

**COMUNICADO DE CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 1/2013/SMDU  
RELATÓRIO RESUMO PARA OS ESTUDOS DE VIABILIDADE**

A Comissão Especial de Avaliação, instituída pela Portaria nº 10/2013/SMDU, realizou as análises das propostas julgadas adequadas tecnicamente, e considerando:

- a) Que o Projeto de Lei do Plano Diretor Estratégico, PL nº 688/13, encontra-se em debate na Câmara dos Vereadores de São Paulo, cujo processo de revisão do Plano Diretor Estratégico/PDE, pelo Executivo, foi realizado com amplo debate sobre os conteúdos a serem revistos e inovados no marco regulatório da cidade, resultando na consolidação de um conjunto de instrumentos urbanísticos de transformação da cidade (como as Áreas de Intervenção Urbana - AIU, os Eixos Estruturais da Transformação Urbana, os Projetos de Intervenção Urbana - PIU, a Macroárea de Estruturação Metropolitana, a Rede de Estruturação Urbana, Programas Estruturadores de Desenvolvimento Econômico, entre outros);
- b) Que o projeto Arco Tietê pôde realizar os estudos de pré-viabilidade simultaneamente ao desenvolvimento do processo de revisão do PDE, e que a segunda fase da Manifestação de Interesse Privado, orienta à concretização da transformação urbana do território do Tietê como estudo de viabilidade;
- c) Que o Plano Diretor Estratégico vigente, apresenta a instituição de diversos instrumentos de planejamento urbano para o desenvolvimento da cidade, tais como: Áreas de Intervenções Urbanas - AIUs, Operações Urbanas Consorciadas com emissão de títulos mobiliários denominados Certificado de Potencial Adicional de Construção - CEPAC, Outorga Onerosa do Direito de Construir, entre outros;
- d) Que a Lei 13.885/04 dispõe sobre o Parcelamento, bem como disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo;
- e) Que a lei 15.893, aprovada em 07 de novembro de 2013, estabelece novas diretrizes para a implantação da Operação Urbana Água Branca, e traz inovações para a consecução das políticas de inclusão e diversidade social, adensamento com uso misto, ordenamento e valorização da paisagem, melhorias ambientais e na infraestrutura, viabilidade ao longo do tempo, transporte coletivo e mobilidade não motorizada, transposições sobre o Rio Tietê, entre outras.
- f) Que os estudos técnicos, para a implantação de um sistema viário conhecido como apoio Norte e Sul (PDE), bem como para o enterramento da Ferrovia (concepção da Operação Urbana Consorciada Lapa-Brás) e da ponte sobre o rio Tietê na próxima à Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, encontram-se em pleno desenvolvimento no âmbito da PMSP;
- g) A existência de projetos para os corredores de ônibus pela SPTRANS – BRT pré-embarcado, de acordo com o Plano de Metas 2013-2016, e publicados no início da atual gestão municipal;
- h) A existência de estudos de desenvolvimento econômico da cidade de São Paulo, realizados pela Municipalidade e por outros entes federativos, como o “São Paulo 2040”;

- i) A existência de estudo de modelagens de parcerias público-privadas (PPP) e concessões comuns nas diversas esferas de governo, dentro do perímetro de estudo deste chamamento (ex. “Casa Paulista”, “HIS-Barra Funda/COHAB-SP, PPP-SAÚDE, PPP-Iluminação, entre outros);

Torna público o relatório resumo da primeira fase do chamamento público realizado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU/PMSP e pela São Paulo Urbanismo – SPURBANISMO, que tem como objetivo apresentar a consolidação de estratégias e estudos para o território Arco Tietê, a partir do processo de planejamento urbano coordenado pelo Poder Público, em que uma série de consórcios, instituições e empresas apresentaram propostas para esta área da cidade, considerada estratégica para a estruturação do desenvolvimento urbano de São Paulo.

