

MISSÃO:

ORIENTAR UM DESENVOLVIMENTO URBANO MAIS EQUILIBRADO DO PONTO DE VISTA SOCIAL, ECONÔMICO E AMBIENTAL PARA A CIDADE DE SÃO PAULO

1. Informações Gerais do Estudo

<p>1.1 Nome do Estudo:</p>	<p>Estudo de Pré Viabilidade Arco Tietê</p>
<p>1.2 Empresa Responsável:</p>	<p><i>Empresa Responsável:</i> Barbosa e Corbucci Arquitetos Associados Ltda.</p> <p><i>Coordenador geral:</i> Marcelo Consiglio Barbosa</p> <p><i>Coordenadores:</i> Adriana Levisky Aline Simões Ollertz Silva Diego Gonçalves Silva João Paulo Procópio Lacerda Lucas Fehr Robert de Paauw Yuri Endo Kokubun</p> <p>Barbosa & Coburcci Arquitetos Associados Aline Simões Ollertz Silva Ana Mello Debora Ribeiro da Silva Diego Gonçalves Silva Fernanda Critelli de Campos Gabriela Mariano Corral Antunes Heralcir Cesari Valente da Silva João Paulo Procópio Lacerda Jonas Arend Henriqson Julio Cesar Corbucci Larissa Urbano de Oliveira Laura Elisa Poggio Ludmila Cavalli Marcelo Consiglio Barbosa Maria Rosa de Oliveira Leite de Almeida Miguel Moraes Rocha Pablo Brum Morales Pedro Martins Teixeira Simon Fique Morales Tatiane Waileman Baggio Thomas Yulki Takeuchi Vinícius Marques Barreto Junior Vivian Fogolin Santinon Yuri Endo Kokubun</p> <p>Por meio do projeto, o escritório Barbosa & Corbucci Arquitetos Associados Ltda objetiva formular questões relacionadas ao dia-a-dia do homem contemporâneo na metrópole.</p> <p>Durante nossos 21 anos de atuação, produzimos dentro de uma gama diversificada de projetos: Planos Diretores, Instalações Aeroportuárias, Edifícios</p>

Institucionais, Industriais e Habitacionais, todos com grande complexidade e necessidade de gestão projetual.

Nossa equipe atua, portanto, como um núcleo de desenvolvimento, coordenação e controle de qualidade de projetos. Efetivamos também parcerias com equipes de projetos qualificadas para a prestação de serviços.

Estudio América

Guilherme Lemke Motta
Lucas Fehr

Coletivo de arquitetura, constituído em 2007. A grande diversidade é uma das principais características do Estúdio América, postura indispensável para abordar desafios e demandas específicas e atender de forma inovadora e sem conceitos pré-estabelecidos as questões contemporâneas de projeto. Obteve, entre outros, o primeiro prêmio para os projetos do Museo de la Memoria, Santiago do Chile; o Novo Teatro Castro Alves, em Salvador; o Complexo Paineiras-Corcovado, no Rio de Janeiro, a Nova Ponte, em Blumenau; a Nova tipologia Habitacional, do CDHU, em São Paulo, além do prêmio Casa Milan, do Instituto de Arquitetos do Brasil SP, para o projeto Casa do Chile e prêmio da IX Bienal, São Paulo.

Galvão Engenharia S/A

Daniel Hummel Bittencourt
Fernando Evanyr
Rafael Carvalho

A Galvão Engenharia presta serviços de engenharia e construção para setores de grande relevância no Brasil e internacionalmente, tais como óleo e gás; energia elétrica; infraestrutura rodoviária, aeroviária, portuária, ferroviária e urbana, saneamento básico e construção industrial.

Jansana de la Villa, de Paauw, Architectes

Guilherme Filocomo
Robert de Paauw

JANSANA, DE LA VILLA, DE PAAUW ARCHITECTES (JDVDP ARCHITECTE) é um escritório de arquitetura com sede em Barcelona e São Paulo. Com 20 anos de atuação dedicados ao paisagismo, design urbano, planejamento urbano, construção, design de interiores e de reabilitação. Desenvolver projetos a partir de sua vasta experiência, tanto para o setor público e privado.

Levisky Arquitetos | Estratégia Urbana

Adriana Levisky
Aline Victor
Renata Gomes

A atuação do escritório Levisky Arquitetos | Estratégia Urbana está diretamente ligada à preocupação com as questões urbanas, trabalhando pela implementação de empreendimentos complexos e na busca da viabilização de parcerias público-privadas. No escopo de atuação do escritório estão soluções de projetos arquitetônicos e urbanos, consultoria em ações estratégicas vinculadas à legislação urbanística e edificação e intervenções de requalificação do espaço público para valorização da região metropolitana.

Consultores:

Modelagem Jurídica: Albino Advogados Associados

Maurício Boudakian Moysés


Foco em Direito Administrativo, Licitações, Infraestrutura, Parcerias Público-Privadas – PPP, Direito Tributário.

Bacharel em Direito, Universidade de São Paulo, 2003;

Especialização em Direito Tributário pela IBDT;

Mestre em Direito Comercial, Universidade de São Paulo, 2010.

	<p>Marina Fochesato Cintra <i>Foco em Direito Administrativo e Parcerias Público-Privadas – PPP.</i> <i>Bacharel em Direito, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2001;</i> <i>Especialização em Direito Administrativo, Fundação Getúlio Vargas/SP, 2008.</i></p> <p>Fábio Luiz Peduto Sertori <i>Foco em Direito Administrativo, Licitações e Parcerias Público-Privadas – PPP.</i> <i>Bacharel em Direito, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2003;</i> <i>Cláudia Helena Mähler</i> <i>Foco em Direito Administrativo, Licitações e Parcerias Público-Privadas – PPP.</i> <i>Bacharel em Direito, Universidade Presbiteriana Mackenzie/SP, 2008;</i> <i>Especialista em Direito Administrativo, Fundação Getúlio Vargas/SP, 2011</i></p> <p>Hidrologia: EGA Engenharia Erik Altrichter Engenheiro Civil com especialização em obras hidráulicas, atualmente é diretor da Geoconsult Engenharia Ltda e Consultor para estudos e projetos diversos. Atua realizando estudos de viabilidade técnico-econômicos, Layout e implantação de obras de recurso hídricos, programação de projetos e obras, projetos hidrológicos e hidráulicos, projetos estruturais, modelos hidráulicos reduzidos, obras de desvio de rios, estudos de riscos, projetos básicos e executivos, coordenação de projetos e preparação de propostas.</p> <p>Geologia: Ludemann Engenharia Sérgio Murari Ludemann <i>Engenheiro civil pelo Instituto de Ensino de Engenharia Paulista – IEEP (1982-1986), com pós-graduação em Geotecnia pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (1992-1995). Técnico em Edificações pelo Colégio Técnico de Jundiaí (1978-1980). Trabalha desde sua formação como engenheiro civil especializado em geotecnia, desenvolvendo trabalhos de projeto e consultoria nas áreas de fundações, contenções, estabilidade de encostas e obras de terra. Atualmente dirige a empresa Ludemann Engenheiros Associados S/S Ltda.</i></p> <p>Giuliano de Mio <i>Graduado em Geologia pela Universidade Federal do Paraná (1987), com mestrado em Geotecnia pela Universidade de São Paulo, EESC (1992), especialização em Planejamento e Gestão de Negócios pela FAE/CDE (1999) e doutorado em Geotecnia pela Universidade de São Paulo, EESC (2005). Trabalha desde sua formação como geólogo responsável pelos serviços de mapeamento geológico, gerenciamento da informação geotécnica e geoambiental, implantação de projetos mineiros, investigações geológicas, geotécnicas e ambientais. Atua como consultor independente desde 2007.</i></p> <p>Ambiental / Resíduos sólidos: Planur Incorporadora e Urbanizadora: Ana Cristina Satiro de Souza Arquiteta e Urbanista Graduada pela Universidade Presbiteriana Mackenzie em 1997; Especialista em Gestão de Projetos pela POLI/USP em 2002; Especialista em Gerontologia pela UNIFESP em 2007; Especialista em Gestão de Políticas Públicas pela Organización Panamericana de la Salud e pela Academia Latinoamericana de Medicina del Adulto Mayor em 2012 e mestranda em Projeto de Arquitetura pelo Programa de Pós-graduação da FAU/USP desde 2011. Sócia e diretora da Planur Construtora e Urbanizadora destinada a implantação de empreendimentos urbanos e sócia da IC Empreendimento Comerciais e Imobiliários destinada a Incorporação imobiliária. Consultora e Professora Convidada da Universidade Presbiteriana Mackenzie.</p> <p>Habitação e Gestão Participativa: Simone Gatti É arquiteta e urbanista, doutoranda da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e conselheira representante da sociedade civil no Conselho Gestor da ZEIS 3 C 016 (Sé) do município de São Paulo. Trabalhou na coordenação de diversos planos e projetos urbanos, entre eles o Plano de Mobilidade e Acessibilidade para</p>
--	--

	<p>o Centro Histórico de Paranaguá, organizado pelo IPHAN, e o Estudo de Diretrizes para o Plano de Mobilidade Sustentável de São Paulo, organizado pela Rede Nossa SP. Atualmente exerce pesquisa em políticas habitacionais, centros urbanos, gestão participativa e gentrificação.</p> <p>Mobilidade Urbana e acessibilidade: Tácito Pio da Silveira</p> <p>Formação: - Arquiteto Urbanista pela FAUUSP em 1996. - Mestre em Planejamento Urbano e Regional FAUUSP em 2008.</p> <p>Atuação na PMSP: Analista de Gestão Sênior na Superintendência de Planejamento da SPTans / Secr. Municipal dos Transportes – SMT (desde 2002)</p> <p>Atuação acadêmica: Professor Adjunto na Universidade Paulista (UNIP) (desde 2010) / disciplinas: de Projeto Urbano e Planejamento Urbano e Regional</p>
<p>1.3 Abrangência do Estudo:</p>	 <p>— Perímetro Original Arco do Tietê - - - Perímetro Ampliado Proposto</p>

2. Escopo para os Estudos

2.1 Situação Atual

LEITURA TERRITORIAL SOBRE O ARCO TIETÊ

Descrever analiticamente a situação atual, ou seja, descrever os fatos e dados que levaram à necessidade ou à oportunidade para implementação do projeto e modificação do status atual

Com a rápida expansão da mancha urbana de São Paulo, possuímos uma cidade que cresceu de forma desenfreada, devastando a sua área verde e sobrepondo-se aos córregos e rios. É importante salientar, no entanto, a importância inicial que os rios, principalmente através do transporte fluvial, e as áreas verdes, principalmente através da atividade agrícola, possuíam e como o rápido espraiamento urbano suprimiu esses importantes elementos naturais e históricos da cidade.

Podemos considerar, através de um raciocínio um pouco mais complexo, que esse modelo de evolução urbana suprimiu a possibilidade de uma cidade que organiza-se em torno de elementos naturais, livres e públicos responsáveis por viabilizar pontos de lazer e esporte aos habitantes e também responsáveis por representar a memória da cidade. É necessário citar, também, como as áreas verdes e ciclovias da cidade de São Paulo se distribuem de forma desproporcional no espaço da cidade e como esses espaços estão desconectados.



A expansão da cidade e, em especial da região do Arco Tietê segue evidenciada pela correspondente expansão ferroviária e industrial. Concomitantemente, ao longo do rio, estabeleceram-se equipamentos de lazer e esporte que de forma isolada persistem até hoje. Vale destacar que no curso da história de ocupação e desenvolvimento desta área a habitação teve pouca participação. A cidade, que se estruturou sem permitir a mescla de atividades, acabou por gerar grandes regiões quase que exclusivamente residenciais nas suas bordas mutantes e cada vez mais longínquas e, nas áreas mais centrais, seus núcleos de serviço e comércio, principais geradores de renda e emprego atualmente. Desta forma, estabeleceu-se um **desequilíbrio** entre as forças econômica, social e ambiental.

Do ponto de vista **socioeconômico**, embora a capital paulista seja centro financeiro da América Latina, a região do Arco Tietê, vem perdendo sua pujança, apesar de receber diariamente milhares de pessoas, que, no entanto apenas passam e não permanecem na região.

O setor de serviços vem ganhando maior destaque na economia paulistana. Considerável parte das indústrias migrou para municípios da Grande São Paulo e interior, sobretudo, por uma falta de planejamento para a sua manutenção na cidade e pelo alto custo para sua permanência em um território cuja terra sempre se caracterizou por um valor ascendente.

Na região do Arco Tietê, as principais atividades em relação ao **emprego** são: indústria, comércio, serviços e construção civil que apresentam crescimento absoluto no número de empregos (2000-2010), com tendência recente para os serviços. Há uma grande distribuição pelas diversas atividades, como confecção de artigos do vestuário e acessórios (indústria têxtil e da moda), tele atendimento, comércios varejista e atacadista. Percebem-se ainda focos recentes de arranjos setoriais ligados à economia criativa, motivados pela combinação de amplos espaços a preços baixos,

As atividades econômicas na área do Arco Tietê estão mais concentradas na região sul do Rio Tietê, apesar também encontradas no trecho norte de forma desarticulada e espaiada. Esta situação quanto à ocupação na região do Arco gera grande **desequilíbrio** entre os locais de moradia e trabalho, ao mesmo tempo em que nos permite afirmar que essa região não pode ser de forma alguma entendida como um território que se pretende modificar por completo. Há uma grande vocação para o desenvolvimento das atividades industriais e de serviços a elas relacionados, além do necessário desenvolvimento habitacional próximo às ofertas de emprego, vitalizando os arranjos produtivos existentes, fomentando novos e assim aumentando a capacidade de emprego e renda para a população.

Há no perímetro do Arco Tietê uma alta porcentagem da população que necessita de **programas habitacionais** que beneficiem famílias com faixa de renda de 0 a 3 salários mínimos. A segregação pelo rio também está demonstrada na **faixa de renda** de quem está ao norte ou ao sul do Rio Tietê, com bolsões de exceção: há ao norte uma quantidade maior de população ganhando salários mais baixos e ao sul há uma maior concentração de distritos onde há uma porcentagem relativamente maior, em relação ao norte, que ganham mais de 20 salários mínimos.

Apesar da retomada do **incremento populacional** verificado na última década, nota-se que ainda são tímidos os índices de densidade alcançados nos distritos em questão. Tomando, para efeito de comparação, algumas zonas que

encabeçam a lista de densidades mais altas da cidade de São Paulo, vemos o alto potencial que a maioria das zonas pertencentes ao perímetro do Arco do Tietê tem em receber uma nova população e gerar novas dinâmicas.

Do ponto de vista de ocupação do **território**, o tecido urbano nesta região caracteriza-se por grandes glebas, ocupadas por galpões e um sistema viário irregular e deficitário. Grandes vazios e áreas subutilizadas caracterizam efetiva oportunidade para reestruturação e requalificação do território. Há também, a destacar, um número significativo de pequenas instalações, em especial ligados à atividade de confecção.

É evidente a falta de compatibilidade entre a reestruturação produtiva e as preexistências: grandes vazios constituídos pela necessidade de manutenção do sistema férreo ou antigas áreas industriais não criam interfaces de acomodação no interior do tecido urbano, assumindo muitas vezes usos provisórios devido a sua desfuncionalização.

Em outros casos, é possível identificar grandes e médias glebas industriais cujo processo de reestruturação produtiva deu lugar a grandes equipamentos de comércio e serviços cercados por imensos estacionamentos localizados principalmente às margens do rio a norte e a sul, se estendendo até a limitação imposta pela linha férrea.

Há também situações muito particulares de reconversão de pequenos galpões, liberando novos lotes para uma utilização mais apropriada como ocupações residenciais, comerciais, de serviços, ou ainda destinada a uma nova indústria de baixo impacto.

Outro fator a ser enquadrado entre o conjunto de transformações que poderiam abrir novas possibilidades de estruturação urbana do território seria o equacionamento das grandes faixas ocupadas pelas linhas de transmissão. Ao todo elas quantificam aproximadamente 40 km em extensão dentro do perímetro do Arco, e por sua necessidade de afastamento das atividades do entorno próximo, acabam por gerar entraves significativos para o desenvolvimento das áreas circundantes.

Do ponto de vista da **mobilidade urbana**, pelo Arco Tietê ocorrem, diariamente, cerca de 9,2 milhões de viagens, que correspondem a um movimento pendular, sobretudo, de ligação São Paulo-Guarulhos, além de também receber a contribuição de outros ao norte (Francisco Morato e Franco da Rocha) e à oeste (Osasco, Carapicuíba e Barueri). Considerando-se a ligação Arco Tietê com distritos do município nos eixos norte-sul e Leste-Oeste, verifica-se que o maior deslocamento origina-se na zona norte em direção ao Arco Tietê – o lugar de morar, ao norte, e o lugar de trabalho, ao sul do Rio Tietê. Há que se considerar que boa parte dos movimentos paralelos ao Rio Tietê não é um movimento direto: as pessoas descem em direção à Marginal, seguem por essa via, e sobem mais adiante, novamente, para a zona norte. Isto se dá devido à ausência de uma rede viária e de transporte público, adequada para transpor o rio bem como deslocar-se paralelamente a ele na escala de bairro. Os deslocamentos sul-norte desenvolvem-se basicamente pela linha da CPTM e do Metro.

A área estabelecida como objeto de estudo, denominada Arco do Tietê, apesar de sua pequena dimensão quando verificada dentro da Macrorregião ou da RMSP ganha, após as seguidas aproximações, um caráter fundamental de **articulação territorial**, pois tem como função receber uma grande variedade destas infraestruturas regionais e compatibilizá-las com os fluxos cotidianos interdistritais e municipais.

Tal **vocação** estabelece a necessária compatibilização das ações de intervenção em mobilidade urbana, habitação, geração de emprego com as oportunidades de requalificação urbanística, ambiental e cultural do território promovendo intervenções de redesenho desta várzea viabilizando não somente a renovação de seus usos e de sua paisagem como área de morar, trabalhar, de lazer e convivência, mas também seu reposicionamento **simbólico** como vínculo do cidadão com sua cidade.

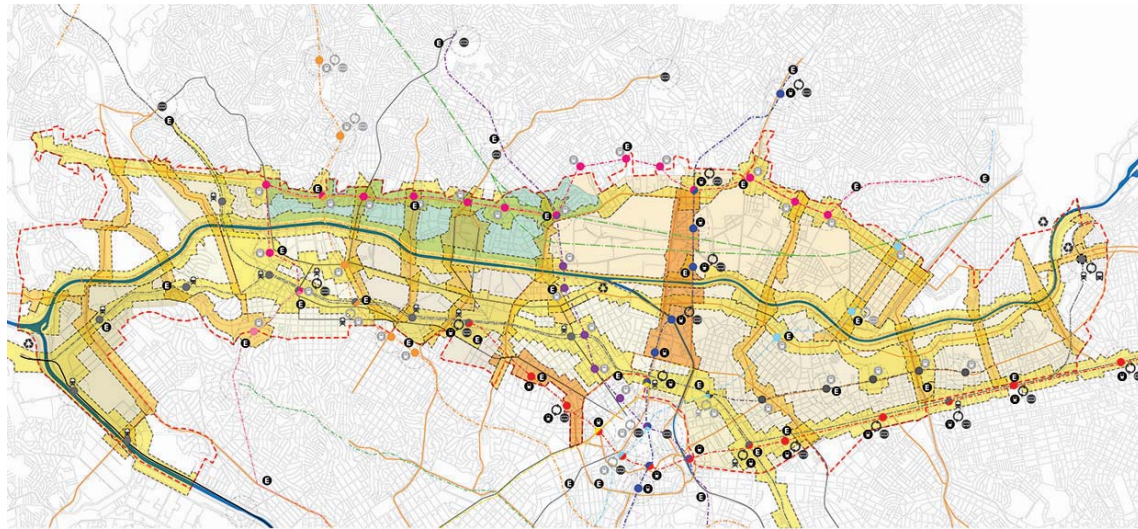
Ou seja, as renovações estratégicas das infraestruturas viária, de transporte e de macro drenagem são sustentadas por uma efetiva **requalificação urbanística e ambiental** do território, através da compatibilização e do diálogo das diversas disciplinas que a compõem a partir de um desenho e um planejamento adequado, baseadas em pequenos fundamentais: passeios públicos, arborização, acessibilidade, pavimentação, iluminação, comunicação visual, mobiliário urbano, equipamentos urbanos – estações e pontos de transporte coletivo, postos de informação, turismo, assistência emergencial, bicicletários, equipamentos de ginástica, telefones públicos, etc. – integrados às redes de infraestrutura hídrica, mobilidade e centralidades.

O trabalho que se apresenta visa **integrar** as questões de mobilidade, de habitação, de emprego, de espaços públicos e de lazer, buscando alcançar um modelo de ocupação da cidade e na cidade, onde se faça possível morar, trabalhar, conviver e usufruir seus espaços concomitantemente.

2.2 Razão do Estudo

I- ELEMENTOS TÉCNICOS BÁSICOS DA PROPOSTA DE PRÉ-VIABILIDADE

Descrever **A PROPOSTA**, **JUSTIFICANDO SUA RELEVÂNCIA E ADEQUABILIDADE** nos quatro setores de transformação urbana do perímetro em questão.



A Proposta para o Arco Tietê prevê um reequilíbrio ambiental e sócio-econômico da região, entendida como setor articulador fundamental da macro-metrópole paulistana.

Entende-se a área com enorme potencial estruturante da metrópole a ser resignificado no contexto histórico da cidade. Neste sentido, adota-se um novo direcionamento para o desenvolvimento deste território, faseado, que equaciona a ocupação desarticulada atual, ofensiva à geografia natural, com o balanceamento das ofertas de emprego, moradia, equipamentos e espaços públicos e de lazer, através de ações propositivas, diretas e de incentivos.

Defende-se a recuperação ambiental da bacia do rio Tietê e o resgate de seu alto valor paisagístico e sua importância na macrodrenagem, sem desconsiderar contudo, as especificidades locais a serem fortalecidas e as novas dinâmicas provenientes do aproveitamento das suas potencialidades.

Especial olhar é dado aos fluxos metropolitanos e regionais, a partir da compreensão do Arco como estrutural em relação às funções logísticas e à mobilidade e acessibilidade urbana, com ênfase no transporte público e articulação do setor com o tecido urbano, e no aproveitamento amplo dos modais potenciais da área e na ampliação do raciocínio lógico de abastecimento macro-metropolitano.

Prevê-se um adensamento habitacional e usos correlatos, em um conceito de diversidade urbana, ambientalmente controlado, que atenda as demandas da metrópole, superando as ocorrências de segregação social através de ofertas adequadas e políticas sociais, fabricando um novo tecido social e urbano.

O Modelo Urbanístico proposto provém de avaliação do território complexo de São Paulo, com especial foco no perímetro denominado Arco Tietê.

Tal avaliação corresponde à compatibilização das disciplinas que historicamente vem sendo tratadas - ou mal tratadas - de forma segmentada e emergencial, excluindo as oportunidades de elaboração de um planejamento integrado e em longo prazo para a cidade de São Paulo.

