalada, a infraestrutura de distribuição interna e a possibilidade real de expansão futura. Caso contrário, corre-se o risco de caracterizar planejamento fictício ou insuficiente.

14.Sob a ótica da responsabilidade civil, a ausência dessa previsão pode gerar questionamentos futuros por parte de adquirentes, especialmente se o empreendimento for comercializado como alinhado às práticas contemporâneas de sustentabilidade ou mobilidade elétrica. A incorporação imobiliária envolve dever de informação e boa-fé objetiva, e a compatibilidade do projeto com a legislação vigente integra esse dever.

15.Portanto, o alcance do artigo 2º vai além de uma simples recomendação técnica. Ele redefine o padrão mínimo esperado de conformidade elétrica nos novos empreendimentos paulistas. A mobilidade elétrica passa a integrar o núcleo estrutural do projeto, assim como hoje já se incorporam exigências relacionadas a acessibilidade, prevenção contra incêndio e eficiência energética.

16.Em síntese, o artigo 2º institui obrigação de planejamento elétrico preventivo, com natureza estrutural, incidência prospectiva e impacto direto na responsabilidade técnica das incorporadoras. Não se trata de inovação periférica, mas de mudança de paradigma na concepção dos novos empreendimentos no Estado de São Paulo.

II.A MUDANÇA DE PARADIGMA NO PLANEJAMENTO ELÉTRICO

17. Historicamente, o dimensionamento elétrico de edifícios residenciais e comerciais foi estruturado com base em premissas relativamente estáveis: iluminação das áreas comuns, funcionamento de elevadores, bombas hidráulicas, sistemas de climatização central (quando existentes), equipamentos de segurança, além do consumo padrão estimado das unidades autônomas. Esses parâmetros eram consolidados por normas técnicas e por padrões de mercado que refletiam hábitos de consumo previsíveis e progressivos, mas não disruptivos

18. A mobilidade elétrica rompe essa lógica incremental. A instalação de estações de recarga veicular representa introdução de carga significativa, com operação prolongada e, muitas vezes, simultânea. Diferentemente de equipamentos de uso intermitente, o carregamento veicular pode ocorrer por diversas horas consecutivas, frequentemente no período noturno, alterando o perfil de demanda da edificação. Isso transforma o carregador em elemento estrutural do sistema elétrico, e não mero acessório

19. Com a Lei nº 18.403/2026, a possibilidade de expansão da mobilidade elétrica deixa de ser variável contingente e passa a ser **premissa obrigatória de projeto**. O sistema elétrico do novo empreendimento deve ser concebido considerando cenário de crescimento progressivo da demanda por recarga. Essa exigência desloca a análise técnica da esfera reativa para a esfera preventiva

20. A mudança de paradigma consiste exatamente nisso: a infraestrutura elétrica não pode mais ser planejada apenas para atender à realidade do momento da entrega da obra. Deve ser estruturada para absorver transformações previsíveis do mercado e da tecnologia ao longo da vida útil da edificação.

Em outras palavras, o projeto passa a incorporar visão de longo prazo

21. Essa nova abordagem impõe reflexos diretos na concepção de quadros gerais de baixa tensão, no dimensionamento de barramentos, na escolha de transformadores, na definição da carga instalada e na própria reserva técnica

junto à concessionária. A ausência de previsão escalável poderá implicar, no futuro, necessidade de substituição integral de componentes estruturais — cenário que a lei busca evitar

22. Outro elemento relevante dessa mudança é a integração entre engenharia elétrica e planejamento estratégico do empreendimento. A previsão de infraestrutura para mobilidade elétrica passa a dialogar com estudos de perfil de público-alvo, padrão do empreendimento, localização urbana e projeções de adoção de veículos elétricos. O planejamento técnico deixa de ser exclusivamente normativo e passa a incorporar análise prospectiva de mercado

