

## 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

<b>1.1 Nome do Estudo:</b>	São Paulo, por uma pólis habitável
<b>1.2 Empresa Responsável:</b>	IDOM Consultoria Ltda.
<b>1.3 Abrangência do Estudo:</b>	Perímetro do Arco Tietê de 6.004 hectares, conforme definido no Chamamento Público 01/2013

### 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*

O espaço urbano do perímetro do Arco Tietê abarca relações complexas que articulam escalas urbanas e econômicas de abrangências que variam da escala local a escala regional, que foram consideradas na análise deste território.

A área de intervenção ocupa um grande espaço que foi definido pelo Rio Tietê, um rio que como dizia Mario de Andrade, nos distancia do mar e nos faz olhar para o interior do país.

Tietê escavou o planalto onde logo se assentaria São Paulo, definiu com seus afluentes os morros da cidade, as serras do norte, e todo o vale, definiu o espigão onde acabava a cidade e suas ampliações, e neste borde urbano se situou a ferrovia.

Definiu suas várzeas, com seu curso serpenteante, e talvez por isso, pelo seu ambiente insalubre, foi onde se situaram os depósitos, os armazéns e as indústrias, ligadas a ferrovia. A cidade seguiu crescendo para o sul e esqueceu do norte.

Logo suas planícies inundáveis vazias, seu curso uma vez dominado, favoreceram a implantação de grandes equipamentos da cidade que aos poucos foi se tornando metropolitana, as áreas esportivas ligadas ao rio, o primeiro aeroporto, o centro de exposições e eventos, os shopping centers, o terminal rodoviário, as grandes indústrias, o sambódromo, e também a grande e quase única via de tráfego que historicamente atravessava o país e bordeava São Paulo.

Foi portanto uma planície esquecida da grande cidade.

Porém as novas infraestruturas voltaram a evidenciar este espaço, o novo aeroporto internacional em Guarulhos, o parque ecológico do Tietê, a ocupação paulatina e tão tímida da planície por torres residenciais, e agora a futura estação do trem de alta velocidade (TAV) e a cidade, que já alcançou as represas ao sul, volta a olhar para o norte, e se pergunta o que fazer com este vale disperso, esquecido, como um rio amordaçado, com uma via de tráfego passante, onde se amontoa o que na cidade não cabia?

## 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.*

O estudo apresentado pela **IDOM** se enfoca desde uma visão transversal, que considera simultaneamente os aspectos urbanísticos, sociais, econômicos e jurídicos, buscando configurar uma aposta de futuro para a cidade de São Paulo entendida como **Pólis Habitável** que aspira a responder as necessidades presentes, passadas e futuras de seus cidadãos, potenciando projetos viáveis que permitam alcançar um desenvolvimento de escala humana, fortalecendo laços de convivência e urbanidade crescente, suscetíveis de ser geridas ao longo do tempo desde a iniciativa público-privada, favorecendo a participação ativa dos habitantes de São Paulo nos processos de tomada de decisão.

O presente documento responde ao Chamamento Público nº01/2013 para a elaboração e apresentação de estudos de transformação urbana na área denominada Arco Tietê, oferecendo uma leitura interdisciplinar a partir de uma visão equilibrada e holística, que propõe dar resposta a todo o perímetro considerando a concepção de novos modelos urbanos e econômico-jurídicos para os diferentes âmbitos onde foram identificados projetos específicos, replicáveis e viáveis no tempo e no espaço, que respondem a aqueles setores econômico, ambiental, habitacional e infraestrutural que sempre conformaram e estruturaram a cidade.

Para isso foi concebida uma metodologia que parte de uma leitura territorial desde a perspectiva espaço-temporal, ativando e contemplando para a interpretação de seus modelos, setores de intervenção e projetos, aqueles aspectos históricos e geográficos que deram suporte ao *genius loci* da cidade de São Paulo, sua identidade própria graças ao seu peculiar enclave físico e econômico convertendo sua área metropolitana no principal centro de atividade industrial, econômica, financeira e de serviços do continente latinoamericano. Como consequência, os projetos propostos buscam redefinir o futuro modelo de desenvolvimento urbano para São Paulo, considerando seus cidadãos tanto desde um ponto de vista social e ambiental como econômico e humano.

Portanto, o que se busca para o Arco Tietê pode ser sintetizado numa interação equilibrada de disciplinas entre o homem, a sociedade e a natureza.

A metodologia aplicada parte de uma leitura do território com perspectiva matricial e com a finalidade de explorar simultaneamente enunciados teórico-práticos onde se consideram em cada projeto específico e concreto (eixo X) sua relação e confluência com os setores econômico, ambiental, habitacional e de mobilidade singularizado para cada âmbito físico-geográfico (eixo Z) e os modelos conceituais e abstratos (urbano, econômico, jurídico e social) que os contemplam e suportam (eixo Y).

Esta leitura matricial tridimensional permitirá reconhecer as oportunidades latentes no Arco Tietê, indo mais além de sua mera delimitação física, transcendendo a vigência das mesmas, permitindo a materialização em projetos concretos e prototípicos.

Durante o processo de desenvolvimento teórico das propostas apresentadas as considerações urbanas, econômicas e jurídicas foram cruzadas permanentemente, buscando seu entendimento mútuo e a superação de diferenças a favor de um modelo de cidade equitativo e aceitável, que consiga ir além dos limites e especificidades de cada uma das disciplinas envolvidas. Se busca reforçar a habitabilidade dos sub-âmbitos explorados, concretizada em projetos específicos adequados para a escala humana.

Foram identificadas algumas propostas de intervenção cuja validação em campo resultou valiosa, com a finalidade de detectar ou intuir sua operatividade e viabilidade real, contrastando o trabalho teórico realizado previamente com a visita de campo e o contato permanente com o lugar físico. Isto permitiu uma primeira delimitação genérica de âmbitos ou zonas de intervenção no entorno do Rio Tietê, localizadas em quatro quadrantes: norte

(N), sul (S), leste (L) e oeste (O), representativos de todo o conjunto, lugares onde o reconhecimento de sua habitabilidade urbana, acessibilidade presente e futura, sua vulnerabilidade social, seu valor ambiental e econômico adquirem especial importância.

Tratou-se de compreender a desejável lógica interna na construção de todo o processo urbanizador, onde primeiro deveriam ser implantadas as infraestruturas urbanas e sistema viário, que dão suporte aos modos coletivos de transporte, e depois os equipamentos específicos, os espaços urbanos e as moradias que estruturam e articulam as partes. Além disso foi realizada uma reflexão de como podem ser atualizados de maneira criativa os velhos códigos urbanos das ruas, praças ou avenidas, convertendo-se em novos códigos da metrópole, entendendo os vazios como áreas de oportunidade e de potencial urbano, de uso público-privado, em função das épocas, horários e zonas.

Neste sentido resultou significativa a consideração da reutilização de vias de circulação para o uso recreativo durante certas horas da noite ou durante os finais de semana, favorecendo seu uso cidadão e em maior medida a ativação do espaço urbano através de atividades de mercado e feiras livres celebradas regularmente. Desta forma se promove a transformação de meros lugares de passagem em espaços de convivência, dotados de caráter e identidade própria. O habitante da pólis já não é um objeto móvel, se converte em pessoa que habita a casa comum da cidade.

A detecção da potencialidade e oportunidade de âmbitos e projetos futuros em ambas margens do Tietê foram estabelecidos buscando identificar a vocação do território, além da dinâmica presente e futura de áreas de centralidade, em base a presença (ou carência) de infraestrutura e acessibilidade de equipamentos educativos, assistenciais, esportivos, comerciais ou de mercados, bem como o tecido industrial e habitacional, buscando em cada caso promover programas alternativos que complementem a oferta público-privada e respondam a demanda cidadã de cada âmbito.

<p><b>Sócio-Econômico</b></p>	<p>A proposta apresentada tem por objetivo estruturar intervenções que promovam o reequilíbrio socioeconômico do perímetro do Arco Tietê, e a coesão deste território com o resto da cidade.</p> <p>Logo, a proposta visa promover a diversidade e o seu convívio harmônico, potencializar as vocações, requalificar as atividades econômicas existentes e desenvolver outras no contexto da economia criativa. A proposta é criar condições que estimulem o empreendedorismo e que gerem novos talentos, utilizando o espaço urbano como ambiente para fomentar ideias e trocar experiências.</p> <p>Para atingir este objetivo a proposta sugere o adensamento do perímetro de maneira a reequilibrar a relação dos indicadores trabalho e renda. Apesar da pequena participação na porção territorial do Município (4%), o perímetro do Arco apresenta números expressivos: considerando os distritos que o compõem total ou parcialmente, concentra 12,3% dos empregos da cidade, e 21% e 26% da mão de obra do comércio e indústria, respectivamente.</p>
<p><b>Ambiental</b></p>	<p>Junto com a leitura territorial e diagnóstico do meio físico e biótico apresentado no documento anexo, indica-se um conjunto preliminar de diretrizes ambientais específicas que incidem nos aspectos considerados por nós mais relevantes, e que permitem dar suporte conceitual às propostas desde o plano ambiental, sintetizando a nossa visão do que deveria ser a filosofia e orientações ambientais básicas para a intervenção.</p> <p>Estas diretrizes específicas são o produto resultante de um processo interno inicial de reflexão onde a equipe de trabalho, primeiro, interiorizou as diretrizes ambientais do chamamento; e segundo, realizou uma leitura e um diagnóstico territoriais orientados a responder às perguntas: “Quais são os elementos do meio que mais condicionam o projeto e sua contribuição à melhora ambiental da área de estudo em particular e da cidade em</p>

	<p>geral?” e “Como, desde dentro do perímetro do projeto, fazendo uso das competências e instrumentos de desenvolvimento urbano, é possível contribuir à melhora ambiental da área de estudo em particular e da cidade em geral?”.</p>
<b>Mobilidade e Acessibilidade</b>	<p>A mobilidade é uma necessidade essencial da população, necessidade que surge da localização e da dispersão das atividades no território: as pessoas (os cidadãos) se deslocam de um lugar para outro, para realizar diversas atividades no território (a cidade).</p> <p>Para poder satisfazer as demandas da população em matéria de mobilidade, é imprescindível dispor de uma infraestrutura suficiente que dê suporte aos deslocamentos diários que os cidadãos precisam fazer. A forma em que essas infraestruturas sejam disponibilizadas, a estratégia subjacente na ordenação do território e seu reflexo na oferta de transporte, vão definir o grau de sustentabilidade nos deslocamentos que vão se produzir.</p> <p>Efetivamente, um território (uma cidade) com uma estrutura densa, com multiplicidade de usos espalhados uniformemente, sem desequilíbrios entre atividades geradoras e atradoras de mobilidade, e com um sistema de transporte que favoreça os deslocamentos a pé, em bicicleta, em transporte público, vai apresentar uns padrões de mobilidade bem mais sustentáveis do que outro território, onde as atividades estejam fortemente concentradas, muito especializadas, e com um sistema de transporte desenhado para dar capacidade excessiva aos modos individuais mecanizados.</p> <p>A proposta estratégica em mobilidade do Consórcio IDOM-xyz para o Arco do Tietê visa reequilibrar o território com uma diversificação de usos e um adensamento adequado deles, junto com uma priorização dos modos de deslocamentos mais sustentáveis, a pé, em bicicleta e em transporte público de superfície, de forma que se atinjam os objetivos de uma cidade próxima, “passeável”, amigável, segura e sustentável.</p>
<b>Habitacional</b>	<p>O direito à cidade e o direito à moradia digna são direitos fundamentais de qualquer cidadão. Os projetos estruturadores propostos para o Arco Tietê contemplam esta questão fundamental e visam apoiar uma estratégia de ação habitacional, que se articule com outras políticas buscando reverter processos de exclusão socio territorial, geradores de necessidades habitacionais para a população de baixa renda e buscando efetivar diretrizes de planejamento territorial nas quais a questão habitacional possa ter um papel estratégico. Deve-se buscar uma complementariedade entre os diversos programas habitacionais e a atuação dos diversos atores e setores, entre eles o setor imobiliário.</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.*

### **O PROBLEMA E A NECESSIDADE DE PROJETO**

O estudo e a consideração da mobilidade urbana promovida pelos meios de transporte coletivo no curto e médio prazo resultou ser o ponto crítico para conceber um modelo de cidade que impulsiona a presença de nós ou nodos, centralidades e áreas de atividades de acordo ao caráter específico de cada âmbito, bairro ou distrito, sem perder sua própria essência, tanto no aspecto social e econômico como no aspecto cultural ou urbano. Em todo caso busca-se favorecer a criação de novos centros ou atividades que propiciem economias criativas e alternativas, empreendimentos inovadores, redes de comércio e mercados de abastecimento, inclusive a recuperação de conjuntos industriais de valor patrimonial desde iniciativas público-privadas, através de mecanismos de gestão e financiamento.

As demais propostas escolhidas se centram na criação de parques lineais equipados nas margens do Rio Tietê, a

partir da consideração dos córregos e antigos meandros, promovendo sua recuperação ambiental e urbana a partir do traçado histórico, onde se concentram terrenos públicos. Busca-se a recuperação do tecido urbano, através de propostas de transposição de barreiras, formadas tanto pelas avenidas marginais como pela ferrovia. Neste caso, avalia-se a criação de mirantes com o recobrimento de tramos da ferrovia ou seu eventual soterramento. Da mesma forma, contempla-se o estudo do soterramento de linhas elétricas, bem como conexões transversais entre ambas margens do Rio Tietê, principalmente justificada pela grande operação urbana no entorno ampliado da nova estação do trem de alta velocidade, a ser implantada no Campo de Marte, projeto que denominamos TAV-pólis.

Estão sendo contempladas as seguintes idéias:

- O limite da cidade alta, convertido em mirante da noite
- O rio como ferida da natureza no corpo da cidade
- As estações e os mercados como focos da trama invisível da nova cidade
- A horizontal de vida e mescla como contraponto a vertical solitária
- O grande e novo foco no outro lado do rio, centro do trem de alta velocidade, do comércio do lazer, porta gigante do país a cidade, similar do que foi a região da Luz, estação e parque.
- A salvaguarda da indústria, de oficinas e galpões em uma mistura de usos futuros
- A transformação da Marginal Tietê em uma avenida urbana domesticada
- A integração da população atual e de seus trabalhos, compatíveis com novos habitantes e novos empregos
- Não a continuidade da cidade alta na cidade baixa, assumir suas diferentes escalas, seu caráter distinto
- Criar um rosto para a cidade baixa, um rosto interno e um rosto de cara ao rio.

<b>Sócio-Econômico</b>	O processo de desindustrialização do perímetro do Arco Tietê, não foi suficiente para redefinir o seu padrão de ocupação. Isso gerou um passivo para a cidade: um território amplamente fragmentado, seja pelos limites urbanos, seja pela falta de conexão entre as atividades econômicas ali desenvolvidas. De qualquer forma, o mercado se encarrega de transformar o espaço, porém, sem poder e visão capazes de transformar o urbano. Essa relação conturbada entre espaço público e construído se reflete nas relações sociais, impedindo que atributos mínimos de qualidade sejam alcançados.
<b>Ambiental</b>	Junto com a leitura territorial do meio físico e biótico, apresenta-se em documento anexo um diagnóstico SWOT ambiental.  Esta proposta de pré-viabilidade visa evitar, eliminar e mitigar os aspectos identificados como fraquezas e ameaças, assim como potencializar e tirar proveito dos aspectos identificados como fortalezas e oportunidades.
<b>Mobilidade e Acessibilidade</b>	Na Região Metropolitana de São Paulo realizam-se diariamente mais de 38 milhões de deslocamentos, dos quais 23,5 milhões correspondem à Cidade de São Paulo (61,8% do total). A área de estudo do projeto do Arco do Tietê se corresponde, aproximadamente, com 42 zonas de transporte de acordo com a divisão feita pelo Metrô de São Paulo em sua Pesquisa Origem – Destino de 2007. Dentro de essa área específica realizam-se 2.115.193 deslocamentos por dia, o que representa 9% do total da Cidade de São Paulo.  A área do projeto do Arco do Tietê é uma das mais movimentadas da Cidade de São Paulo, pois por meio dela percorrem várias das principais vias de comunicação da RMSP: marginal do rio Tietê e Avenida Marquês de São Vicente. Pela Marginal Tietê, no horário pico da manhã, transitam quase 40.000 veículos no trecho mais carregado, uma das vias com maior trânsito do mundo. Pela Marques de São Vicente, no mesmo horário, são quase 8.000, o que dá também uma ideia da magnitude do problema de mobilidade que isso representa. Em documento anexo apresenta-se o detalhamento da análise da situação de partida da área de intervenção, bem como estratégias de mobilidade para o projeto, através de uma “Estratégia de Mobilidade Sustentável” vinculada a uma “Estratégia de usos do solo e de