O desenvolvimento deste trabalho observa a inter-relação entre os quatro vetores destacados: 1. Econômico; 2. Ambiental; 3. Mobilidade e Acessibilidade; 4. Habitacional. Estes, em conjunto, orientaram elementos principais da proposta de transformação urbana do perímetro considerando: A. Modelo Urbanístico; B. Modelagem Jurídica; C. Estudos Econômicos e Modelagem Financeira; e D. Meios de Interação Social e Institucional.

De forma simbólica, a proposta de intervenção urbana visa aproximar MEMÓRIA, VÍNCULO e IDENTIDADE das PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO, REQUALIFICANDO e ATIVANDO a OCUPAÇÃO e a PAISAGEM na região do Arco Tietê. Ou seja, busca, nesta METONÍMIA, a fotografia da CIDADE QUE DESEJAMOS, traduzindo o ARCO TIETÊ como PORTAIS DE ACESSO E NOVO CARTÃO DE VISITA DA CIDADE DE SÃO PAULO.

As propostas que a seguir se apresentam consideram entre si:

1. A história do rio, suas relações com a cidade e seu desenvolvimento;
2. O fortalecimento das atividades produtivas, sobretudo industriais no município;
3. O tratamento do território de forma democrática, através da viabilização de uma cidade mista em seus usos e em seus segmentos de renda;

4. O equilíbrio entre emprego, renda e habitação;
5. A interligação das porções ao norte e ao sul do rio Tietê;

Tais propostas de intervenção visam apontar soluções que se utilizem de instrumentos urbanísticos específicos, vinculados a objetivos e prioridades claras a serem alcançados a partir de modelos econômicos e jurídicos também específicos.

Desta forma, acreditamos que cada objetivo atrela-se a um perímetro próprio que buscará alcançar sucesso em virtude de custos e escalas de intervenção viáveis.

Para alcançarmos os objetivos desejados é fundamental que:

1 - SEJA ADEQUADA A CONFIGURAÇÃO DO PERÍMETRO DO ARCO TIETÊ: Admitindo como vocação principal desta região a congregação de atividades de convivência, às atividades produtivas e residenciais, suportadas por ações estratégicas de cunho ambiental e de mobilidade, não deixando de lembrar que, por sua posição estratégica representam importantes portas de acesso a leste e a oeste da cidade, o perímetro do Arco em seu eixo leste-oeste deve ser "estendido", visando a oeste permitir o encontro do rio Tietê com o rio Pinheiros e ainda a linha da CPTM instalada ao longo da marginal Pinheiros com a Marginal Tietê e as rodovias Anhanguera e Bandeirantes; e a leste com a Barragem da Penha que marca o término da canalização retificada do rio Tietê e o início do Parque Ecológico do Tietê, propiciando assim, ações estratégicas e integradas de macro-drenagem entre os rios que compõe a rede hídrica metropolitana tão fundamental para o planejamento de ações também estratégicas de geração de energia limpa, abastecimento de água, saneamento, transporte de cargas e pessoas, e lazer. A extensão do perímetro justifica-se pela proposta a seguir apresentada de implantação de um extenso equipamento urbano ao longo do rio Tietê, em sua parcela municipal, propiciando a integração com a região metropolitana através de suas águas, de seus sistemas de transporte viário, férreo e hídrico e ainda a integração no sistema de áreas verdes municipais, interligando o eixo da Marginal Pinheiros, desde seu início, a partir das represas, passando por Jurubatuba, ciclovias implantadas, Parque Burle-Marx, Jockey Clube, Cidade Universitária, Parque Vila Lobos, CEAGESP, até alcançar o Parque Ecológico Tietê, passando pelos parques municipais e clubes esportivos instalados ao longo da Marginal Tietê.

2. A PROPOSTA URBANÍSTICA que ora se apresenta, seja tratada de forma a elencar suas ações prioritárias no tempo e no espaço.

Para cada um dos projetos de intervenção urbana previstos estarão vinculadas prioridades de implantação e consequentemente o faseamento de seus lançamentos, contratações e execução de obras e operação dos serviços.

As proposituras desse trabalho partem de instrumentos urbanísticos e definições prioritárias, já previamente estabelecidos em lei:

Lei 10.257/01 – Estatuto da Cidade;

Lei 13.430/02 – Plano Diretor Estratégico de São Paulo;

Lei 13.885/04 – que Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo.

Para essa proposta define-se uma Área de Intervenção Urbana (AIU) correspondente ao novo perímetro do Arco Tietê. Definem-se, internos a este, sub-perímetros os quais também correspondem AIUs e se associam a Projetos Estratégicos de Intervenção Urbana (PEIUs) e Projetos Urbanísticos Específicos (PUEs) que garantam, em seus desenhos e memoriais, a compatibilização prévia e obrigatória das disciplinas, o controle das etapas de planejamento, contratação de serviços, execução e manutenção das obras. Ou seja, pretende-se que todas as obras feitas na cidade partam sempre de um projeto urbanístico maior, que organiza e dá diretrizes a cada intervenção na cidade.

3. PARA A MODELAGEM FINANCEIRA em projetos com escopo complexo e abrangente como o ARCO TIETÊ, que podem gerar investimentos robustos recomenda-se a associação estruturada de empreendimentos que necessitem de pagamento de contraprestação ou aporte de recursos públicos com projetos rentáveis. A consequente geração de receitas pela cobrança de tarifa do usuário e receitas acessórias destes projetos possibilitam a redução do comprometimento de recursos, limite de PPP e necessidade de garantias, por parte do Poder Concedente.

Adicionalmente, cabe destacar a importância da utilização dos CEPACs (Certificados de Potencial Adicional de Construção) para alavancagem de recursos, visto que os CEPACs são valores mobiliários emitidos pela Prefeitura do Município de São Paulo, através da SP URBANISMO que podem, acrescido aos demais instrumentos, serem utilizados como meio de pagamento de Aporte de Recursos Públicos e Contraprestações possibilitando a maior viabilidade do empreendimento.

Com a associação de projetos de investimento buscando sua viabilidade econômico-financeira, é recomendável que se realize a hierarquização e faseamento dos projetos de forma a diluir o desembolso do Concessionário no tempo e permitir que a geração de caixa do próprio projeto financie parte das despesas como forma de reduzir a exposição máxima do projeto e por consequência os valores de contraprestação, aporte de recursos públicos, comprometimento do limite legal com despesas em projetos de PPP, garantias e o próprio orçamento do município.

<p>Sócio-Econômico</p>	<p>As proposições visam redirecionar o desenvolvimento da cidade para as áreas adjacentes ao perímetro estudado, reforçando, ao longo do rio, um novo eixo de oferta de empregos, moradias, espaços e equipamentos públicos.</p> <p>Existe hoje um grande descompasso entre as taxas de emprego criadas nas regiões fora do centro com as suas densidades populacionais. Sendo assim, uma das abordagens da qual trata o trabalho, se sustenta na elevação equitativa de ambas, procurando através de incentivos concedidos, superar as anacronias no uso e ocupação do solo.</p> <p>Outro ponto da proposta está na reordenação das plataformas de abastecimento da cidade de modo a integrar as funções logísticas com os usos e fluxos comuns.</p> <p>Há também a resposta à necessidade de articulação das especificidades locais (zonas de comércio especializado e arranjos produtivos) com os novos usos e ocupações propostos. Por consequência, a promoção da diversidade na geração de empregos.</p> <p>Além do incentivo do incremento populacional associado a elevação do número de emprego nas avenidas de transposição do rio, como forma de diminuição da dependência da região central.</p> <p>Propõe-se a criação de uma Operação Urbana que trata da efetivação de um polo tecnológico na zona norte, com o objetivo de descentralização estratégica das atividades econômicas avançadas na cidade.</p> <p>E por fim, a definição de instrumentos urbanísticos específicos que tratam da recomposição urbana e da potencialização econômica de territórios ligados aos setores do turismo, cultura e lazer (Elevado Costa e Silva e Eixo das Bandeiras).</p>
<p>Ambiental</p>	<p>O Plano Ambiental para o Arco do Tietê propõe a potencialização de diretrizes urbanísticas e ambientais existentes para o perímetro e entorno do Arco do Tietê. Essas diretrizes podem ser encontradas em diversas legislações vigentes mas, a título de destaque, citamos o Plano Diretor Estratégico e o PMDAT, que rege sobre a bacia hidrográfica do Alto Tietê.</p> <p>Dentre as diretrizes citadas, destacaremos a requalificação e resgate dos elementos hídricos da cidade, dotando-os de usos compatíveis com esses espaços que devem ser permeáveis e contribuir para a micro e macro drenagem; o aumento da área verde per capita no perímetro do Arco do Tietê e a conexão desses espaços verdes através de Caminhos Verdes e, por fim, a maximização da rede cicloviária da cidade. Sempre buscando atender o território de forma igualitária e justa.</p>
<p>Mobilidade e Acessibilidade</p>	<p>O Plano de Mobilidade e acessibilidade para o Arco do Tietê pretende promover a mobilidade e a acessibilidade com investimentos no espaço público e na infraestrutura de transporte público coletivo, com foco na integração dos setores de transformação do Arco Tietê, fortalecendo as dinâmicas internas do projeto e potencializando novos usos para as áreas passíveis de adensamento. Permitir a integração do novo território, agora resgatado para o uso urbano, com o restante da cidade, articulando uma área em transformação e desenvolvimento com o restante do tecido urbano e assim propagando seus efeitos.</p>
<p>Habitacional</p>	<p>O Plano Habitacional para o Arco do Tietê consiste na tentativa de frear uma ocupação desordenada e segregatória do espaço urbano através de um ordenamento das formas de uso e ocupação do solo através de projetos específicos, bem como do uso dos instrumentos existentes para o cumprimento da função social da propriedade e o acesso à terra urbanizada pela população de maior vulnerabilidade social. Par tal faz-se necessário equacionar os principais elementos em curso nos processos de uso e ocupação do solo: o zoneamento restritivo demarcado sobre o território (os perímetros de ZEIS); os planos e projetos em desenvolvimento (Casa Paulista,</p>

	<p>Programa de Cortiços, Operações Urbanas, desapropriação dos edifícios ocupados, decretos de interesse social, etc); as tipologias habitacionais precárias (cortiços, favelas e loteamentos irregulares); a produção habitacional em curso e o déficit habitacional do município.</p> <p>O planejamento da área propõe abarcar estas questões aliados à revisão da legislação incidente, no que consistirá além da produção habitacional adequadamente distribuída no território para as diversas faixas de renda, ações específicas como: Atualização do levantamento dos cortiços; Demarcação de novos perímetros de ZEIS 3; Fixar uma porcentagem mínima obrigatória para a produção de HIS em ZEIS para as faixas de menor renda: 0-1, 1-2 e 2-3; Apresentar obrigatoriamente diversidade na forma de aquisição de moradias para a população de menor renda em áreas de ZEIS; determinar a obrigatoriedade do atendimento habitacional aos moradores das áreas de intervenção, com prioridade para os de renda entre 0 e 3 s.m.; e a aplicação dos instrumentos regulamentados pelo EC e PDE. É a reunião destas ações que permitirá um plano integrado aos problemas existentes e a demanda real do território circunscrito.</p> <p>A partir do equacionamento das questões acima pudemos pensar propositivamente nas formas de uso e ocupação do território, como a proposta de desenvolver habitação em escalas diferenciadas e com recursos distintos, concomitantemente, através de empreendimentos de pequeno porte autosustentáveis (financiados com recursos orçamentários, fundo de habitação com áreas adquiridas via instrumentos urbanísticos regulamentados pelo PDE e EC) e empreendimentos de maior porte (financiados via PPPs ou OUCs) possibilita a produção de moradias ao longo do tempo de acordo com as demandas necessárias e priorizando a liquidação das formas precárias de morar.</p>
--	--

II- CARACTERIZAÇÃO

Descrever O PROBLEMA E A NECESSIDADE DO PROJETO que está sendo coberta, descrevendo e justificando a melhoria da qualidade urbana concernente a articulação dos 4 setores prioritários para o desenvolvimento dos elementos estruturadores do Arco Tietê.

Verifica-se e em boa parte do território do Arco Tietê, uma baixa-densidade com a subutilização do potencial do território de absorção populacional e de gerar novas dinâmicas urbanas. Nota-se um grande desequilíbrio no aproveitamento dos estoques, escassos em alguns setores e pouco aproveitados em outros. O desbalanceamento atinge também o setor de empregos e habitação, com ofertas de trabalho mais concentrados ao sul do Rio Tietê, onde também se concentram as maiores faixas de renda.

Nos setores mais próximos ao Rio Tietê, nota-se uma degradação ambiental e paisagística, fruto das opções de ocupação e inadequação de tratamento dos elementos naturais. O Rio Tietê foi canalizado e suas várzeas próximas ocupadas por vias rodoviárias, causando uma profunda transformação no território, com conseqüente degradação ambiental e paisagística. A criação de um feixe de transporte viário, aliada à ocupação por grandes glebas, notadamente industriais no seu entorno, compromete a acessibilidade e mobilidade na região. Isto é bastante agravado pela deficiência nos transportes coletivos e nas poucas transposições existentes, notadamente para pedestres, e da inexistência da possibilidade cicloviária. O resultado é um território inóspito e agressivo à sua utilização e apropriação. Isto se contrapõe radicalmente ao enorme potencial paisagístico e de lazer que o sítio oferece.

<p>Sócio-Econômico</p>	<p>A começar pela leitura das densidades do Arco, foi tomado, para efeito de comparação, algumas zonas que encabeçam a lista na cidade de São Paulo, como Bela Vista com 26.715 hab/km², República com 24.774 hab/km², ou até mesmo Santa Cecília com 21.466 hab/km², colocando-as ao lado da maioria dos distritos do perímetro estudado, foi verificado o alto potencial que as zonas pertencentes ao Arco Tietê têm em receber uma nova população e gerar novas dinâmicas.</p> <p>Para avaliar a capacidade destas áreas em absorver as futuras transformações, foram confrontados o levantamento das baixas densidades existentes com a análise das áreas potenciais e subutilizadas.</p> <p>Os dados relativos ao consumo do estoque construtivo, de acordo com os dados de 29/05/2013 do Relatório de Monitoramento, também deram condição de verificar em quais distritos estes potenciais têm sido utilizados e em quais deles a dinâmica imobiliária tem se restringido a atuar.</p> <p>A correlação entre os baixos níveis de absorção de população e o reduzido consumo de estoque em alguns distritos é sintomática. Barra Funda, Brás, Consolação, Pari, Penha,</p>
-------------------------------	---

Pirituba, Santana, Tatuapé e Sé, apesar de sua proximidade com eixos estruturadores de transporte, acabam por associar reduzidas densidades ao acúmulo de estoque. O que indica uma deficiência nos mecanismos de transformação do território, principalmente no que compete à produção de habitação. Outros distritos, no entanto, apontam para uma escassez de estoque, o que não necessariamente implicou no aumento significativo de suas densidades. São os casos do Bom Retiro, Lapa, Mooca e Vila Maria que ficaram muito aquém da sua capacidade de suporte de novas atividades e moradias. É importante reforçar também a ocorrência de que distritos centrais, como Santa Cecília e República (cujas densidades se apresentam em níveis satisfatórios), ainda acumulam grandes quantidades de estoques disponíveis.

Portanto, as propostas a serem desenvolvidas, além de focar no aumento equitativo das densidades, devem responder principalmente a uma necessidade de equilíbrio territorial, munindo as áreas com políticas que auxiliem na superação de suas deficiências específicas.

Os distritos da zona norte aparecem, de certa forma como já era esperado, com densidades bastante baixas de empregos, alternando índices que vão de menos de 2.000 a até 10.000 empregos/km². Bairros como Pirituba, São Domingos, Limão e Casa Verde, por exemplo, cujas densidades populacionais estão próximas de 10.000 hab/km², acabam por apresentar taxas de emprego baixíssimas e pouco sustentáveis de menos de 2.000 empregos/km².

Quando passamos a visualizar o outro lado do rio, esses índices aparecem alavancados e homogêneos nas porções leste e oeste do limite do Arco e aumentam gradativamente à medida em que a análise se aproxima do Centro. Distritos como a Barra Funda, Santa Cecília, Pari, Belém e Brás já mostram outra realidade daquela observada na Zona Norte, sendo capazes de oferecer de 5.000 a 15.000 empregos/km².

No que compete à estrutura econômica da área, respondem de maneira mais contundente quatro grandes eixos de atividades: indústria, comércio, serviços e construção civil. Um aspecto importante a ser colocado é o da participação econômica do Arco em relação ao município de São Paulo. Hoje a área de estudo representa cerca de 13% do total de empregos apresentado na capital paulista.

Dentro do perímetro, de acordo com informações disponibilizadas pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, esses setores apresentam, com relação ao montante de empregos formais, os seguintes números:

- Serviços: 51,6% (317.625 empregos formais)
- Comércio: 23,0% (141.908 empregos formais)
- Indústria: 20,9% (128.877 empregos formais)
- Construção Civil: 4,0% (24.352 empregos formais)

Interessante notar também, que a área foco setoriza algumas especialidades comerciais, abrangendo uma grande variedade temática que atrai grupos específicos de padrão de consumo. Hoje, a cidade de São Paulo conta com 59 ruas de comércio especializado, sendo que sua grande maioria ou pertencem ao recorte do Arco ou, pela proximidade, se relacionam diretamente com ele.

Um outro dado interessante - extraído dos cruzamento de dados fornecidos pela SMDU - no que compete ao número de empregos gerados pela indústria na área estudada, é o de que a atividade industrial, que atua dentro dos limites do Arco, representa cerca de 22% do total do município. Destes, 52% se dão exclusivamente no subsetor da indústria têxtil. Ou seja, representa pouco mais de 10% dos empregos gerados no município e ainda mais da metade daqueles gerados pela indústria. Ao observarmos a distribuição da indústria têxtil, vemos que boa parte da concentração dessas unidades produtivas, mais do que em qualquer outro ponto do Arco, se dá na região mais central, em bairros como Brás, Bom Retiro e Pari. Porém, é possível reconhecer outros núcleos de ocupação de mão-de-obra nos distritos da Lapa e Barra Funda e, com menos força, na Vila Maria, Limão, Vila Guilherme e Casa Verde.

Existem ainda movimentos recentes de arranjos setoriais ligados à economia criativa. É o caso, por exemplo, da Vila Leopoldina que, há poucos anos, vem se tornando polo audiovisual da cidade. A combinação de amplos espaços a preços baixos foi a principal

	<p>motivação para o surgimento de estúdios e produtoras. Estes, complementados por atividades como restaurantes e lojas, criam uma nova dinâmica na região.</p> <p>Com relação à renda no perímetro, os distritos onde mais se concentra a porcentagem de pessoas que ganham até dois salários mínimos são o Bom Retiro, Vila Maria, Jaguaré, Jaguará, São Domingos, Pirituba, Freguesia do Ó, Limão, Casa Verde, Pari, Brás, Penha e Vila Matilde. Sendo que os dois distritos com maior quantidade de pessoas ganhando até dois salários mínimos são o Bom Retiro e a Vila Maria, que apresentam uma porcentagem de 30,01% a 40%. Já os demais distritos (dentre os citados) ficam na faixa de 20,01% a 30,0%. Ou seja, grande parte dessa população demanda programas habitacionais voltados a famílias com renda de 0 a 3 salários mínimos.</p> <p>É interessante notar que a segregação gerada pelo rio também se demonstra na faixa de renda desta população. Ao norte, encontramos uma maior porcentagem de baixos salários e, ao sul, uma concentração de renda relativamente maior.</p>
<p>Ambiental</p>	<p>Baseado em uma política higienista e rodoviarista precensiamos, até 1994, a canalização e tamponamento de rios e córregos da cidade. Essas intervenções interferiram negativamente sobre o equilíbrio ecológico e climático que um dia a cidade possuiu. Propomos, portanto, que os elementos hídricos passíveis de transformação possam ser recuperados e requalificados, visando a recuperação da memória e qualidade hídrica da cidade.</p> <p>Como fruto de um planejamento urbano a quem do espraiamento urbano da cidade de São Paulo, possuímos, hoje, uma cidade com uma quantidade de áreas verdes per cápita a quem do sugerido pela OMS (Organização Mundial de Saúde) e distribuídas de forma desproporcional no tecido urbano. Propomos o aumento da área verde da cidade, de maneira equilibrada na cidade, atingindo a meta estabelecida pela OMS no perímetro do Arco do Tietê, e a conexão desses espaços públicos existentes e propostos através de Caminhos Verdes e Corredores Ecológicos.</p> <p>A história recente da cidade retrata uma evolução urbana baseada somente em uma política rodoviarista. Como resultado, possuímos uma cidade congestionada e com alto índice de emissão de CO₂ e, por consequência, um ar de baixa qualidade, baixa umidade relativa do ar, ilhas de calor e outros fatores. Propomos que outros sistemas de transporte possam ser adotados de maneira complementar ao transporte público pensado para esse chamamento. No eixo ambiental, buscamos valorar e incentivar o transporte a pé e o transporte cicloviário, criando uma rede cicloviária e passeios públicos arborizados e permeáveis implantados de forma abrangente e igualitária na cidade.</p>
<p>Mobilidade e Acessibilidade</p>	<p>O perímetro do Arco Tietê reflete o processo histórico de apropriação do espaço urbano que caracterizou São Paulo no período da industrialização. A ocupação das áreas de várzea para sua conversão em espaço urbano explorável deixou uma herança de descontrole sobre os ciclos naturais. O regime das águas ficou fortemente comprometido nesse processo. O mesmo se pode dizer da mobilidade urbana e da acessibilidade. A progressiva e inexorável inserção do transporte motorizado baseado no automóvel individual agravou o problema ambiental, com a ampliação sem fim do espaço ocupado pelo sistema viário. O projeto necessita propor uma mudança radical na forma de se pensar a ocupação dessas áreas e a subvenção ao uso do automóvel. O viário expresso precisa ser recuperado para níveis de fluxo compatíveis com uma vida urbana focada no bem-estar, permitindo a alteração na forma de uso das áreas lindeiras. A transformação da acessibilidade desses espaços confinados e degradados se insere no processo de recuperação da qualidade urbana para benefício dos munícipes.</p>
<p>Habitacional</p>	<p>Além das questões mais objetivas detectadas ao longo da área do Arco do Tietê, como o grande número de áreas vazias e subutilizadas, a grande disparidade entre a oferta e emprego e moradia nas diferentes áreas etc., observamos outras questões de maior alcance, que são estruturais para o desenvolvimento de qualquer intervenção do porte da área em questão. São elas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A demarcação das Zonas Especiais de Interesse Social não coincide com áreas de incidência de habitação precária, ficando estas sem um aparato legal que garanta sua reformulação;