23. Há também impacto na concepção física do edifício. Espaços para prumadas técnicas, áreas destinadas a quadros de expansão, eletrocalhas dimensionadas para crescimento modular e previsão de sistemas de gerenciamento de carga deixam de ser soluções opcionais e passam a integrar o núcleo da infraestrutura predial. O projeto precisa permitir expansão ordenada, sem intervenções invasivas em áreas comuns consolidadas

24. Do ponto de vista regulatório, essa mudança alinha o setor imobiliário à tendência global de integração entre desenvolvimento urbano e transição energética. A mobilidade elétrica não é fenômeno isolado, mas parte de transformação mais ampla que envolve eficiência energética, geração distribuída, sustentabilidade e políticas ambientais. O planejamento elétrico passa a refletir essa nova matriz.

25. importante destacar que essa alteração não implica superdimensionamento indiscriminado ou aumento irrazoável de custos. A exigência legal é de previsão técnica racional e proporcional. O desafio técnico consiste em encontrar equilíbrio entre viabilidade econômica e capacidade de expansão futura. É nesse ponto que a engenharia ganha protagonismo estratégico

26. Sob a perspectiva jurídica, a mudança de paradigma reforça a responsabilidade técnica da incorporadora. Projetos aprovados após a vigência da lei devem demonstrar que consideraram, de forma concreta, a expansão da mobilidade elétrica. A omissão dessa variável pode ser interpretada como **falha de planejamento** diante de exigência legal expressa

27. Sob a ótica civil, a ausência de previsão técnica adequada pode caracterizar vício de projeto ou inadequação construtiva, nos termos dos arts. 186 e 927 do Código Civil, caso reste demonstrado dano decorrente de falha de planejamento. Além disso, o art. 618 do Código Civil impõe responsabilidade pela solidez e segurança da obra, o que abrange dimensionamento estrutural compatível com as exigências legais vigentes à época da aprovação do projeto

28. No âmbito da incorporação imobiliária, o art. 32 da Lei nº 4.591/1964 exige que o empreendimento observe as características técnicas efetivamente aprovadas e divulgadas. Caso a infraestrutura elétrica não esteja em conformidade com exigência legal superveniente à concepção tradicional de projetos, poderá haver discussão quanto ao dever de informação e à boa-fé objetiva (arts. 113 e 422 do Código Civil)

29. Ademais, eventual necessidade futura de obras estruturais para adequação elétrica, decorrente de subdimensionamento originário, pode gerar responsabilização regressiva da incorporadora, especialmente se demonstrado que o projeto foi aprovado já sob a vigência da Lei nº 18.403/2026

30. Assim, a não consideração da expansão da mobilidade elétrica deixa de ser mera escolha técnica e passa a representar potencial desconformidade normativa, com repercussões jurídicas nas esferas administrativa e civil.

III. IMPACTOS TÉCNICOS CONCRETO

31. A obrigação instituída pelo artigo 2º da Lei nº 18.403/2026 não se esgota em diretriz abstrata de planejamento. Ela produz efeitos técnicos concretos e imediatos na concepção dos sistemas elétricos dos novos empreendimentos no Estado de São Paulo. A exigência de previsão de capacidade mínima de suporte para futura recarga veicular repercute diretamente no dimensionamento, na arquitetura da infraestrutura elétrica e na estratégia de expansão da edificação ao longo de sua vida útil

32.O primeiro impacto relevante recai sobre o dimensionamento global da carga instalada. A previsão de suporte para futura instalação de estações de recarga **exige análise antecipada do potencial de demanda adicional que poderá ser incorporado ao sistema. Isso implica considerar cenários progressivos de adesão à mobilidade elétrica, e não apenas situação estática no momento da entrega da obra.** O cálculo da carga total do empreendimento passa a incorporar variável de crescimento previsível, ainda que não integralmente implementada no momento inicial