	<p>urbanização”, para conseguir que os deslocamentos da zona, tanto atuais quanto futuros, sejam realizados da forma mais eficiente e sustentável possível.</p> <p>Linhas estratégicas básicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. converter o pedestre no principal protagonista da mobilidade na cidade</li> <li>2. fomentar a utilização do transporte público</li> <li>3. favorecer outros meios de transporte alternativos</li> <li>4. acometer atuações que ajudem melhorar a circulação de veículos na cidade</li> <li>5. melhorar a segurança viária</li> <li>6. conseguir uma mobilidade mais respeitosa com o meio ambiente</li> </ol>
<b>Habitacional</b>	<p>Estima-se uma população atual aproximada de 1.300.000 habitantes nos distritos envolvidos pelo Arco Tietê. Identificaram-se dois momentos do processo de urbanização a partir da década de 50:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- expansão da mancha urbana, transpondo o Rio Tietê nas direções norte e noroeste (evidenciado pelo crescimento demográfico dos bairros Jaraguá, Pirituba e São Domingos, com crescimento superior a RMSP, que também sofreu este fenômeno).</li> <li>- esvaziamento dos bairros centrais, especialmente nas décadas de 80 e 90, com redução de 47% do contingente populacional do Brás e 45% no Pari. A participação da população da região do Arco do Futuro no Município de São Paulo foi reduzida de 23,8% na década de 50, para 11,7% em 2010.</li> </ul> <p>Parte da meta de produção de unidades habitacionais de interesse social e mercado popular do município deverá ser dirigida ao Arco do Futuro e conseqüentemente no Arco Tietê, sendo que os projetos apresentados partem desta premissa e buscam dar resposta a estas metas. O adensamento pretendido não se restringe à população residente, mas inclui também o aumento da oferta de emprego para que se obtenha redução da distância média de deslocamento diário da população entre casa e trabalho e, conseqüentemente, dos congestionamentos.</p>
<p><b>OBJETIVOS E BENEFÍCIOS ESPERADOS</b> <i>Descrever os objetivos (o que se espera alcançar com o projeto) e os benefícios de forma mensurável sempre que possível.</i></p>	
<p>Considera-se a condição estratégica desse território, tanto no sentido do espaço intraurbano, quanto no macrometropolitano e regional, a fim de orientar um desenvolvimento urbano mais equilibrado do ponto de vista social, econômico e ambiental para a cidade de São Paulo.</p> <p>Propomos deste modo as seguintes intervenções para conseguir os objetivos e benefícios esperados, que inter-relacionam os 4 setores prioritários para o ARCO TIETÊ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Em primeiro lugar salvar sua essência, o rio, que formou o vale, devolver a este a liberdade de serpentear, de erosionar suas margens, de estar acompanhado de bosques, de rumores e obscuridades na noite, de voltar a ser natureza livre, como uma fenda. Como uma ferida da natureza na cidade.</li> </ul> <p>Ainda estamos a tempo, devemos aproveitar este momento, mais tarde já não poderemos, agora sim, ainda possuímos vazios, espaços abertos que podemos assumir, espaços públicos, ainda público, ainda pode seguir aberto.</p> <p>Para isso é preciso modificar a Marginal Tietê, quando tenhamos a via de apoio norte, diminuiremos o tráfego de passa gem, mas ainda será uma via rodada importantíssima, de conexão da cidade. Porém podemos distanciar esta via do rio, curvar-la, adaptar-la às extensões de cidade realizadas na parte baixa, aos morros, transformar-la numa avenida urbana, dar um rosto para a cidade.</p> <p>Em segundo lugar faremos com que a cidade alta volte olhar para o vale e para seu rio, para as suas montanhas distantes, e para as estrelas. Para isso temos o limite onde acaba a cidade alta, ainda podemos recuperá-la e construí-la, formar um passeio mirante, este limite unirá as estações aos seus pés, os mercados, as avenidas de entrada, mas elevada sobre o trem, poderemos forrar seu caráter de mirante como o final de uma cidade, de via</p>	

amuralhada que circula na parte antiga.

Em terceiro lugar organizaremos o vale, este já possui umas tramas triangulares, restos de caminhos antigos, restos de extensões da cidade magníficas que somente precisam providenciar um rosto ou uma cara para o rio e valorizar sua trama, e nela se encontram os nós de cruzamento, de mercados, de estações, de centros comerciais, de grandes equipamentos que vão pontuando e singularizando a planície.

Basta matizar estes cruzamentos, promover seu desenvolvimento e estes formarão uma constelação de centros que radiarão e costurarão a planície, e esta se intui em duas franjas de diferente intensidade. Na primeira desde a ferrovia, até a Avenida Marquês de São Vicente ou Avenida Celso García onde ocorre a densidade, a tentativa de continuidade com a cidade alta. Na segunda franja, desde esta avenida central até o rio, se percebe uma perda de intensidade, o aparecimento de grandes equipamentos, os grandes viários, a perda de identidade das tramas.

Assumiremos estas diferenças, sendo que a primeira franja criará a nova cidade com seus nodos e sua trama, a segunda preparará a aparição do Rio e de seu parque fluvial.

Em quarto lugar queremos assumir que esta cidade do vale nunca foi nem deverá ser como a cidade alta, será distinta, era de armazéns, de oficinas, de indústrias, de pequenas casas, de áreas de lazer, e deve poder manter esse caráter e essa população ainda que admita por suposto uma nova valorização, que adense e complete os vazios, que coloque em valor as tramas, que incorpore novos usos, que permita a expansão da cidade alta mas sem perder seu caráter. Para isso é preciso assumir tipologias que admitam a horizontal das oficinas, do comércio, do escritório, da residência, e que se complemente com uma vertical de residências, de escritórios, que não seja excessiva, que adense e que respeite o mundo horizontal. A horizontal respeitará a escala da atual cidade e manterá o caráter de bairro, a vida nas calçadas públicas, o comércio. A vertical adensará, ordenará, completará e justificará a operação.

- Em quinto lugar marcaremos o respeito as montanhas do norte, a recuperação de seus traçados, de suas formas orgânicas e valorizaremos sua chegada a planície, com pequenas atuações que desenhem sua topografia e que não tapem as cidades jardim das montanhas. Quanto ajudará a esta coesão o desaparecimento da linha elétrica, permitirá costurar, unir, edificar, dar unidade. Permitirá que as montanhas cheguem reforçadas de cara ao rio, seu caráter residencial não oferece dúvidas, nem sua tipologia baixa, bem como não oferece dúvidas que a planície a seus pés para a indústria, para os grandes equipamentos, e para o rio, também nestas gostaríamos que a Marginal Tietê se adaptasse às montanhas curvando-se com elas e definindo suas fachadas urbanas de frente para o rio.

Em sexto lugar não podemos esquecer a grande área de equipamentos que formarão parte do entorno da nova estação do TAV, o sambódromo, o terminal rodoviário do Tietê, os centros comerciais, o centro de exposições e eventos, a área educativa da antiga penitenciária, não se trata de uma porta mais da cidade, é a porta ao país, a embaixada da cidade, do outro lado do rio, é praça pública, porta, mercado, equivale a estas grandes praças no limite exterior das muralhas, que não pagavam impostos e eram amplas, sem limites, um espaço de liberdade.

Gostaríamos de configurar esse espaço sem restar liberdade, ordenar sem retirar sua improvisação, conseguir que o pedestre possa dominar, percorrer, fazer-se compreensível.

- Por último citar que se a ferrovia desde a Estação da Luz a Domingos de Moraes a oeste ajuda a conformar este borde com diferença de nível, para o leste, a partir de Brás podemos sugerir o soterramento pelo menos até o limite leste do perímetro. As possibilidades desta intervenção são enormes, surge nestas extensões da cidade um tanto monótonas a possibilidade de um grande espaço verde que desde a estação de Tatuapé, com seu centro comercial, com o cemitério, o instituto, pode avançar a oeste e chegar a Belém, e alcançar Brás, até aqui com um parque amplíssimo acompanhando a Avenida Alcântara Machado, e a partir de Brás, um espaço mais esbelto nos leva até o Pátio do Pari, onde encontraremos o rio e onde a ferrovia emerge para cruzar o rio e chegar a Luz.

Trata-se de um soterramento simples, dada a amplitude atual, que pode ser feito a céu aberto mantendo o serviço operativo, ao manter a metade das vias atuais. O papel que faria a toda a zona leste é enorme, além de aportar um grande coração verde, também costura a parte norte e a parte sul, com todas as suas ruas.

**Sócio-Econômico**

A proposta tem como premissa básica redefinir a vocação do perímetro do Arco Tietê. A

	<p>ideia é requalificar os usos atuais e promover novas atividades que se conectam pela nova infraestrutura a ser desenvolvida no perímetro. A proposta de adensamento tem por objetivo potencializar o uso da infraestrutura que será construída, permitindo o acesso universal em seu sentido mais amplo e diminuindo as diferenças sociais.</p>
<b>Ambiental</b>	<p>Os principais objetivos ambientais do projeto são:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Resgatar a água e os rios urbanos. Mitigar e adaptar a cidade às mudanças climáticas. Contribuir a controlar o uso e a ocupação de fundos de vale e áreas sujeitas à inundação. Recuperar e proteger as APP da rede hídrica. Implantar parques lineares dotados de equipamentos comunitários de lazer, como forma de uso adequado de fundos de vale, desestimulando invasões e ocupações indevidas.</li> <li>• Contribuir a controlar e reduzir a poluição e os riscos derivados dos níveis de poluição, principalmente do solo e a água (subterrânea e superficial).</li> <li>• Integrar a cidade ao seu ambiente natural. Contribuir a ampliar as áreas verdes e áreas permeáveis. Ampliar a arborização de ruas e faixas verdes que conectam praças, parques e áreas verdes, melhorando a conectividade biológica.</li> </ul> <p>Quanto aos benefícios ambientais, pretendemos contribuir direta e indiretamente a melhora de todos os indicadores ambientais paulistanos (ver item a seguir), porém, com o grau de desenvolvimento atual das propostas (muito preliminar), ainda não é possível fazer um estudo quantitativo rigoroso.</p> <p><b>Proposta para pedestres:</b> A proposta fundamental para os pedestres em todas as atuações previstas na Operação Urbana é garantir uma largura mínima de calçada de 3 metros, sempre que possível, com o intuito de estabelecer itinerários cômodos e seguros para os deslocamentos a pé dentro da área, que continuam sendo majoritários. Essa medida junto com a reestruturação do espaço viário naquelas ruas e vias por onde se propõe a implantação do VLT, são imprescindíveis para favorecer os deslocamentos a pé que são os mais sustentáveis que há.</p> <p><b>Proposta para bicicletas:</b> Além de planificar uma rede de ciclofaixas naquelas vias com intensidades de tráfego elevadas, onde por segurança é necessário proteger o ciclista, há outros mecanismos para favorecer o uso cotidiano da bicicleta. Um deles é desenhar ruas onde o tráfego de bicicletas se misture com segurança com os carros. O objetivo teórico seria dispor de uma rede de ciclofaixas naquelas avenidas com elevado tráfego e velocidades altas e ruas com tráfego compartilhado no resto do âmbito. Para isso é necessário contar com uma hierarquia viária apropriada, tal como é o caso do âmbito de estudo.</p> <p><b>Proposta de transporte público:</b> A proposta fundamental de transporte público baseia-se na introdução de um sistema de transporte de média capacidade que ligue os principais pontos da atuação, favorecendo as interconexões e transposições da marginal Tietê, e unindo a nova estação do TAV com o centro da cidade.</p>
<b>Mobilidade e Acessibilidade</b>	<p>Um dos objetivos claros do Projeto, do ponto de vista da mobilidade, é conseguir que os deslocamentos da zona, tanto os atuais quanto os futuros, sejam realizados da forma mais sustentável possível.</p> <p>A mobilidade sustentável não só se consegue proporcionando um sistema de transporte que seja cuidadoso com o meio ambiente, apostando no transporte público e na mobilidade sobre modos não motorizados. A mobilidade sustentável se consegue de uma forma determinante graças a uma política de ordenação do território e de usos do solo que favoreça padrões de deslocamento mais saudáveis e ecológicos. É por isso que a “Estratégia de Mobilidade Sustentável” que se propõe para a Área do Projeto Arco do Tietê fica</p>



	<p>vinculada a uma “Estratégia de usos do solo e de urbanização” também sustentável.</p> <p>A premissa fundamental dessas duas estratégias conjuntas é assegurar que as maiores densidades de usos se aloquem nos eixos principais de transporte público e não sobre os eixos viários de função metropolitana.</p> <p>Os adensamentos e verticalizações que a o Projeto vai propiciar devem ser localizados em áreas e eixos distintos, onde seja garantida a acessibilidade, e o eixo do sistema de transporte seja o sistema de transporte público coletivo e não o viário para veículos privados. Neste ponto de avanço dos trabalhos, se está apostando pela proposta de sistemas de transporte de capacidade média para os deslocamentos internos da região, a capacidade dos quais será avaliada com a ajuda do modelo de transporte conceitualizado.</p>		
<b>Habitacional</b>	<p>Melhorar o padrão da qualidade das habitações produzidas          Potencializar a oferta e o acesso a moradia          Identificação e obtenção de áreas para implantação de habitações de interesse social.          Utilização das ZEIS          Implantação de HIS nas margens de eixos viários.          Produção de HIS por meio de Parcerias Público Privadas</p>		
<b>INDICADORES</b>			
<i>Descrever a composição utilizada para definir o indicador, o valor de base e o valor esperado a ser atingido com o projeto.</i>			
<b>Indicador</b>	<i>Descrever a premissa utilizada para definir o indicador. Utilize como base as diretrizes apresentadas no seminário. Adicione linhas conforme necessidade.</i>	<b>Valor base</b>	<b>Valor esperado</b>
<b>Empregos/habitante</b>	Objetivo: reduzir o indicador para patamares mais próximos da média do município (horizonte 2040)	1,07	0,73
<b>Habitante/hectare</b>	Objetivo: adensar para potencializar a infraestrutura a ser construída (horizonte 2040)	76	150
<b>Valor adicionado/posto de trabalho</b>	Objetivo: Melhorar a produtividade dos postos de trabalho (mede o quanto o trabalhador gera de riqueza. (variação/década)	1,8%	2,0
<b>Ambiental</b>	<p>Quanto aos indicadores ambientais, a equipe de trabalho adota os Indicadores Ambientais Paulistanos (definidos para a elaboração do Diagnóstico Ambiental do Município de São Paulo), aprovados mediante a Resolução n.º 82 /CADES/2003, de 11 de dezembro de 2003.</p> <p>Dos 83 indicadores totais, são considerados mais relevantes para o projeto os subgrupos formados pelos 19 indicadores de Estado e os 22 de Resposta.</p> <p>Com o grau de desenvolvimento atual das propostas (muito preliminar, como corresponde a um estudo de pré-viabilidade), não é possível determinar quantitativamente, de forma rigorosa, a contribuição das propostas à melhora de tais indicadores.</p> <p>Porém, qualitativamente resulta evidente o potencial ganho ambiental gerado em todos os aspectos de desempenho ambiental monitorados.</p>		
<b>Empregos Gerados</b>	Objetivo: Aumentar a oferta de empregos (horizonte 2040)	0	100%
<b>Risco Institucional</b>	Objetivo: Pretende medir, avaliar e minimizar os riscos relacionados com os interlocutores envolvidos nos projetos propostos.	0	2
<b>Complexidade Jurídica</b>	Objetivo: Medir, avaliar e minimizar os riscos relativos à implantação e execução dos projetos propostos.	0	2



<b>INDICADORES SP2040</b>			
<i>Descrever como o projeto contribui para atingir os indicadores do SP2040.</i>			
<b>Cidade de 30 Minutos</b> - Tempo médio das viagens a trabalho/lazer e capacitação	Objetivo: Melhorar a relação entre demanda de deslocamentos relacionados a habitação e ao emprego.	0	0,73
<b>Comunidades</b> - Participação de domicílios em assentamentos precários e loteamentos irregulares (%), com vistas aos critérios de mitigação	Dentro do perímetro do projeto foram propostas áreas destinadas a implantação de habitações de interesse social com o intuito de diminuir o deficit habitacional existente elevando a relação entre HIS e habitações produzidas pelo mercado imobiliário para 30%		
<b>Parques Urbanos</b> - Descrição qualitativa dos resultados, apontando o Índice de áreas verdes públicas no município (m <sup>2</sup> /hab)	<p>O índice de áreas verdes públicas municipais é um indicador clássico de sustentabilidade municipal. A Organização Mundial da Saúde recomenda um mínimo de 15 m<sup>2</sup>/ habitante. O Código Florestal eleva o valor de referencia do indicador até 20 m<sup>2</sup>/habitante. SP2040 determina duas metas para o indicador: a) no horizonte 2025= 19 e b) no horizonte 2040= 24. A linha base do valor do indicador é de 12,7 m<sup>2</sup>/habitante (dado de 2011). Outro dos indicadores de Parques Urbanos do SP2040 é o percentual da população que reside em até 15 minutos de caminhada de uma área verde pública (%). A linha base do indicador está em 79% (ano 2010) em quanto que as metas SP2040 para 2025 é 19 e para 2040 é 24. O projeto contribuirá, no mínimo, a alcançar as metas definidas pelo SP2040, dentro do perímetro do projeto.</p>		
<b>Rios Vivos</b> - Descrever parâmetros da mudança qualitativa proposta pelo projeto, como o índice de oxigênio dissolvido nos principais rios do município (mg/l)	<p>A equipe do projeto considera que a capacidade de induzir mudanças apreciáveis no indicador OD desde dentro do perímetro do projeto com as atuações promovidas pelo projeto não são significativas devido a que esse indicador é o resultado de todas as pressões sobre o meio hídrico exercidas na bacia do Tietê a montante (&gt;4.000 km<sup>2</sup>). A maior parte desse território fica fora do perímetro do projeto.</p> <p>A equipe considera que o indicador OD é muito limitado para monitorar a qualidade do meio hídrico, e propõe o uso doutros índices mais abrangentes, como os que determinam o "estado ecológico" da água na normativa ambiental Europeia. Estes índices incluem outros indicadores para os que os projetos do Arco Tietê podem induzir ganhos apreciáveis (por exemplo, entre outros muitos parâmetros, a vegetação das margens). "Estado ecológico" é a expressão da qualidade estrutural e funcional dos ecossistemas aquáticos associados às águas de superfície, além das condições de oxigenação.</p>		
<b>Polo de Oportunidades</b> - Índice de emprego/habitante	Objetivo: reduzir o indicador para patamares mais próximos da média do município (horizonte 2040),	1,07	0,73

gerados a partir das iniciativas	para que o Arco não se esvazie fora do horário comercial		
<b>Cidade Aberta</b> - Descrição qualitativa da oferta e da inovação proposta ao território	Promoção de economia criativa visando a regeneração e ativação econômica dos bairros. Atuações na macro e micro escala com o intuito de integração do território		

### 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.*

A proposta apresentada possui como lema a construção de uma polis habitável, para tal se apoia nos seguintes conceitos estratégicos de identificação dos projetos propostos:

1. Os eixos longitudinais caracterizam a área, estabelecem barreiras, condicionam usos. Tornaram-se feridas na malha urbana, descontínua, desequilibrada. Para o projeto representam uma oportunidade.
2. O Trem de Alta Velocidade, representa uma grande oportunidade de desenvolvimento para o perímetro. A oportunidade de reequilibrar o desenvolvimento econômico da área.
3. As transposições cortam as barreiras transversalmente, conectam os eixos longitudinais.
4. As atuações na micro escala e em rede, através de centros de bairro que tem como ancora os mercados públicos. Um mercado por bairro, oportunidade de fácil e imediata implantação.
5. O projeto integrador, conecta os demais e os integra no território, estabelece eixos de adensamento associados ao transporte público.