	<ul style="list-style-type: none"> • A produção de novas habitações em ZEIS não tem atendido as famílias com renda inferior a 3 s.m., que compreendem o maior déficit habitacional do município; • A aquisição da casa própria tem sido vista pela política pública municipal e pelo mercado como a única modalidade de moradia possível, entrando em desacordo com as possibilidades financeiras das famílias de menor renda e também com a necessidade de mobilidade residencial de muitos dos moradores de áreas centrais; • Os planos ou projetos em curso, bem como a normativa legal existente, não garantem a permanência da população de menor renda em áreas de intervenção urbana sujeitas a processos de valorização imobiliária; • Os instrumentos regulamentados pelo Estatuto da Cidade e pelo Plano Diretor Estratégico não estão sendo utilizados para o cumprimento da função social da propriedade e a viabilização de terra para moradia de interesse social. <p>A proposta desenvolvida para o Arco do Tietê busca, antes do desenvolvimento de uma modelagem urbanística, equacionar as questões de caráter mais amplo que envolvem a produção habitacional da cidade como um todo. A partir destas premissas foram propostas formas de inserção da nova produção, a fim de mitigar os impactos causados na população de menor renda pelas grandes intervenções urbanas.</p>
<p>OBJETIVOS E BENEFÍCIOS ESPERADOS</p>	
<p><i>Descrever os objetivos (o que se espera alcançar com o projeto) e os benefícios de forma mensurável sempre que possível.</i></p>	
<p>O trabalho busca, através de todos os seus projetos, estabelecer um conceito, um raciocínio e um modelo de intervenção que enalteçam em primeira instância o DESENHO URBANO.</p> <p>Isto significa que <u>através</u> e <u>a partir</u> do desenho urbano as modelagens urbanística, jurídica, financeira, e de participação social e institucional foram elaboradas visando contratação, execução e operação realista e, portanto, faseada das ações que visam abordar as questões ambientais, socio-econômicas, da mobilidade urbana e da habitação.</p> <div data-bbox="412 1073 1276 1297" style="text-align: center;"> </div>	
<p>Sócio-Econômico</p>	<p>Partindo do diagnóstico realizado é possível compreender que a área de estudo caracteriza-se por uma heterogeneidade na distribuição de emprego e moradia. Apresentando grande oferta de emprego em determinadas áreas (chegando a mais de 20.000 empregos/km²) em contraste com densidades muito baixas (menos de 2000 empregos/km²) em outras. Esta disparidade na oferta de empregos ocasiona grande parte dos deslocamentos diários internos no município. Concomitante à isso a área também apresenta uma densidade demográfica muito baixa em boa parte do seu território, especialmente na porção ao norte do rio Tietê. Diante disso, foi observada a necessidade de densificar áreas dentro do Arco, especialmente algumas próximas aos eixos estruturadores de transporte e gerar novos pólos de emprego, com atividades que convivam harmonicamente com o futuro uso misto da região.</p> <p>É importante observar que a região do Arco possui em seus limites algumas atividades econômicas consolidadas, como o setor têxtil. Além disso, existem indícios do surgimento de novas economias, possivelmente pela disponibilidade de espaços com baixos preços em determinadas regiões, como o caso de atividades ligadas ao setor audiovisual.</p> <p>Dessa forma, partindo da configuração socioeconômica existente na região do Arco Tietê, a nossa proposta tem por objetivo equilibrar a distribuição de população e oferta de emprego na região. Também, propomos que atuais atividades econômicas no perímetro do Arco sejam mantidas, além de induzir novas atividades que possam conviver na proximidade</p>

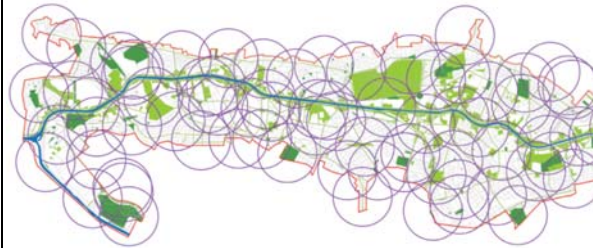
	<p>de áreas habitacionais, promovendo o uso misto e reduzindo os tempos de locomoção entre casa e trabalho.</p> <p>Realizando as melhorias propostas na mobilidade do município – com a criação de eixos estruturadores de transporte – e o aumento do potencial construtivo nestes eixos é possível induzir investimentos em determinadas regiões da cidade. Sendo assim, prover essa infraestrutura de forma estratégica no território é de fundamental importância na busca por este equilíbrio.</p>
<p>Ambiental</p>	<p>Entendendo que as propostas desenvolvidas para o eixo ambiental devem abranger a qualificação das estruturas ambientais da cidade assim como a relação do cidadão com esses espaços, podemos destacar como principais objetivos os seguintes itens:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recuperar e requalificar os rios e córregos da cidade de São Paulo, resgatando a memória hídrica de São Paulo e a relação humana com esses espaços. • Redistribuir e conectar os espaços verdes da cidade, visando consolidar Caminhos Verdes e corredores ecológicos que se distribuiriam de forma justa pela cidade. • Maximizar e conectar propostas cicloviárias desenvolvidas para a cidade de São Paulo. • Diferenciar o espaço de pedestre e o espaço de veículos de uma maneira clara e harmoniosa. • Potencializar a criação de ambientes diversos que possibilitem a diversidade de visuais e paisagens. • Consolidar a continuidade dos percursos de pedestres e ciclistas. • Incorporar elementos de desenho urbano acessíveis, com inclinação inferior a 8%. • Usar árvores como elo de ligação entre os espaços públicos próximos. • Garantir que 50% da área da via seja coberta por árvores, visando obter melhorias ambientais significativas. • Promover a criação de grupos de massa arbórea e arbustos de um determinado tamanho para melhorar o ambiente urbano. • Evitar uma grande superfície impermeável e melhorar os espaços com grande permeabilidade. • Criar diversidade de paisagens ricas em espécies de árvore nativas. • Evitar a monocultura de árvores, arbustos e forrações. • Incentivar a presença de fauna com ações amigáveis e propiciar um habitat que atenda as suas necessidades. • Adaptar o projeto a topografia e a vegetação existente, sempre que possível. • Padronização do mobiliário urbano de qualidade para facilitar a manutenção. • Criar paisagens diversas e reconhecíveis, evitando a uniformidade e a repetição dos mesmos. • Implantar elementos de grande representatividade em estruturas urbanas novas, visando identificá-las. • Em espaços livres deve-se criar telas visuais e acústicas que garantam a privacidade dos usuários. • Deve-se garantir privacidade dos moradores, prevendo o uso de vegetação de diferentes portes que minimizem os impactos dos veículos. • Na concepção de vias, deve-se evitar espaços que sejam desproporcionais a escala humana.
<p>Mobilidade e Acessibilidade</p>	<p>Dentre os objetivos podem ser destacados estão:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contribuir para a melhoria das condições da mobilidade urbana na região do Arco Tietê, propagando seus efeitos para a cidade e, dessa forma, ajudar a elevar o índice de mobilidade total que atualmente (2007) está em 1,95; • Reordenar o sistema viário retirando o caráter expresso de vias, que na verdade são urbanas, reduzindo a velocidade de circulação do veículos, recuperando a sinalização e reduzindo o número de fatalidades no trânsito; • Ao mesmo tempo que se reduz a velocidade dos automóveis nas vias, aumentar a velocidade do transporte coletivo por ônibus com a implantação de novos corredores. A via exclusiva, desde que operada nos padrões de um BRT, é

	<p>capaz de incrementar a velocidade média dos ônibus de 13 a 14km/h para 24 a 26 km/h.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O investimento em infraestrutura de transporte e aumento da velocidade nos corredores é condição para reduzir o tempo médio das viagens coletivas que, atualmente, está em 67 min. • Melhoria nas condições da microacessibilidade com especial atenção para a infraestrutura de passeio público e proteção ao pedestre, com objetivo de o número total de acidentes com morte de pedestres (540 em 2012) • O investimento em infraestrutura de transporte deve promover melhoria da divisão modal motorizada na cidade com aumento do uso do transporte público coletivo e redução do uso do transporte individual, que atualmente está em 55,3% e 44,7%, respectivamente. <p>O investimento em infraestrutura de transporte cicloviário tem potencial para elevar o uso da bicicleta no modo de transporte não-motorizado que, embora tenha crescido recentemente, está por volta de 3%.</p>		
<p>Habitacional</p>	<p>O Plano Habitacional para o Arco do Tietê objetiva a readequação das formas de uso e ocupação do solo e sua destinação a todas as camadas da população, com especial interesse na garantia de direitos e atendimento prioritário à população de menor renda, sobretudo aquela que ocupa imóveis em situação de precariedade e são alvo dos processos de valorização imobiliária.</p> <p>Colocamos como o grande desafio a ocupação das áreas vazias e subutilizadas pelas diversas faixas de renda, com atração de investimentos e desenvolvimento econômico, porém sem provocar a expulsão dos atuais moradores e suas redes sociais já estabelecidas. Objetiva-se a construção de uma cidade com equidade social e acessos irrestritos à moradia adequada, ao emprego, ao transporte urbano, aos equipamentos públicos e locais de lazer. Objetivos que só serão alcançados se trabalhados de forma sistêmica e em paralelo às revisões do Plano Diretor Estratégico e a formação de mecanismos de controle social e gestão participativa.</p> <p>A proposta de desenvolver habitação em escalas diferenciadas e com recursos distintos, concomitantemente, conforme proposto nos empreendimentos de pequeno porte autossustentáveis (financiados com recursos orçamentários, fundo de habitação com áreas adquiridas via instrumentos urbanísticos regulamentados pelo Plano Diretor Estratégico e Estatuto da Cidade) e nos empreendimentos de maior porte (financiados via Parcerias Público Privadas ou Operações Urbanas Consorciadas) possibilita a produção de moradias ao longo do tempo de acordo com as demandas necessárias e priorizando a liquidação das formas precárias de morar, como o cenário identificado na região central como um todo, que compreende 10.724 domicílios em favelas e 11.086 domicílios em cortiços, totalizando 21.810 domicílios em situação precária com famílias que se concentram na faixa de até 3 salários mínimos. O exercício de projeto desenvolvido para o Arco Tietê, aliado às modelagens jurídicas e econômicas, buscou o alcance dos objetivos com viabilidade econômica e financeira e respaldo legal para o seu desenvolvimento.</p>		
<p>INDICADORES <i>Descrever a composição utilizada para definir o indicador, o valor de base e o valor esperado a ser atingido com o projeto.</i></p>			
<p>Indicador</p>	<p>Descrição</p>	<p>Valor base</p>	<p>Valor esperado</p>
<p>Meio ambiente e sócio-econômico</p>	<p>Atualmente, o material destinado a reciclagem na região do Arco Tietê representa 1% de todo o volume coletado. Com a implantação da Usina de Triagem será possível reciclar até 90% do material coletado. Os 10% que sobram podem gerar energia em incineradores o que já é uma prática comum no município. Diante desse novo cenário o índice de RSU a ser destinado em aterros sanitários será de 0%.</p>	<p>1% de material reciclado</p>	<p>90% de material reciclado</p>
<p>Meio ambiente e sócio-econômico</p>	<p>Outro índice a ser alcançado com a implantação da usina de triagem e as centrais de valorização, reverte a</p>	<p>33,33% do pagamento das</p>	<p>100% do pagamento das</p>

	<p>"lógica perversa" do mercado da reciclagem onde atualmente, apenas um terço do ficam com os catadores para ter 100% da venda de um material valorizado para os catadores e/ou cooperados eliminando a figura do atravessador.</p> <p>Com o aumento do volume de material para a reciclagem haverá uma redução no consumo dos recursos naturais uma vez que as indústrias estarão abastecidas com matéria prima procedente das centrais de valorização.</p>	vendas da reciclagem para catadores e/ou cooperados	vendas da reciclagem para catadores e/ou cooperados
Meio Ambiente	Diversidade de usos nos espaços públicos	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA
Meio Ambiente	Sensação de segurança no espaço público	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA
Meio Ambiente	Diversidade de ambientes no espaço público	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA
Meio Ambiente	Funcionalidade do espaço público	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA
Meio Ambiente	Acessibilidade do espaço público	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA
Meio Ambiente	Conexões e continuidades do espaço público	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA
Meio Ambiente	Benefícios ambientais com a produção de O ₂ e consumo de CO ₂	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA
Meio Ambiente	Incentivo a presença da fauna	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA
Meio Ambiente	Significação dos espaços públicos	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA
Meio Ambiente	Sensação de privacidade do espaço público	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA
Meio Ambiente	Relações de escala entre homem e ambiente urbano	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA
Meio Ambiente	Diversidade de usos nos espaços públicos	QUALIDADE BAIXA / MÉDIA	QUALIDADE ALTA

INDICADORES SP2040			
<i>Descrever como o projeto contribui para atingir os indicadores do SP2040.</i>			
<p>Cidade de 30 Minutos - Tempo médio das viagens a trabalho/lazer e capacitação</p>	<p>○ objetivo de redução do tempo médio das viagens urbanas para 30 minutos significa uma mudança de patamar importante para São Paulo. Significaria literalmente colocá-la no mapa das cidades eficientes do ponto de vista do meio ambiente e da produtividade. As propostas de infraestrutura de transporte de média e alta capacidade inseridas no perímetro do Arco Tietê colaboram para tornar essa meta possível. Essa infraestrutura pressupõe o Arco não como algo isolado da cidade, dotado de uma excelência de atendimento, mas como parte de uma rede de transporte eficaz e confiável que esteja a altura do desafio. A qualificação da média capacidade significa uma melhoria simultânea em vários atributos do transporte coletivo, sendo que o principal deles é a velocidade. A utilização da tecnologia BRT significa a incorporação de um sistema de controle que pode aumentar de 14km/h para 24 km/h a velocidade operacional das linhas de ônibus.</p>	<p>Velocidade média operacional das linhas de ônibus= 14 km/h</p> <p>Tempo médio gasto em viagens de transporte coletivo= 69 min.</p>	<p>Velocidade média operacional das linhas de ônibus= 24 km/h</p> <p>Tempo médio gasto em viagens de transporte coletivo= 30 min.</p>
<p>Comunidades - Participação de domicílios em assentamentos precários e loteamentos irregulares (%), com vistas aos critérios de mitigação</p>	<p>No que se refere aos domicílios em assentamentos precários, o perímetro do Arco do Tietê apresenta um percentual significativo de famílias com renda inferior a 3 s.m e grande concentração de cortiços. Esta população apresenta dificuldade para entrar no sistema formal de habitação e muitos apresentam mobilidade residencial alta, em função da instabilidade do local de trabalho. Fatores estes que justifica a necessidade de incluir alternativas ao modelo da casa própria, como a locação social. Para viabilizar a construção desse novo modelo, caberá:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A iniciativa privada construir e vender edificações destinadas a famílias com até 3 salários mínimos para a Prefeitura a preço de mercado. O construtor será obrigado por lei a prever de 20% a 30 % de HIS do total de habitações que construir. Estas edificações deverão estar localizadas no lote, na quadra ou no distrito onde estiver investindo; • A Prefeitura garantir a construção do restante das unidades de maneira que se alcance um percentual de 40% das novas habitações para HIS. 	<p>Somente na região central existem 21.810 domicílios em situação precária com famílias que se concentram na faixa de até 3 salários mínimos. A necessidade de provisão habitacional de 0 a 3 S.M. até 2040 para a cidade é de São Paulo 307 mil.</p>	<p>40% de HIS serão garantidos por lei, somando a construção de aproximadamente 83.400 unidades dentro da área do Arco Tietê até 2040.</p>

	<p>CA=4.0</p> <ul style="list-style-type: none"> H.I.S. 40%: 900.000 m², 24.000 uni Habitação 60%: 2.000.000 m² H.M.P. 40%: 900.000 m², 13.000 uni Mercado 20%: 480.000 m², 5.000 uni Serviço 30%: 1.000.000 m² Comércio 10%: 400.000 m² <p>CA=6.0</p> <ul style="list-style-type: none"> H.I.S. 40%: 370.000 m², 9.400 uni Habitação 30%: 900.000 m² H.M.P. 40%: 370.000 m², 5.000 uni Mercado 20%: 190.000 m², 1.800 uni Serviço 50%: 1.500.000 m² Comércio 20%: 630.000 m² <p>CA=8.0</p> <ul style="list-style-type: none"> H.I.S. 40%: 2.000.000 m², 50.000 uni Habitação 60%: 5.000.000 m² H.M.P. 40%: 2.000.000 m², 26.500 uni Mercado 20%: 1.000.000 m², 10.000 uni Serviço 30%: 2.500.000 m² Comércio 10%: 800.000 m² 		
<p>Parques Urbanos - Descrição qualitativa dos resultados, apontando o Índice de áreas verdes públicas no município (m²/hab)</p>	<p>Visando atender os indicadores previstos pelo SP 2040, criamos metodologias para criação de espaços verdes na cidade: prevemos a transformação de estacionamentos em espaços públicos verdes, criamos espaços de lazer permeáveis em pontos carentes dessa tipologia de equipamento urbano e prevemos a recuperação de córregos, dotando suas margens de massa arbórea e piso permeável. Chegamos a seguinte matriz de áreas verdes existentes e propostas para o perímetro:</p> <p>Propostas de Áreas Verdes</p> <p>Com essas propostas, conseguimos atender ao primeiro parâmetro indicado pelo programa Parques Urbanos onde, a partir de qualquer ponto da cidade, deve-se atingir um espaço público verde em 15 minutos ou menos, ou seja, este uso deve estar locado a 1 km, aproximadamente, de qualquer ponto da cidade.</p>	<p>12,7m²/hab (situação atual para o Município de São Paulo)</p>	<p>15m²/hab (área do Arco do Tietê)</p>



Raios indicando distância de 1km para áreas verdes propostas e existentes

A segunda diretriz trata da quantidade de área verde por habitante na cidade de São Paulo. Abaixo índices fornecidos pela PMSP.

Índice de áreas verdes públicas no município (m²/habitante):

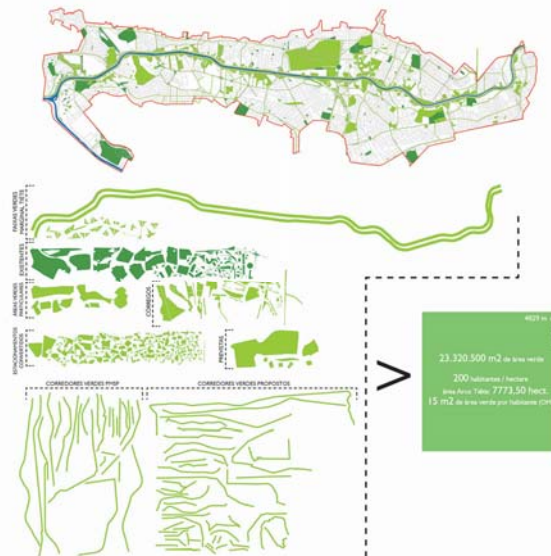
Fonte: SVMA – 2011 = 12,7m²

METAS SP2040: 2025 = 19m²; 2040 = 24m²

No entanto, adotamos, para o Perímetro do Arco do Tietê, a meta de 15m² de área verde por habitante, como menciona a Organização Mundial de Saúde, considerando apenas as áreas verdes do Perímetro do Arco Tietê e uma densidade demográfica média de 200 habitantes por hectare.

Usando esse raciocínio, não há distorção vigorando sobre a proposta do Arco Tietê, já que o índice divulgado pelo SP2040 é influenciado por grandes porções de áreas verdes, como os mananciais ou a serra da Cantareira. Dessa maneira serão consideradas apenas as informações relativas ao perímetro proposto para a intervenção.

Veja comprovação do resultado, abaixo.



<p>Rios Vivos - Descrever parâmetros da mudança qualitativa proposta pelo projeto, como o índice de oxigênio dissolvido nos principais rios do município (mg/l)</p>	<p>Deve haver restauração de córregos com o objetivo de aplicar o uso adequado aos fundos de vale como, por exemplo, hortas comunitárias, equipamento públicos de lazer, equipamentos públicos de esporte.</p> <p>Aproveitamento dos espaços de várzeas remanescentes para a implantação de parques lineares.</p> <p>Deve ser executado o Projeto da SABESP para a região do Arco do Tietê, que tem como objetivo final principal a universalização da coleta e tratamento de esgotos na Região Metropolitana de São Paulo.</p>	<p>CTESB – 2010 = 0,2 a 0,3 mg/l</p>	<p>SP2040: Ano 2025 = 2 a 3mg/l</p>
<p>Polo de Oportunidades - Índice de emprego/habitante gerados a partir das iniciativas</p>	<p>A proposta em curso visa promover um incremento no número de empregos na área do Arco Tietê e fomentar uma distribuição mais igualitária pelo seu perímetro. Deverá haver um maior equilíbrio na relação do número de habitantes e número de empregos visando bairros que não tendam a monofuncionalidade e à baixas densidades.</p> <p>Além disso, como propõe o SP2040 pretende-se reestruturar as ofertas de emprego, reavaliando suas localizações e sua inserção na malha da cidade, buscando uma convivência mais harmônica das diversas atividades.</p> <p>A intenção do projeto não se reduz somente a aumentar tal oferta, mas dinamizar o fluxo das pessoas que ali trabalham, residem e virão a residir.</p> <p>Tais objetivos serão viabilizados mediante investimentos locais e regionais, proporcionando maiores ofertas de localização para novos pólos de empregos e maiores ofertas de moradia, bem como a reestruturação dos meios de transporte, visando a melhoria dos fluxos dentro da área e de sua conexão com a cidade e a metrópole.</p> <p>Diante disso como maneira a aumentar e equilibrar as ofertas de emprego, principalmente eliminando a discrepância existente entre zonas ao norte do rio Tietê e zonas ao sul do rio Tietê, que atualmente possuem índices de emprego por km² variando de 0 mil a 10mil ao norte e de 5mil a mais de 20 mil ao sul, propomos o aumento da oferta de emprego para uma média de 15 mil a 20mil por km² para a área como um todo, excetuando-se aquelas que já possuem o índice satisfatório de mais de 20 mil empregos/km².</p>	<p>*Divisão por sub-regiões do Arco do Tietê: Noroeste: 0 à 2 mil empregos/km² Centro-Norte: 5 à 10 mil empregos/km² Nordeste: 2 à 5 mil empregos/km² Sudoeste: 5 à 10 mil empregos/km² Centro-Sul: 10 à 15 mil empregos/km² Central: mais de 20 mil empregos/km² Sudeste: 5 à 10 mil empregos/km²</p>	<p>15 à 20 mil empregos/km²</p>
<p>Cidade Aberta - Descrição qualitativa da oferta e da inovação proposta ao território</p>	<p>O investimento em infraestrutura de transporte, em todas as escalas juntamente com a requalificação da micro acessibilidade são condições <i>Sine qua non</i> para que a cidade de São Paulo tenha capacidade de inserção nas redes das cidade internacionais de negócios, finanças, turismo e informação.</p> <p>A criação da AIU de Cultura e Lazer - Ponte das Bandeiras e Cruzeiro do Sul Entendida como um eixo histórico-cultural, propõe a criação de um pólo criativo de eventos culturais e de infraestrutura, referente ao turismo e a realização de eventos, incluindo atividades de apoio, como hotelaria e alimentação e formação de mão de obra com qualificação específica e preparada para lidar com estrangeiros.</p>		

	<p>A transformação das áreas tratadas pela referida AIU é pautada pela valorização do patrimônio ali presente, visando a geração de um pólo turístico e de eventos, haja visto essa vocação da área, com grandes espaços de eventos esportivos, culturais, feiras de negócios, museus, entre outros. Para isso é premissa conceitual potencializar as vocações dessa região através, fundamentalmente, da constituição de espaços públicos que articulem os equipamentos existentes e as novas ocupações.</p> <p>Dessa maneira, como preconiza o SP2040: Esse conjunto de projetos tem sua relevância ampliada em função da emergência e consolidação dos BRICS como parte do eixo dinâmico da economia mundial, de um lado; e do acirramento da competição entre grandes cidades por fluxos e ativos móveis, como capitais e investimentos, informação e conhecimento, grandes eventos e talentos, cientistas e trabalhadores qualificados, de outro.</p>		
--	--	--	--

III-CARACTERÍSTICAS GERAIS DO ARCO TIETÊ

Descrever como o conjunto dos estudos de transformação urbana se resolve em cada modalidade específica explicitando sua articulação nos quatro setores de estruturação do projeto (Econômico, Ambiental, Mobilidade e Acessibilidade e Habitacional). A descrição deve ter o caráter de pré-viabilidade.