33.Esse aspecto repercute diretamente na especificação de transformadores, barramentos e quadros gerais de baixa tensão. Caso o projeto seja concebido no limite técnico mínimo, sem margem de expansão, qualquer ampliação futura poderá demandar substituição integral de equipamentos estruturais — situação onerosa e operacionalmente complexa. A lógica da nova legislação é justamente evitar que o condomínio, poucos anos após a entrega do empreendimento, enfrente necessidade de reforma elétrica estrutural

34.Outro impacto técnico concreto envolve a necessidade de reserva técnica junto à concessionária de energia. A capacidade contratada e a infraestrutura de entrada de energia devem comportar expansão futura. Ainda que a demanda inicial não atinja o potencial máximo projetado, a viabilidade de ampliação deve estar prevista. Isso pode influenciar o tipo de fornecimento adotado (baixa ou média tensão), a capacidade do padrão de entrada e a possibilidade de reforço sem intervenções profundas

35.Além do dimensionamento elétrico propriamente dito, há impacto significativo na infraestrutura física do empreendimento. **A previsão de prumadas técnicas, eletrocalhas e caminhos estruturados para futura passagem de cabos torna-se elemento essencial de projeto.** A ausência desses espaços físicos pode inviabilizar ou encarecer substancialmente a instalação posterior de sistemas de recarga. A escalabilidade depende não apenas de carga elétrica disponível, mas também de infraestrutura física compatível

36.Outro ponto de impacto concreto diz respeito à concepção modular dos quadros de distribuição. Projetos que já contemplem espaços reservados para disjuntores adicionais, circuitos dedicados e expansão organizada facilitam implementação progressiva sem necessidade de reestruturação completa. Essa abordagem reduz riscos operacionais e simplifica futuras intervenções

37. Também ganha relevância a eventual adoção de sistemas de gerenciamento de carga (*load management*). **Empreendimentos com grande número de vagas podem demandar, futuramente, soluções inteligentes de controle de demanda para evitar sobrecarga simultânea.** A previsão dessa possibilidade desde a fase de projeto — ainda que o sistema não seja instalado imediatamente — permite integração mais eficiente e evita adaptações improvisadas

38. A compatibilidade com normas técnicas aplicáveis também constitui impacto concreto. A previsão de futura instalação deve dialogar com as exigências da ABNT, especialmente as normas relativas a instalações elétricas de baixa tensão e sistemas de recarga veicular. Além disso, as diretrizes da concessionária local e eventuais exigências do Corpo de Bombeiros devem ser consideradas desde a concepção do projeto, sob pena de futura incompatibilidade regulatória

39. Importante destacar que esses impactos não significam, necessariamente, aumento desproporcional de custo inicial. Ao contrário, o planejamento antecipado tende a reduzir custo global do ciclo de vida da edificação. A adaptação preventiva é significativamente menos onerosa do que a correção posterior de infraestrutura subdimensionada. Do ponto de vista econômico, a previsão racional e escalável representa medida de eficiência

40. Sob a ótica jurídica, esses impactos técnicos concretos traduzem o cumprimento material da obrigação legal. A mera menção genérica à possibilidade futura de instalação não é suficiente. É necessário que o projeto demonstre coerência entre carga prevista, infraestrutura física disponível e viabilidade real de expansão. A efetividade da previsão técnica será critério central para aferição de conformidade com a lei.

IV. RISCOS JURÍDICOS DO SUBDIMENSIONAMENTO E IMPACTO ESTRATÉGICO-MERCADOLÓGICO

41. A inobservância da obrigação prevista no artigo 2º da Lei nº 18.403/2026 não representa apenas risco técnico, mas também potencial exposição jurídica relevante e impacto estratégico direto sobre o posicionamento mercadológico do empreendimento. O subdimensionamento da infraestrutura elétrica, ou a ausência de previsão técnica minimamente adequada para futura instalação de sistemas de recarga veicular, pode gerar consequências que transcendem a esfera operacional