#### PROJETO 1: Eixo Rio Tietê

Modelo Urbanístico

Recuperação do Rio Tietê, restabelecendo o vínculo da cidade com o recurso natural restituindo o tecido urbano adjacente à orla do rio conectando as duas margens. Se propõe assim a requalificação ambiental através da adequação do sistema de drenagem, tratamento das águas pluviais, recuperação das áreas de APP, redução das ilhas de calor, melhoria do sistema de circulação (viário, pedestre, ciclovário) e resgate da identidade cívica. A estratégia do projeto seria recuperar as áreas do antigo curso do rio, os meandros, que atualmente são de propriedade pública. A intervenção permitira a implantação de uma rede de áreas verdes, parques equipados e usos de interesse públicos.

Análise

O Processo de retificação rompeu a relações da cidade com o rio e o reduziu a rede de sistema viário. O entorno imediato do Tietê possui grandes áreas desprovidas de equipamentos, cujo adensamento gera novas demandas. Há um grande vazio de equipamentos culturais na área entorno ao rio. Principais ilhas de calor coincidem com áreas de ocupação industrial.

Proposta

O objetivo principal do projeto para o Eixo do Rio Tietê é modificar a ocupação das áreas de várzea, requalificando, principalmente, os espaços originalmente ocupados pelo rio. Hoje, muitos dos terrenos são públicos e estão subutilizados ou concessionados. A requalificação das vias marginais se torna outro ponto importante para legitimar o projeto, pois assim, estabelecemos uma relação mais direta entre os terrenos de várzea e o rio. Outro ponto importante do projeto é a caracterização do rio como um

eixo muito importante para a cidade, devendo receber equipamentos, polos, usos de interesse público com a mesma importância gerando, assim, empregos, turismo, educação e cultura, qualificando, não só as margens, mas também os bairros no entorno do rio, os tornando aptos à usos habitacionais. O projeto objetiva minimizar impactos climáticos e ambientais considerando toda a área de projeto como um grande parque contínuo, recuperando a cobertura vegetal da área, e minimizando as ilhas de calor. O tratamento das águas, limpeza dos córregos e rios, estará associada a transformação de todos os eixos hídricos, gerando transformação não só nas margens do Tietê, mas capaz de irradiar mudança para o interior dos bairros.

**Modelagem Jurídica e Contratual**

O projeto seria estruturado por meio do modelo de Concessão Urbanística, cuja exploração privada seja limitada pela Prefeitura conforme as vocações e carências das áreas abrangidas pelo projeto.

Há a opção de realização de várias concessões urbanísticas, na medida em que o desdobramento do projeto poderia facilitar sua rápida implementação.

**Análise**

Os terrenos envolvidos já são em grande parte de propriedade pública, e, portanto, eventuais desapropriações não seriam um grande problema à viabilidade do projeto. Além disso, o fato de muitos dos imóveis não terem de ser desapropriados diminuiria significativamente o custo do projeto.

Além dos atuais equipamentos de uso público que já se encontram na área, observamos a presença de imóveis cujo uso é atualmente concedido a organizações privadas. É o caso dos clubes esportivos e de lazer (ADPM, Espéria, Palmeiras, São Paulo, etc.), que poderiam ter suas concessões de direito real de uso extintas ou revistas. As revisões visariam à fixação de mecanismos que criassem obrigações para os ocupantes dos imóveis, de forma a integrar as estruturas dos clubes ao futuro desenho da área, como, por exemplo, mediante estipulação de abertura ao público em determinados dias/horários, ou mesmo permanente.

Pensando no adensamento da rede de equipamentos públicos na área abrangida pelo projeto, um dos usos a serem propostos seria a construção de um centro administrativo do Estado de São Paulo, no qual estariam localizados os diversos órgãos e secretarias estaduais. Esta ideia precisaria ser validada e construída com o Estado de São Paulo.

A despeito do eventual desafio relacionado à concretização do projeto de um centro administrativo estadual no Eixo Tietê, consideramos que não faria sentido deixarmos de mencionar este potencial alinhamento entre Estado e Município rumo à revitalização da região do Rio Tietê. Além disso, oportunidade de despertar o interesse colaborativo do Governo Estadual não deveria ser desperdiçada, uma vez que trecho da marginal Tietê faz parte da concessão estadual das rodovias Bandeirantes e Anhanguera, e tem-se notícia de iniciativas estaduais que dialogam com o projeto proposto, no âmbito do Plano de Requalificação Urbana e Social das Marginais do Sistema Tietê-Pinheiros, instituído pelo Decreto Estadual 59.093, de 15 de abril de 2013. Ressalta-se também a necessidade de alinhamento quanto ao futuro do Centro de Detenção Provisória de Pinheiros, que atualmente está localizado na área.

A concessão urbanística proposta teria algumas especificidades que dizem respeito à limitação da exploração imobiliária pela concessionária, que estaria restrita a determinadas áreas cuja vocação é receber empreendimentos privados. Assim, seria dado um direcionamento claro e vinculativo à exploração privada. Por exemplo, determinada área deverá necessariamente abrigar moradias sociais, determinada região necessariamente deverá contar com certo número de metros quadrados de área verde.

As orientações de interesse público, de responsabilidade da Prefeitura, além de equilibrar os interesses público e privado sobre área que pode ser entendida como o coração do Arco Tietê, faz-se necessária frente à extensão do projeto, que abrangeria uma longa porção do território, envolvendo vários distritos, cada qual com vocações e carências específicas. A execução das obras públicas pela concessionária seria compensada pela exploração de alguns bolsões especificamente determinados pela Prefeitura de antemão. As demais áreas teriam como prioridade o atendimento ao interesse público, já presente com a rede de equipamentos públicos na região, que seria adensada.

**Proposta**

Em suma, propomos que as obras realizadas nas margens do Rio Tietê sejam viabilizadas por meio de uma concessão urbanística, com a particularidade de que a lei instituidora de tal concessão delimitaria previamente quais áreas poderiam ser exploradas pela concessionária, e os limites de tal exploração, para a construção de imóveis interesse particular. As demais áreas teriam como prioridade o atendimento ao interesse público, o que envolveria, entre outras medidas, o adensamento da rede de equipamentos públicos na região (como, por exemplo, o novo centro administrativo do Estado de São Paulo e os órgãos públicos da Prefeitura que já se localizam na área).

**Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira**

*A proposta para o eixo do Rio Tietê é manter o atual perfil de empresas do Arco Tietê como um todo, onde predominam as micro e pequenas empresas. Com a indução do adensamento populacional, novos empregos serão gerados, especialmente em comércio e serviços (atividades que demandam mão de obra intensiva) para suprir as necessidades do incremento populacional (saltando dos atuais 76 para 150 hab/ha). O perfil do emprego certamente irá mudar, e a proposta corrobora no sentido de desenvolver e aprimorar vocações que tornem os perímetros das áreas de intervenção altamente produtivos. A relação trabalho/habitante será reduzida pelo incremento do contingente populacional, porém, em números absolutos irá aumentar. Admite-se também que haverá uma migração de cerca de 20% da mão de obra ocupada nos atuais postos de trabalho para os novos que serão criados nos novos modelos econômicos. Isso representará o incremento de 1,1% de novos postos de trabalho ao ano até o ano de 2040 (40.100 empregos).*

*Projeções:*

- 42.100 unidades habitacionais (mercado)
- 10.700 unidades habitacional (social) – instaladas nas áreas públicas
- Densidade média no recorte: 267 hab/ha
- Densidade pico (concentrada nos nós/centralidades) = 350

	<p><i>hab/ha</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>ABL (Área Bruta Locável) varejo/serviços = 455.000m<sup>2</sup></i></li><li>▪ <i>ABL escritórios/serviços (+ padrão corporativo – marginal Tietê como Eixo Corporativo) = 487.000m<sup>2</sup></i></li><li>▪ <i>Postos de trabalho (2040) = 156.100, destes 40.100 são novos.</i></li></ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Análise</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Área da várzea do rio Tietê com restrições à ocupação (solos moles, mais sujeitas à inundação e lençol freático raso)</i></li><li>▪ <i>Ocupação desordenada (problemas fundiários)</i></li><li>▪ <i>Trechos com atividades de baixo valor adicionado fiscal (exemplos: clubes, depósitos, etc)</i></li></ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Proposta</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Consolidar a área como destino do turismo de negócios e de compras, agregando centros de exposições e de convenções, e o polo hoteleiro de São Paulo</i></li><li>▪ <i>Atrair empresas prestadoras de serviços especializados e de alto valor, de todos os portes e de todos os setores, principalmente os intangíveis e exportáveis, integradas a cadeias globais de valor (redes de inovação-produção-comercialização)</i></li><li>▪ <i>Manter indústria de alta-média e alta tecnologia (geradoras de alto valor adicionado fiscal e empregadoras de mão-de-obra qualificada)</i></li><li>▪ <i>Criar um arranjo produtivo local da economia verde: empresas ligadas a processos de produção sustentáveis, eficiência energética, bebidas e alimentos orgânicos, energias renováveis, ecoturismo.</i></li></ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Modelagem Financeira</b></p> <p><i>Conceito geral (concessão urbanística):</i></p> <p><i>Privado:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Investimento: [i] intervenções urbanísticas segundo projeto urbanístico específico; [ii] administração de serviços após a conclusão das obras relativas à conservação e manutenção do sistema viário, das áreas verdes, iluminação pública, calçadas, ciclovias</i></li><li>▪ <i>Retorno: [i] direito de preempção, restrito a determinadas áreas, para proceder com a venda de imóveis destinados a usos privados (residencial e comercial - comércio, escritórios e hotel); [ii] exploração direta ou indiretamente das áreas públicas para obter receita alternativa, complementar ou acessória</i></li></ul> <p><i>Público:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Investimento: à priori não haveria necessidade</i></li><li>▪ <i>Retorno: infraestrutura urbana instalada</i></li></ul>
	<p><input type="checkbox"/> <b>Meios de Interação Social e Institucional</b></p> <p>O diálogo entre o plano estadual e municipal é benéfico uma vez que cria sinergias entre as esferas de governo e diminui eventuais desafios institucionais à implementação da concessão urbanística proposta.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Análise</b></p>

		<p>Pudemos observar quatro pontos específicos que deverão ser superados em relação à Governo Estadual, preferencialmente na fase de estudos de viabilidade, quais sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• As obras poderiam englobar e/ou impactar trecho da marginal Tietê que faz parte da concessão estadual das rodovias Bandeirantes e Anhanguera;</li> <li>• O projeto deveria estar em sintonia com as iniciativas estaduais no âmbito do Plano de Requalificação Urbana e Social das Marginais do Sistema Tietê-Pinheiros, instituído pelo Decreto Estadual 59.093, de 15 de abril de 2013;</li> <li>• Seria interessante para o atingimento dos objetivos do projeto a criação de um centro administrativo estadual na região, que contribuísse para o adensamento de equipamentos públicos que visa se criar. Isso seria importante ainda que sua construção ficasse a cargo do Governo Estadual, não sendo, portanto, objeto da concessão urbanística municipal que ora se propõe; e</li> <li>• Ressalta-se a necessidade de alinhamento quanto ao futuro do Centro de Detenção Provisória de Pinheiros, que atualmente está localizado na área.</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>Com relação aos meios de interação de institucional, propomos que durante a fase de estudos de viabilidade, a Prefeitura estimule o Governo do Estado a apresentar suas expectativas e planos específicos para a área abrangida pelo projeto, com fins de que as os obras propostas estejam em sintonia com as perspectivas estaduais.</p>
<b>INTERLOCUTORES:</b>		
<b>HABITAÇÃO</b>	Agência Paulista de Habitação Social	Interlocução com os responsáveis pelos projetos de PPP habitacional para o Centro de São Paulo, interdependência com os projetos relacionados as transposições e criação de novas centralidade.
<b>MEIO AMBIENTE</b>	CADES/ SVMA/ DECONT	<p>Em nível municipal, o Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES, discrimina quais sao as atividades e empreendimentos passíveis de licenciamento ambiental.</p> <p>A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente –SVMA- é o órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA- e tem como uma de suas atribuições o licenciamento ambiental de empreendimentos públicos e privados causadores de impactos ambientais relevantes no Município de Sao Paulo.</p> <p>O DECONT é o Departamento de Controle da Qualidade Ambiental da SVMA, e dentro dele, o Grupo Técnico de Avaliação de Impactos Ambientais –GTAIA- tem como atribuições, entre outras, analisar Termos de Referencia para a elaboração de EIA/RIMA, analisar EIA/RIMA e apresentar Parecer Técnico Conclusivo à Câmara Técnica do CADES no proceso de licenciamento ambiental.</p>
<b>MOBILIDADE</b>	Governo do Estado e DAEE	Órgãos responsáveis pela gestão da Via Marginal Tietê;
<b>PATRIMÔNIO</b>	IPHAN, Conpresp, Condephaat	Alinhamento de expectativas e arranjo jurídico para os projetos propostos para o patrimônio industrial fabril;



<b>PLANEJAMENTO</b>	<i>SMDU</i>	Integração dos demais interlocutores;
<b>OUTROS</b>	Concessionários de direito real de uso (ADPM, Espéria, Palmeiras, São Paulo)	Prestadores de serviços atuantes na área que serão afetados pelo projeto.
<b>PROJETO 2: Orla Ferrovia</b>		<p><input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico: Projeto de Requalificação de Área do Entorno da Orla Ferroviária. objetivo principal do projeto para a linha férrea é restabelecer a continuidade da malha urbana entre os territórios sul e norte da ferrovia. A premissa inicial foi a identificação de pontos estratégicos susceptíveis de receber os modelos de transposições, ou seja, áreas de ligação entre a face sul e norte da ferrovia gerando microcentralidade, com múltiplos usos onde o foco é a mobilidade do pedestre. As áreas de transposições deverão acontecer nas proximidades das estações de transporte de alta capacidade existentes e propostas, em áreas da CPTM, pátios remanescentes da linha férrea com potencial para receber intervenções e em áreas com concentração de patrimônio histórico, com o duplo objetivo de servir de suporte par as transposições e gerar requalificação do patrimônio fabril. As atuações pontuais poderão servir de catalisador para a reestruturação da orla ferroviária em todo o seu sentido longitudinal com a atuação do mercado nas áreas de indução que poderão receber incentivos e regras urbanas específicas.</p> <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>O Eixo Ferroviário que cruza a cidade de São Paulo de leste oeste foi construído nas décadas finais do século XIX, e foi de fundamental importância para o desenvolvimento do setor industrial e para o desenvolvimento dos bairros residenciais ao longo de seu percurso. No entanto, a ferrovia simboliza um limite na expansão da malha urbana. Observamos o contraste da morfologia entre a faixa entre o Rio Tietê e a Ferrovia, esta se caracterizam por forte presença de indústrias e grandes lotes. Com a delocalização gradativa das indústrias para outras áreas observamos que a faixa entre a linha férrea e o Rio Tietê se encontra em processo de transição.</p> <p>No que confere a configuração espacial do perímetro objeto do projeto para a Orla ferroviária, o sistema sobre trilhos representa uma barreira para a continuidade do tecido urbano, porém tal fato poderia ser minimizado caso houvesse ocorrência de transposições viárias e passarelas com melhor qualidade espacial. As passarelas ou trecho de transposições poderiam desta forma promover a continuidade urbana e inter-conexão. No entanto atualmente as conexões pedestres são pouco convidativas com acesso abstruso, além de distantes (variando entre 500m e 1000m). Afora isso, os viadutos causam grande impacto no seu entorno e são pouco convidativos ao uso do pedestres, necessitando estes percorrer grandes distâncias.</p> <p>Observa-se na área do Arco Tietê que no intervalo de dez anos o número de empregos do setor industrial em comparação com o total de empregos dos outros setores econômicos existentes na área diminuiu (dados da Raiz, fornecidos pela SMDU). Tal dado confirma a leitura do território na qual foi identificado que as áreas ao norte da ferrovia sem encontram em</p>