Todos os projetos a seguir relacionados originam-se de uma simples e acertiva opção: eleger o DESENHO URBANO como o agente transformador das questões urbanas relativas à mobilidade, habitação, geração de emprego e renda, às questões sócio-econômicas e ambientais através da delimitação de um grande perímetro classificado como uma Área de Intervenção Urbana que, por sua vez, é composto por diversas AIUs e PEIUs.

Esta opção traduziu-se em áreas de intervenção urbana, organizadas por ordem de prioridade, cujos perímetros decorrem da associação entre a **conquista de um bom desenho urbano** - responsável pela requalificação urbana em uma determinada área - e suas respectivas **modelagens jurídica, financeira e da participação social**.

Para que a associação entre DESENHO URBANO, MODELAGEM JURÍDICA, FINANCEIRA E SOCIAL PARTICIPATIVA ocorram é que surge a MODELAGEM URBANÍSTICA, responsável por ordenar uma metodologia satisfatória para o bom equilíbrio entre os agentes envolvidos nesta parceria proposta, visando operacionalização das ações, confiabilidade, lucro social, lucro financeiro e lucro político.

De forma simbólica, a proposta de intervenção urbana visa aproximar MEMÓRIA, VÍNCULO e IDENTIDADE das PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO, REQUALIFICANDO e ATIVANDO a OCUPAÇÃO e a PAISAGEM na região do Arco Tietê, buscando, nesta METONÍMIA, uma fotografia da CIDADE QUE DESEJAMOS, traduzindo o ARCO TIETÊ como PORTAIS DE ACESSO E NOVO CARTÃO DE VISITA DA CIDADE DE SÃO PAULO.

Para cada um dos projetos de intervenção urbana previstos estarão atreladas prioridades de implantação e conseqüentemente o faseamento de seus lançamentos, contratações e execução de obras e operação dos serviços.

A partir do novo perímetro do Arco Tietê, considerado como uma Área de Intervenção Urbana - cujo instrumento urbanístico se justifica pela necessidade de definição prévia do perímetro que esta compreende - deriva-se uma série de áreas de intervenção urbana que podem ser descritas através de agrupamentos específicos:

a. AIU's LINEARES PPP TRANSPORTE COLETIVO

Criação de novas centralidades e soluções de mobilidade no eixo leste-oeste, associadas à requalificação ambiental e da paisagem urbana.

a.1. Suporte Norte (PROJETO 1)

a.2. Marginal Tietê (PROJETO 2)

a.3. Suporte Sul (projeto 3)

b. AIU's LINEARES PPP TRANSPORTE COLETIVO E TRANSPOSIÇÃO DO RIO TIETÊ

Transporte peatonal, ciclovias e corredores de ônibus - criação de novas centralidades e soluções de mobilidade no eixo norte-sul, associadas à requalificação ambiental e da paisagem urbana.

c. AIU's DA CULTURA/LAZER

d. AIU's SISTÊMICAS - EDIFÍCIOS GARAGEM

e. AIU's SISTÊMICAS – USINAS DE ARMAZENAGEM, TRATAMENTO, BENEFICIAMENTO E RECICLAGEM DE RESÍDUOS SÓLIDOS

f. OUC - Operação Urbana Consorciada FREGUESIA-CASA VERDE

g. OUCs PERÍMETROS APROVADOS PELA LEI 13.885/04 E LEI 13.430/02

Manutenção destas operações urbanas, estabelecendo diretrizes e objetivos específicos a cada uma delas de forma a criar benefícios eficientes à transformação do território em consonância com os objetivos pretendidos para o Arco Tietê.

h. INCENTIVO À PRODUÇÃO DE HIS

Além das zonas especiais de interesse social, deverá ser elaborada lei específica que estabeleça diretrizes e incentivos ao EHIS - Empreendimento de Interesse Social - independentemente de este estar inserido ou não em área de ZEIS. A lei estabelecerá opções para implantação ou fomento à implantação de EHISs:

Integrado a um empreendimento residencial ou não residencial, correspondendo a 20% da área construída computável;

Em edificação própria, vinculada a edificação residencial ou não residencial em andamento, estabelecendo que o Certificado de Conclusão somente será emitido quando da entrega da edificação de interesse social. E ainda, que esta deverá estar situada no mesmo distrito em que a outra edificação se encontra e deverá ter metragem correspondente a 20% da área computável desta;

Destinação dos recursos financeiros para fundo específico de habitação social relativos ao custo de sua construção, com área correspondente a 20% da área da edificação residencial ou não residencial edificada pelo mercado;

i. TRANSPORTE PÚBLICO SUBSIDIADO

Estabelecer mediante desenvolvimento de MODELAGEM FINANCEIRA e MODELAGEM JURÍDICA aquisição de recursos diretos visando subsidiar as passagens e a expansão dos modais de transporte coletivo público. Deverão ser estudadas as fontes de receita possíveis, buscando soluções, por exemplo, junto à indústria automobilística (IPI) ou petrolífera.

Introdução aos termos Jurídicos

Nos termos do Chamamento Público n.º 1/2013/SMDU, o escopo do Projeto do Arco do Tietê envolve, resumidamente, o enfrentamento de questões relacionadas ao desenvolvimento urbano equilibrado do ponto de vista social, econômico e ambiental.

Desta forma, realizou-se um amplo estudo englobando as normas aplicáveis ao desenvolvimento do Projeto, ordenando conceitos que poderão vir a ser aplicados, tudo com o intuito de avaliar a viabilidade jurídica de se realizar uma ou várias contratações para o escopo ora pretendido. Na impossibilidade jurídica de utilização das normas vigentes, foram propostas sugestões de alterações no marco regulatório.

No que concerne à modelagem jurídica do Projeto, as modalidades de contratação analisadas foram: (i) concessão comum; (ii) concessão patrocinada; (iii) concessão administrativa; (iv) contratação de obra seguida da contratação dos serviços necessários à implantação do escopo do Projeto (modelo tradicional); (v) concessão de direito real de uso e (vi) concessão urbanística (prevista no âmbito da legislação do Município de São Paulo).

PROJETO 1: AIU LINEAR PPP TRANSPORTE COLETIVO SUPORTE NORTE

Modelo Urbanístico

a. Instrumento urbanístico = AIU - PEIU - PUE

Viabilidade construtiva operacional = Parceria Público Privada (PPP) com finalidade de requalificação urbana.

b. Espaço Público:

A implantação do sistema viário e transporte público será viabilizado por Parceria Público Privada nas áreas públicas existentes;

Com intuito de ampliar, num segundo momento, os passeios públicos, haverá concessão de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento, mediante emissão de certidão de potencial gratuito adicional vinculado ao imóvel lindeiro, para os lotes privados que deverão ceder compulsoriamente uma faixa de 5,00m limítrofe ao novo viário.

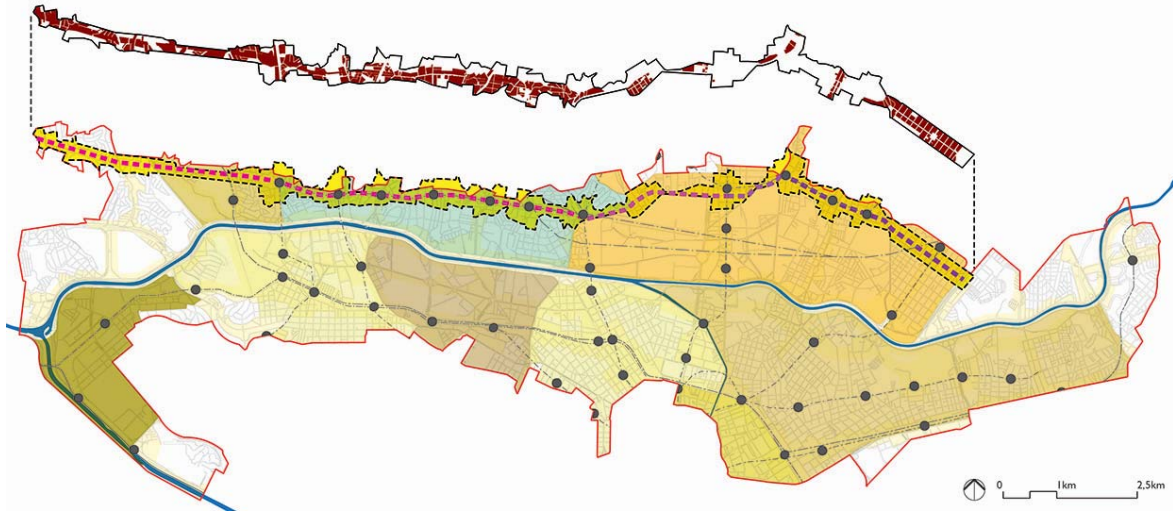
c. Espaço privado:

cobrança de outorga onerosa de potencial construtivo adicional, até o C.A. máximo de 4, ligada a um fundo urbanístico específico;

O gabarito máximo permitido ao longo dos corredores será de 80,00m;

Benefício de redução do custo da outorga onerosa sobre potencial adicional quando do atendimento da fruição pública no lote, integrando no mínimo 2 logradouros públicos paralelos;

Benefício de redução do custo da outorga onerosa sobre potencial adicional quando da aprovação de novas edificações nos lotes mediante a doação de faixa de 5 metros a partir do alinhamento do lote para alargamento das calçadas.



d. Implantação/Faseamento:

Fase 1: 2013/2016 – sistema viário + corredor de ônibus + início Metrô + urbanização

Fase 2: 2017/2036 – instalação do Metrô + urbanização

Modelagem Jurídica e Contratual

Ver item VI – Instrumentos Jurídicos (os instrumentos jurídicos utilizados na modelagem são comuns e interrelacionados para todos os projetos);

Estudos Sócio-Econômicos e Modelagem Financeira

Verificar Item Modelagem Financeira (página 172 do Caderno).

Se define pelo incremento de usos complementares ao residencial, estabelecendo maiores relações de proximidade entre trabalho e moradia. Prolongamento de eixos existentes ligados à oferta de comércio e serviços na Zona Norte, expandindo, portanto a capacidade do território na geração de emprego. E fator de redução das deseconomias setoriais geradas pelo tráfego intenso das Marginais Tietê, já que a proposta se coloca como mais um suporte de deslocamento leste-oeste.

Meios de Interação Social e Institucional

Audiências Temáticas com Oficinas e Debates em grupo nas diversas regiões da Cidade;

Oficinas de Propostas;

Sistematização das Contribuições;

Audiências Devolutivas;

INTERLOCUTORES:

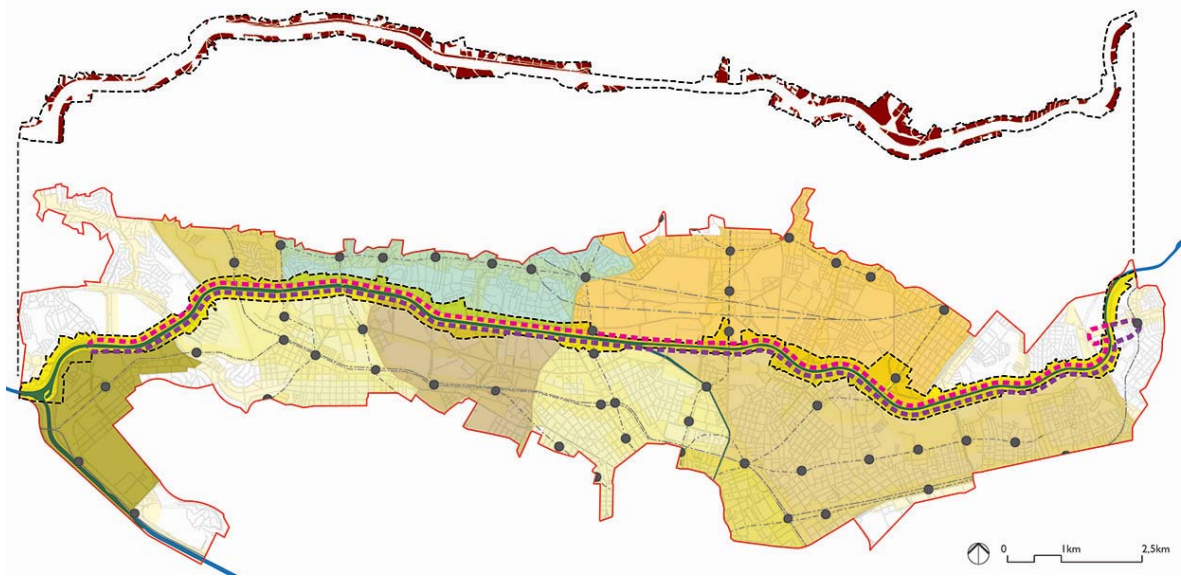
Sociedade – comunidades, associações, entidades e conselhos de classe profissional, organizações não governamentais, sindicatos, federações – indústria e comércio; poder público municipal; poder público estadual; poder público federal; ministério público; grande imprensa; mercado imobiliário; experiências internacionais; conselhos gestores; universidades; órgãos representativos do patrimônio histórico e ambiental; etc.

Entendemos que, em virtude de todos os projetos propostos terem relação direta com a problemática urbana, portanto, de teor complexo e interdisciplinar, o hall de interlocutores será comum a todos os projetos podendo sofrer eventualmente alterações quanto ao seu grau de envolvimento conforme a

		característica de cada um deles. No quesito grau de envolvimento, abaixo relacionaremos de forma mais específica os interlocutores que deverão obrigatoriamente ter maior grau de envolvimento com os temas destacados, apesar de considerarmos que toda a lista acima relacionada deverá constar na equipe de interlocutores de todos os projetos.
HABITAÇÃO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRESP; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
MEIO AMBIENTE		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRESP; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
MOBILIDADE		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRESP; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PATRIMÔNIO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros;

		<p>CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.</p>
PLANEJAMENTO		<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.</p>
OUTROS		
<p>PROJETO 2: AIU LINEAR PPP TRANSPORTE COLETIVO MARGINAL TIETÊ Modelo Urbanístico</p> <p>Limite da PPP Marginal Tietê Áreas potenciais Corredor BRT - Sentido Leste - Oeste Corredor BRT - Sentido Oeste - Leste Rede CPTM e Rede Metrô a. Instrumento urbanístico = AIU - PEIU - PUE Viabilidade construtiva - operacional = Parceria Público Privada (PPP) com finalidade de requalificação urbana.</p> <p>b. Espaço Público: A implantação do sistema viário, de transporte público, de ciclovias, de passeios para pedestres, tanto ao longo do rio quanto nas suas transposições será viabilizado por Parceria Público Privada nas áreas públicas existentes; Essa área provém dos espaços públicos existentes e da faixa de APP de 100,00m contados a partir das margens do rio Tietê. Em contrapartida desse alargamento compulsório do logradouro público, haverá concessão de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento, mediante emissão de “certidão de potencial gratuito adicional vinculado ao imóvel lindeiro”, para os lotes privados que estiverem dentro do limite da APP.</p> <p>c. Espaço privado: Cobrança de outorga onerosa de potencial construtivo adicional, até o C.A. máximo de 6, ligada a um fundo urbanístico específico; O gabarito máximo será apenas atrelado às exigências do IV COMAR; Benefício de redução do custo da outorga onerosa sobre potencial adicional quando do atendimento da fruição pública no lote, integrando no mínimo 2 logradouros públicos paralelos; Benefício de redução do custo da outorga onerosa sobre potencial adicional quando da aprovação de novas edificações nos lotes mediante a doação de faixa dentro do limite da APP.</p>		

Ao longo das Marginais do Tietê supõe-se uma intervenção fundada na reconquista do rio pela cidade. À medida que



se efetivasse a substituição gradativa das vias expressas por faixas de transporte público, associadas à implantação de um parque linear dotado de equipamentos de lazer e ócio, o rio começaria a receber de volta a vida urbana que lhe foi própria no passado. A composição entre estações de transferência, ciclovias, portos para roteiros turísticos, restaurantes, áreas verdes e o incentivo ao aumento de densidades, poderia reinventar de imediato a relação do usuário da cidade com as águas potencializando assim a criação de um importante espaço público para São Paulo.

d. Implantação/faseamento:

Fase 1 – 2013/2016: implantação do BRT na pista interna da marginal lindeira ao rio + estação junto à margem existente do rio;

Fase 2 – 2017/2036: implantação de transporte de massa - Metrô ou similar e estações subterrâneas ao longo da marginal + substituição do BRT de superfície + instalação de corredor de ônibus na pista local da marginal de ambos os lados + implantação/ampliação de parque linear através da supressão de faixas da marginal, a supressão destas faixas torna-se possível na medida que o suporte norte e o suporte sul ofereçam transporte de massa nesta faixa de aproximadamente 5 kms que estabelecerão interligação em rede destes modais de transporte de massa – trem e metrô.

Modelagem Jurídica e Contratual

Ver item VI – Instrumentos Jurídicos (os instrumentos jurídicos utilizados na modelagem são comuns e interrelacionados para todos os projetos);

Estudos Sócio-Econômicos e Modelagem Financeira

Verificar Item Modelagem Financeira (página 172 do Caderno).

Se define pela criação de um novo eixo de desenvolvimento para a cidade. Integrando atividades existentes geradoras de emprego com as futuras. Pauta-se na considerável ampliação de densidades ligadas à habitação, serviços e comércio considerando parâmetros urbanísticos que garantam a liberação do solo, preservando e criando novas áreas verdes de convívio e acesso ao rio.

Meios de Interação Social e Institucional

Audiências Temáticas com Oficinas e Debates em grupo nas diversas regiões da Cidade;
Oficinas de Propostas;
Sistematização das Contribuições;
Audiências Devolutivas;

INTERLOCUTORES:	<p>Sociedade – comunidades, associações, entidades e conselhos de classe profissional, organizações não governamentais, sindicatos, federações – indústria e comércio; poder público municipal; poder público estadual; poder público federal; ministério público; grande imprensa; mercado imobiliário; experiências internacionais; conselhos gestores; universidades; órgãos representativos do patrimônio histórico e ambiental; etc.</p> <p>Entendemos que, em virtude de todos os projetos propostos terem relação direta com a problemática urbana, portanto, de teor complexo e interdisciplinar, o hall de interlocutores será comum a todos os projetos podendo sofrer eventualmente alterações quanto ao seu grau de envolvimento conforme a característica de cada um deles. No quesito grau de envolvimento, abaixo relacionaremos de forma mais específica os interlocutores que deverão obrigatoriamente ter maior grau de envolvimento com os temas destacados, apesar de considerarmos que toda a lista acima relacionada deverá constar na equipe de interlocutores de todos os projetos.</p>
HABITAÇÃO	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.</p>
MEIO AMBIENTE	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.</p>
MOBILIDADE	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação;</p>

		Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PATRIMÔNIO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PLANEJAMENTO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
OUTROS		
<p>PROJETO 3: AIU LINEAR PPP TRANSPORTE COLETIVO SUPORTE SUL Modelo Urbanístico</p> <p>a. Instrumento urbanístico = AIU - PEIU - PUE - DESAPROPRIAÇÃO Viabilidade construtiva - operacional = Parceria Público Privada (PPP) com finalidade de requalificação urbana.</p> <p>b. Espaço Público: A implantação do sistema viário, transporte público e requalificação e ampliação da Av. Marques de São Vicente será viabilizado por Parceria Público Privada nas áreas públicas existentes. Com intuito de ampliar, num segundo momento, os passeios públicos, haverá concessão de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento, mediante emissão de certidão de potencial gratuito adicional vinculado ao imóvel lindeiro, para os lotes privados que deverão ceder compulsoriamente uma faixa de 5,00m limítrofe ao novo viário.</p> <p>c. Espaço privado: Cobrança de outorga onerosa de potencial construtivo adicional, até o C.A. máximo de 4, ligada a um fundo urbanístico específico. O gabarito máximo permitido ao longo dos corredores será de 80,00m.</p>		

Benefício de redução do custo da outorga onerosa sobre potencial adicional quando do atendimento da fruição pública no lote, integrando no mínimo 2 logradouros públicos paralelos;

Benefício de redução do custo da outorga onerosa sobre potencial adicional quando da aprovação de novas edificações nos lotes mediante a doação de faixa de 5 metros a partir do alinhamento do lote para alargamento das calçadas.

d. Implantação:

Fase I: 2013/2016 – trata-se da ação prioritária, visando aliviar o tráfego na marginal, propiciando desta forma o início das obras da AIU-Marginal. Haverá desapropriação em trechos específicos para implantação de alça de acesso à av. Marquês de São Vicente a partir da Marginal, bem como sua transposição subterrânea e nova conexão com a Marginal na altura do Parque Piqueri. As intervenções prevêem portanto implantação e requalificação de sistema viário + corredor de ônibus + transposições da linha férrea + estações de transposição entre ônibus e transporte de massa + urbanização

Modelagem Jurídica e Contratual

Ver item VI – Instrumentos Jurídicos (os instrumentos jurídicos utilizados na modelagem são comuns e interrelacionados para todos os projetos);

Estudos Sócio-Econômicos e Modelagem Financeira

Verificar Item Modelagem Financeira (página 172 do Caderno).