42. Sob a perspectiva jurídica, o primeiro risco decorre do próprio descumprimento de obrigação legal vigente. A partir da entrada em vigor da lei, projetos aprovados sem contemplar previsão de capacidade mínima de suporte **podem ser questionados quanto à sua conformidade normativa**. Ainda que a regulamentação técnica complementar esteja pendente, o dever legal já existe. A ausência absoluta de previsão ou a adoção de solução meramente formal, sem viabilidade concreta de expansão, pode ser interpretada como descumprimento da exigência legislativa

43. Além disso, há risco de responsabilização civil futura, conforme já exposto no tópico III. Caso o empreendimento seja entregue com infraestrutura que, na prática, inviabilize a implementação de recarga veicular sem obras estruturais complexas, os adquirentes poderão alegar **vício construtivo estrutural** ou **falha de planejamento** diante de exigência legal já vigente à época da aprovação do projeto. O debate poderá envolver, inclusive, o dever de informação e a boa-fé objetiva no âmbito da incorporação imobiliária

44. A incorporação pressupõe transparência quanto às características técnicas do empreendimento. Se a comercialização fizer menção a alinhamento com tendências de sustentabilidade, modernidade ou mobilidade elétrica, e a infraestrutura não estiver efetivamente preparada para absorver essa expansão, poderá haver alegação de publicidade enganosa ou expectativa legítima frustrada

45. **Outro ponto de atenção envolve o passivo condominial futuro. Empreendimentos subdimensionados tendem a enfrentar, poucos anos após a entrega, conflitos internos entre condôminos, necessidade de assembleias para aprovar obras estruturais e discussões acerca de rateio de custos para reforço da infraestrutura elétrica. Essas situações frequentemente resultam em judicializações, que podem atingir indiretamente a incorporadora caso se alegue falha originária de projeto**

46 Há também risco regulatório indireto. Órgãos municipais ou estaduais poderão, no futuro, exigir comprovação de conformidade com a legislação vigente à época da aprovação do projeto, especialmente se houver regulamentação complementar detalhando critérios técnicos mínimos. A ausência de documentação que demonstre estudo prévio e previsão estruturada pode fragilizar a posição da incorporadora

47. Para além dos riscos jurídicos, o subdimensionamento representa fragilidade estratégica. A mobilidade elétrica não é fenômeno marginal, mas tendência consolidada e crescente. Empreendimentos que não estejam preparados para essa realidade tendem a sofrer desvalorização relativa frente a concorrentes que ofereçam infraestrutura escalável e adaptada às novas demandas urbanas

48. A infraestrutura preparada para recarga veicular passa a integrar o conjunto de atributos valorizados pelo mercado, especialmente em segmentos de médio e alto padrão. Assim como ocorreu com infraestrutura para ar-condicionado, cabeamento estruturado ou sistemas de automação predial, a ausência de preparação adequada pode posicionar o empreendimento como tecnicamente defasado

49. Além disso, investidores institucionais e compradores atentos a critérios ESG (Environmental, Social and Governance) tendem a considerar a adaptação à mobilidade elétrica como indicador de alinhamento com práticas sustentáveis. O empreendimento que nasce preparado demonstra aderência à transição energética e responsabilidade ambiental, agregando valor reputacional

50. Do ponto de vista econômico, o custo de previsão estruturada durante a fase de projeto é significativamente inferior ao custo de correção posterior. Reformas estruturais em edifícios já habitados implicam intervenções invasivas, paralisações, conflitos condominiais e despesas substancialmente superiores. A análise de ciclo de vida do empreendimento evidencia que o planejamento antecipado representa medida de eficiência financeira

51. Há ainda componente competitivo. À medida que a Lei nº 18.403/2026 consolida novo padrão normativo no Estado de São Paulo, o mercado tende a

internalizar essa exigência como requisito mínimo esperado. Empreendimentos que não demonstrem conformidade técnica poderão enfrentar maior resistência comercial, sobretudo em regiões metropolitanas com crescente adoção de veículos elétricos

52. Portanto, o subdimensionamento não deve ser analisado apenas sob prisma de conformidade formal. Ele envolve potencial responsabilidade civil, risco regulatório, impacto reputacional e perda de competitividade. Em contrapartida, a adoção de planejamento elétrico escalável e tecnicamente fundamentado representa não apenas cumprimento legal, mas estratégia de valorização e mitigação de riscos.