	<p>transição.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta: Integração dos dois lados da ferrovia mediante a criação de transposições sobre os trilhos, somada a similar encobrimento de estações e/ou pátios de manobra, formando novos espaços destinados à logística das indústrias que se mantiverem na região e conservação e requalificação do patrimônio industrial histórico, que confere identidade à região (“Patrimônio Industrial”).</p> <p><input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica e Contratual</p> <p>O projeto visa valorizar área do entorno da orla ferroviária</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. integração dos dois lados da ferrovia mediante a construção de lajes que encobririam trechos dos trilhos, somada a similar encobrimento de estações e/ou pátios de manobra, formando novos espaços destinados à logística das indústrias que se mantiverem na região; e</li><li>2. conservação e requalificação do patrimônio industrial histórico, que confere identidade à região (“Patrimônio Industrial”).</li></ol> <p>Com relação à realização das obras do projeto 1 o modelo jurídico adotado poderia variar na medida em que decorreria de algumas premissas não definidas na fase de estudos de pré-viabilidade. Assim, na segunda fase dos estudos de viabilidade poderão ser considerados os modelos jurídicos da concessão onerosa de direito de uso; concessão comum; ou outro modelo.</p> <p>Já para implementação do projeto 2 poderia ser levada a cabo mediante o tombamento de imóveis que formam o patrimônio industrial, somado à criação de incentivos fiscais para empresas de determinados setores que se estabeleçam nesses imóveis.</p> <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Integração dos dois lados da ferrovia mediante a construção de lajes que encobririam trechos dos trilhos, somada a similar encobrimento de estações e/ou pátios de manobra, formando novos espaços destinados à logística das indústrias que se mantiverem na região:</li></ol> <p>A ideia principal envolvida no projeto consiste no aproveitamento das obras de transposição das linhas férreas, mais especificamente dos imóveis adjacente, que estarão integrados às novas estruturas, que poderiam ser explorados como centros comerciais, e/ou equipamentos públicos ligados à chamada “infraestrutura social”, como creches, escolas, ambulatórios médicos e etc. Outra possibilidade seria a construção de moradias de interesse social e prestação de serviços sociais e de gestão condominial e patrimonial, conforme já realizado pela Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo – COHAB.</p> <p>O uso dessas estruturas, conjugadas às transposições, teria potencial para transformar a região.</p> <p>A definição da melhor forma para implementação do projeto depende de estudos mais aprofundados, a serem realizados na segunda fase dos estudos de viabilidade.</p> <p>A área das transposições abarca espaço aéreo de propriedade da CPTM, o</p>
--	---

que cria certo desafio institucional para o projeto. No entanto, no caso das passarelas, não se propõe o uso da área para exploração, e sim mera servidão de passagem. O caso da transposição dos pátios, no entanto, pode ser mais problemático, vez que a proposta diz respeito à exploração econômica de área de propriedade da CPTM, o que levaria à necessidade de formalizar uma concessão de direito uso ou outro instrumento jurídico que permita essa exploração. Nos dois casos e independente do instrumento jurídico que formalize a situação, ressaltamos que será preciso engajar a CPTM no projeto.

Caso os imóveis sejam ou passem a ser, mediante desapropriação, direito de preempção, ou qualquer outro meio, de propriedade da Prefeitura, o modelo da concessão onerosa de direito de uso poderá ser uma opção.

Como alternativa à desapropriação, em algumas situações poder-se-ia implementar mecanismo similar ao “land readjustment”, instrumento pelo qual os proprietários da área a ser redesenhada mediante obra pública participam de seu financiamento e são mantidos na área, ainda que seus imóveis sejam reduzidos. Caso seja entendido como adequado, o instrumento poderia ser instituído por lei municipal que o regulamentasse e o incluísse no rol dos instrumentos urbanísticos do Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo, não ignorando o momento propício em que se discute a revisão do diploma legislativo.

Outra opção de modelo jurídico seria uma concessão comum, cujo objeto seria, além da execução das obras e serviços de manutenção das lajes sobre as linhas/estações/pátios da linha Rubi da CPTM, a prestação de serviços públicos, havendo a possibilidade de exploração de receitas acessórias.

2. conservação e requalificação do patrimônio industrial histórico, que confere identidade à região

A transformação dos arredores em polo atrativo para empresas empreendedoras ou vinculadas à economia criativa, as quais também se responsabilizem pela preservação do patrimônio histórico da área é o outro aspecto do projeto “Eixo Ferrovia”. Para tanto, propomos a criação de incentivos fiscais para a atração desses setores à área envolvida, bem como para a proteção do patrimônio industrial histórico. Acreditamos que os incentivos podem favorecer que os dois objetivos sejam simultaneamente atendidos, conforme explicaremos.

Adicionalmente, consideramos que um esforço em conjunto da Secretaria de Cultura e da Secretaria de Desenvolvimento, Trabalho e Empreendedorismo, com a participação da nova estatal SP Negócios (atual SPP), poderiam estabelecer programas de apoio ao desenvolvimento e consolidação da nova missão para a referida região.

Naturalmente estas ações tornam a área interessante para as empresas que se quer atrair, e desinteressante para os atuais proprietários. O movimento de substituição das empresas seria provocado indiretamente pela Prefeitura.

Quanto aos incentivos, a Prefeitura poderia se valer de incentivos fiscais limitados no tempo e no espaço geográfico. Dessa forma, ter-se-ia a instituição de um Programa de Incentivo Seletivo, à semelhança dos Programas de Incentivos Seletivos utilizados na área central do Município de São Paulo (Lei n. 13.496/2003 e Decreto 44.493/2004), na região adjacente à Estação da Luz (Lei n. 14.096/2005) e na Zona Leste (Lei n. 14.654/2007).

Os incentivos concedidos pela Prefeitura de São Paulo poderiam ser de cinco ordens, existindo a possibilidade de conceder todos eles ou, então, limitar a concessão dois ou três, ponto a ser mais detalhadamente explorado quando da segunda fase dos estudos de viabilidade da proposta. Tratam-se dos seguintes incentivos:

- (1) Concessão pelo poder público, em favor do beneficiário, de “Certificados de Incentivo ao Desenvolvimento”, os quais teriam valor proporcional ao dos investimentos realizados pelo investidor.

Nesse caso, seria possível determinar que os investidores recebessem valores percentualmente maiores à medida que atendessem simultaneamente aos objetivos de (i) exercer uma atividade de empreendedorismo ou economia criativa na região e (ii) fazê-lo em estabelecimento tombado, desde que respeitada a legislação de preservação do patrimônio histórico, artístico e cultural. Por exemplo: seria dado um certificado no montante de 30% do valor dos investimentos para o investidor que desenvolvesse atividade de empreendedorismo ou economia criativa na região; enquanto que seria dado um de 50% para o investidor que desenvolvesse semelhante atividade, mas o fizesse em imóvel tombado.

Os certificados seriam emitidos após a conclusão dos investimentos e poderiam ser utilizados para o pagamento dos seguintes tributos: ISS (Imposto sobre Serviço de Qualquer Natureza) incidente sobre as atividades de empreendedorismo ou economia criativa, IPTU (Imposto Predial e Território Urbano) incidente sobre o imóvel objeto do investimento, ITBI-IV (Imposto sobre Transmissão Inter Vivos de Bens Imóveis) incidente sobre o imóvel objeto do investimento.

- (2) Redução percentual do IPTU do imóvel tombado em que se desenvolvesse atividade de economia de empreendedorismo ou criativa.
- (3) Redução percentual do ISS incidente sobre serviços específicos que se associem a atividades de empreendedorismo ou economia criativa e que sejam prestados por estabelecimentos de pessoas jurídicas situadas na região.
- (4) Redução percentual do ISS incidente sobre os serviços de construção civil referentes ao imóvel objeto do investimento.
- (5) Redução percentual do ITBI-IV referente ao imóvel tombado e objeto do investimento.

O modelo proposto se assemelha a programas de incentivos fiscais já aplicados pela Prefeitura de São Paulo. Sua peculiaridade está em buscar o simultâneo incentivo da realização de determinadas atividades econômicas e de preservação do patrimônio histórico.

Seria necessário que a Lei Orçamentária fixasse anualmente o valor destinado ao Programa de Incentivos Seletivos da Lapa.

Proposta

1. Para realização das obras de transposição das linhas férreas e transformação da região, o modelo jurídico adotado poderia variar na medida em que decorreria de algumas premissas não definidas na fase de estudos de pré-viabilidade.

Assim, na segunda fase dos estudos de viabilidade poderão ser considerados os modelos jurídicos da concessão onerosa de direito de uso; concessão comum; ou outro modelo.

2. O tombamento de imóveis que formam o patrimônio histórico desenvolvido ao longo da linha ferroviária, somado à criação de incentivos fiscais para atração de empresas de determinados setores que se estabeleçam nesses imóveis

Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira

*A proposta para a orla ferroviária é diversificar ao máximo as atividades econômicas para as micro e pequenas empresas. Os nós gerados pelas interseções dos sistemas de transporte somados às novas infraestruturas a serem criadas garantirão a mobilidade das pessoas e da informação, fundamentais no processo de desenvolvimento da economia criativa. A indução ao uso misto terá papel fundamental no desenvolvimento das relações sociais. Até 2040 estima-se que neste recorte serão gerados cerca de 33.000 novos postos de trabalho.*

*Projeções:*

- 34.400 unidades habitacionais (mercado)
- 8.700 unidades habitacional (social) – instaladas nas áreas públicas
- Densidade média no recorte: 324 hab/ha
- Densidade pico (concentrada nos nós/centralidades) = 450 hab/ha
- ABL (Área Bruta Locável) varejo/serviços = 371.200m<sup>2</sup>
- ABL escritórios/serviços (+ salas comerciais = micro e pequenas empresas – foco na Economia Criativa) = 398.000m<sup>2</sup>
- Postos de trabalho (2040) = 127.500, destes 33.000 são novos.

Análise

- Linha ferroviária é a causa da baixa densidade populacional, baixo grau de urbanidade e desvalorização imobiliária
- Existência de patrimônio histórico (antigas fábricas)
- Trechos com atividades de baixo valor adicionado fiscal

Proposta

- Desenvolver na centralidades associadas aos nodais de trem e metrô, empreendimentos de uso misto, com lojas, escritórios e redes de equipamentos, para atender ao adensamento populacional no entorno e ao volume de passageiros
- Utilizar o patrimônio histórico para atrair empresas ligadas ao empreendedorismo, formando um ecossistema de inovação, como coworking spaces, serviços de apoio, incubadoras, aceleradoras, entre outros
- Manter indústria de alta-média e alta tecnologia (geradoras de alto valor adicionado fiscal e empregadoras de mão-de-obra qualificada)

		<input type="checkbox"/> <b>Modelagem Jurídica</b> Conceito geral (concessão onerosa do direito de uso/comum): <i>Privado:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Investimento: construção/requalificação de equipamentos/infraestrutura social.</i></li> <li>▪ <i>Retorno: remuneração pela operação comercial ou operação dos equipamentos</i></li> </ul> <i>Público:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Investimento: eventuais desapropriações</i></li> <li>▪ <i>Retorno: equipamentos públicos</i></li> </ul>
		<input type="checkbox"/> <b>Meios de Interação Social e Institucional</b> O principal desafio institucional do projeto consiste na obtenção de concordância por parte da CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, empresa pública vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos.  <input type="checkbox"/> <b>Análise</b> Visto que mera servidão de passagem, no caso da transposição de trechos das linhas, aparentemente não trará impactos para a operação da CPTM, acreditamos que tal desafio possa ser superado pela Prefeitura. No caso de se instituir servidão onerosa, recomendamos que os custos envolvidos sejam atribuídos à concessionária.  <input type="checkbox"/> <b>Proposta</b> Formalização de instrumento com CPTM que viabilize o projeto.
<b>INTERLOCUTORES:</b>		
<b>HABITAÇÃO</b>	Agência Paulista de Habitação Social	Interlocução com os responsáveis pelos projetos de PPP habitacional para o Centro de São Paulo, interdependência com os projetos relacionados as transposições e criação de novas centralidade.
<b>MEIO AMBIENTE</b>	Secretário do Verde, Sabesp	Órgãos envolvidos na gestão e planejamento dos serviços de saneamento ambiental.
<b>MOBILIDADE</b>	CPTM, STM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, Secretaria de Transporte Metropolitano,
<b>PATRIMÔNIO</b>	IPHAN, Conpresp, Condephaat	Alinhamento de expectativas e arranjo jurídico para os projetos propostos para o patrimônio industrial fabril;
<b>PLANEJAMENTO</b>	SMDU	Integração dos demais interlocutores;
<b>OUTROS</b>	Alstom, MRS Logística, FIESP	Indústrias e prestadores de serviços atuantes na área que serão afetados pelo projeto.
<b>PROJETO 3: Linhas de Alta Tensão</b>		<input type="checkbox"/> <b>Modelo Urbanístico</b> O projeto pretende realizar transformações urbanas de grande escala apoiado no potencial do enterramento das linhas de alta tensão e da proximidade com importantes elementos geradores de mobilidade - Estação TAV Campo de Marte, Parque de Eventos EXPO SP. A proposta de enterramento das linhas de alta tensão e de compactação das subestações elétricas, permite uma liberação de espaço, num entorno denso, potencializando novos usos tanto na sua localização como no seu entorno. O que se apresenta atualmente como uma barreira física, transforma-se em oportunidade de conexão entre pontos relevantes para

	<p>a cidade. A proposta de um eixo estruturador (viário, transporte de média capacidade, corredor verde com ciclovias, frente urbana) apresenta-se como a principal atuação do projeto ativando todo o seu entorno e promovendo o seu desenvolvimento.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Análise</b> O processo analítico consistiu em encontrar as potencialidades dos diferentes âmbitos da área de estudo. A análise oferece alternativas de situação de terrenos vazios ou subutilizados na área adjacente à franja não edificante onde atualmente se encontram as linhas de alta tensão, assim como as necessidades do seu entorno próximo, no que diz respeito a mobilidade, habitação, áreas verdes e equipamentos públicos.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Proposta</b> A principal atuação do projeto, o enterramento das linhas de alta tensão e a compactação das subestações de eletricidade, apresenta-se como uma necessidade para poder desenvolver todo o entorno, não só o adjacente à faixa não edificante, assim como de um raio mais abrangente que conecta áreas isoladas da cidade. O efeito barreira que as linhas de alta tensão provocam na cidade, no caso em estudo, provocou na área do seu entorno um fenômeno de traseiras. Esta “desdignificação” de fachada urbana, apresenta-se, com a implantação de uma “Avenida”, como área com forte potencial de renovação. O próprio eixo viário e de transporte público proposto, pelo seu posicionamento relativo às atividades previstas (TAVpolis e EXPO) acaba por se desenvolver por si só como um eixo estruturador e gerador de mobilidade. Propõe-se para a área livre resultante da compactação das subestações de energia elétrica, o uso público, ora para Equipamentos ou Habitação de Interesse Social.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Modelagem Jurídica e Contratual</b> O projeto consiste no enterramento das linhas de transmissão de energia elétrica entre as subestações de Pirituba e Campo de Marte, realizada pela CTEEP - Companhia de Transmissão de Energia Elétrica Paulista, concessionária privada do setor de transmissão de energia elétrica. Na área que seria liberada, propõe-se a construção de moradias.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Análise</b> O enterramento da fiação elétrica aérea é obrigação legal das concessionárias/empresas estatais e prestadores de serviço que operam cabeamento na cidade de São Paulo. Especialmente pelos altos custos envolvidos na obra de enterramento, no entanto, essa obrigação não é observada. Para viabilizar a operação de enterramento, vislumbramos como opção o aproveitamento da “nova” área, mediante concessão de obras e serviços de habitações de interesse social, mediante o modelo de concessão comum (“concessão de obra pública de habitação de interesse social, combinada com a prestação de serviços sociais e de gestão condominial e patrimonial, e vinculada a projetos associados”), conforme já realizado</p>
--	---