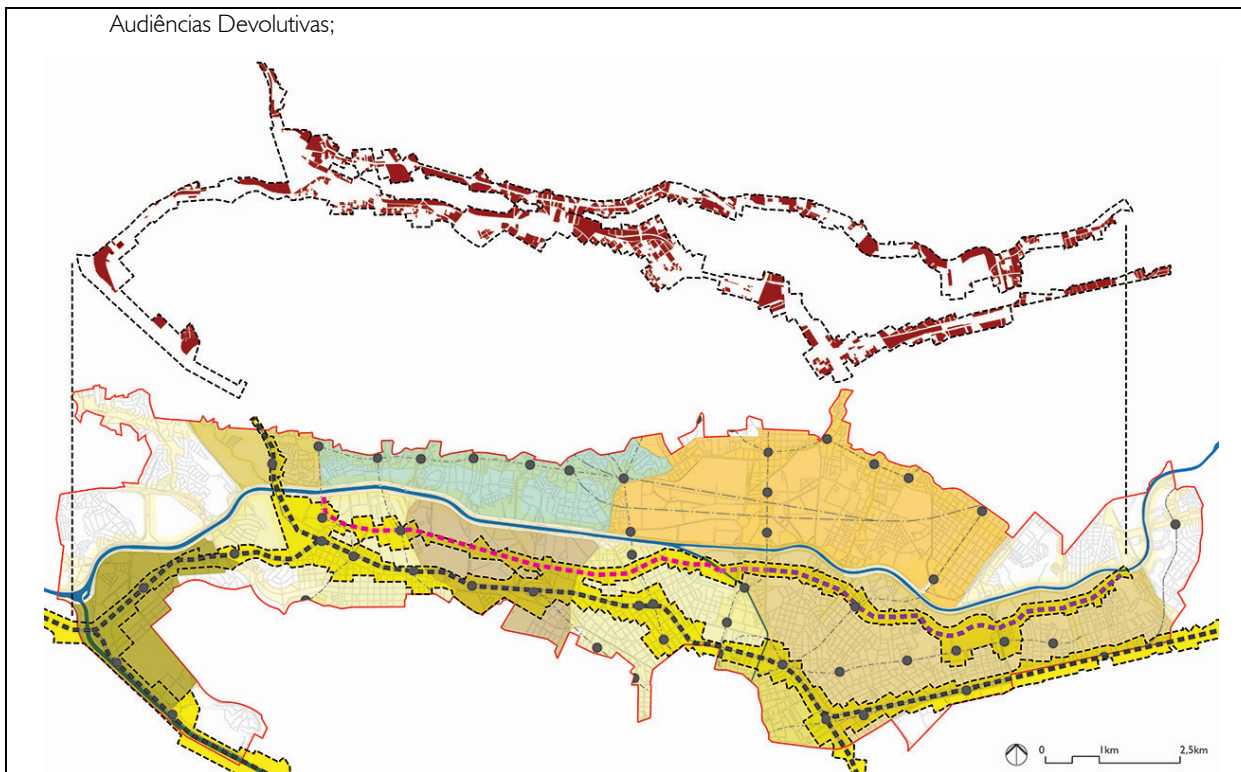
Se define pelo incremento de usos complementares ao residencial, estabelecendo maiores relações de proximidade entre trabalho e moradia. Conexão de eixos existentes ligados à oferta de comércio e serviços, expandindo, portanto a capacidade do território na geração de emprego. E fator de redução das deseconomias setoriais geradas pelo tráfego intenso das Marginais Tietê, já que a proposta se coloca como mais um suporte de deslocamento leste-oeste.

Meios de Interação Social e Institucional

Audiências Temáticas com Oficinas e Debates em grupo nas diversas regiões da Cidade;

Oficinas de Propostas;

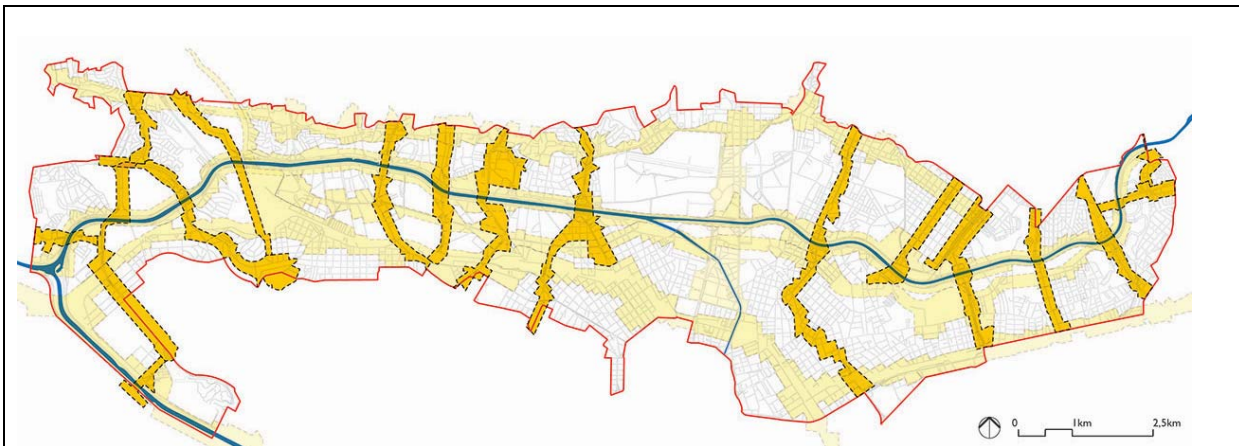
Sistematização das Contribuições;



<p>INTERLOCUTORES:</p>	<p>Sociedade – comunidades, associações, entidades e conselhos de classe profissional, organizações não governamentais, sindicatos, federações – indústria e comércio; poder público municipal; poder público estadual; poder público federal; ministério público; grande imprensa; mercado imobiliário; experiências internacionais; conselhos gestores; universidades; órgãos representativos do patrimônio histórico e ambiental; etc.</p> <p>Entendemos que, em virtude de todos os projetos propostos terem relação direta com a problemática urbana, portanto, de teor complexo e interdisciplinar, o hall de interlocutores será comum a todos os projetos podendo sofrer eventualmente alterações quanto ao seu grau de envolvimento conforme a característica de cada um deles. No quesito grau de envolvimento, abaixo relacionaremos de forma mais específica os interlocutores que deverão obrigatoriamente ter maior grau de envolvimento com os temas destacados, apesar de considerarmos que toda a lista acima relacionada deverá constar na equipe de interlocutores de todos os projetos.</p>
<p>HABITAÇÃO</p>	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRESP; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de</p>

		Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
MEIO AMBIENTE		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
MOBILIDADE		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PATRIMÔNIO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PLANEJAMENTO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras;

		Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotora de Habitação; Promotora de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
OUTROS		
<p>PROJETO 4: AIU LINEAR PPP TRANSPORTE COLETIVO E TRANSPosição DO RIO TIETÊ Modelo Urbanístico</p> <p>Transporte peatonal, ciclovias e corredores de ônibus – criação de novas centralidades e soluções de mobilidade no eixo norte-sul, associadas à requalificação ambiental e da paisagem urbana. A gestão, planejamento e fiscalização das linhas de ônibus municipal ficam a cargo de uma Agência de transporte – de iniciativa pública – enquanto sua manutenção e operação são de responsabilidade do consórcio – iniciativa privada.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AIU Ponte do Jaguaré 2. AIU Ponte dos Remédios 3. AIU Gastão Vidigal (ponte nova) 4. AIU Ponte Atilio Fontana 5. AIU Ponte Raimundo Pereira de Magalhães (ponte nova) 6. AIU Ponte Freguesia do Ó 7. AIU Ponte Júlio de Mesquita Neto 8. AIU Ponte Engenheiro Caetano Álvarez (ponte nova) 9. AIU Ponte da Casa Verde 10. AIU Ponte das Bandeiras/Cruzeiro do Sul 11. AIU Ponte da Vila Guilherme 12. AIU Ponte Jânio Quadros 13. AIU Ponte do Tatuapé 14. AIU Ponte do Parque São Jorge (ponte nova) 15. AIU Ponte do Aricanduva 16. AIU Ponte Milton Tavares de Souza <p>Implantação/Faseamento: Fase I: 2017/2024 – sistema viário + corredor de ônibus + urbanização</p> <p>Modelagem Jurídica e Contratual</p> <p>Ver item VI – Instrumentos Jurídicos (os instrumentos jurídicos utilizados na modelagem são comuns e interrelacionados para todos os projetos);</p> <p>Estudos Sócio-Econômicos e Modelagem Financeira</p> <p>Verificar Item Modelagem Financeira (página 172 do Caderno). Estruturação do transporte público nas avenidas de transposição do Rio Tietê, otimizando e aumentando a velocidade do sistema. Coordenação entre os diferentes modais através de readequações nas vias existentes. Elevação das taxas de densidade mistas, ou seja daquelas que congreguem usos habitacionais, de serviços e comerciais. Diminuição da dependência dos distritos da Zona Norte com relação aos empregos gerados no Centro, procurando aproximar os índices de densidade de empregos e de habitantes em cada bairro.</p> <p>Meios de Interação Social e Institucional</p>		

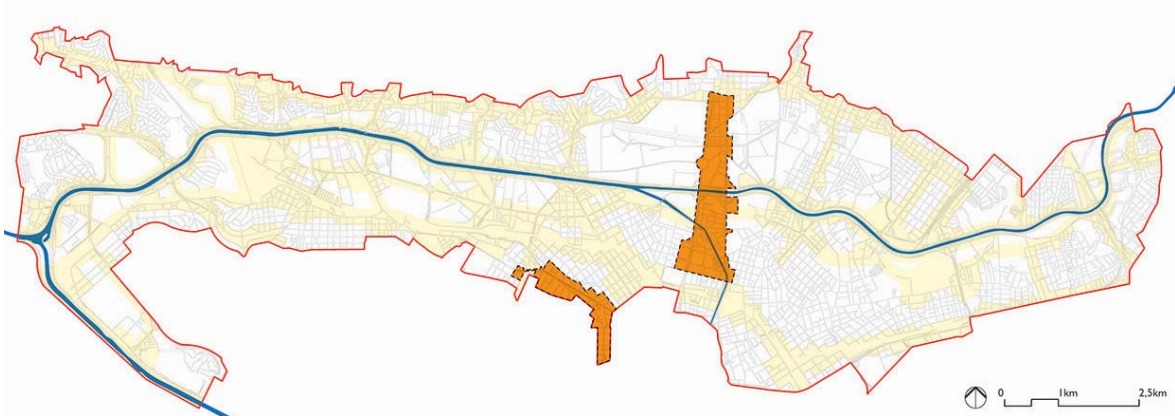


Audiências Temáticas com Oficinas e Debates em grupo nas diversas regiões da Cidade;
Oficinas de Propostas;
Sistematização das Contribuições;
Audiências Devolutivas;

INTERLOCUTORES:	<p>Sociedade – comunidades, associações, entidades e conselhos de classe profissional, organizações não governamentais, sindicatos, federações – indústria e comércio; poder público municipal; poder público estadual; poder público federal; ministério público; grande imprensa; mercado imobiliário; experiências internacionais; conselhos gestores; universidades; órgãos representativos do patrimônio histórico e ambiental; etc.</p> <p>Entendemos que, em virtude de todos os projetos propostos terem relação direta com a problemática urbana, portanto, de teor complexo e interdisciplinar, o hall de interlocutores será comum a todos os projetos podendo sofrer eventualmente alterações quanto ao seu grau de envolvimento conforme a característica de cada um deles. No quesito grau de envolvimento, abaixo relacionaremos de forma mais específica os interlocutores que deverão obrigatoriamente ter maior grau de envolvimento com os temas destacados, apesar de considerarmos que toda a lista acima relacionada deverá constar na equipe de interlocutores de todos os projetos.</p>
HABITAÇÃO	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.</p>
MEIO AMBIENTE	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação;</p>

		Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
MOBILIDADE		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PATRIMÔNIO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PLANEJAMENTO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de

		Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
OUTROS		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
<p>PROJETO 5: AIUs CULTURAIS E LAZER Modelo Urbanístico</p> <p>Criação de nova identidade para estas duas áreas, visando enaltecer o patrimônio histórico-cultural nelas existentes, através da oferta de novos benefícios para manutenção e recuperação de bens tombados, bem como valorização da terra a partir do incentivo à instalação de habitação de interesse cultural incentivada.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AIU Ponte das Bandeiras/Cruzeiro do Sul 2. AIU Minhocão <p>Implantação/Faseamento: Fase 1: 2017/2024 – sistema viário + corredor de TransWay + urbanização + parques</p> <p>Modelagem Jurídica e Contratual</p> <p>Ver item VI – Instrumentos Jurídicos (os instrumentos jurídicos utilizados na modelagem são comuns e interrelacionados para todos os projetos);</p> <p>Estudos Sócio-Economicos e Modelagem Financeira</p> <p>Verificar Item Modelagem Financeira (página 172 do Caderno). Geração de uma economia particular ligada à cultura e ao lazer, por meio da exploração e da reconversão de equipamentos ícones da cidade. Promoção destas áreas enquanto objeto de atração turística e de exemplo de recomposição de espaço público. Devolução de infra-estruturas ligadas ao transporte individual para o convívio público, reforçando seu uso com a criação e manutenção de equipamentos culturais.</p> <p>Meios de Interação Social e Institucional</p> <p>Audiências Temáticas com Oficinas e Debates em grupo nas diversas regiões da Cidade; Oficinas de Propostas; Sistematização das Contribuições;</p>		

Audiências Devolutivas;	
	
INTERLOCUTORES:	<p>Sociedade – comunidades, associações, entidades e conselhos de classe profissional, organizações não governamentais, sindicatos, federações – indústria e comércio; poder público municipal; poder público estadual; poder público federal; ministério público; grande imprensa; mercado imobiliário; experiências internacionais; conselhos gestores; universidades; órgãos representativos do patrimônio histórico e ambiental; etc.</p> <p>Entendemos que, em virtude de todos os projetos propostos terem relação direta com a problemática urbana, portanto, de teor complexo e interdisciplinar, o hall de interlocutores será comum a todos os projetos podendo sofrer eventualmente alterações quanto ao seu grau de envolvimento conforme a característica de cada um deles. No quesito grau de envolvimento, abaixo relacionaremos de forma mais específica os interlocutores que deverão obrigatoriamente ter maior grau de envolvimento com os temas destacados, apesar de considerarmos que toda a lista acima relacionada deverá constar na equipe de interlocutores de todos os projetos.</p>
HABITAÇÃO	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.</p>
MEIO AMBIENTE	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de</p>

		Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
MOBILIDADE		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PATRIMÔNIO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PLANEJAMENTO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
OUTROS		
PROJETO 6: AIU SISTÊMICAS – EDIFÍCIOS GARAGENS Modelo Urbanístico		

Criação de instrumentos para implementação de rede de estacionamentos em edificações verticais junto às estações de transporte de massa e pontos de cruzamento e/ou transferência estratégicos entre modais. Deverão ser prospectados oportunamente terrenos passíveis de desapropriação / concessão situados em cruzamentos de linhas de transporte de massa ou de média capacidade onde possa ser edificada garagem vertical que terá sua operação a cargo de concessionário a partir de contratos de PPP.

Implantação/Faseamento:

Fase I: 2013/2016 –urbanização + implantação edifícios garagem

Modelagem Jurídica e Contratual

Ver item VI – Instrumentos Jurídicos (os instrumentos jurídicos utilizados na modelagem são comuns e interrelacionados para todos os projetos);

Estudos Sócio-Econômicos e Modelagem Financeira

Verificar Item Modelagem Financeira (página 172 do Caderno).

Oferta de equipamentos que promovam as trocas modais e o acesso ao transporte público. Possibilidade de restringir o raio de ação do carro através da expansão do sistema de alta e média capacidade articulado com edifícios-garagem.

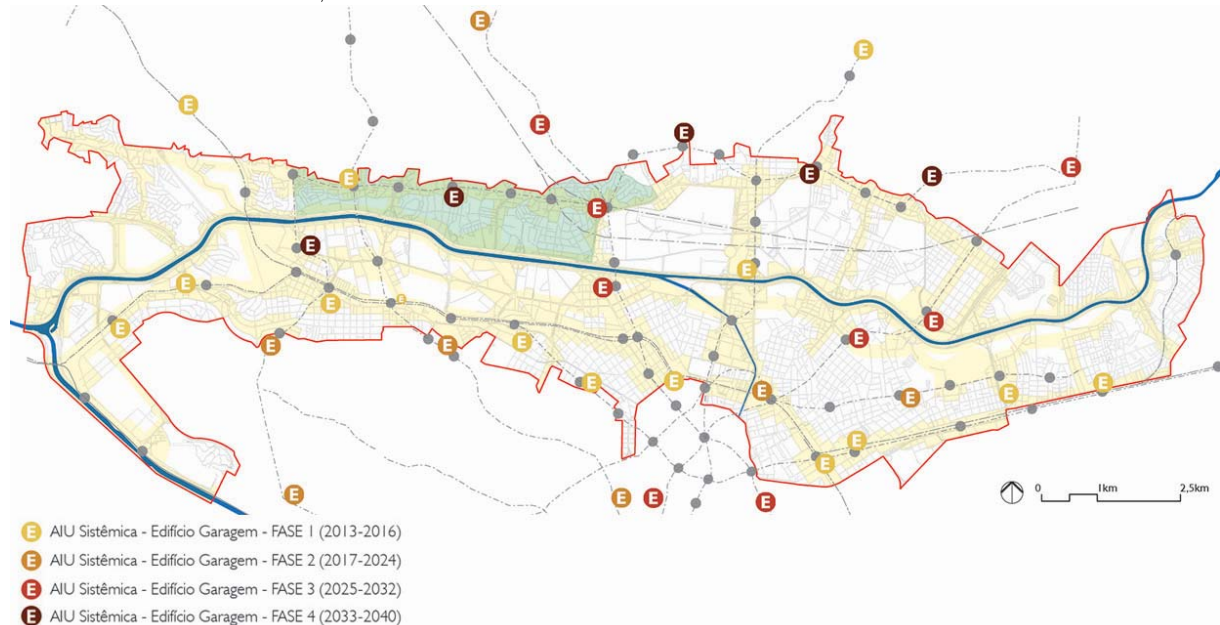
Meios de Interação Social e Institucional

Audiências Temáticas com Oficinas e Debates em grupo nas diversas regiões da Cidade;

Oficinas de Propostas;

Sistematização das Contribuições;

Audiências Devolutivas;



INTERLOCUTORES:

Sociedade – comunidades, associações, entidades e conselhos de classe profissional, organizações não governamentais, sindicatos, federações – indústria e comércio; poder público municipal; poder público estadual; poder público federal; ministério público; grande imprensa; mercado imobiliário; experiências internacionais; conselhos gestores; universidades; órgãos representativos do patrimônio histórico e ambiental; etc.

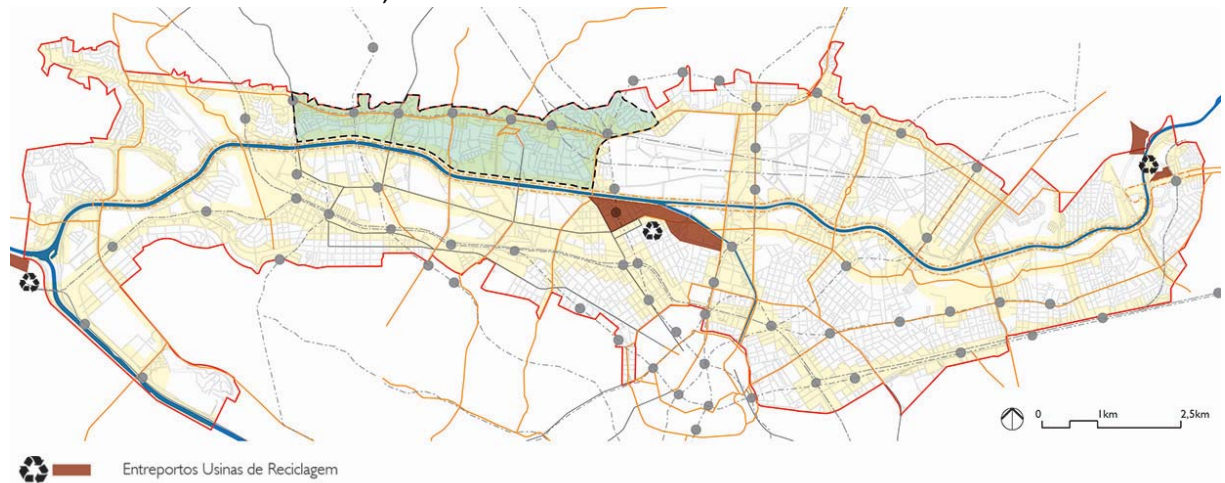
	<p>Entendemos que, em virtude de todos os projetos propostos terem relação direta com a problemática urbana, portanto, de teor complexo e interdisciplinar, o hall de interlocutores será comum a todos os projetos podendo sofrer eventualmente alterações quanto ao seu grau de envolvimento conforme a característica de cada um deles. No quesito grau de envolvimento, abaixo relacionaremos de forma mais específica os interlocutores que deverão obrigatoriamente ter maior grau de envolvimento com os temas destacados, apesar de considerarmos que toda a lista acima relacionada deverá constar na equipe de interlocutores de todos os projetos.</p>
HABITAÇÃO	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.</p>
MEIO AMBIENTE	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.</p>
MOBILIDADE	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.</p>

PATRIMÔNIO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PLANEJAMENTO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
OUTROS		
<p>PROJETO 7: AIU SISTÊMICAS – USINAS DE ARMAZENAGEM, TRATAMENTO, BENEFICIAMENTO E RECICLAGEM RES. SÓLIDOS</p> <p>Criação de instrumentos complementares à rede de usinas em edificações limpas, situadas em pontos estratégicos próximos ao rio que visem racionalidade e proximidade para utilização do transporte hídrico de carga. Deverão ser prospectados oportunamente terrenos passíveis de desapropriação / concessão situados em pontos estratégicos para o transporte de carga, seja ele férreo ou hídrico, onde possa ser edificada usina que terá sua operação a cargo de concessionário a partir de contratos de PPP.</p> <p>Implantação/Faseamento: Fase 1: 2013/2016 – urbanização + implantação usinas</p> <p>Modelagem Jurídica e Contratual</p> <p>Ver item VI – Instrumentos Jurídicos (os instrumentos jurídicos utilizados na modelagem são comuns e interrelacionados para todos os projetos);</p> <p>Estudos Sócio-Econômicos e Modelagem Financeira</p>		

Redesenhar a estrutura da coleta de resíduos na cidade. O rio passar a ser o eixo receptor e de triagem do sistema.