V.A OBRIGAÇÃO É DE PLANEJAMENTO, NÃO DE EXECUÇÃO IMEDIATA

53. Um dos pontos que mais exige precisão interpretativa no artigo 2º da Lei nº 18.403/2026 é a correta compreensão da natureza da obrigação imposta às construtoras e incorporadoras. A norma **não determina a instalação imediata de estações de recarga em todas as vagas, nem impõe a entrega de sistema de carregamento plenamente operacional no momento da conclusão da obra**. O dever legal é de PLANEJAMENTO TÉCNICO ESTRUTURAL, e não de execução integral imediata

54. Essa distinção é fundamental para evitar leituras equivocadas que possam gerar superdimensionamentos desnecessários ou interpretações alarmistas. O texto legal fala em “*prever capacidade mínima de suporte para futura instalação*”. O núcleo da exigência reside na previsão técnica — isto é, na concepção adequada do sistema elétrico para permitir expansão futura viável, organizada e segura

55. **Do ponto de vista jurídico, estamos diante de obrigação de planejamento preventivo. A incorporadora deve conceber o projeto de modo que a infraestrutura elétrica do empreendimento seja apta a comportar, progressivamente, a instalação de estações de recarga pelos condôminos ou usuários. Isso significa garantir que não haja impedimento estrutural absoluto à expansão, e que a eventual implementação futura não dependa de intervenções profundas ou substituições integrais de componentes essenciais do sistema**

56. A obrigação não exige que todas as vagas estejam prontas, equipadas ou cabeadas para uso imediato. Tampouco determina que a incorporadora arque com custos de instalação individual de carregadores. O que se exige é que o empreendimento **não nasça tecnicamente inviável para absorver a realidade crescente da mobilidade elétrica**

57. Essa característica preventiva aproxima o artigo 2º de outras exigências estruturais já consolidadas no setor imobiliário. **Assim como os projetos devem prever acessibilidade, rotas de fuga adequadas, infraestrutura mínima de segurança contra incêndio e compatibilidade com normas de eficiência energética, passam agora a incorporar a variável da expansão da recarga veicular**

58. É importante destacar que a obrigação de planejamento não pode ser reduzida a formalidade documental. A simples menção, em memorial descritivo, de que o empreendimento “*poderá futuramente receber estações de recarga*” não satisfaz a exigência legal se o sistema elétrico não tiver capacidade real de expansão. A previsão deve ser tecnicamente consistente, baseada em cálculos de carga, reserva estrutural adequada e infraestrutura física compatível

59. Ao mesmo tempo, a lei não impõe superdimensionamento integral para cenário máximo hipotético de adoção simultânea. O planejamento deve ser racional, proporcional e escalável. O conceito de “*capacidade mínima*” pressupõe equilíbrio entre viabilidade econômica e preparação estrutural. Trata-se de garantir que a infraestrutura não seja obstáculo absoluto ao avanço tecnológico previsível

60. Essa leitura é relevante também sob o prisma da responsabilidade futura. Caso o empreendimento seja concebido com reserva técnica razoável, infraestrutura escalável e possibilidade de expansão progressiva, a incorporadora terá cumprido seu dever legal, ainda que, no futuro, o condomínio opte por soluções coletivas ou individuais específicas. A obrigação é de viabilização estrutural, não de implementação universal antecipada

61. Sob a ótica estratégica, compreender que se trata de obrigação de planejamento permite integrar a exigência ao fluxo natural de desenvolvimento do projeto, sem ruptura abrupta do modelo econômico. O custo incremental da

previsão estruturada é significativamente inferior ao custo de adaptação corretiva posterior. O planejamento preventivo preserva equilíbrio financeiro do empreendimento e reduz risco de passivo

62. Ademais, a própria previsão legal de regulamentação técnica futura reforça a natureza estrutural da obrigação. O Estado sinaliza que estabelecerá parâmetros objetivos adicionais, mas desde já exige que o empreendimento seja concebido com capacidade de suporte. A incorporadora que adota postura prudente e tecnicamente fundamentada estará melhor posicionada para eventual adequação a regulamentações complementares.