	<p>pela Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo – COHAB.</p> <p>A decisão sobre quem deveria adquirir os imóveis, se Prefeitura ou concessionária, tal como seus impactos na modelagem, deverá ser objeto de análise na fase de estudos de viabilidade.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>Sugerimos o modelo de concessão comum (“concessão de obra pública de habitação de interesse social, combinada com a prestação de serviços sociais e de gestão condominial e patrimonial, e vinculada a projetos associados”), conforme já realizado pela Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo – COHAB.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira</b></p> <p><i>A proposta para o recorte que abriga as linhas de alta tensão é de se criar uma centralidade linear que promova também o desenvolvimento transversal, onde se propõe a requalificação do espaço a partir do aterramento das linhas de alta tensão e, conseqüente ganho de área para melhorias urbanas.</i></p> <p><i>Projeções:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 13.050 unidades habitacionais (mercado)</li><li>▪ 3.300 unidades habitacional (social) – instaladas nas áreas públicas</li><li>▪ Densidade média no recorte: 361 hab/ha</li><li>▪ Densidade pico (concentrada nos nós/centralidades) = 400 hab/ha</li><li>▪ ABL (Área Bruta Locável) varejo/serviços = 141.000m<sup>2</sup></li><li>▪ ABL escritórios/serviços (+ salas comerciais = micro e pequenas empresas – foco na Economia Criativa) = 151.000m<sup>2</sup></li><li>▪ Postos de trabalho (2040) = 48.400, destes 12.400 são novos.</li></ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Análise</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Diversas linhas de transmissão de alta tensão da ISA-CTEEP e AES Eletropaulo cortam a área do Arco Tietê, em bairros predominantemente residenciais, prejudicando a paisagem urbana, causando desvalorização imobiliária e podendo representar riscos não comprovados à saúde humana</i></li><li>▪ <i>Baixa densidade populacional</i></li></ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Proposta</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Aproveitar o adensamento populacional para promover o uso comercial (varejo e serviços)</i></li></ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Modelagem Financeira</b></p> <p>Conceito geral (concessão comum / locação social):</p> <p><i>Privado:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Investimento:</i></li><li>▪ <i>Retorno:</i></li></ul> <p><i>Público:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Investimento: cessão de áreas públicas para construção de habitação social</i></li><li>▪ <i>Retorno: imóveis para atendimento a políticas de moradia</i></li></ul>
--	---



		<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional Os maiores desafios do projeto dizem respeito à possível propriedade privada da área pela CTEEP - Companhia de Transmissão de Energia Elétrica Paulista, ou a outra empresa privada. Neste caso, a Prefeitura assumiria o papel de liderança nas negociações para aquisição das áreas.
		<input type="checkbox"/> Análise Visto que o enterramento das linhas aéreas de transmissão de energia elétrica é obrigação legal da empresa da transmissora, no entanto, imaginamos que esta seja a maior interessada em ver realizado o projeto.
		<input type="checkbox"/> Proposta
<b>INTERLOCUTORES:</b>		
<b>HABITAÇÃO</b>	Agência Paulista de Habitação Social	Interlocução com os responsáveis pelos projetos de PPP habitacional para o Centro de São Paulo, interdependência com os projetos relacionados
<b>MEIO AMBIENTE</b>	CADES/ SVMA/ DECONT	Em nível municipal, o Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES, discrimina quais são as atividades e empreendimentos passíveis de licenciamento ambiental. A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente –SVMA- é o órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA- e tem como uma de suas atribuições o licenciamento ambiental de empreendimentos públicos e privados causadores de impactos ambientais relevantes no Município de São Paulo. O DECONT é o Departamento de Controle da Qualidade Ambiental da SVMA, e dentro dele, o Grupo Técnico de Avaliação de Impactos Ambientais –GTAIA- tem como atribuições, entre outras, analisar Termos de Referência para a elaboração de EIA/RIMA, analisar EIA/RIMA e apresentar Parecer Técnico Conclusivo à Câmara Técnica do CADES no processo de licenciamento ambiental.
<b>MOBILIDADE</b>	CPTM, STM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, Secretaria de Transporte Metropolitano,
<b>PATRIMÔNIO</b>	IPHAN, Conpresp, Condephaat	Alinhamento de expectativas e arranjo jurídico para os projetos propostos para o patrimônio industrial fabril;
<b>PLANEJAMENTO</b>	SMDU	Integração dos demais interlocutores;
<b>OUTROS</b>	CETEAP, Eletropaulo	Prestadores de serviços atuantes na área que serão afetados pelo projeto.
<b>PROJETO 4: Tavpolis</b>		<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico O projeto pretende realizar transformações urbanas de grande escala apoiado na construção da Estação TAV Campo de Marte. A estação se converte num ativador e regenerador do entorno como indutor e nova centralidade. O projeto modifica o uso da parcela pública que ocupa. Segundo o projeto se decide se o MERCADO se converte num Mixed Building ou se distribui outros usos no entorno por indução. Cada projeto se convertirá numa centralidade associada a algum eixo de mobilidade (ônibus, metrô, trem) incentivando o acesso ao MERCADO por meio do transporte público. Cada projeto terá em conta a sua ocupação gerando áreas livres como

	<p>praças e espaços verdes que assegurem um ambiente social ótimo e uma correta drenagem do terreno.</p> <p>En todos os casos se gerarão empregos diretos e indiretos no bairro.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Análise</b></p> <p>O processo analítico consistiu em encontrar as potencialidades dos diferentes âmbitos e terrenos existentes na área de estudo. O elemento protagonista do projeto, a Estação TAV, coloca-se na mesma posição do aeroporto atual, pelo que a análise propõe gerar ferramentas de coesão e transição entre terrenos separados e divididos até à data.</p> <p>A análise conclui que existem vários elementos parecidos entre o efeito barreira “Pista de Aeroporto” e o efeito barreira “Rio Tiete”. Este efeito é o que se pretende eliminar entre as margens sul e norte do rio e especialmente na transição Centro Ciudad &gt; Âmbito TAV.</p> <p>A análise oferece alternativas de situação de zonas residenciais, e o diagrama de franjas estabelece uma transição mais adequada entre tecidos ainda que será o arquitetónico, a altura e proporção dos edifícios a que assegurará transições adequadas entre âmbitos.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Proposta</b></p> <p><i>Uma estação para a nova linha de alta velocidade.</i></p> <p>Uma nova porta para São Paulo.</p> <p>Será uma porta especial, mais regional que internacional, mais para os cidadãos do eixo Rio – Sao Paulo – Campinas. Este eixo já é um dos eixos de urbanidade territorial mais povoados do mundo mas continuará crescendo e é importante ordená-lo. O TAV fará essa tarefa.</p> <p>Uma nova porta para os brasileiros. Um projeto no qual reside uma nova imagem de cidade, um novo espírito urbano, um espaço para os cidadãos. Daí a importância de que o projeto e seus estudos estejam direcionados na procura de uma visualização mais humana do conjunto, onde prevaleçam os valores do civismo e da sustentabilidade.</p> <p>A proposta consiste em cruzar os novos tecidos e os anteriores, de apagar limites e gerar novas urbanidades com transições bem escaladas.</p> <p>Distingem-se âmbitos com diferentes localizações e características:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Âmbito 1: Bairro da Estação, lado norte da estação TAV, e em contacto direto com a Av. Brás</li><li>- Âmbito 2: Estação TAV, definido pela escala do edifício e onde o tema capital é a permeabilidade.</li><li>- Âmbito 3: Bairro Olavo Fontoura ....</li><li>- Âmbito 4: Sambódromo e Exposições</li><li>- Âmbito 5: Bairro Castelo Branco ....</li><li>- Âmbito 6: Franja Santos Dumond / Cruzeiro do Sul</li><li>- Âmbito 7: Parque da Juventude</li><li>- Âmbito 8: Parque linear Moises Roysen</li></ul>
	<p><input type="checkbox"/> <b>Modelagem Jurídica e Contratual</b></p> <p>A princípio vislumbra-se a possibilidade de implementação de modelo parecido com a PPP do Porto Maravilha, na cidade do Rio de Janeiro. Para implementação deste projeto a prefeitura do Rio de Janeiro instituiu Operação Urbana Consorciada (OUC) em determinada área, e concedeu à iniciativa privada a execução das obras públicas previstas, via PPP, em sua modalidade administrativa. Para pagar as contraprestações públicas e</p>

garantir o contrato, a prefeitura do Rio de Janeiro vem se utilizando de recursos gerados com a venda dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs), emitidos em decorrência do aumento do potencial construtivo efetivado pela criação da OUC.

**Análise**

O projeto pressupõe a criação OUC via lei municipal e alteração do Plano Diretor Estratégico, a fim de que seja possível a emissão de CEPACs para financiamentos da concessão administrativa proposta. Destacamos que a área objeto do Tavópolis atualmente faz parte do perímetro para qual está prevista a OUC Vila Maria-Carandiru, conforme Plano Regional Estratégico, e a ocasião da revisão do Plano Diretor Estratégico é propícia para que se rediscuta a implantação dessa ou de outra OUC que abranja a área do projeto.

Superado este primeiro desafio, tendo sido aumentado o potencial construtivo da área por meio da lei municipal que instituiu a OUC, a Prefeitura poderia emitir e negociar CEPACs. Os recursos levantados nesta operação seriam destinados ao financiamento do contrato de concessão administrativa.

A concessão administrativa teria como objeto a realização das obras públicas e prestação de serviços públicos ligados à área, como por exemplo serviços de conservação e manutenção do sistema viário e áreas verdes; manutenção e reparo de iluminação pública e calçadas; execução de serviços de limpeza urbana; implantação de coleta seletiva de lixo; manutenção da rede de drenagem e de galerias universais; manutenção da sinalização de trânsito; instalação e conservação de bicicletários; manutenção e conservação de pontos e monumentos turísticos, históricos e geográficos; e atendimento ao cidadão.

A área abrangida pelo projeto é composta por relevante parcela de imóveis de propriedade pública, quais sejam, os terrenos originalmente ocupados pelos meandros do Rio Tietê antes de sua retificação, que pertenceriam à própria Prefeitura, e a área atualmente atribuída ao Campo de Marte, de propriedade federal.

O fato de o projeto abranger imóveis de propriedade federal (ainda que esta informação possa ser contestada, visto que a área é objeto de disputa judicial entre União e Prefeitura), não nos parece um entrave à implementação do projeto, justamente por estar relacionado ao projeto federal do TAV. Acreditamos que União e Prefeitura têm o interesse comum de desenvolver a área que receberá a futura estação do TAV.

Nestas áreas a implantação do projeto dispensaria a realização de desapropriações, e os imóveis envolvidos poderia ser objeto de concessão do direito real de uso ao concessionários. As demais áreas envolvidas no projeto seriam desapropriadas, o que poderia ser feito pela concessionária (os impactos do pagamento ser realizado pela concessionária, no entanto, deverão ser analisados na fase dos estudos de viabilidade).

**Proposta**

A proposta consiste em implantação de OUC que abranja a área do projeto, a fim de que sejam emitidos e negociados CEPACs pela Prefeitura. Este mecanismo possibilitará a captação de recursos necessários para a contratação de concessão administrativa para execução das obras previstas e prestação de serviços públicos.

A proposta é inspirada na PPP do Porto Maravilha, na cidade do Rio de Janeiro.

**Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira**

*A premissa para o desenvolvimento deste recorte é a de explorar ao máximo da presença do Trem de Alta Velocidade (TAV). Aderente a esta premissa, justifica-se reafirmar uma das grandes vocações da cidade – turismo de negócios. Segundo dados setoriais, São Paulo é a 8ª cidade que mais promove eventos internacionais, 7ª no mundo da moda e uns dos polos gastronômicos mundiais. O impacto dessa atividade é bastante significativo na geração de empregos. Estima-se que para cada emprego formal, há duas ocupações informais. Diferente dos demais projetos propostos, este tem uma escala de impacto mais amplo e, portanto, os empregos aí gerados, não atendem necessariamente a demanda local. Contudo, o fato positivo para o Município é tornar a cidade um destino onde se consomem bens e serviços.*

*Projeções:*

- 29.000 unidades habitacionais (mercado)
- 7.500 unidades habitacional (social) – instaladas nas áreas públicas
- Densidade média no recorte: 178 hab/ha
- Densidade pico (concentrada nos nós/centralidades) = 350 hab/ha
- ABL (Área Bruta Locável) varejo/serviços = 313.000m<sup>2</sup>
- ABL escritórios/serviços (mix entre padrão corporativo e salas comerciais) = 335.200m<sup>2</sup>
- Postos de trabalho (2040) = 107.500

**Análise**

- Área com grandes equipamentos públicos, mas com baixa densidade populacional
- Trechos com atividades de baixo valor adicionado fiscal
- Falta de urbanidade (quadras muito longas)

**Proposta**

- Consolidar a área como destino do turismo de negócios e de grandes eventos
- Em função do TAV, agregar atividades relacionadas ao volume de passageiros (comércio e hotel) e de carga leve (armazéns logísticos)
- Atrair empresas prestadoras de serviços especializados e de alto valor, de todos os portes e de todos os setores, principalmente os intangíveis e exportáveis
- Formar um polo de administração pública, concentrando secretarias e órgãos de governos, de modo a ancorar a ocupação da área
- Constituir um parque tecnológico associado a alguma universidade pública e focado em segmento de vocação no município (possivelmente setor audiovisual e gráfico), atraindo centros tecnológicos e de pesquisa e desenvolvimento de empresas

**Modelagem Financeira**

		<p>Conceito geral (operação urbana consorciada):</p> <p><i>Privado:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Investimento: aquisição de CEPAC's</i></li> <li>▪ <i>Retorno: aumento do direito de construir em áreas com alto potencial de valorização</i></li> </ul> <p><i>Público:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Investimento: à priori não haveria necessidade</i></li> <li>▪ <i>Retorno: infraestrutura urbana instalada</i></li> </ul>
		<p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional Parte da área a ser explorada advém do atual Campo de Marte, cuja área é objeto de litígio entre Prefeitura e União.</p> <p><input type="checkbox"/> Análise Por se relacionar ao projeto federal do TAV, no entanto, acreditamos que União e Prefeitura têm o interesse comum de desenvolver a área que receberá a futura estação do TAV.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta O grande desafio institucional que o projeto traz é o alinhamento entre Prefeitura e União quanto ao futuro do Campo de Marte.</p>
<b>INTERLOCUTORES:</b>		<i>Descrever quais interlocutores, sua influência, sua relação e sua dependência com as intervenções.</i>
<b>HABITAÇÃO</b>	<b>HABITAÇÃO</b>	CEAHB
<b>MEIO AMBIENTE</b>	CADES/ SVMA/ DECONT	<p>Em nível municipal, o Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES, discrimina quais são as atividades e empreendimentos passíveis de licenciamento ambiental.</p> <p>A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente –SVMA- é o órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA- e tem como uma de suas atribuições o licenciamento ambiental de empreendimentos públicos e privados causadores de impactos ambientais relevantes no Município de São Paulo.</p> <p>O DECONT é o Departamento de Controle da Qualidade Ambiental da SVMA, e dentro dele, o Grupo Técnico de Avaliação de Impactos Ambientais –GTAIA- tem como atribuições, entre outras, analisar Termos de Referência para a elaboração de EIA/RIMA, analisar EIA/RIMA e apresentar Parecer Técnico Conclusivo à Câmara Técnica do CADES no processo de licenciamento ambiental.</p>
<b>MOBILIDADE</b>	<b>MOBILIDADE</b>	ANTT, EPL, Exército Aeronáutica
<b>PATRIMÔNIO</b>	<b>PATRIMÔNIO</b>	IPHAN, Conpresp, Condephaat
<b>PLANEJAMENTO</b>	<b>PLANEJAMENTO</b>	<i>Governo do Estado de São Paulo; PMSP</i>
<b>OUTROS</b>	<b>OUTROS</b>	SPTurismo
<b>PROJETO 5: Mercados</b>		<p><input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico</p> <p><i>“Todavía estamos a tiempo de que los sistemas de mercados supervivientes en la ciudad [...] contribuyan a evitar el debilitamiento de lo urbano, la pérdida del sentido de solidaridad, de pertenencia y de apropiación del espacio público que está significando la dispersión urbana indiscriminada. De las estrategias y de las prácticas que adoptemos en nuestros mercados depende.”</i></p>

Hacer ciudad a través de los mercados. Europa, siglos XIX y XX, Manuel Guàrdia y José Luis Oyón (editores)

O projeto pretende realizar transformações urbanas de escala reduzida por meio da construção de MERCADOS. O MERCADO converte-se num regenerador de bairro como indutor e ao mesmo tempo área de centralidade.

O projeto modifica o uso da parcela pública que ocupa, que geralmente está vazia. Segundo o projeto se decide se o MERCADO se converte num Mixed Building ou se distribui outros usos no entorno por indução.

Cada projeto se convertirá numa centralidade associada a algum eixo de mobilidade (ônibus, metrô, trem) incentivando o acesso ao MERCADO por meio do transporte público.

Cada projeto terá em conta a sua ocupação gerando áreas livres como praças e espaços verdes que assegurem um ambiente social ótimo e uma correta drenagem do terreno.

Em todos os casos se criarão empregos diretos e indiretos no bairro.

**Análise**

O processo analítico tratou de destacar a rede de mercados, sacolões e feiras existentes no território. Estes dados cruzaram-se com outros, como população ou emprego, com o objetivo de conseguir novas oportunidades e localizações de mercados. Por outro lado trata-se de densificar populacionalmente a área, pelo que apostamos por um lema de “um mercado por bairro” e se tratou ao mesmo tempo de conseguir uma parcela nesse bairro com dados futuros.

Localização: glebas públicas, próximas à rede de transporte público e com alto potencial de renovação.

O modelo de negócio trata de gerar mais valias por meio de uma tipologia clássica mas efetiva atualmente, tal como se demonstrou noutras cidades (Barcelona, Madrid, París). O modelo é uma PPP onde o ente público aporta um terreno público e o privado a construção, gestão e manutenção do mercado. O programa de mercado complementa-se com outras tipologias, como escritórios, residencial ou hotel. Dependendo da oportunidade ditos programas complementares se poderiam conformar no mesmo mercado, gerando um mix building; ou no entorno do mercado, gerando uma área de interesse de programa misto.