Meios de Interação Social e Institucional

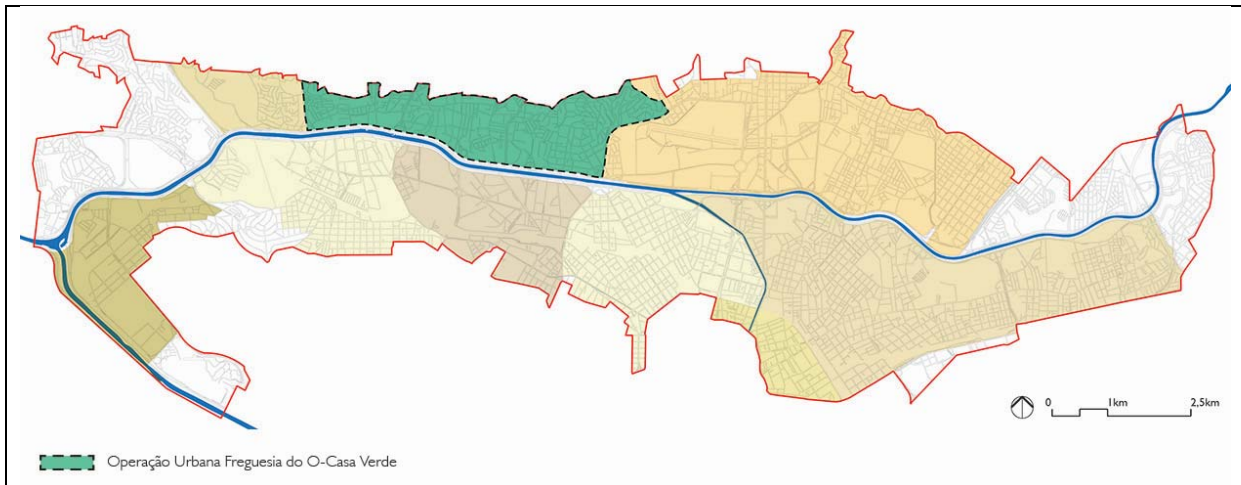
Audiências Temáticas com Oficinas e Debates em grupo nas diversas regiões da Cidade;
Oficinas de Propostas;
Sistematização das Contribuições;
Audiências Devolutivas;



<p>INTERLOCUTORES:</p>	<p>Sociedade – comunidades, associações, entidades e conselhos de classe profissional, organizações não governamentais, sindicatos, federações – indústria e comércio; poder público municipal; poder público estadual; poder público federal; ministério público; grande imprensa; mercado imobiliário; experiências internacionais; conselhos gestores; universidades; órgãos representativos do patrimônio histórico e ambiental; etc.</p> <p>Entendemos que, em virtude de todos os projetos propostos terem relação direta com a problemática urbana, portanto, de teor complexo e interdisciplinar, o hall de interlocutores será comum a todos os projetos podendo sofrer eventualmente alterações quanto ao seu grau de envolvimento conforme a característica de cada um deles. No quesito grau de envolvimento, abaixo relacionaremos de forma mais específica os interlocutores que deverão obrigatoriamente ter maior grau de envolvimento com os temas destacados, apesar de considerarmos que toda a lista acima relacionada deverá constar na equipe de interlocutores de todos os projetos.</p>
<p>HABITAÇÃO</p>	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP;</p>

		CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
MEIO AMBIENTE		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
MOBILIDADE		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PATRIMÔNIO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PLANEJAMENTO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio

		<p>Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.</p>
OUTROS		
<p>PROJETO 8: AIU LINEAR PPP TRANSPORTE COLETIVO SUPORTE SUL Modelo Urbanístico</p> <p>Alteração dos índices urbanísticos a serem alcançados de forma onerosa com objetivos específicos para requalificação urbana do território, estimulando, em especial, o desenvolvimento e o crescimento da indústria tecnológica integrada à ocupação residencial na porção norte do rio Tietê. A lei específica a ser aprovada deverá oferecer benefícios construtivos e fiscais que induzam efetivamente o desenvolvimento da atividade de indústria tecnológica na região, bem como o uso residencial compatível a esta atividade com condições de convivência inclusive em tipologia de uso misto R-Ind.</p> <p>Implantação/Faseamento: Fase 1: 2013/2016 – desenho urbano + sistema viário + corredor de ônibus + urbanização = polo tecnológico</p> <p>Modelagem Jurídica e Contratual</p> <p>Ver item VI – Instrumentos Jurídicos (os instrumentos jurídicos utilizados na modelagem são comuns e interrelacionados para todos os projetos);</p> <p>Estudos Sócio-Econômicos e Modelagem Financeira</p> <p>Verificar Item Modelagem Financeira (página 172 do Caderno). Se define pela efetivação do polo tecnológico da zona norte, estabelecendo usos que aliem o incentivo à ocupação da indústria de tecnologia com usos residenciais complementares a essa atividade econômica. Através das contrapartidas será promovida a requalificação urbana da área definida pelo perímetro em projeto denominada Operação Urbana Freguesia-Casa Verde. Ordenação econômica e territorial destinado a um nicho estratégico de desenvolvimento para a cidade.</p> <p>Meios de Interação Social e Institucional</p> <p>Audiências Temáticas com Oficinas e Debates em grupo nas diversas regiões da Cidade; Oficinas de Propostas; Sistematização das Contribuições; Audiências Devolutivas;</p>		



<p>INTERLOCUTORES:</p>	<p>Sociedade – comunidades, associações, entidades e conselhos de classe profissional, organizações não governamentais, sindicatos, federações – indústria e comércio; poder público municipal; poder público estadual; poder público federal; ministério público; grande imprensa; mercado imobiliário; experiências internacionais; conselhos gestores; universidades; órgãos representativos do patrimônio histórico e ambiental; etc.</p> <p>Entendemos que, em virtude de todos os projetos propostos terem relação direta com a problemática urbana, portanto, de teor complexo e interdisciplinar, o hall de interlocutores será comum a todos os projetos podendo sofrer eventualmente alterações quanto ao seu grau de envolvimento conforme a característica de cada um deles. No quesito grau de envolvimento, abaixo relacionaremos de forma mais específica os interlocutores que deverão obrigatoriamente ter maior grau de envolvimento com os temas destacados, apesar de considerarmos que toda a lista acima relacionada deverá constar na equipe de interlocutores de todos os projetos.</p>
<p>HABITAÇÃO</p>	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.</p>
<p>MEIO AMBIENTE</p>	<p>Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de</p>

		Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
MOBILIDADE		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PATRIMÔNIO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
PLANEJAMENTO		Sociedade civil organizada representativa na área de intervenção; Associações de moradia; Conselho Gestor das Subprefeituras Envolvidas; Sindicatos – SECOVI, SINDUSCON, SINAENCO, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL; entidades de classe – AsBEA, IAB, CAU, CREA; FECOMERCIO; FIESP; Secretaria da Habitação; Secretaria Especial de Licenciamentos; Corpo de Bombeiros; CONPRES; CONDEPHAAT; Secretaria do Desenvolvimento Urbano; Secretaria Municipal de Transporte; Secretaria de Infraestrutura Urbana; Secretaria do Verde e Meio Ambiente – DEPAVE, CADES, DECONT; Secretaria das Subprefeituras; Secretaria de Governo do Município; Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos; SP Urbanismo; SP Obras; Promotoria de Habitação; Promotoria de Urbanismo e Meio Ambiente; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano; SABESP; CETESB; DAEE; Câmara Municipal; Palácio do Governo – Comitê de Despoluição do Rio Tietê; Ministério das Cidades – PAC, MCMV, dentre outros futuros programas de financiamento, incentivo e isenção fiscal.
OUTROS		
MODELAGEM JURÍDICA E CONTRATUAL:		
Descrições gerais aplicáveis a todos os projetos		

Modelagem Jurídica – Escolha do melhor modelo contratual

Tendo em vista a abrangência das obras e serviços objeto do Projeto do Arco do Tietê, que incluirá, no perímetro previsto, a implantação de habitações (e de planos de recuperação e requalificação urbana, bem como a disponibilização de Habitação de Interesse Social), de instrumentos de mobilidade urbana (BRT – *Bus Rapid Transit*, transporte hidroviário, ciclovias, faixas de ônibus, dentre outros), de estacionamentos (edifícios-garagem), de soluções de drenagem em complemento aos planos de macrodrenagem (incluindo a transposição das margens do Rio Tietê), de parques lineares e parques verdes (complementação do “caminho verde”), de planos de enterramento de fiação, de pontes peatonais, dentre outros serviços e projetos inerentes, elegeu-se a concessão administrativa como modelo para a contratação do escopo em tela.

Isto porque, dado o objetivo primordial do Projeto, que reside justamente na readequação urbana do perímetro do Arco do Tietê de forma ordenada e eficiente, a nosso ver as obras e serviços a serem realizados e executados não deveriam ser objeto de várias modelagens distintas, mormente por entendermos necessário que o conjunto de escopos sobreponha-se ao interesse de exploração individual de cada um.

Em sendo eleito este modelo, para viabilizar a condução da contratação dos escopos do Projeto e o envolvimento dos vários entes públicos, das diferentes esferas governamentais (em razão da competência de cada um), poderia ser selecionada ou criada uma única secretaria (ou empresa pública), que atuaria como o ente licitante.

Entendemos que é de interesse da PMSP que todos os serviços sejam, de fato, contratados e implantados, de forma a se atingir integralmente o objetivo do plano de requalificação urbana ora proposto. Também por essa razão a adoção de várias modelagens distintas, com prazos contratuais diversos, poderia prejudicar o desenvolvimento do Projeto como um todo.

Também se pensou na adoção da concessão administrativa em vista da possibilidade de utilização da figura do aporte de recursos públicos para a consecução do Projeto, bem assim da criação de mecanismos que obriguem a Concessionária a garantir a participação popular (interação social) no processo de reurbanização (de forma que o não cumprimento desta exigência possa ensejar penalização pecuniária).

Outrossim, para que sejam alcançados os objetivos desejados (isto é, de que o Projeto mantenha coerência, linearidade e de que seja implantado em sua totalidade), é fundamental, preliminarmente, o desenvolvimento dos Projetos Urbanísticos Específicos, no âmbito das Áreas de Intervenção Urbana que serão criadas, para fins de garantir, por meio de seu desenho urbano, a compatibilização dos diversos escopos, bem como o controle do Poder Público na etapa de planejamento, de contratação dos serviços e de manutenção do Projeto.

Relativamente aos parques lineares, dependendo dos locais em que estes forem construídos e em sendo viável a exploração comercial no âmbito desses parques (seja por meio de colocação de bares, restaurantes, cobrança de tarifas etc.), pode-se pensar em excluí-los do escopo de eventual concessão administrativa e, neste passo, realizar a contratação por meio de concessão de direito real de uso.

No que diz respeito à estruturação da licitação da concessão administrativa, pensou-se, como alternativa, na divisão dos escopos em lotes/blocos, seguindo a lógica de que o Projeto será desenvolvido e implantado em fases distintas.

Desta forma, ainda que os escopos guardem relação de complementariedade entre si, os lotes/blocos seriam contratados de forma independente, sem, contudo, inviabilizar o prosseguimento das fases subsequentes.

Para tanto, observadas as diretrizes que serão fornecidas no âmbito da modelagem econômico-financeira, como critério de seleção/agrupamento de lotes, poder-se-ia utilizar a capacidade de autorrentabilidade dos serviços que compõem o escopo do Projeto vis a vis à necessidade de subsídios do Poder Público para a remuneração daqueles que não apresentam tal característica. Exemplificando, em um mesmo lote seria contratada a implantação e exploração de BRT (que permite a arrecadação de tarifas) e a implantação de planos de drenagem.

O objetivo da configuração da licitação nestes moldes seria atrair interessados em todos os blocos/lotes e em todas as fases, justamente com vistas a viabilizar a implantação da totalidade do Projeto.

Por outro lado, na hipótese de redução do escopo do Projeto e de um menor prazo de implantação entre as respectivas fases, poderia a PMSP realizar uma única licitação, igualmente subdividida em lotes.

Estrutura de garantias e possíveis formas de obtenção de recursos/suporte financeiro para o Projeto

Considerando-se o vulto dos investimentos necessários à implantação de uma Parceria Público-Privada, a Lei Federal n.º 11.079/04 previu, além das garantias de execução do contrato pelo Parceiro Privado, um forte mecanismo de garantias a serem prestadas pelo Parceiro Público, incluindo a possibilidade de: (i) vinculação de receitas em garantia pela Administração Pública; (ii) instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei; (iii) contratação de seguro-garantia de entidades não controladas pelo Poder Público; (iv) prestação de garantias por organismos internacionais ou instituições financeiras não controladas pelo Poder Público; (v) prestação de garantias por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade; bem como (vi) outros mecanismos admitidos em lei, tudo com vistas a assegurar a solidez financeira e atratividade do Projeto.

Neste sentido, como forma de garantir e/ou de obter recursos financeiros no caso concreto, pensou-se nas seguintes possibilidades:

- SPP – Companhia São Paulo de Parcerias S/A;

- Companhia Paulista de Parcerias (“CPP”) (caso o ente público contratante seja da esfera estadual);
- Conta vinculada em nome do Poder Concedente (mormente caso haja a opção pela realização de aportes pelo Poder Público para a construção de obras e aquisição de bens reversíveis);
- Receitas provenientes de tarifas (caso o Projeto venha a abarcar serviços que permitam a cobrança de tarifas de seus respectivos usuários);
- Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo;
- FEHIDRO – Fundo Estadual de Recursos Hídricos;
- Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB;
- Fundo Especial vinculado a determinado Instrumento Urbanístico (no caso de se implantar Áreas de Intervenção Urbana, Operações Urbanas e/ou demais Instrumentos Urbanísticos);
- Recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC);
- Especificamente para a implantação de Habitação de Interesse Social, poderá ser analisada a utilização do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS);
- Repasse de recursos de um ente ao outro (a depender dos órgãos públicos que estarão envolvidos no desenvolvimento do Projeto e dos respectivos instrumentos de congregação);
- Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo (na hipótese de o Projeto vir a abranger áreas da Região Metropolitana de São Paulo);
- Emissão de Certificados de Potencial Construtivo Adicional (CEPACs).

GESTÃO PARTICIPATIVA:

A legitimação do processo de participação popular deve-se dar através de um método específico, com a utilização de critérios de comunicação e transparência dos procedimentos, empoderamento dos participantes e das arenas de disputa e mecanismos democráticos de monitoramento e avaliação dos resultados. Tais processos devem-se dar através de uma metodologia mais ampla de participação popular, sobretudo quando o projeto urbano atua sobre um território onde há incidência de vulnerabilidade social, como é o caso de muitas das áreas localizadas no perímetro do Arco do Tietê, como Campos Elíseos, Santa Cecília, Bom Retiro, Mooca e Brás, onde há grande concentração de cortiços e de população com renda inferior a 3 s.m., que não são proprietários dos imóveis que ocupam.

Os instrumentos de gestão participativa utilizados atualmente na cidade de São Paulo remetem às deliberações do Plano Diretor Estratégico, que determinou a obrigatoriedade das consultas e Audiências Públicas, sobretudo para “empreendimentos ou atividades públicas ou privadas em processo de implantação, de impacto urbanístico ou ambiental com efeitos potencialmente negativos sobre a vizinhança no seu entorno, o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população”.

As Audiências Públicas acabam por ser a única possibilidade de espaço de debate existente para discutir sobre as ações do poder público e seu impacto na vida da população local. São realizadas na maioria das vezes para apresentar planos e projetos prontos, onde o cidadão tem tempo restrito para a manifestação e quase nenhum retorno do que foi questionado. Este único contato com a comunidade, utilizado em projetos de grande impacto como as Operações Urbanas, acaba por simplesmente cumprir um rito legal e legitimar o andamento dos processos de intervenção urbana.

Exemplo distinto ocorre no processo em curso da Revisão Participativa do Plano Diretor, onde uma metodologia detalhada de interação com a comunidade está sendo colocada em prática, com muito êxito. A metodologia composta por Audiências Temáticas com oficinas e debate em grupo nas diversas regiões da cidade, Oficinas de Propostas por subprefeitura e por categorias, Sistematização das Contribuições e Audiências Devolutivas superam em muito o histórico de participação popular registrado na cidade de São Paulo. Nossa proposta é que esta metodologia se estenda para o processo de construção da cidade como um todo, nas suas diversas esferas, aliados a outros mecanismos de participação e controle social.

Propomos três canais de interação social. O primeiro busca o ordenamento das intervenções estruturais, sejam elas viabilizadas por PPPs, OUCs ou projetos urbanísticos em AIUs, a ser operacionalizado por Seminários Participativos, segmentados em Audiências Temáticas, Oficinas de Propostas e Audiências Devolutivas, nos diversos estágios dos projetos e envolvendo os diversos segmentos da população. O segundo canal de comunicação se dará na escala da vizinhança, através dos Conselhos de Bairro, conselhos permanentes que têm como objetivo acompanhar a aplicação dos serviços públicos cotidianos até o impacto das grandes intervenções, configurando-se como uma ponte entre o bairro e a respectiva subprefeitura. E a terceira instância participativa são os Conselhos Gestores das ZEIS, já regulamentados pelo PDE. A proposta é que haja um incentivo por parte do poder público para a formulação imediata dos Conselhos Gestores de ZEIS. Desta forma a população se mobilizará a atuar como parceira do poder público na busca por melhores condições habitacionais e impulsionará os Planos de Urbanização.

Os Conselhos Gestores de ZEIS, por serem instâncias deliberativas, são soberanos aos Conselhos de Bairros e possuem autonomia para aprovar seus Planos de Urbanização, porém recebem diretrizes dos Seminários Propositivos e proposições dos Conselhos de Bairros. Os Conselhos de Bairros, instância consultiva, fará ponte direta com a subprefeitura e se alimentará dos debates correntes nos Seminários Participativos e das deliberações do Conselho Gestor da ZEIS. Já os Seminários Participativos funciona não como conselho, mas como canal de comunicação e de interação social, absorvendo todos os demais canais de participação.

Interlocutores:

1. Moradores da área de intervenção.

São os impactados diretamente pelas intervenções, devem receber tratamento prioritário no atendimento habitacional e nos trabalhos de pré e pós ocupação, a fim de permanecer na área onde moram e mantêm suas relações sociais. Devem participar de todo o processo de desenvolvimento das intervenções.

2. Novos moradores

Nova população a ocupar as habitações ofertadas. |devem atender a grau de prioridade definidos pelas faixas de renda, indicação pelas entidades sociais ou livremente pela oferta e procura do mercado. Devem participar dos trabalhos de pós-ocupação e geração de emprego e renda.

3. Proprietários das áreas de intervenção

São os impactados financeiramente e, assim como os atuais moradores, devem participar de todas as etapas do processo de desenvolvimento e projetos, já que podem atuar como meros 'vendedores' ou doadores de áreas, mas também como parceiros, desde que a função social da propriedade seja cumprida.

4. Sociedade civil organizada

Compreende associações de classe, universidades, entidades sem fins lucrativos, movimentos de moradia etc. E são fundamentais na composição dos conselhos de bairro e conselhos gestores de zeis, bem como em acompanhar qualquer tipo de intervenção urbana, já que possibilitam o olhar neutro de interesses, a fim de auxiliar tecnicamente e pactuar pelo interesse coletivo.

5. Subprefeitura envolvida

É a entidade pública imediatamente responsável pelas intervenções e deve obrigatoriamente compor os conselhos gestores, a fim de zelar pelo atendimento dos serviços públicos e pelas mudanças em cada uma das sub áreas.

6. Representantes dos órgãos públicos envolvidos diretamente nos projetos: Sehab, SMDU, Assistência Social, etc

Projetos urbanos são multidisciplinares e necessitam de acompanhamento em cada uma das áreas da administração pública, seja no desenvolvimento dos projetos ou na gestão social.

7. Parceiros privados responsáveis pela intervenção

São os concessionários que atuam no espaço urbano sobre regras e orientações determinadas pelos entes públicos, com as desapropriações no caso de PPPs e a produção habitacional, ou ainda tarefas delegadas a eles como cadastramento e serviços prestados. Devem ser fiscalizados de perto pela administração pública a fim de permanecer o interesse coletivo e as diretrizes públicas.

8. Defensoria Pública e Ministério público

Instituições jurídicas fiscalizadoras a atuar na avaliação dos atendimentos habitacionais para a população de menor renda, no que tange aos direitos de moradia, direitos humanos e função social da propriedade.

IV- ESCOPO, CUSTOS E PRAZOS para a elaboração dos estudos de viabilidade (2ª FASE)

Descrever os ELEMENTOS TÉCNICOS a serem desenvolvidos na segunda fase da PMI. Incluir em anexo: cronograma detalhado

PROJETO 1: AIU LINEAR PPP TRANSPORTE COLETIVO SUPORTE NORTE

Escopo 1:	<p>Transporte Coletivo (Corredores de ônibus, Metrô e Trem) e requalificação urbana das áreas envoltórias aos eixos de transporte coletivo.</p> <p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantação ou requalificação do transporte de alta de capacidade; • Uniformização de calçadas; • Enterramento de fiação;
------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Soluções de drenagem complementares à macrodrenagem urbana; • Arborização pública; • Iluminação pública; • Mobiliário urbano; • Equipamentos urbanos; • Comunicação visual; • Requalificação da paisagem ao longo do eixo de circulação; • Reordenamento de parâmetros e índices urbanísticos. <p>Diretrizes Gerais:</p> <p>Cada um dos projetos inseridos em uma Área de Intervenção Urbanística (AIU) estará associado a um Projeto de Intervenção Urbana Estratégica (PEIU) que determinará a obrigatoriedade de desenvolvimento e aprovação prévia de Projeto Urbanístico Específico (PUE).</p> <p>O PUE estabelecerá diretrizes de melhoramento viário:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alargamento e requalificação de vias e pontes de transposição existentes, • construção de novas pontes destinadas a pedestres, ciclistas, automóveis e transporte coletivo; • implantação de ciclovias e sistema de circulação peatonal; • estações de transferência; • áreas de lazer ao longo do rio (parque linear, com arborização e passeio público); • acessibilidade e desenho universal; • comunicação visual; • iluminação pública; • melhoramento do transporte coletivo com implantação de Corredores de Ônibus <p>O PUE terá modelagem de Parceria Público Privada (PPP) com finalidade de requalificação urbana. Deverá ser criado um grupo gestor para cada AIU proposta, para acompanhamento das obras, garantia do seu cronograma e controle dos recursos angariados a partir da criação de um fundo de arrecadação.</p> <p>Diretrizes Específicas:</p> <p>O perímetro das AIUs será delimitado a partir de uma faixa de 100m ao longo dos três eixos estruturadores da proposta. Essa delimitação sofrerá alterações na sua largura em função do traçado viário existente, pois os limites dos primeiros quarteirões serão inseridos integralmente nela. Além da delimitação linear, nas áreas onde houver cruzamento entre os diferentes sistemas de transporte público (corredores de ônibus, estações de Metrô e CPTM), será acrescida a AIU uma área correspondente a um raio de 300m, considerando o traçado existente.</p> <p>Índices e parâmetros urbanísticos:</p> <p>Coeficiente de Aproveitamento CA=4, nas AIUs Suporte Norte.</p> <p>Limitação do número de vagas de automóveis nos lotes privados onde houver corredores de ônibus;</p> <p>Gabarito de altura limitado a 80m;</p> <p>Concessão de pontencial adicional de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) a empreendimentos com uso não residencial no térreo.</p> <p>Os índices e parâmetros acima descritos serão detalhados na AIU a partir da aprovação de lei específica mediante elaboração do PUE.</p>
<p>Resultado esperado:</p>	<p>Facilitar o deslocamento paralelo ao rio Tietê oferecendo novas opções de mobilidade através da implantação e requalificação do sistema viário, de transporte coletivo e cicloviário, aliviando assim o tráfego na marginal.</p>

	A região compreendida entre os limites das AIUs, torna-se-á uma área de centralidade linear com índices urbanísticos específicos que beneficiem a instalação de edifícios com uso misto. Será concedido o pontencial adicional de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) a novos empreendimentos voltados a esse uso.			
Interdependência:	Não identificado nesta fase			
Restrições:	Não identificado nesta fase			
ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
<p><i>Descrever na tabela abaixo as equipes que compõem as modelagens considerando os prazos do projeto e custos hora/homem associado a cada modelagem. Anexar ao documento a planilha de alocação e cronograma detalhado, além do comprovante.</i></p> <p><i>Indicamos a utilização da TABELA DE CUSTOS UNITÁRIOS DA SIURB DATA-BASE: JANEIRO 2012 disponível no site da Prefeitura para a elaboração orçamentária e outras referências orçamentárias de entidades de classe.</i></p>				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	recurso alocado consultor coordenador geral engenheiro/arquiteto senior engenheiro/arquiteto pleno engenheiro/arquiteto junior técnico	6 Meses	6048	R\$ 529.245,12
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	consultor coordenador geral advogado senior advogado pleno advogado junior técnico	6 Meses	3024	R\$ 507.477,60
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	consultor cordenador geral economista/sociólogo senior economista/sociólogo pleno economista/sociólogo junior técnico	6 Meses	2184	R\$ 205.211,04
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	consultor cordenador geral sociólogo/pedagogo/urbanista senior sociólogo/pedagogo/urbanista pleno sociólogo/pedagogo/urbanista junior assistente social pleno técnico	6 Meses	3168	R\$ 204.943,20
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 538.238,23
PROJETO 2: AIU LINEAR PPP TRANSPORTE COLETIVO MARGINAL TIETÊ				
Escopo 2:	<p>Transporte Coletivo (BRT/ Metrô) e requalificação urbana das áreas envoltórias aos eixos de transporte coletivo.</p> <p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantação ou requalificação do transporte de alta de capacidade; • Uniformização de calçadas; 			