VI. Conclusão

63. A Lei nº 18.403/2026 representa marco regulatório relevante no setor imobiliário paulista ao incorporar, de forma expressa, a mobilidade elétrica como variável estrutural no planejamento de novos empreendimentos. Se o artigo 1º reorganiza as relações condominiais já existentes, o artigo 2º projeta o futuro da incorporação imobiliária no Estado de São Paulo, impondo às construtoras e incorporadoras uma responsabilidade técnica que transcende a simples adaptação normativa

64. O legislador estadual foi claro ao deslocar o debate da esfera reativa — marcada por conflitos pós-entrega — para a esfera preventiva. A partir da vigência da lei, não é mais juridicamente aceitável conceber empreendimentos cuja infraestrutura elétrica ignore a expansão previsível da mobilidade elétrica. A omissão deixou de ser tecnicamente neutra e passou a ter relevância jurídica

65. A obrigação imposta não é de execução imediata, mas de planejamento estrutural responsável. O empreendimento deve nascer apto a absorver, de maneira organizada e escalável, a futura instalação de estações de recarga, evitando que a expansão tecnológica dependa de reformas estruturais complexas, substituição integral de equipamentos ou conflitos condominiais recorrentes. Essa exigência redefine o padrão mínimo esperado de conformidade elétrica

66. Do ponto de vista jurídico, a incorporadora passa a assumir dever objetivo de prever capacidade mínima de suporte, o que implica necessidade de documentação técnica consistente, coerência entre carga instalada e possibilidade real de expansão, e alinhamento com normas da ABNT e diretrizes das concessionárias. A conformidade não pode ser meramente declaratória; deve ser estrutural e verificável

67. Sob a ótica da responsabilidade civil, a ausência de previsão adequada pode gerar questionamentos futuros por vício de projeto, falha de planejamento ou descumprimento legal. Já a adoção de planejamento técnico escalável fortalece a segurança jurídica do empreendimento e reduz exposição a passivos condominiais posteriores

68. Além do aspecto normativo, a adequação à Lei nº 18.403/2026 posiciona o empreendimento em patamar superior de competitividade. A infraestrutura preparada para mobilidade elétrica tende a se consolidar como requisito básico de mercado, especialmente em centros urbanos com crescente adesão a veículos elétricos. A integração dessa variável ao projeto agrega valor patrimonial, reputacional e estratégico

69. A mobilidade elétrica deixou de ser tendência remota para se tornar realidade regulada. A legislação paulista sinaliza que o desenvolvimento urbano deve acompanhar a transição energética de forma estruturada. Nesse contexto, o planejamento elétrico dos novos empreendimentos não pode mais ser concebido sob lógica estática. Ele deve refletir visão prospectiva, escalabilidade técnica e responsabilidade normativa

70. Em última análise, a Lei nº 18.403/2026 não apenas cria obrigação jurídica, mas redefine padrão de excelência técnica esperado do setor imobiliário. O empreendimento que nasce preparado evita conflitos futuros, preserva valor econômico e demonstra alinhamento com as transformações estruturais da matriz energética e da mobilidade urbana

71. Para as construtoras e incorporadoras que atuam no Estado de São Paulo, o momento é de atualização técnica, revisão de premissas de projeto e consolidação de práticas alinhadas à nova realidade regulatória. Antecipar-se às exigências normativas não é apenas medida de conformidade — é estratégia de sustentabilidade jurídica e competitividade de longo prazo.