**Proposta**

“Um mercado por bairro...”

Projeto de recuperação de mercados

Uma cidade mais habitável é uma cidade mais humana, que permite uma maior capacidade de reunião e de intercâmbios, sejam estes ideológicos ou materiais.

O Arco do Tietê, uma área com uma clara falta de personalidade, ou melhor, uma personalidade desumanizada, objeto de uma perspectiva de grande escala, metropolitana e de um amplo tecido industrial e misto que não facilita uma escala de bairro.

Os mercados e feiras, longe de se perder, de se diluir, em SP seguem tendo uma forte presença. Especialmente se continuam a realizar as feiras, com um carácter homogéneo. Refletem uma cultura, uma série de relações humanas que não se perderam, que continuam vivas no dia a dia

dos Paulistanos e brasileiros.

*“El comercio cara a cara de los mercados puede ofrecer experiencias más variadas, más ricas y más auténticas que otros formatos más genéricos, siempre que no se pierda [...]: la vida intensa y popular que bulle en su interior. En ellos pueden combinarse cada vez más el vínculo con el pasado, los nuevos hábitos y las nuevas formas de la multiculturalidad urbana, [...] no deben perder nunca su capacidad de constituirse en focos privilegiados de sociabilidad, no deben dejar nunca de lado su inagotable cualidad de ser auténticas “fuentes de proximidad”, la cualidad esencial, la materia misma de la que está hecha la ciudad.”*

Hacer ciudad a través de los mercados. Europa, siglos XIX y XX, Manuel Guàrdia y José Luis Oyón (editores)

Enquanto aos mercados, observamos uma deficiência.

A nossa proposta consistiria em determinar alguns lugares onde situar os mercados, no seu conceito mais amplo, que atuariam a quadra, o bairro de uma forma direta e indireta (indução). Desta maneira se poderia realizar uma “colonização” mais humana de determinadas zonas despovoadas neste momento, com um amplo tecido industrial.

Por outro lado, estudaríamos os atuais mercados para potencializa-los, ativa-los, revitalizando seus entornos com novas promoções imobiliarias que se refletiram no mercado como espaços de intercambio humanos.

Apostamos por uma mobilidade pedonal entre bairros, gerar uma rede de passeios amplos que unam as centralidades, eixos cívicos que culminem em lugares amplos de reunião e intercambio.

Os mercados são gastronomia, cultura e comunicação e melhorarão a habitabilidade de São Paulo.

*“Nos mercados públicos, os produtos expostos de forma exuberante, juntamente com os sons dos vendedores oferecendo as mercadorias, os odores, criam um todo vibrante, como um espaço da festividade da convivência, da troca, deixando clara a sua função social. Os mercados crescem com a cidade, renovam-se sem perder as características básicas que os definem. Têm com a urbe uma relação umbilical, refletem raízes em um tipo de comércio como o bazar, os mercados, mesmo organizados em termos de locais de exposição e sendo administrados pela iniciativa pública, ainda mantêm as características de centro de circulação e encontro. O consumo ocorre em decorrência das relações que se estabelecem e não o contrário, como se passa nos supermercados.”*

Do mármore ao vidro, Raquel Rennó

Modelagem Jurídica e Contratual

Acreditamos que para a gestão, operação e manutenção de mercados municipais, a concessão onerosa do direito de uso mostra-se o instrumento mais adequado, uma vez que a exploração dos mercados geraria receita suficientemente atrativa para o parceiro privado, que pagaria um valor de outorga robusto frente à possibilidade de, posteriormente, explorar a área. No contrato de longo prazo pela outorga, ficariam estabelecidas os direitos e obrigações da concessionária, sendo que entre as obrigações se incluiria a construção de novos mercados ou o

	<p>aproveitamento de estruturas já existentes e reforma dos mercados atuais.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Análise</b></p> <p>A gestão, operação e manutenção de mercados municipais mostra-se atrativa à iniciativa privada, que, além do aluguel cobrado dos comerciantes, como já ocorre nos mercados municipais existentes na cidade, poderia gerar receita mediante a exploração de serviços de estacionamento de veículos, restaurantes, cafés, etc.</p> <p>Nesse sentido, há a possibilidade de ampliação do escopo do projeto, vez que os empreendimentos poderiam consistir em programas mistos, com o aproveitamento da estrutura dos mercados para exploração de escritórios, hotéis, residências, ou mesmo equipamentos públicos, como bibliotecas. Por outro lado, o projeto é de interesse público, à medida que possibilita a transformação das áreas envolvidas.</p> <p>Por outro lado, o projeto é de interesse público, à medida que possibilita a transformação das áreas envolvidas, mantendo sua identidade.</p> <p>Acreditamos no potencial do instrumento jurídico da concessão onerosa de direito de uso tomando em consideração a recente experiência do Governo de Minas Gerais com o centro empresarial da Gameleira, que envolverá a realização de uma concessão desse tipo</p> <p>A concessão não incluiria a construção de novas estruturas, ressalvadas eventuais reformas e obras de melhoria.</p> <p>Os novos mercados que seriam criados aproveitariam a estrutura de imóveis já existentes na região, como antigas fábricas e galpões que já sejam de propriedade da Prefeitura. No caso de ser necessário realizar desapropriações, essa medida deveria ser implementada pela Prefeitura, pois o instrumento jurídico proposto parte da premissa de que os imóveis concedidos são públicos.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Proposta</b></p> <p>Propomos um modelo de concessão onerosa de direito de uso para gestão e manutenção de mercados municipais, em lotes ou individualmente, que englobaria o Mercado da Lapa e a criação de uma rede de novos mercados no perímetro do Arco do Tietê.</p>
	<p><input type="checkbox"/> <b>Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira</b></p> <p><i>A implantação dos mercados deve ser entendida como âncora do desenvolvimento do perímetro que extrapola os limites do mercado. Nesse sentido, a proposta é conceder o espaço para construção/requalificação, cujas receitas advindas dessa exploração, somadas as receitas acessórias de usos sinérgicos remunerariam os investimentos nas intervenções num determinado raio de abrangência. O número de mercados ainda precisa ser dimensionado, mas de qualquer forma, o projeto corrobora com o desenvolvimento das vocações do município, especialmente quanto ao segmento gastronômico.</i></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Análise</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Baixa qualidade dos serviços (estacionamento, banheiros, posto de informações, etc) e da conservação predial dos mercados municipais</i></li></ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Proposta</b></p>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>A partir da ancoragem no mercado hortifrutigranjeiro, agregar supermercado, habitação e atividades de prestação de serviços de âmbito local e escritórios, a depender da localidade</i></li> <li>▪ <i>Prover serviços de qualidade (estacionamento, banheiros, posto de informações, espaço para pequenos eventos/shows, etc)</i></li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Modelagem Financeira</b></p> <p>Conceito geral (concessão onerosa do direito de uso/comum):</p> <p><i>Privado:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Investimento: [i] construção e/ou requalificação de edifícios; [ii] revitalização do espaço público (mobiliário urbano, passeio público, etc.)</i></li> <li>▪ <i>Retorno: receita com a operação do espaço</i></li> </ul> <p><i>Público:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Investimento: à priori não haveria necessidade</i></li> <li>▪ <i>Retorno: equipamentos urbanos / infraestrutura urbana instalada</i></li> </ul> <p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional</p> <p>O projeto não implica em interação direta com outros níveis institucionais.</p> <p><input type="checkbox"/> Analise</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p>
<b>INTERLOCUTORES:</b>		<i>Descrever quais interlocutores, sua influência, sua relação e sua dependência com as intervenções.</i>
<b>HABITAÇÃO</b>	CEAHB	<i>Habitação de Interesse Social</i>
<b>MEIO AMBIENTE</b>	CADES/ SVMA/ DECONT	<p>Em nível municipal, o Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES, discrimina quais são as atividades e empreendimentos passíveis de licenciamento ambiental.</p> <p>A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente –SVMA- é o órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA- e tem como uma de suas atribuições o licenciamento ambiental de empreendimentos públicos e privados causadores de impactos ambientais relevantes no Município de São Paulo.</p> <p>O DECONT é o Departamento de Controle da Qualidade Ambiental da SVMA, e dentro dele, o Grupo Técnico de Avaliação de Impactos Ambientais –GTAIA- tem como atribuições, entre outras, analisar Termos de Referência para a elaboração de EIA/RIMA, analisar EIA/RIMA e apresentar Parecer Técnico Conclusivo à Câmara Técnica do CADES no processo de licenciamento ambiental.</p>
<b>MOBILIDADE</b>	<b>MOBILIDADE</b>	Secretaria de Transportes Metropolitanos, Secretaria Municipal de Transportes, ANTT
<b>PATRIMÔNIO</b>	IPHAN, Conpresp, Condephaat	Alinhamento de expectativas e arranjo jurídico para os projetos propostos em mercado que sejam tombados.
<b>PLANEJAMENTO</b>	<i>Governo do Estado de São Paulo; PMSP</i>	Órgãos responsáveis pelo planejamento da área;
<b>OUTROS</b>	SPTurismo	Responsável pela gestão do Anhembi e Sambodromo;
<b>PROJETO 6: VLT</b>		<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico: Propõe-se a criação de uma rede de média capacidade qualificada (VLT ou BRT) associada ao conceito de

adensamento de proximidade. Esta proposta une os principais pontos de demanda da área. A intensão é criar um sistema de transporte de capacidade média que dê suporte aos deslocamentos internos da área de estudo e possibilite a integração com os sistemas existentes e previstos: Metrô, CPTM e SPTrans, assim como com os principais acessos da cidade por rodovia, e que atenda a nova demanda gerada pelo TAV, que poderia ajudar a bancar o projeto.

**Análise**

Na Região Metropolitana de São Paulo realizam-se diariamente mais de 38 milhões de deslocamentos, dos quais 23,5 milhões correspondem à Cidade de São Paulo (61,8% do total). A área de estudo do projeto do Arco do Tietê corresponde, aproximadamente, com 42 zonas de transporte de acordo com a divisão feita pelo Metrô de São Paulo em sua Pesquisa Origem – Destino de 2007. Dentro de essa área específica realizam-se 2.115.193 deslocamentos por dia, o que representa 9% do total da Cidade de São Paulo.

A área do projeto do Arco do Tietê é uma das mais movimentadas da Cidade de São Paulo, pois através dela percorrem várias das principais vias de comunicação da RMSP: marginal do Rio Tietê e Avenida Marquês de São Vicente. Pela Tietê, no horário pico da manhã, transitam quase 40.000 veículos no trecho mais carregado, uma das vias com maior trânsito do mundo. Pela Marques de São Vicente, no mesmo horário, são quase 8.000, o que dá também uma ideia da magnitude do problema de mobilidade que isso representa.

Dentro da área estudada moram 473.737 pessoas em 160.748 domicílios (4,3% e 5,1% do total da RMSP e da Cidade de São Paulo, respetivamente), o que faz uma média de 2,9 pessoas por domicílio, cifra mais baixa do que São Paulo (3,5 moradores por domicílio).

O número de empregos, porém, é de 812.158, resultando num índice de empregos por habitante de 1,71, muito superior à média da RMSP (0,46). Esse fato ocasiona um grande desequilíbrio entre deslocamentos gerados e atraídos, com os consequentes problemas de mobilidade e congestionamento nos horário de pico.

**Proposta**

A proposta fundamental de transporte público baseia-se na introdução de um sistema de transporte de média capacidade que ligue os principais pontos da atuação, favorecendo as interconexões e transposições da marginal Tietê, e unindo a nova estação do TAV com o centro da cidade.

**Modelagem Jurídica e Contratual**

O projeto do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) poderia ser concretizado mediante os instrumentos jurídicos de concessão ou de empreitada, (Lei Federal n. 8.666/1993), dentro do qual a empreitada do tipo global parece a mais adequada. Se sob a forma de empreitada, o poder público contrataria construtora responsável completamente pelo empreendimento de implantação do VLT, ou seja, seria de inteira responsabilidade do privado a realização das etapas de obras, serviços e implantação até o momento da entrada em operação.

	<p>Além disso, seria possível combinar a empreitada com as modalidades de concessão, de modo que, por exemplo, a obra fosse realizada via contrato de empreitada e, posteriormente, sua operação seja concedida mediante PPP.</p> <p>Uma terceira possibilidade de modelagem jurídica seria a contratação integrada no âmbito do Regime Diferenciado de Contratações (RDC), no caso de a Prefeitura considerar interessante realizar os trâmites necessários para tentar incluir o presente projeto de mobilidade no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC 2), do Governo Federal, e obter êxito. Essa hipótese mostra-se possível em razão da ampliação promovida pela Lei nº 12.722/2012 nas hipóteses de aplicação do RDC, fazendo como que o regime deixasse de se restringir aos contratos realizados no âmbito dos eventos esportivos (Copa e Olimpíadas) e do SUS para abarcar também as “ações integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento” (art. 1º, IV da Lei 12.462/2011). A vantagem dessa alternativa seria a possível utilização de recursos federais nas obras.</p> <p>A contratação integrada, regulamentada pela Lei Federal nº 12.462/2011, possibilita a contratação de parceiro privado que elabore e desenvolva os projetos básico e executivo, execute as obras e serviços de engenharia, bem como faça a pré-operação e todas as demais operações necessárias para a entrega final do objeto licitado.</p> <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>O uso da tecnologia do VLT não é estranho à experiência nacional de contratações públicas. Existem Estados e Municípios que tem projetos para o uso do VLT como meio de transporte. Alguns projetos inclusive já foram licitados.</p> <p>Quanto à possibilidade de inclusão da proposta no PAC 2, dentro do programa de infraestrutura de transporte e mobilidade urbana para grandes cidades, trata-se de tema que será objeto de análise mais detida na fase dos estudos de viabilidade, com fins de que se possa determinar com maior precisão quais os trâmites a que a Prefeitura deverá se submeter, bem como os empecilhos para a concretização dessa alternativa.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>A proposta envolve a construção de linha e operação de VLT que encontre a futura estação do TAV, mediante o instrumento de PPP patrocinada. Outra opção cuja viabilidade deve ser objeto de aprofundamento na segunda fase dos estudos é a opção de contratação integrada do RDC, incluindo-se o projeto de mobilidade no âmbito do PAC 2.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira</b></p> <p><i>O projeto é o elemento estruturador que irrigará todo o todo o perímetro do Arco Tietê. Independentemente do sistema a ser adotado (que depende de um estudo de demanda, volume de passageiros, paradas, entre outras premissas), esta opção de mobilidade dentro do perímetro do Arco será de suma importância para facilitar a circulação das pessoas e assim oxigenar a economia local.</i></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Análise</b></p>
--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Área do Arco Tietê, embora contenha grandes equipamentos públicos (Anhembi, fóruns, sambódromo, shopping centers) e modais de transporte (rodoviárias, estação de trem/ metrô, TAV), é carente de urbanidade (quadras muito longas) e de conexão entre os equipamentos e os modais</i></li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Proposta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Conectar as linhas circulares de VLT aos modais de transporte (rodoviárias, estação de trem/ metrô, TAV) e aos grandes equipamentos públicos (Anhembi, fóruns, sambódromo, shopping centers), irrigando todo o perímetro (mobilidade é fator-chave para atração de empresas e talentos)</i></li> <li>▪ <i>Integrado o VLT a prédios de estacionamentos localizados em vias arteriais e a ciclovias, reduzindo o trânsito local com transporte particular. Nestes prédios pode-se atrair operadores de car-sharing ou scooter-sharing.</i></li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Modelagem Financeira</b></p> <p>Conceito geral (concessão patrocinada):</p> <p><i>Privado:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Investimento: [i] implantação do sistema</i></li> <li>▪ <i>Retorno: [i] tarifa + contraprestação; [ii] eventuais receitas acessórias</i></li> </ul> <p><i>Público:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Investimento: contraprestação</i></li> <li>▪ <i>Retorno: sistema de transporte</i></li> </ul>
		<p><input type="checkbox"/> <b>Meios de Interação Social e Institucional</b> O projeto pode envolver interações como Governo Federal.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Análise</b> No que toca aos desafios institucionais, há que se considerar duas questões principais. Primeiramente, que o projeto tem pretensões de ligar-se ao trem de alta-velocidade (TAV), que é um projeto federal; e, depois, no caso de se verificar o interesse da prefeitura em incluir a obra de mobilidade no âmbito do PAC, a necessidade de seguir todos os trâmites previstos para que o projeto seja aprovado pelo Governo Federal.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Proposta</b></p>
<b>INTERLOCUTORES:</b>		<i>Descrever quais interlocutores, sua influência, sua relação e sua dependência com as intervenções.</i>
<b>HABITAÇÃO</b>	<i>Nome</i>	<i>Descrever.</i>
<b>MEIO AMBIENTE</b>	CADES/ SVMA/ DECONT	Em nível municipal, o Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES, discrimina quais são as atividades e empreendimentos passíveis de licenciamento ambiental. A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente –SVMA- é o órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA- e tem como uma de suas atribuições o licenciamento ambiental de empreendimentos públicos e privados causadores de impactos ambientais relevantes no Município de São Paulo.