	<ul style="list-style-type: none"> • Enterramento de fiação; • Soluções de drenagem complementares à macrodrenagem urbana; • Arborização pública; • Iluminação pública; • Mobiliário urbano; • Equipamentos urbanos; • Comunicação visual; • Requalificação da paisagem ao longo do eixo de circulação; • Reordenamento de parâmetros e índices urbanísticos. <p>Diretrizes Gerais:</p> <p>Cada um dos projetos inseridos em uma Área de Intervenção Urbanística (AIU) estará associado a um Projeto de Intervenção Urbana Estratégica (PEIU) que determinará a obrigatoriedade de desenvolvimento e aprovação prévia de Projeto Urbanístico Específico (PUE).</p> <p>O PUE estabelecerá diretrizes de melhoramento viário:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alargamento e requalificação de vias e pontes de transposição existentes, • construção de novas pontes destinadas a pedestres, ciclistas, automóveis e transporte coletivo; • implantação de ciclovias e sistema de circulação peatonal; • estações de transferência; • áreas de lazer ao longo do rio (parque linear, com arborização e passeio público); • acessibilidade e desenho universal; • comunicação visual; • iluminação pública; • melhoramento do transporte coletivo com implantação BRT/ metrô <p>O PUE terá modelagem de Parceria Público Privada (PPP) com finalidade de requalificação urbana. Deverá ser criado um grupo gestor para cada AIU proposta, para acompanhamento das obras, garantia do seu cronograma e controle dos recursos angariados a partir da criação de um fundo de arrecadação.</p> <p>Diretrizes Específicas:</p> <p>O perímetro das AIUs será delimitado a partir de uma faixa de 100m ao longo dos três eixos estruturadores da proposta. Essa delimitação sofrerá alterações na sua largura em função do traçado viário existente, pois os limites dos primeiros quarteirões serão inseridos integralmente nela. Além da delimitação linear, nas áreas onde houver cruzamento entre os diferentes sistemas de transporte público (corredores de ônibus, estações de Metrô e CPTM), será acrescida a AIU uma área correspondente a um raio de 300m, considerando o traçado existente.</p> <p>Índices e parâmetros urbanísticos:</p> <p style="padding-left: 40px;">Coeficiente de Aproveitamento CA=6, na AIU Marginal Tietê sem limite de gabarito;</p> <p style="padding-left: 40px;">Limitação do número de vagas de automóveis nos lotes privados onde houver corredores de ônibus;</p> <p style="padding-left: 40px;">Gabarito de altura limitado a 80m;</p> <p style="padding-left: 40px;">Concessão de pontecial adicional de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) a empreendimentos com uso não residencial no térreo.</p> <p>Os índices e parâmetros acima descritos serão detalhados na AIU a partir da aprovação de lei específica mediante elaboração do PUE.</p>
Resultado esperado:	Trata-se da ação prioritária, visando aliviar o tráfego na marginal, propiciando desta forma o início das obras da AIU-Marginal. Haverá desapropriação em trechos específicos para implantação de alça

	<p>de acesso à av. Marquês de São Vicente a partir da Marginal, bem como sua transposição subterrânea e nova conexão com a Marginal na altura do Parque Piqueri</p> <p>Facilitar o deslocamento paralelo ao rio Tietê oferecendo novas opções de mobilidade através da implantação e requalificação do sistema viário, de transporte coletivo e cicloviário, aliviando assim o tráfego na marginal.</p> <p>A região compreendida entre os limites das AIUs, torna-se-á uma área de centralidade linear com índices urbanísticos específicos que beneficiem a instalação de edifícios com uso misto. Será concedido o pontecial adicional de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) a novos empreendimentos voltados a esse uso.</p>			
Interdependência:	Propicia o início das obras da AIU-Marginal			
Restrições:	Não identificado nesta fase			
ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
<p><i>Descrever na tabela abaixo as equipes que compõem as modelagens considerando os prazos do projeto e custos hora/homem associado a cada modelagem. Anexar ao documento a planilha de alocação e cronograma detalhado, além do comprovante.</i></p> <p><i>Indicamos a utilização da TABELA DE CUSTOS UNITÁRIOS DA SIURB DATA-BASE: JANEIRO 2012 disponível no site da Prefeitura para a elaboração orçamentária e outras referências orçamentárias de entidades de classe.</i></p>				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	recurso alocado consultor coordenador geral engenheiro/arquiteto senior engenheiro/arquiteto pleno engenheiro/arquiteto junior técnico	6 Meses	5952	R\$ 504.422,40
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	consultor coordenador geral advogado senior advogado pleno advogado junior técnico	6 Meses	3006	R\$ 502.823,34
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	consultor cordenador geral economista/sociólogo senior economista/sociólogo pleno economista/sociólogo junior técnico	6 Meses	2496	R\$ 196.980,48
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	consultor cordenador geral sociólogo/pedagogo/urbanista senior sociólogo/pedagogo/urbanista pleno sociólogo/pedagogo/urbanista junior assistente social pleno técnico	6 Meses	3168	R\$ 204.943,20
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento				R\$ 524.211,02

orçamentário destinado				
PROJETO 3: AIU LINEAR PPP TRANSPORTE COLETIVO SUPORTE SUL				
Escopo 3:	<p>Transporte Coletivo (Corredores de ônibus, Metrô e Trem) e requalificação urbana das áreas envoltórias aos eixos de transporte coletivo.</p> <p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantação ou requalificação do transporte de alta capacidade; • Uniformização de calçadas; • Enterramento de fiação; • Soluções de drenagem complementares à macrodrenagem urbana; • Arborização pública; • Iluminação pública; • Mobiliário urbano; • Equipamentos urbanos; • Comunicação visual; • Requalificação da paisagem ao longo do eixo de circulação; • Reordenamento de parâmetros e índices urbanísticos. <p>Diretrizes Gerais:</p> <p>Cada um dos projetos inseridos em uma Área de Intervenção Urbanística (AIU) estará associado a um Projeto de Intervenção Urbana Estratégica (PEIU) que determinará a obrigatoriedade de desenvolvimento e aprovação prévia de Projeto Urbanístico Específico (PUE). O PUE estabelecerá diretrizes de melhoramento viário:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alargamento e requalificação de vias e pontes de transposição existentes, • construção de novas pontes destinadas a pedestres, ciclistas, automóveis e transporte coletivo; • implantação de ciclovias e sistema de circulação peatonal; • estações de transferência; • áreas de lazer ao longo do rio (parque linear, com arborização e passeio público); • acessibilidade e desenho universal; • comunicação visual; • iluminação pública; • melhoramento do transporte coletivo com implantação de Corredores de Ônibus <p>O PUE terá modelagem de Parceria Público Privada (PPP) com finalidade de requalificação urbana. Deverá ser criado um grupo gestor para cada AIU proposta, para acompanhamento das obras, garantia do seu cronograma e controle dos recursos angariados a partir da criação de um fundo de arrecadação.</p> <p>Diretrizes Específicas:</p> <p>O perímetro das AIUs será delimitado a partir de uma faixa de 100m ao longo dos três eixos estruturadores da proposta. Essa delimitação sofrerá alterações na sua largura em função do traçado viário existente, pois os limites dos primeiros quarteirões serão inseridos integralmente nela. Além da delimitação linear, nas áreas onde houver cruzamento entre os diferentes sistemas de transporte público (corredores de ônibus, estações de Metrô e CPTM), será acrescida a AIU uma área correspondente a um raio de 300m, considerando o traçado existente.</p> <p>Índices e parâmetros urbanísticos:</p> <p style="padding-left: 40px;">Coeficiente de Aproveitamento CA=4, nas AIUs Suporte Norte.</p> <p style="padding-left: 40px;">Limitação do número de vagas de automóveis nos lotes privados onde houver corredores de ônibus;</p>			

	<p>Gabarito de altura limitado a 80m;</p> <p>Concessão de pontencial adicional de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) a empreendimentos com uso não residencial no térreo.</p> <p>Os índices e parâmetros acima descritos serão detalhados na AIU a partir da aprovação de lei específica mediante elaboração do PUE.</p>			
Resultado esperado:	<p>Facilitar o deslocamento paralelo ao rio Tietê oferecendo novas opções de mobilidade através da implantação e requalificação do sistema viário, de transporte coletivo e cicloviário, aliviando assim o tráfego na marginal.</p> <p>A região compreendida entre os limites das AIUs, torna-se-á uma área de centralidade linear com índices urbanísticos específicos que beneficiem a instalação de edifícios com uso misto. Será concedido o pontencial adicional de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) a novos empreendimentos voltados a esse uso.</p>			
Interdependência:	Não identificado nesta fase			
Restrições:	Não identificado nesta fase			
ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	consultor coordenador geral engenheiro/arquiteto senior engenheiro/arquiteto pleno engenheiro/arquiteto junior técnico	6 Meses	6048	R\$ 529.245,12
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	consultor coordenador geral advogado senior advogado pleno advogado junior técnico	6 Meses	3024	R\$ 507.477,60
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	consultor cordenador geral economista/sociólogo senior economista/sociólogo pleno economista/sociólogo junior técnico	6 Meses	2184	R\$ 205.211,04
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	consultor cordenador geral sociólogo/pedagogo/urbanista senior sociólogo/pedagogo/urbanista pleno sociólogo/pedagogo/urbanista junior assistente social pleno técnico	6 Meses	3216	R\$ 211.586,40
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento				R\$ 540.709,50

orçamentário destinado				
PROJETO 4: AIUs LINEARES PPP TRANSPORTE COLETIVO E TRANSPOSIÇÃO DO RIO TIETÊ				
Escopo 4:	<p>Transporte peatonal, ciclovias e corredores de ônibus – criação de novas centralidades e soluções de mobilidade no eixo norte-sul, associadas à requalificação ambiental e da paisagem urbana. A gestão, planejamento e fiscalização das linhas de ônibus municipal ficam a cargo de uma Agência de transporte – de iniciativa pública – enquanto sua manutenção e operação são de responsabilidade do consórcio – iniciativa privada.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AIU Ponte do Jaguaré 2. AIU Ponte dos Remédios 3. AIU Gastão Vidigal (ponte nova) 4. AIU Ponte Atílio Fontana 5. AIU Ponte Raimundo Pereira de Magalhães (ponte nova) 6. AIU Ponte Freguesia do Ó 7. AIU Ponte Júlio de Mesquita Neto 8. AIU Ponte Engenheiro Caetano Álvarez (ponte nova) 9. AIU Ponte da Casa Verde 10. AIU Ponte das Bandeiras/Cruzeiro do Sul 11. AIU Ponte da Vila Guilherme 12. AIU Ponte Jânio Quadros 13. AIU Ponte do Tatuapé 14. AIU Ponte do Parque São Jorge (ponte nova) 15. AIU Ponte do Aricanduva 16. AIU Ponte Milton Tavares de Souza <p>a. Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantação ou requalificação do transporte de média de capacidade; • Uniformização de calçadas; • Enterramento de fiação; • Soluções de drenagem complementares à macrodrenagem urbana; • Arborização pública; • Iluminação pública; • Mobiliário urbano; • Equipamentos urbanos; • Comunicação visual; • Requalificação da paisagem ao longo do eixo de circulação; • Reordenamento de parâmetros e índices urbanísticos. <p>b. Diretrizes Gerais:</p> <p>Cada um dos projetos inseridos em uma Área de Intervenção Urbanística (AIU) estará associado a um Projeto de Intervenção Urbana Estratégica (PEIU) que determinará a obrigatoriedade de desenvolvimento e aprovação prévia de Projeto Urbanístico Específico (PUE).</p> <p>O PUE estabelecerá diretrizes de melhoramento viário:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alargamento e requalificação de vias; • implantação de ciclovias e sistema de circulação peatonal; • estações de transferência; • acessibilidade e desenho universal; • comunicação visual; • iluminação pública; • melhoramento do transporte coletivo com implantação de Corredores de Ônibus 			

	<p>O PUE terá modelagem de Parceria Público Privada (PPP) com finalidade de requalificação urbana.</p> <p>Deverá ser criado um grupo gestor para cada AIU proposta, para acompanhamento das obras, garantia do seu cronograma e controle dos recursos angariados a partir da criação de um fundo de arrecadação.</p> <p>c. Diretrizes Específicas: O perímetro das AIUs será delimitado a partir de uma faixa de 100m ao longo dos três eixos estruturadores da proposta. Essa delimitação sofrerá alterações na sua largura em função do traçado viário existente, pois os limites dos primeiros quarteirões serão inseridos integralmente nela.</p> <p>Além da delimitação linear, nas áreas onde houver cruzamento entre os diferentes sistemas de transporte público (corredores de ônibus, estações de Metrô e CPTM), será acrescida a AIU uma área correspondente a um raio de 300m, considerando o traçado existente.</p> <p>d. Índices e parâmetros urbanísticos: Coeficiente de Aproveitamento CA=4, nas AIUs.</p> <p>Limitação do número de vagas de automóveis nos lotes privados onde houver corredores de ônibus;</p> <p>Gabarito de altura limitado a 80m;</p> <p>Concessão de pontencial adicional de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) a empreendimentos com uso não residencial no térreo.</p> <p>Os índices e parâmetros acima descritos serão detalhados na AIU a partir da aprovação de lei específica mediante elaboração do PUE.</p>										
Resultado esperado:	<p>Facilitar o deslocamento transversal ao rio Tietê oferecendo novas opções de mobilidade através da implantação e requalificação do sistema viário, de transporte coletivo e cicloviário, aliviando assim o tráfego na marginal.</p> <p>A região compreendida entre os limites das AIUs, torna-se-á uma área de centralidade linear com índices urbanísticos específicos que beneficiem a instalação de edifícios com uso misto. Será concedido o pontencial adicional de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) a novos empreendimentos voltados a esse uso.</p>										
Interdependência:	<p>Todas as AIU's /PPP Lineares Transporte Coletivo e Transposição do Rio Tietê dependem da implantação da AIU/PPP Marginal Tietê com a implantação de melhorias nas pontes e passarelas peatonais.</p>										
Restrições:	<p>Não identificado nesta fase</p>										
ALOCAÇÃO DA EQUIPE											
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="451 1413 878 1482">ESTRUTURADORES</th> <th data-bbox="878 1413 1027 1482">Recurso Alocado (Função)</th> <th data-bbox="1027 1413 1203 1482">Período</th> <th data-bbox="1203 1413 1328 1482">Total Homem/hora</th> <th data-bbox="1328 1413 1425 1482">Total Custo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="228 1482 451 1717"></td> <td data-bbox="451 1482 878 1717"> recurso alocado consultor coordenador geral engenheiro/arquiteto senior engenheiro/arquiteto pleno engenheiro/arquiteto junior técnico </td> <td data-bbox="1027 1482 1203 1717">6 Meses</td> <td data-bbox="1203 1482 1328 1717">8016</td> <td data-bbox="1328 1482 1425 1717">R\$ 599.729,76</td> </tr> </tbody> </table>	ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo		recurso alocado consultor coordenador geral engenheiro/arquiteto senior engenheiro/arquiteto pleno engenheiro/arquiteto junior técnico	6 Meses	8016	R\$ 599.729,76
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo							
	recurso alocado consultor coordenador geral engenheiro/arquiteto senior engenheiro/arquiteto pleno engenheiro/arquiteto junior técnico	6 Meses	8016	R\$ 599.729,76							
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	<table border="1"> <tbody> <tr> <td data-bbox="228 1717 451 1866"></td> <td data-bbox="451 1717 878 1866"> consultor coordenador geral advogado senior advogado pleno advogado junior </td> <td data-bbox="1027 1717 1203 1866">6 Meses</td> <td data-bbox="1203 1717 1328 1866">3048</td> <td data-bbox="1328 1717 1425 1866">R\$ 514.526,16</td> </tr> </tbody> </table>		consultor coordenador geral advogado senior advogado pleno advogado junior	6 Meses	3048	R\$ 514.526,16					
	consultor coordenador geral advogado senior advogado pleno advogado junior	6 Meses	3048	R\$ 514.526,16							

	técnico			
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	consultor cordenador geral economista/sociólogo senior economista/sociólogo pleno economista/sociólogo junior técnico	6 Meses	2184	R\$ 205.211,04
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	consultor cordenador geral sociólogo/pedagogo/urbanista senior sociólogo/pedagogo/urbanista pleno sociólogo/pedagogo/urbanista junior assistente social pleno técnico	6 Meses	3168	R\$ 204.943,20
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 567.080,58
PROJETO 5: AIUs CULTURAIS E DE LAZER				
Escopo 5:	<p>Criação de nova identidade para estas duas áreas, visando enaltecer o patrimônio histórico-cultural nelas existentes, através da oferta de novos benefícios efetivos para manutenção, reforma e restauro dos patrimônios culturais, bem como valorização da terra a partir do incentivo à instalação de habitação de interesse cultural incentivada.</p> <p>1. AIU Ponte das Bandeiras/Cruzeiro do Sul 2. AIU Minhocão</p> <p>Objetivos:</p> <p>1. AIU Ponte das Bandeiras/Cruzeiro do Sul</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantação de transporte de média capacidade utilizando TranWay de superfície, visando o estímulo turístico neste eixo (preparação 2020), ligando a Praça Campo de Bagatelle com o aeroporto de Congonhas; • Enterramento de parte da Marginal na frente do Sambódromo/Parque Anhembi, visando ampliar o corredor verde proposto; • Estimular a concentração de áreas esportivas com a transformação do antigo clube Tietê em instalação esportiva pública; • Criação de um Museu da Mobilidade, no futuro Parque do Campo de Marte, área verde criada com a desativação parcial das instalações aeroportuárias (serviria somente para pouso e decolagens de helicópteros). Neste museu será demonstrada a distância dos diversos transportes existentes, inclusive marítimo (criação de uma raia ao lado da pista de pouso) e aéreo. Este museu terá uma vocação mais tecnológica, estimulando nos usuários as noções de distâncias a serem transpostas. Interação com o programa de Mobilidade Urbana proposto; • Rebaixamento de trecho da Av. Tiradentes na frente do Museu de Arte Sacra e Pinacoteca/Museu da Língua Portuguesa, criando um bulevar verde e integrando os museus; • Uniformização de calçadas; • Enterramento de fiação; 			

	<ul style="list-style-type: none"> • Soluções de drenagem complementares à macrodrenagem urbana; • Arborização pública; • Iluminação pública; • Mobiliário urbano; • Equipamentos urbanos; • Comunicação visual; • Requalificação da paisagem ao longo do eixo de circulação; • Reordenamento de parâmetros e índices urbanísticos. <p>2. AIU Minhocão</p> <ul style="list-style-type: none"> • Requalificação do elevado, com a criação de um parque linear contando com infraestrutura de acessos, comunicação visual, sanitários, cafés, iluminação indireta e mobiliário urbano específico; • Uniformização de calçadas na área envoltória do Minhocão; • implantação de ciclovias e sistema de circulação peatonal; • Enterramento de fiação na área envoltória do Minhocão; • Soluções de drenagem complementares à macrodrenagem urbana; • Arborização pública na área envoltória do Minhocão; • Equipamentos urbanos na área envoltória do Minhocão; • Comunicação visual na área envoltória do Minhocão; • Requalificação da paisagem ao longo do eixo de circulação; • Reordenamento de parâmetros e índices urbanísticos. <p>Diretrizes Gerais:</p> <p>Cada um dos projetos inseridos em uma Área de Intervenção Urbanística (AIU) estará associado a um Projeto de Intervenção Urbana Estratégica (PEIU) que determinará a obrigatoriedade de desenvolvimento e aprovação prévia de Projeto Urbanístico Específico (PUE). O PUE terá modelagem de Parceria Público Privada (PPP) com finalidade de requalificação urbana. Deverá ser criado um grupo gestor para cada AIU proposta, para acompanhamento das obras, garantia do seu cronograma e controle dos recursos angariados a partir da criação de um fundo de arrecadação.</p> <p>Diretrizes Específicas:</p> <p>O perímetro das AIUs será delimitado a partir de uma faixa de 100m ao longo dos três eixos estruturadores da proposta. Essa delimitação sofrerá alterações na sua largura em função do traçado viário existente, pois os limites dos primeiros quarteirões serão inseridos integralmente nela. Além da delimitação linear, nas áreas onde houver cruzamento entre os diferentes sistemas de transporte público (corredores de ônibus, estações de Metrô e CPTM), será acrescida a AIU uma área correspondente a um raio de 300m, considerando o traçado existente.</p> <p>Índices e parâmetros urbanísticos:</p> <p style="padding-left: 40px;">Coeficiente de Aproveitamento CA=4, nas AIUs.</p> <p style="padding-left: 40px;">Concessão de pontencial adicional de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) a empreendimentos com uso não residencial no térreo.</p> <p>Os índices e parâmetros acima descritos serão detalhados na AIU a partir da aprovação de lei específica mediante elaboração do PUE.</p>
<p>Resultado esperado:</p>	<p>Enaltecer o patrimônio histórico-cultural nelas existentes, através da oferta de novos benefícios efetivos.</p> <p>A região compreendida entre os limites das AIUs, torna-se-á uma área de centralidade linear com índices urbanísticos específicos que beneficiem a instalação de edifícios com uso misto. Será concedido o pontencial adicional de 0,5 no Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) a novos empreendimentos voltados a esse uso.</p>

	Enfatizar o estímulo turístico nestes eixos para a preparação da Expo 2020.			
Interdependência:	Viabilidade depende da Implantação dos Suportes Norte, Marginal e Sul, principalmente para a desativação do Minhocão para trânsito de veículos, transformando-a em parque linear com ciclovia e passeio peatonal.			
Restrições:	Não identificado nesta fase			
ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	consultor coordenador geral engenheiro/arquiteto senior engenheiro/arquiteto pleno engenheiro/arquiteto junior técnico	6 Meses	3840	R\$ 306.534,72
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	consultor coordenador geral advogado senior advogado pleno advogado junior técnico	6 Meses	2040	R\$ 299.532,72
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	consultor coordenador geral economista/sociólogo senior economista/sociólogo pleno economista/sociólogo junior técnico	6 Meses	1368	R\$ 108.087,60
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	consultor coordenador geral sociólogo/pedagogo/urbanista senior sociólogo/pedagogo/urbanista pleno sociólogo/pedagogo/urbanista junior assistente social pleno técnico	6 Meses	1548	R\$ 112.252,92
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 307.423,76
PROJETO 6: AIU SISTÊMICA - EDIFÍCIOS GARAGEM				
Escopo 6:	Criação de instrumentos para implementação de rede de estacionamentos em edificações verticais junto às estações de transporte de massa e pontos de cruzamento e/ou transferência estratégicos entre modais. Deverão ser prospectados oportunamente terrenos passíveis de desapropriação / concessão situados em cruzamentos de linhas de transporte de massa ou de média capacidade onde possa ser edificada garagem vertical que terá sua operação a cargo de concessionário a partir de contratos de PPP. a. Diretrizes Gerais:			

	<p>Cada um dos projetos inseridos em uma Área de Intervenção Urbanística (AIU) estará associado a um Projeto de Intervenção Urbana Estratégica (PEIU) que determinará a obrigatoriedade de desenvolvimento e aprovação prévia de Projeto Urbanístico Específico (PUE).</p> <p>O PUE terá modelagem de Parceria Público Privada (PPP) com finalidade de requalificação urbana.</p> <p>Deverá ser criado um grupo gestor para cada AIU proposta, para acompanhamento das obras, garantia do seu cronograma e controle dos recursos angariados a partir da criação de um fundo de arrecadação.</p>			
Resultado esperado:	Facilitar o deslocamento no Arco Tietê oferecendo novas opções de mobilidade através da implantação e requalificação do sistema de transporte coletivo e cicloviário, permitindo que os motoristas se desloquem apenas até as estações modais, estacionando seus veículos com preços subsidiados.			
Interdependência:	Entre as diversas implantações de AIU's Lineares e de Transposição do Rio Tietê no perímetro do Arco e aproximações.			
Restrições:	Não identificado nesta fase			
ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	consultor coordenador geral engenheiro/arquiteto senior engenheiro/arquiteto pleno engenheiro/arquiteto junior técnico	6 Meses	3840	R\$ 311.536,32
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	consultor coordenador geral advogado senior advogado pleno advogado junior técnico	6 Meses	2112	R\$ 298.329,36
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	consultor cordenador geral economista/sociólogo senior economista/sociólogo pleno economista/sociólogo junior técnico	6 Meses	1164	R\$ 106.454,52
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	consultor cordenador geral sociólogo/pedagogo/urbanista senior sociólogo/pedagogo/urbanista pleno sociólogo/pedagogo/urbanista junior assistente social pleno técnico	6 Meses	1740	R\$ 111.392,76
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 307.909,22

PROJETO 7: USINAS DE ARMAZENAGEM, TRATAMENTO, BENEFICIAMENTO E RECICLAGEM RES. SÓLIDOS				
Escopo 7:	<p>Criação de instrumentos complementares à rede de usinas em edificações limpas, situadas em pontos estratégicos próximos ao rio que visem racionalidade e proximidade para utilização do transporte hídrico de carga. Deverão ser prospectados oportunamente terrenos passíveis de desapropriação / concessão situados em pontos estratégicos para o transporte de carga, seja ele férreo ou hídrico, onde possa ser edificada usina que terá sua operação a cargo de concessionário a partir de contratos de PPP.</p> <p>a. Diretrizes Gerais: Cada um dos projetos inseridos em uma Área de Intervenção Urbanística (AIU) estará associado a um Projeto de Intervenção Urbana Estratégica (PEIU) que determinará a obrigatoriedade de desenvolvimento e aprovação prévia de Projeto Urbanístico Específico (PUE). O PUE terá modelagem de Parceria Público Privada (PPP) com finalidade de requalificação urbana. Deverá ser criado um grupo gestor para cada AIU proposta, para acompanhamento das obras, garantia do seu cronograma e controle dos recursos angariados a partir da criação de um fundo de arrecadação.</p>			
Resultado esperado:	Otimizar e facilitar o escoamento, tratamento e reciclagem de cerca de 18.000 toneladas de resíduos sólidos diariamente.			
Interdependência:	Entre as diversas implantações de AIU's Lineares e de Transposição do Rio Tietê no perímetro do Arco e aproximações.			
Restrições:	Não identificado nesta fase.			
ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	consultor coordenador geral engenheiro/arquiteto senior engenheiro/arquiteto pleno engenheiro/arquiteto junior técnico	6 Meses	3456	R\$ 300.135,36
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	consultor coordenador geral advogado senior advogado pleno advogado junior técnico	6 Meses	2040	R\$ 299.532,72
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	consultor coordenador geral economista/sociólogo senior economista/sociólogo pleno economista/sociólogo junior técnico	6 Meses	1080	R\$ 105.618,48
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	consultor coordenador geral sociólogo/pedagogo/urbanista senior sociólogo/pedagogo/urbanista pleno	6 Meses	1488	R\$ 109.519,68

	sociólogo/pedagogo/urbanista junior assistente social pleno técnico			
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 303.107,92
PROJETO 8: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA FREGUESIA-CASA VERDE				
Escopo 8:	<p>Alteração dos índices urbanísticos a serem alcançados de forma onerosa com objetivos específicos para requalificação urbana do território, estimulando, em especial, o desenvolvimento e o crescimento da indústria tecnológica integrada à ocupação residencial na porção norte do rio Tietê. A lei específica a ser aprovada deverá oferecer benefícios construtivos e fiscais que induzam efetivamente o desenvolvimento da atividade de indústria tecnológica na região, bem como o uso residencial compatível a esta atividade com condições de convivência inclusive em tipologia de uso misto R-Ind.</p> <p>a. Diretrizes Gerais: Cada um dos projetos inseridos em uma Área de Intervenção Urbanística (AIU) estará associado a um Projeto de Intervenção Urbana Estratégica (PEIU) que determinará a obrigatoriedade de desenvolvimento e aprovação prévia de Projeto Urbanístico Específico (PUE). O PUE terá modelagem de Parceria Público Privada (PPP) com finalidade de requalificação urbana. Deverá ser criado um grupo gestor para cada AIU proposta, para acompanhamento das obras, garantia do seu cronograma e controle dos recursos angariados a partir da criação de um fundo de arrecadação.</p>			
Resultado esperado:	<p>Propor para este perímetro, até então ausente de AIU's ou OUC's estabelecidas pelo PDE e PRE's, uma operação urbana consorciada capaz de induzir, através da oferta de benefícios específicos, o desenvolvimento do Setor Tecnológico na região. O tecido urbano da região caracteriza-se por traçado urbano irregular, grandes glebas, declividade plana em grande parte do território, proximidade do rio Tietê. A condição de ocupação da região traduz-se principalmente por uma indústria diversificada de pequeno porte, sobretudo vinculado às atividades gráficas, vizinha de grandes vazios urbanos. Por sua condição geográfica e sua vocação presente, a proposta da OUC Freguesia-Casa Verde com foco área a atividade tecnológica aponta grande oportunidade e vantagens para a cidade.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trata-se de trazer um segmento em ascensão da atividade industrial para dentro do município de São Paulo; 2. Criação de conhecimento viabilizando a qualificação profissional, geração de empregos e geração de renda; 3. Reativação de uma área nobre e estratégica da cidade, que, em consonância com os demais projetos, estará muito bem servida de infra estruturas urbanas de saneamento, mobilidade, dentre outras; 4. Estímulo à instalação de habitação junto à atividade industrial: diferentemente dos padrões restritivos até então adotados pelas legislações municipais de uso e ocupação do solo, admitindo-se a determinação de implantação de indústrias limpas e não poluentes, passa a ser absolutamente possível a combinação dos usos industriais-limpos com residencial. 			
Interdependência:	Esta OUC Freguesia- Casa Verde estará integrada aos projetos PPP Suporte Norte, PPP Marginal Tietê, AIUs Transposição-Transporte Coletivo, OUC Agua Branca que, em conjunto, e de maneira cinérgica, serão fortemente responsáveis pela requalificação do Arco Tietê.			

Restrições:	Para a implantação da OUC Freguesia-Casa Verde haverá necessidade de elaboração de Projeto Urbano Específico + EIA/RIMA + Aprovação de Lei Específica junto à Câmara Municipal através de todo o seu rito legal pertinente.			
ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	consultor coordenador geral engenheiro/arquiteto senior engenheiro/arquiteto pleno engenheiro/arquiteto junior técnico	6 Meses	7464	R\$ 552.000,48
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	consultor coordenador geral advogado senior advogado pleno advogado junior técnico	6 Meses	3024	R\$ 519.856,80
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	consultor cordenador geral economista/sociólogo senior economista/sociólogo pleno economista/sociólogo junior técnico	6 Meses	2256	R\$ 202.764,48
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	consultor cordenador geral sociólogo/pedagogo/urbanista senior sociólogo/pedagogo/urbanista pleno sociólogo/pedagogo/urbanista junior assistente social pleno técnico	6 Meses	3264	R\$ 216.984,96
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 554.877,70

V- PLANO DE TRABALHO:

Descrever a justificativa técnica e operacional do faseamento, de sua adequação e viabilidade tendo em vista a dimensão e diversidade de características e problemáticas do perímetro considerado.

MÉTODO DE TRABALHO

Metodologia

1. Levantamentos
 - Levantamento aprofundado de dados urbanísticos (legislação, índices, uso do solo, infraestrutura existente)
 - Levantamento aprofundado de dados Socio-Econômicos
 - Levantamento aprofundado de dados ambientais (legislação, índices, áreas contaminadas, caracterização do solo, caracterização das águas)
- Levantamento de Demandas Populares (audiências públicas, pesquisas em campo)
2. Análise Diagnóstica e confirmação das hipóteses levantadas no Estudo de Pré-Viabilidade ora apresentado

3. Ampla divulgação da Análise Diagnóstica;
4. Coleta de posicionamentos e manifestações populares;
5. Consolidação das Diretrizes Gerais e Específicas de cada projeto
 - Diretrizes de assentamento;
 - Diretrizes referentes ao uso e ocupação do solo, à densidade, ao sistema viário e sua hierarquização, ao sistema de transporte coletivo, às redes de infra-estrutura, aos equipamentos públicos da área e do entorno, à regularização fundiária, e às atividades potenciais da área;
 - Previsão de transporte público;
 - Previsão de áreas de lazer + áreas verdes – públicas e particulares;
 - Condições e índices de ocupação e instalação – uso do solo: habitação, serviços, comércio, indústria e institucional;
 - Conceito urbanístico, conceito dos espaços livres / verdes e conceito do viário em um ou vários mapas;
 - Conceito do sistema viário: estabelecimento de hierarquias: pedestre, ciclistas, transporte publico, transporte particular;
 - Relatório descritivo;
6. Elegar prioridades associando avaliações técnicas (sociais, ambientais, urbanísticas, econômicas e jurídicas) em consonância com aquelas determinadas pela Administração Pública;
Elaboração dos Planos Urbanísticos, pela ordem de prioridade determinada, para cada projeto com definição dos escopos a serem desenvolvidos em projetos urbanos posteriormente;
7. Elaboração da modelagem jurídico financeira a partir dos planos urbanísticos, confirmatórias das premissas adotadas na Pré-viabilidade;
8. Elaboração da modelagem jurídico financeira a partir dos planos urbanísticos, para detalhamento e viabilização das parcerias Público-Privadas com finalidade de requalificação urbana associada a serviços e operações diversas;
9. Divulgação das Propostas;
Próximas etapas:
10. Seleção das PPPs para lançamento prioritário;
11. Elaboração, aprovação e contratação das PPPs;
12. Desenvolvimento dos projetos urbanos mediante contratação das PPPs.

FASEAMENTO DO ARCO TIETÊ

Evidentemente, em virtude da abrangência e dimensão do trabalho, ele está organizado em diversos projetos que, em si, podem ser realizados de forma autônoma e seguindo uma lógica sequencial por prioridade de implantação. Da mesma maneira, dos diversos projetos propostos, também há, em alguns deles, seu próprio faseamento, estabelecido em função, principalmente das questões operacionais que para sua realização serão demandadas.

Deste modo:

projetos	2013-2016		2017-2020		2020-2028		2028-2040	
PPP Suporte Sul	Prospecções projetos Desapropriações específicas	Contratação obras						
PPP Suporte Norte		Prospecções projetos obras	Obras viário, urbano e transporte	Obras viário, urbano e transporte	operação	operação		
PPP Tietê		Prospecções Projetos Obras – BRT e passeios	Operação BRT Obras viário, urbano e transporte - massa	Obras viário, urbano e transporte - massa	Operação parcial	Operação transporte massa Implantação parcial parque urbano	Operação transporte massa Implantação parque urbano	Operação transporte massa Implantação parque urbano
AIUs Transposição								
PPP Edifícios Garagem	Prospecção terrenos Montagem PPP (projetos + obras + operação)	Ampliação da operação em rede						
PPP Usinas Resíduos Sólidos	pesquisa prospecção	Montagem PPP (projetos + obras + operação)	operação em rede	Ampliação da operação em rede				
OUC Freguesia Casa Verde		pesquisa prospecção diretrizes estudos e projetos	Aprovação lei específica Implantação da Operação					

Os faseamentos de cada projeto e suas respectivas linhas de corte estão apresentados do item III deste Sumário de apresentação dos projetos.

Neste quadro estão retratadas as ações prioritárias para providências e implantação imediata em condições de realidade e viabilidade. O Suporte Sul deverá ser a primeira destas ações, o que viabilizará, após implantado, condição de suporte as demais intervenção que deverão ocorrer na marginal Tietê e no Suporte Norte.

Junto com o Suporte Norte, a PPP Edifícios garagem deverá ter sua operacionalização imediata também servindo como ação de suporte estratégico às demais intervenções.

Composição e Ordenação do Faseamento

Considerar os componentes para a valoração das intervenções propostas, tais como, desapropriações, descontaminações ou quaisquer outras ações para mitigar as externalidades negativas.

Levantamento de dados e bases para elaboração da viabilidade	Programa:	Período:	Valor estimado: R\$
	1: Levantamentos cadastrais específicos(10% do perímetro)	6 meses	A ser definido na segunda fase - Viabilidade
	2: Levantamentos planialtimétricos específicos	6 meses	A ser definido na segunda fase - Viabilidade
	3: Base aerofotogramétrica do perímetro do Arco Tietê	6 meses	A ser definido na segunda fase - Viabilidade
	4: Base fundiária	6 meses	A ser definido na segunda fase - Viabilidade
	5: Levantamento das áreas com passivo ambiental	6 meses	A ser definido na segunda fase - Viabilidade
	6: censo no arco	6 meses	A ser definido na segunda fase - Viabilidade
	7: Levantamento de valores venais e de mercado	6 meses	A ser definido na segunda fase - Viabilidade
	8: Pesquisa de vocação mercadológica	6 meses	A ser definido na segunda fase - Viabilidade
	9: Sondagem	6 meses	A ser definido na segunda fase - Viabilidade
	10: Processo participativo: captação de demanda popular através de oficinas e audiências públicas ou através de pesquisas em campo	6 meses	A ser definido na segunda fase - Viabilidade
	11: descrição de perímetros específicos com finalidade de futuras desapropriações, elaboração e aprovação de projetos de lei	6 meses	A ser definido na segunda fase - Viabilidade

	específicos: melhoramentos viários, projetos urbanísticos específicos de áreas de intervenção urbana, operação urbana Freguesia- Casa Verde		
--	---	--	--

VI- INSTRUMENTOS JURÍDICOS

Descrever quais os instrumentos jurídicos, bem como a elaboração de novas figuras jurídicas, que serão utilizados na implantação do planejamento urbanístico exposto na proposta, considerando o processo em curso de revisão do Plano Diretor Estratégico (Lei nº13.430/2002).

Descrições gerais aplicáveis a todos os projeto

Instrumentos jurídico-normativos a serem criados e/ou alterados para viabilizar o Projeto

Para o desenvolvimento dos Projetos Técnicos e da modelagem urbanística elaborados para o Projeto sob análise, bem como para viabilizar a modelagem jurídica ora proposta, listamos, abaixo, os principais instrumentos jurídico-normativos que deverão ser criados e/ou modificados para tanto:

- Revisão do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo;
- Revisão dos Planos Diretores Estratégicos (elaborados pelas Subprefeituras) do perímetro abrangido pelo Projeto;
- Lei de criação de Secretaria Municipal ou de Empresa Pública Municipal para gerir e licitar o escopo do Projeto;
- Revisão da legislação que instituiu o Fundo Municipal de Habitação (para a implantação de Habitação de Interesse Social);
- Revisão do Código de Obras do Município de São Paulo;
- Instrumentos de congregação entre entes governamentais (Convênios de Cooperação e/ou de Contratos de Programa);
- Lei de criação de Área de Intervenção Urbana (AIU) e, neste sentido, aprovação de normativo instituindo o respectivo Projeto Urbanístico Específico (PUE);
- Criação de legislação de instituição de Fundos Imobiliários vinculados a Instrumentos Urbanísticos (se o caso);
- Revisão do Programa de Recuperação das Várzeas da Bacia do Alto Tietê – PVT (Plano de Reassentamento);
- Criação de Plano Executivo de Reassentamento e/ou de Plano de Reurbanização dos Assentamentos Irregulares para o perímetro do Projeto;
- Criação de cadastro nominal (ou instrumento equivalente) para viabilizar a regularização de assentamentos e, possivelmente, a aquisição de HIS;
- Alteração da Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo e demais normas de zoneamento;
- Inclusão do Projeto no Plano Plurianual, na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e na Lei Orçamentária (LOA);
- Revisão do Plano SP2040;
- Revisão do Plano Diretor de Macrodrenagem do Estado de São Paulo e do Plano Diretor de Drenagem;
- A depender da inclusão de serviços relacionados a resíduos sólidos no âmbito do Projeto, revisão do Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos do Município de São Paulo;
- Acompanhamento da aprovação do Projeto de Lei Municipal n.º 01-00312/2013;

	<ul style="list-style-type: none"> • Lei(s) de criação/aprovação de Plano(s) de Melhoramento Viário para o perímetro do Projeto; • Criação e aprovação de decretos de desapropriação (se o caso); • Instituição de legislações de incentivos fiscais; • Criação de decreto(s) instituindo o direito de preempção nas Áreas de Intervenção Urbanística; • Criação e aprovação de decreto(s) para a desapropriação de imóveis de interesse social e de sua respectiva transformação em HIS; • Execução (ou elaboração) de plano(s) e de mecanismos que garantam a participação popular na consecução Projeto, inclusive por meio dos instrumentos já existentes no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo; • Emissão de Certificados de Potencial Construtivo Adicional (CEPACs); • Acompanhamento da aprovação e eventual proposta de alteração da Medida Provisória n.º 617/2013, do Município de São Paulo.
--	---

VII- OUTROS ELEMENTOS

Descrever quais outros elementos que permitam avaliar a conveniência, a eficiência e o interesse público envolvidos no projeto, bem como possam subsidiar e contribuir para a consolidação das diretrizes do escopo detalhado que orientará a segunda fase da PMI para o desenvolvimento dos estudos de viabilidade do Arco Tietê.

INOVAÇÃO:

O projeto oferece como grande inovação trazer para o hall das parcerias público privadas a finalidade de requalificação urbana. As PPP's com finalidade de requalificação urbana pressupõem a elaboração de PUEs que nortearão e garantirão a implementação de uma cultura do planejamento urbano atrelada ao desenvolvimento e à contratação de projetos urbanos compatíveis com uma modelagem jurídica e financeira adequada e realista.

Além dos instrumentos urbanísticos previamente estabelecidos pela Lei 13.430/02, adotados na elaboração deste trabalho, sugerimos, na oportunidade da revisão do Plano Diretor Estratégico, que sejam considerados novos instrumentos e regimentos legais complementares:

1. CERTIDÃO DE POTENCIAL GRATUITO ADICIONAL VINCULADO AO IMÓVEL: Certidão emitida para vínculo de potencial gratuito adicional, correspondente a 0.5 do coeficiente de aproveitamento básico do lote, adquirido mediante doação compulsória de faixa de alargamento de 5 metros contada do alinhamento do lote com finalidade de requalificação e uniformização das soluções paisagísticas de intervenção no passeio público ao longo das AIUs lineares que a estabelecem.
2. FUNDO DE DESENVOLVIMENTO URBANO ESPECÍFICO: criado para cada uma das AIUs pertencentes a estas propostas, visando adquirir recursos próprios oriundos da compra de potencial construtivo adicional a partir do pagamento da outorga onerosa do direito de construir. Deste modo, os recursos da outorga onerosa destas AIUs não mais se destinam ao FUNDURB, nos termos da Lei 13.430/02 e 13.885/04, mas sim a novos fundos de urbanização específicos a cada AIU.
3. Aprovação de Lei Específica de Diretrizes, Obrigatoriedades e Incentivos ao EHIS, independentemente deste estar inserido ou não em área de ZEIS.
4. Criação de Fundo Específico de Arrecadação de Recursos para Habitação de Interesse Social.
5. Criação de Agência Municipal de Transporte, responsável pelo planejamento e gestão das linhas de ônibus municipais a serem tratadas sistemicamente.
6. Aprovação de Lei Específica de Escopo Integrado para Editais de Licitação visando estabelecer em ambiente urbano que o escopo de qualquer edital de obras de infraestrutura seja integrado, exigindo o desenvolvimento de projeto urbano e a compatibilização dos projetos complementares com o intuito de organizar as infraestruturas de maneira que optimize as obras e a manutenção.
7. Estabelecer escopo obrigatório quando da aplicação do instrumento de Parcerias Público Privadas em ambiente urbano, considerando que tais PPPs constituem-se obrigatoriamente da finalidade de requalificação do espaço urbano, dentre outros objetos que venham a ser especificados, criando, portanto, critérios e exigências suficientes para

garantir o desenvolvimento de projetos urbanos específicos e a execução de serviços de requalificação urbana como parte integrante dos contratos de PPPs, associando-as à operação de serviços, evitando que obras de infraestrutura urbana sejam realizadas de forma setorial sem compatibilização com as diversas disciplinas pertinentes que compõem o ambiente urbano.

8. Estabelecer isenção fiscal oriunda a indústria automobilística e petrolífera para subsidiar em fase emergencial o serviço de taxi, visando barateamento das viagens e, posteriormente recursos para financiar o transporte público coletivo.

9. Criação de lei que estabelece HIC – Habitação de Interesse Cultural – estimulando o retrofit de edifícios sub-utilizados ou não utilizados na região central situados em um raio de 600 metros de qualquer edificação tombada pelo patrimônio histórico cultural municipal, estadual ou federal na macro-zona de reestruturação e requalificação urbana. Neste raio, as edificações sub-utilizadas ou não utilizadas passíveis poderão receber proposta de manifestação de interesse com finalidade de retrofit para fins de habitação de interesse cultural. Essas habitações serão destinadas à classe artística por valor acessível, a ser estudado em fase posterior de projeto e terá isenção fiscal. No caso de haver necessidade de demolição destas edificações motivadas por razões técnicas, poderá se atingir o coeficiente de aproveitamento básico igual a 6. Os recursos arrecadados com a locação cultural ou a venda destes imóveis será destinada exclusivamente a um fundo de apoio ao restauro dos bens tombados existentes na cidade.

3. Lista de Anexos:

Listar todos os arquivos suplementares à este documento

Nome do Documento	Nome do Arquivo
Estudo de Pré Viabilidade Arco Tietê cópia 1	Caderno físico
Estudo de Pré Viabilidade Arco Tietê cópia 2	Caderno físico
CD – Arquivos Virtuais	CADERNO_COMPLETO_BARBOSA_E_CORBUCCI_LTDA
Sumário Executivo	SUMARIO_EXECUTIVO_ARCO_TIETE_BARBOSA_COBURCCI_LTDA