		O DECONT é o Departamento de Controle da Qualidade Ambiental da SVMA, e dentro dele, o Grupo Técnico de Avaliação de Impactos Ambientais –GTAIA- tem como atribuições, entre outras, analisar Termos de Referência para a elaboração de EIA/RIMA, analisar EIA/RIMA e apresentar Parecer Técnico Conclusivo à Câmara Técnica do CADES no processo de licenciamento ambiental.
<b>MOBILIDADE</b>	Secretaria de Transportes Metropolitanos, Secretaria Municipal de Transportes, ANTT	Órgão responsáveis pelo planejamento do sistema de transporte coletivo de alta capacidade, a interlocução com estes agentes é imprescindível para o planejamento estratégico e implantação do sistema de transporte.
<b>PATRIMÔNIO</b>	<i>Nome</i>	<i>Descrever.</i>
<b>PLANEJAMENTO</b>	<i>Nome</i>	<i>Descrever.</i>
<b>OUTROS</b>	<i>Nome</i>	<i>Descrever. Adicione linhas conforme necessidade.</i>

**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: EIXO TIETÊ**

<b>Escopo 1:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Análise da situação atual - regularização fundiária, detecção de oportunidades, análise com maior profundidade da área de intervenção e sobretudo das áreas de oportunidade. 2. Estudo de Demanda para o conceito proposto, visando o equilíbrio econômico do projeto. Inclui Benchmarking, Prospecção de mercado, Proposta de programa de usos e demanda.</li> <li>2. Interação social - definição de mapa de agentes e stakeholders e formato de discussão e participação do projeto</li> <li>3. Estudo de viabilidade urbanístico e de engenharia que deve definir o conceito espacial da intervenção, e os custos estimados de implantação e operação das proposições.</li> <li>4. Estudo de viabilidade Socio Ambiental. Detecção dos benefícios sociais do projeto, dos impactos e riscos ambientais, das ações mitigadoras necessárias</li> <li>5. Elaboração de <b>modelagem jurídico-institucional</b> abrangendo, quando aplicável ao modelo: <ul style="list-style-type: none"> <li>Detalhamento das responsabilidades do Poder Público e da SPE;</li> <li>Matriz de Riscos do Projeto;</li> <li>Prazo da Concessão</li> <li>Estrutura de garantias;</li> <li>Estrutura de Planos de Seguros;</li> <li>Critérios e condições para reequilíbrio econômico-financeiro;</li> <li>Indicação de critérios técnicos que possam subsidiar o processo de licitação;</li> <li>Identificação de mecanismo de renovação tecnológica (substituição) dos equipamentos existentes, com o seu respectivo cronograma, permitindo a incorporação das</li> </ul> </li> </ol>
------------------	---

	<p>inovações tecnológicas disponíveis no mercado sem impactar no reequilíbrio econômico-financeiro do contrato; Alternativas de modelagem; Ferramentas legais e normativas necessárias à implantação do projeto; Aspectos tributário, ambientais e subcontratações; e Termo de referência, indicando diretrizes técnicas para a elaboração do edital de licitação e a minuta do contrato.</p> <p>6. Elaboração de <b>modelagem financeira e estudos econômicos</b> abrangendo, quando aplicável ao modelo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Levantamento de dados detalhados (demografia, emprego e renda, domicílios, perfil das empresas)</li> <li>Análise de demanda (habitação, comércio, serviços, transportes)</li> <li>Análise estatística</li> <li>Cenarização e priorização</li> <li>Definição de cronograma e fases</li> <li>Análise econômico-financeira das alternativas</li> <li>Alternativas de modelagem</li> <li>Fontes de financiamento</li> <li>Indicadores</li> </ul> <p>Critérios de desempenho</p>			
<b>Resultado esperado:</b>	Verificação da viabilidade do projeto e do formato mais adequado para sua implantação, e dos riscos e obstáculos envolvidos para o sucesso do proposto.			
<b>Interdependência:</b>	Plano diretor de macrodrenagem			
<b>Restrições:</b>	Impactos ambientais e sobre a mobilidade urbana e agentes relacionados a estes, concessionários dos terrenos públicos			
<b>ALOCAÇÃO DA EQUIPE</b>				
<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>				
<b>ESTRUTURADORES</b>	<b>Recurso Alocado (Função)</b>	<b>Período</b>	<b>Total Homem/hora</b>	<b>Total Custo</b>
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	2 coordenadores setoriais Engenheiro ou arquiteto Sênior, 1 engenheiro sênior coordenadores gerais, 2 arquitetos Sênior, 1 engenheiro pleno, 1 arquiteto pleno, 8 arquitetos e engenheiros junior Total: 17 profissionais	6 MESES	18000 horas	R\$ 2.000.000
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	2 Advogados Sênior; 2 Advogados Júnior; 2 Estagiários	6 MESES	1280 horas	R\$ 212.480,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	2 Arquitetos Sênior; 2 Economistas Sênior; 1 Geógrafo Sênior; 1 Matemático Sênior; 1 Contador Sênior; 2 Estagiários Total: 9 funcionários	6 MESES	1.500 horas	R\$ 500.000,00

<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	<i>1 coordenador setorial, 1 arquiteto senior, 2 sociólogos</i>	6 MESES	1800	R\$ 420.032
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 900.252
<b>IV- ESCOPO, CUSTOS E PRAZOS para a elaboração dos estudos de viabilidade (2ª FASE)</b>				
<i>Descrever os ELEMENTOS TÉCNICOS a serem desenvolvidos na segunda fase da PMI. Incluir em anexo: cronograma detalhado</i>				
<b>PROJETO 2: ORLA FERROVIÁRIA</b>				
<b>Escopo 1:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Análise da situação atual - regularização fundiária, detecção de oportunidades, análise com maior profundidade da área de intervenção e sobretudo das áreas de oportunidade. 2. Estudo de Demanda para o conceito proposto, visando o equilíbrio econômico do projeto. Inclui Benchmarking, Prospecção de mercado, Proposta de programa de usos e demanda.</li> <li>Interação social - definição de mapa de agentes e stakeholders e formato de discussão e participação do projeto</li> <li>Estudo de viabilidade urbanístico e de engenharia que deve definir o conceito espacial da intervenção, e os custos estimados de implantação e operação das proposições.</li> <li>Estudo de viabilidade Socio Ambiental. Detecção dos benefícios sociais do projeto, dos impactos e riscos ambientais, das ações mitigadoras necessárias</li> <li>Elaboração de <b>modelagem jurídico-institucional</b> abrangendo, quando aplicável ao modelo: <ul style="list-style-type: none"> <li>Detalhamento das responsabilidades do Poder Público e da SPE;</li> <li>Matriz de Riscos do Projeto;</li> <li>Prazo da Concessão</li> <li>Estrutura de garantias;</li> <li>Estrutura de Planos de Seguros;</li> <li>Critérios e condições para reequilíbrio econômico-financeiro;</li> <li>Indicação de critérios técnicos que possam subsidiar o processo de licitação;</li> <li>Identificação de mecanismo de renovação tecnológica (substituição) dos equipamentos existentes, com o seu respectivo cronograma, permitindo a incorporação das inovações tecnológicas disponíveis no mercado sem impactar no reequilíbrio econômico-financeiro do contrato;</li> <li>Alternativas de modelagem;</li> <li>Ferramentas legais e normativas necessárias à implantação do projeto;</li> <li>Aspectos tributário, ambientais e subcontratações; e</li> <li>Termo de referência, indicando diretrizes técnicas para a elaboração do edital de licitação e a minuta do contrato.</li> </ul> </li> <li>Elaboração de <b>modelagem financeira e estudos econômicos</b> abrangendo, quando aplicável ao modelo:</li> </ol>			

	<p>Levantamento de dados detalhados (demografia, emprego e renda, domicílios, perfil das empresas) Análise de demanda (habitação, comércio, serviços, transportes) Análise estatística Cenarização e priorização Definição de cronograma e fases Análise econômico-financeira das alternativas Alternativas de modelagem Fontes de financiamento Indicadores</p> <p style="text-align: center;">Critérios de desempenho</p>			
<b>Resultado esperado:</b>	Verificação da viabilidade do projeto e do formato mais adequado para sua implantação, e dos riscos e obstáculos envolvidos para o sucesso do proposto.			
<b>Interdependência:</b>	Operação Urbana Agua Branca, Trens Regionais, Operação da CPTM			
<b>Restrições:</b>	Engloba distintas esferas institucionais. O projeto busca evitar afeições sobre a operação da CPTM			
<b>ALOCÇÃO DA EQUIPE</b>				
<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>				
<b>ESTRUTURADORES</b>	<b>Recurso Alocado (Função)</b>	<b>Período</b>	<b>Total Homem/hora</b>	<b>Total Custo</b>
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	2 coordenadores setoriais Engenheiro ou arquiteto Sênior, 1 engenheiro sênior coordenadores gerais, 2 arquitetos Sênior, 1 engenheiro pleno, 1 arquiteto pleno, 8 arquitetos e engenheiros junior Total: 17 profissionais	6 MESES	18000 horas	R\$ 2.580.625
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	2 Advogados Sênior; 2 Advogados Júnior; 2 Estagiários	6 MESES	1280 horas	R\$ 212.480,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	2 Arquitetos Sênior; 2 Economistas Sênior; 1 Geógrafo Sênior; 1 Matemático Sênior; 1 Contador Sênior; 2 Estagiários Total: 9 funcionários	6 MESES	1.500 horas	R\$ 500.000,00
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	1 coordenador setorial, 1 arquiteto senior, 2 sociólogos	6 MESES	1800	R\$ 580.625
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 959.992



**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 3: LINHA DE ALTA TENSÃO**

**Escopo 1:**

1. Análise da situação atual - regularização fundiária, detecção de oportunidades, análise com maior profundidade da área de intervenção e sobretudo das áreas de oportunidade. 2. Estudo de Demanda para o conceito proposto, visando o equilíbrio econômico do projeto. Inclui Benchmarking, Prospecção de mercado, Proposta de programa de usos e demanda.
2. Interação social - definição de mapa de agentes e stakeholders e formato de discussão e participação do projeto
3. Estudo de viabilidade urbanístico e de engenharia que deve definir o conceito espacial da intervenção, e os custos estimados de implantação e operação das proposições.
4. Estudo de viabilidade Socio Ambiental. Detecção dos benefícios sociais do projeto, dos impactos e riscos ambientais, das ações mitigadoras necessárias
5. Elaboração de **modelagem jurídico-institucional** abrangendo, quando aplicável ao modelo:
  - Detalhamento das responsabilidades do Poder Público e da SPE;
  - Matriz de Riscos do Projeto;
  - Prazo da Concessão
  - Estrutura de garantias;
  - Estrutura de Planos de Seguros;
  - Critérios e condições para reequilíbrio econômico-financeiro;
  - Indicação de critérios técnicos que possam subsidiar o processo de licitação;
  - Identificação de mecanismo de renovação tecnológica (substituição) dos equipamentos existentes, com o seu respectivo cronograma, permitindo a incorporação das inovações tecnológicas disponíveis no mercado sem impactar no reequilíbrio econômico-financeiro do contrato;
  - Alternativas de modelagem;
  - Ferramentas legais e normativas necessárias à implantação do projeto;
  - Aspectos tributário, ambientais e subcontratações; e
  - Termo de referência, indicando diretrizes técnicas para a elaboração do edital de licitação e a minuta do contrato.
6. Elaboração de **modelagem financeira e estudos econômicos** abrangendo, quando aplicável ao modelo:
  - Levantamento de dados detalhados (demografia, emprego e renda, domicílios, perfil das empresas)
  - Análise de demanda (habitação, comércio, serviços, transportes)
  - Análise estatística
  - Cenarização e priorização
  - Definição de cronograma e fases

	<p>Análise econômico-financeira das alternativas Alternativas de modelagem Fontes de financiamento Indicadores Critérios de desempenho</p>			
<b>Resultado esperado:</b>	Verificação da viabilidade do projeto e do formato mais adequado para sua implantação, e dos riscos e obstáculos envolvidos para o sucesso do proposto.			
<b>Interdependência:</b>	Companhias elétricas			
<b>Restrições:</b>	As restrições estão associadas a operação da companhia elétrica que terá que modificar suas infra estruturas.			
<b>ALOCAÇÃO DA EQUIPE</b>				
<p>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. 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.</p>				
<b>ESTRUTURADORES</b>	<b>Recurso Alocado (Função)</b>	<b>Período</b>	<b>Total Homem/hora</b>	<b>Total Custo</b>
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	1 coordenador setorial Engenheiro ou arquiteto Sênior, 1 engenheiro sênior coordenador geral, 2 arquiteto Sênior, 1 engenheiro pleno, 1 arquiteto pleno, 4 arquitetos e engenheiros junior Total: 10 profissionais	6 MESES	10.448	R\$ 1.523.847
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	2 Advogados Sênior; 2 Advogados Júnior; 2 Estagiários	6 MESES	1280 horas	R\$ 212.480,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	2 Arquitetos Sênior; 2 Economistas Sênior; 1 Geógrafo Sênior; 1 Matemático Sênior; 1 Contador Sênior; 2 Estagiários Total: 9 funcionários	6 MESES	1.500 horas	R\$ 500.000,00
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	1 coordenador setorial, 1 arquiteto senior, 2 sociólogos	6 MESES	1200	R\$ 223.847
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 641.271
<b>IV- ESCOPO, CUSTOS E PRAZOS para a elaboração dos estudos de viabilidade (2ª FASE)</b>				
Descrever os ELEMENTOS TÉCNICOS a serem desenvolvidos na segunda fase da PMI. Incluir em anexo: cronograma detalhado				
<b>PROJETO 4: TAVPÓLIS</b>				
<b>Escopo 1:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Análise da situação atual - regularização fundiária, detecção de oportunidades, análise com maior profundidade da área de intervenção e sobretudo das áreas de oportunidade. 2. Estudo de Demanda para o conceito proposto, visando o equilíbrio econômico do projeto. Inclui Benchmarking, Prospecção de mercado, Proposta de programa de usos e demanda.</li> <li>Interação social - definição de mapa de agentes e stakeholders e formato de discussão e participação do projeto</li> </ol>			

	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Estudo de viabilidade urbanístico e de engenharia que deve definir o conceito espacial da intervenção, e os custos estimados de implantação e operação das proposições.</li> <li>4. Estudo de viabilidade Socio Ambiental. Detecção dos benefícios sociais do projeto, dos impactos e riscos ambientais, das ações mitigadoras necessárias</li> <li>5. Elaboração de <b>modelagem jurídico-institucional</b> abrangendo, quando aplicável ao modelo: <ul style="list-style-type: none"> <li>Detalhamento das responsabilidades do Poder Público e da SPE;</li> <li>Matriz de Riscos do Projeto;</li> <li>Prazo da Concessão</li> <li>Estrutura de garantias;</li> <li>Estrutura de Planos de Seguros;</li> <li>Critérios e condições para reequilíbrio econômico-financeiro;</li> <li>Indicação de critérios técnicos que possam subsidiar o processo de licitação;</li> <li>Identificação de mecanismo de renovação tecnológica (substituição) dos equipamentos existentes, com o seu respectivo cronograma, permitindo a incorporação das inovações tecnológicas disponíveis no mercado sem impactar no reequilíbrio econômico-financeiro do contrato;</li> <li>Alternativas de modelagem;</li> <li>Ferramentas legais e normativas necessárias à implantação do projeto;</li> <li>Aspectos tributário, ambientais e subcontratações; e</li> <li>Termo de referência, indicando diretrizes técnicas para a elaboração do edital de licitação e a minuta do contrato.</li> </ul> </li> <li>6. Elaboração de <b>modelagem financeira e estudos econômicos</b> abrangendo, quando aplicável ao modelo: <ul style="list-style-type: none"> <li>Levantamento de dados detalhados (demografia, emprego e renda, domicílios, perfil das empresas)</li> <li>Análise de demanda (habitação, comércio, serviços, transportes)</li> <li>Análise estatística</li> <li>Cenarização e priorização</li> <li>Definição de cronograma e fases</li> <li>Análise econômico-financeira das alternativas</li> <li>Alternativas de modelagem</li> <li>Fontes de financiamento</li> <li>Indicadores</li> </ul> </li> <li>7. Critérios de desempenho</li> </ol>
<b>Resultado esperado:</b>	Verificação da viabilidade do projeto e do formato mais adequado para sua implantação, e dos riscos e obstáculos envolvidos para o sucesso do proposto.
<b>Interdependência:</b>	Trem de Alta Velocidade, Plano de Macrodrenagem do Tietê
<b>Restrições:</b>	Propriedade dos terrenos, operações a permanecerem no Campo de Marte

#### ALOCAÇÃO DA EQUIPE

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.

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.

ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	2 coordenadores setoriais Engenheiro ou arquiteto Sênior, 1 engenheiro sênior coordenadores gerais, 2 arquitetos Sênior, 1 engenheiro pleno, 1 arquiteto pleno, 6 arquitetos e engenheiros junior Total: 15 profissionais	6 MESES	16.000 horas	R\$ 1.500.000
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	2 Advogados Sênior; 2 Advogados Júnior; 2 Estagiários	6 MESES	1280 horas	R\$ 212.480,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	2 Arquitetos Sênior; 2 Economistas Sênior; 1 Geógrafo Sênior; 1 Matemático Sênior; 1 Contador Sênior; 2 Estagiários Total: 9 funcionários	6 MESES	1.500 horas	R\$ 500.000,00
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	1 coordenador setorial, 1 arquiteto senior, 2 sociólogos	6 MESES	1.152	R\$ 655.512
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 801.850

#### 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 5: MERCADOS

<b>Escopo 1:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Análise da situação atual - regularização fundiária, detecção de oportunidades, análise com maior profundidade da área de intervenção e sobretudo das áreas de oportunidade. 2. Estudo de Demanda para o conceito proposto, visando o equilíbrio econômico do projeto. Inclui Benchmarking, Prospecção de mercado, Proposta de programa de usos e demanda.</li> <li>2. Interação social - definição de mapa de agentes e stakeholders e formato de discussão e participação do projeto</li> <li>3. Estudo de viabilidade urbanístico e de engenharia que deve definir o conceito espacial da intervenção, e os custos estimados de implantação e operação das proposições.</li> <li>4. Estudo de viabilidade Socio Ambiental. Detecção dos benefícios sociais do projeto, dos impactos e riscos ambientais, das ações mitigadoras necessárias</li> <li>5. Elaboração de <b>modelagem jurídico-institucional</b> abrangendo, quando aplicável ao modelo: Detalhamento das responsabilidades do Poder Público e da SPE;</li> </ol>
------------------	--

	<p>Matriz de Riscos do Projeto;          Prazo da Concessão          Estrutura de garantias;          Estrutura de Planos de Seguros;          Critérios e condições para reequilíbrio econômico-financeiro;          Indicação de critérios técnicos que possam subsidiar o processo de licitação;          Identificação de mecanismo de renovação tecnológica (substituição) dos equipamentos existentes, com o seu respectivo cronograma, permitindo a incorporação das inovações tecnológicas disponíveis no mercado sem impactar no reequilíbrio econômico-financeiro do contrato;          Alternativas de modelagem;          Ferramentas legais e normativas necessárias à implantação do projeto;          Aspectos tributário, ambientais e subcontratações; e          Termo de referência, indicando diretrizes técnicas para a elaboração do edital de licitação e a minuta do contrato.</p> <p>6. Elaboração de <b>modelagem financeira e estudos econômicos</b> abrangendo, quando aplicável ao modelo:          Levantamento de dados detalhados (demografia, emprego e renda, domicílios, perfil das empresas)          Análise de demanda (habitação, comércio, serviços, transportes)          Análise estatística          Cenarização e priorização          Definição de cronograma e fases          Análise econômico-financeira das alternativas          Alternativas de modelagem          Fontes de financiamento          Indicadores          Critérios de desempenho</p>			
<b>Resultado esperado:</b>	Verificação da viabilidade do projeto e do formato mais adequado para sua implantação, e dos riscos e obstáculos envolvidos para o sucesso do proposto.			
<b>Interdependência:</b>	Não foram detectadas interdependências destacáveis.			
<b>Restrições:</b>	Não detectadas			
<b>ALOCAÇÃO DA EQUIPE</b>				
<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>				
<b>ESTRUTURADORES</b>	<b>Recurso Alocado (Função)</b>	<b>Período</b>	<b>Total Homem/hora</b>	<b>Total Custo</b>
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	2 coordenadores setoriais Engenheiro ou arquiteto Sênior, 1	6 MESES	11.000 horas	R\$ 1.259.994

	engenheiro sênior coordenadores gerais, 2 arquitetos Sênior, 1 engenheiro pleno, 1 arquiteto pleno, 8 arquitetos e engenheiros junior Total: 17 profissionais			
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	2 Advogados Sênior; 2 Advogados Júnior; 2 Estagiários	6 MESES	1280 horas	R\$ 212.480,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	2 Arquitetos Sênior; 2 Economistas Sênior; 1 Geógrafo Sênior; 1 Matemático Sênior; 1 Contador Sênior; 2 Estagiários Total: 9 funcionários	6 MESES	1.500 horas	R\$ 500.000,00
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	<i>1 coordenador setorial, 1 arquiteto senior, 1 sociólogo</i>	6 MESES	664	R\$ 259.994
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 543.118

**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 6: VLT**

<b>Escopo 1:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Análise da situação atual - regularização fundiária, detecção de oportunidades, análise com maior profundidade da área de intervenção e sobretudo das áreas de oportunidade. 2. Estudo de Demanda para o conceito proposto, visando o equilíbrio econômico do projeto. Inclui Benchmarking, Prospecção de mercado, Proposta de programa de usos e demanda.</li> <li>2. Interação social - definição de mapa de agentes e stakeholders e formato de discussão e participação do projeto</li> <li>3. Estudo de viabilidade urbanístico e de engenharia que deve definir o conceito espacial da intervenção, e os custos estimados de implantação e operação das proposições.</li> <li>4. Estudo de viabilidade Socio Ambiental. Detecção dos benefícios sociais do projeto, dos impactos e riscos ambientais, das ações mitigadoras necessárias</li> <li>5. Elaboração de <b>modelagem jurídico-institucional</b> abrangendo, quando aplicável ao modelo: <ul style="list-style-type: none"> <li>Detalhamento das responsabilidades do Poder Público e da SPE;</li> <li>Matriz de Riscos do Projeto;</li> <li>Prazo da Concessão</li> <li>Estrutura de garantias;</li> <li>Estrutura de Planos de Seguros;</li> <li>Critérios e condições para reequilíbrio econômico-financeiro;</li> <li>Indicação de critérios técnicos que possam subsidiar o processo de licitação;</li> <li>Identificação de mecanismo de renovação tecnológica (substituição) dos equipamentos existentes, com o seu</li> </ul> </li> </ol>
------------------	--

	<p>respectivo cronograma, permitindo a incorporação das inovações tecnológicas disponíveis no mercado sem impactar no reequilíbrio econômico-financeiro do contrato; Alternativas de modelagem; Ferramentas legais e normativas necessárias à implantação do projeto; Aspectos tributário, ambientais e subcontratações; e Termo de referência, indicando diretrizes técnicas para a elaboração do edital de licitação e a minuta do contrato.</p> <p>6. Elaboração de <b>modelagem financeira e estudos econômicos</b> abrangendo, quando aplicável ao modelo:</p> <p>Levantamento de dados detalhados (demografia, emprego e renda, domicílios, perfil das empresas)</p> <p>Análise de demanda (habitação, comércio, serviços, transportes)</p> <p>Análise estatística</p> <p>Cenarização e priorização</p> <p>Definição de cronograma e fases</p> <p>Análise econômico-financeira das alternativas</p> <p>Alternativas de modelagem</p> <p>Fontes de financiamento</p> <p>Indicadores</p> <p>Crerios de desempenho</p>			
<b>Resultado esperado:</b>	Verificação da viabilidade do projeto e do formato mais adequado para sua implantação, e dos riscos e obstáculos envolvidos para o sucesso do proposto.			
<b>Interdependência:</b>	Relações com outros modais de transporte, Metro, CPTM, sistema de onibus, TAV			
<b>Restrições:</b>	A principio não foram detectadas grandes restrições. Podem ser detectados obstaculos físicos que exijam maiores investimentos (obras de arte, etc).			
<b>ALOCAÇÃO DA EQUIPE</b>				
<p>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.</p> <p>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.</p>				
<b>ESTRUTURADORES</b>	<b>Recurso Alocado (Função)</b>	<b>Período</b>	<b>Total Homem/hora</b>	<b>Total Custo</b>
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	2 coordenadores setoriais Engenheiro ou arquiteto Sênior, 1 engenheiro sênior coordenadores gerais, 2 arquitetos Sênior, 1 engenheiro pleno, 1 arquiteto pleno, 8 arquitetos e engenheiros junior Total: 17 profissionais	6 MESES	17.000 horas	R\$ 1.547.814
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	2 Advogados Sênior; 2 Advogados Júnior; 2 Estagiários	6 MESES	1280 horas	R\$ 212.480,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e	2 Arquitetos Sênior; 2 Economistas Sênior; 1 Geógrafo Sênior; 1 Matemático Sênior; 1 Contador Sênior;	6 MESES	1.500 horas	R\$ 500.000,00

Modelagem Financeira)	2 Estagiários Total: 9 funcionários			
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	<i>1 coordenador setorial, 1 arquiteto senior, 2 sociólogos</i>	6 MESES	1.528 horas	R\$ 747.814
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 836.187

#### 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

A idéia principal para um Estudo de Transformação Urbana da área denominada ARCO DO TIETÊ é de proporcionar ao território um ou vários instrumentos de planejamento e de desenvolvimento econômico, que levem em conta as políticas habitacionais e de transporte, além das necessidades de outras infraestruturas que dotem o espaço de condições mínimas necessárias para um pleno avanço local e metropolitano:

- ✓ Orientar o crescimento econômico e urbano a partir de um ponto de vista espacial
- ✓ Orientar as políticas de transporte e de investimento em infraestruturas
- ✓ Orientar os instrumentos de planejamento que se formulem a nível regional e local
- ✓

A estratégia a se aplicar poderá ser desenhada partindo de uma aproximação:

- Multidisciplinar: Sustentada em três conceitos principais, sustentabilidade, acessibilidade e urbanidade, cujas equipes responsáveis lideram o enfoque na etapa correspondente, possibilitando um maior nível de participação técnica.
- Multiescalar: Cada aspecto que conforma a estratégia tem maior incidência em determinado âmbito e escala. A aproximação partirá da escala mais apropriada para cada solução.

Fontes de informação necessárias:

- Censo e dados existentes
- Grupos focais - Percepções e expectativas sobre: segurança, violência, confiança, frustrações, necessidades...
- Diagnóstico - Serviços públicos, Habitação, Atividades econômicas, Convivência e segurança, condicionantes ambientais
- Entrevistas – Aspectos sociais, atores locais e especialistas
- Trabalho de campo

Modelo Social:

- Identificação da unidade organizativa mínima e sua estrutura (família, comunidade...)
- Emprego
- Necessidades básicas: água, educação e saúde.
- Habitação social e vandalismo
- Vulnerabilidade social

Modelo Urbanístico:

- Modificação de usos
- Tipologia de habitação e uso misto
- Caracterização de equipamentos existentes e previstos
- Transporte e mobilidade
- Sistema viário e conexão entre bairros
- Riscos ambientais



- Infraestruturas e serviços urbanos (água, saneamento, eletricidade...)
- Meio ambiente e riscos naturais

Modelo Jurídico:

- Estrutura fundiária
- Instrumentos jurídicos vigentes e inovadores

Modelo Econômico e Financeiro

- Atividades econômicas: caracterização, quantificação, tamanho e tipo de empresa, localização, perfil do público, destino.
- Emprego e renda
- Nível de estudos
- Demandas e receitas
- Custos de implantação
- Custos operacionais

**FASEAMENTO DO ARCO TIETÊ**

Em anexo.

**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.*

	<b>Programa:</b>	<b>Período:</b>	<b>Valor estimado: R\$</b>
<b>Etapa A:</b>	1: Eixo Tietê Orla Ferroviária Linha de Alta Tensão Tavpolis Rede de Mercados Projeto Integrador – VLT/BRT	6 meses	Modelo Urbano:R\$ 17.270.493 Modelo Jurídico:R\$ 1.487.360 Modelo Econômico R\$ 3.500.000  <b>Total: R\$ 22.257.853</b>
	2:		
	3:		

**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).*

**PROJETO 1: Eixo Tietê**

- Concessão Urbanística  
Para a implantação das alterações no desenho viário às margens do Rio Tietê, mediante a requalificação do espaço originalmente ocupado pelo rio, antes de sua retificação e adensamento da rede de equipamentos públicos atualmente existente na região, nos parece que o modelo jurídico da concessão urbanística é o mais adequado.  
É este o melhor modelo desde que sejam estabelecidas algumas

	<p>especificidades para o caso, principalmente em relação à limitação da autonomia da futura concessionária no que tange à exploração dos imóveis construídos, conforme veremos abaixo. Acreditamos que as especificidades mencionadas, ou seja, as cautelas de interesse público necessárias a uma concessão urbanística podem ser acomodadas na lei que institua a concessão urbanística sugerida, a exemplo das Leis Municipais 13.430/02 e 14.917/09.</p>
<p><b>PROJETO 2: Orla Ferrovia</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concessão Onerosa do Direito de Uso;</li> <li>- Concessão Comum; ou outro modelo</li> </ul> <p>Além da construção e manutenção das plataformas, vê-se potencial exploração privada de centros comerciais, e/ou a de equipamentos públicos ligados à chamada “infraestrutura social”, como creches, escolas, ambulatórios médicos e etc. Outra possibilidade seria a construção de moradias de interesse social e prestação de serviços sociais e de gestão condominial e patrimonial, conforme já realizado pela Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo – COHAB.</p> <p>Ademais, a respeito da transposição dos pátios de manobra da CPTM, seria possível o aproveitamento do espaço aéreo mediante seu encobrimento, criando-se um espaço dedicado à logística para as indústrias que se mantiverem na região.</p> <p>A definição da melhor forma para implementação do projeto depende de estudos mais aprofundados, a serem realizados na segunda fase dos estudos de viabilidade. Apresentaremos a seguir algumas hipóteses.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Land Readjustment</li> </ul> <p>Alternativa à desapropriação, em algumas situações poder-se-ia implementar mecanismo similar ao “land readjustment”, instrumento estrangeiro pelo qual os proprietários da área a ser redesenhada mediante obra pública participam de seu financiamento e são mantidos na área, ainda que seus imóveis sejam reduzidos. A lógica por trás do mecanismo é a certeza de que depois da obra os imóveis, ainda que menores, serão valorizados. A adequação do mecanismo teria de ser pensada com mais profundidade em relação ao caso concreto na fase dos estudos de viabilidade, até para que seja verificada a adequação de financiamento das obras pelos atuais proprietários. Caso seja entendido como adequado, o instrumento poderia ser instituído por lei municipal que o regulamentasse e o incluísse no rol dos instrumentos urbanísticos do Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo, não ignorando o momento propício em que se discute a revisão do diploma legislativo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tombamento;</li> <li>- Incentivos Fiscais</li> </ul> <p>O tombamento de imóveis que formam o patrimônio histórico desenvolvido ao longo da linha ferroviária, somado à criação de incentivos fiscais para atração de empresas de determinados setores que se estabeleçam nesses imóveis, possibilitará a transformação da região em polo atrativo para empresas empreendedoras ou vinculadas à economia criativa, as quais também se responsabilizem pela preservação do patrimônio histórico da área.</p>
<p><b>PROJETO 3: Linhas Transmissão</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concessão Comum</li> </ul> <p>Sugerimos o modelo de concessão comum (“concessão de obra pública de habitação de interesse social, combinada com a prestação de serviços sociais e de gestão condominial e patrimonial, e vinculada a projetos associados”), conforme já realizado pela Companhia Metropolitana de</p>

	Habitação de São Paulo – COHAB, para o novo uso da área atualmente ocupada pelas linhas aéreas de transmissão de energia.
<b>PROJETO 4: Tavópoli</b>	- Operação Urbana Consorciada; - Concessão Administrativa Implantação de OUC que abranja a área do projeto, a fim de que sejam emitidos e negociados CEPACs pela Prefeitura. Este mecanismo possibilitará a captação de recursos necessários para a contratação de concessão administrativa para execução das obras previstas e prestação de serviços públicos. A proposta é inspirada na PPP do Porto Maravilha, da cidade do Rio de Janeiro.
<b>PROJETO 5: Mercados</b>	- Concessão Onerosa do Direito de Uso Mediante esta modalidade contratual seria viabilizada a concessão de gestão e manutenção de mercados municipais, em lotes ou individualmente, que englobaria o Mercado da Lapa e a criação de uma rede de novos mercados no perímetro do Arco do Tietê. Os novos mercados que seriam criados aproveitariam a estrutura de imóveis já existentes na região, como antigas fábricas e galpões que já sejam de propriedade da Prefeitura. No caso de ser necessário realizar desapropriações, essa medida deveria ser implementada pela Prefeitura, pois o instrumento jurídico proposto parte da premissa de que os imóveis concedidos serão públicos.
<b>PROJETO 6: VLT</b>	- Concessão patrocinada A proposta envolve a construção de linha e operação de VLT que encontre a futura estação do TAV, mediante o instrumento de PPP patrocinada. Outra opção cuja viabilidade deve ser objeto de aprofundamento na segunda fase dos estudos é a opção de contratação integrada do RDC, incluindo-se o projeto de mobilidade no âmbito do PAC 2.

#### **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:** Trata-se de uma oportunidade para agregar políticas globais, nacionais, regionais e locais em torno ao planejamento territorial urbano, tendo como objetivos: Eficiência, prosperidade, sustentabilidade, atratividade e conectividade, por meio de um equilíbrio espacial.

**Smart Growth:** Defendemos a implantação de Territórios Inteligentes, de Crescimento Inteligente e Compartilhados

**METRÓPOLE COMPACTA E POLICÊNTRICA:** Planos e projetos urbanos integrais: combinando usos, incentivando a edificação compacta. Planejar e planificar atuações para zonas degradadas existentes

**Multiescalar:** Atuações na macro e micro escala como forma de integrar o território, criação de redes.

**Economia Criativa:** Estímulo a economia criativa por sua forte capacidade de participar de processos

de regeneração.

### 3. Lista de Anexos:

*Listar todos os arquivos suplementares à este documento*

<b>Nome do Documento</b>	<b>Nome do Arquivo</b>
Caderno de propostas	Varios em pdf e indesign
Cronograma e Orçamento	Mesmo nome, em excel