As propostas recebidas como estudos de pré-viabilidade, na primeira fase deste chamamento, foram analisadas ao longo de 60 dias por uma equipe técnica composta por profissionais da SMDU e da SPURBANISMO, além da contribuição de técnicos de várias outras áreas da Prefeitura Municipal, como transporte, habitação, verde e meio ambiente, finanças e planejamento. Em conjunto com os técnicos municipais, somaram-se profissionais pertencentes a várias Secretarias e Empresas do Governo do Estado de São Paulo – GESP para, já no âmbito de uma avaliação preliminar dos trabalhos, iniciarem um processo conjunto de ações que integre os diversos níveis de governo para a plena realização desse projeto.

Como resultado desta avaliação os projetos tecnicamente adequados foram comparados através da sobreposição e interpretação das propostas que possuíam aderência aos objetivos da municipalidade e que apresentavam soluções viáveis e adequadas à transformação do território. Estas foram consideradas ou em sua totalidade, ou apenas a partir de elementos que comportavam inovação ou contribuíam diretamente para a transformação do território. Sistematizadas sobre estes critérios, foram apresentadas em uma audiência pública no dia 10 de setembro de 2013 e disponibilizadas para ampla divulgação e consulta pública pela plataforma digital Gestão Urbana. Esta audiência, além de esclarecer o processo do chamamento e apresentar as propostas, também teve por objetivo debater o conceito de pré-viabilidade do projeto Arco Tietê e seu modelo de governança, orientando os projetos e estruturas que poderão ser desenvolvidos na segunda fase. É sobre este conceito que apresentamos o presente relatório resumo, no sentido de tornar público as estratégias apresentadas pelos proponentes e apontar aquelas que mais satisfazem os objetivos do desenvolvimento do projeto Arco Tietê. Assim, além de publicar estas estratégias, o relatório resumo também tem por objetivo apontar quais são os projetos de intervenção pretendidos ao desenvolvimento do Arco Tietê, qual modelo de estruturação do processo de implementação do projeto, quais programas e incentivos econômicos poderão ser atribuídos ao território e expor quais as propostas que a municipalidade espera que possam ser desenvolvidas.

## **1. OBJETIVOS DA TRANSFORMAÇÃO URBANÍSTICA**

São objetivos gerais da transformação urbanística pretendida para o Arco Tietê (i) promover o cumprimento da função social da propriedade urbana; (ii) atrair novas atividades econômicas potencializando vocações já existentes; (iii) promover e tornar mais eficazes, em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos, os investimentos dos setores público e privado; (iv) promover a reestruturação e requalificação urbanística e ambiental do território, considerando sua inserção em âmbito municipal e metropolitano; (v) promover o uso diversificado, intensivo e equilibrado do solo para fins residenciais e não residenciais, compatível com as redes de infraestrutura instaladas e previstas, a sustentabilidade da intervenção e com as características do sítio; (vi) promover mecanismos que viabilizem o efetivo adensamento populacional e não apenas o adensamento construtivo; (vii) estimular a diversidade tipológica habitacional, para atendimento de variadas faixas de renda e perfis de moradores, garantindo a permanência da atual população residente; (viii) promover a provisão de área de uso residencial para Habitação de Interesse Social; (ix) dinamizar centralidades urbanas existentes; (x) promover a transformação de áreas ociosas, degradadas e deterioradas, assim como de imóveis subutilizados, adequando a área ao desenvolvimento de novas centralidades urbanas; (xi) racionalizar o uso da infraestrutura instalada, em particular a do sistema viário e de transporte coletivo, evitando sua sobrecarga ou ociosidade, valorizando e qualificando os acessos à rede de transporte coletivo e aos equipamentos institucionais e sociais existentes e propostos; (xii) melhorar as condições gerais de mobilidade na região, de forma adequada à ocupação prevista, harmonizando a convivência entre os diversos modais de circulação e priorizando o transporte coletivo e o não-motorizado; (xiii) qualificar o ambiente urbano, por meio da preservação e valorização dos recursos naturais e da proteção e recuperação do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico existente; (xiv) promover a instalação de novos usos compatíveis às áreas potencialmente contaminadas, possibilitando sua reinserção funcional no ambiente urbano de forma sustentável, segura e integrada aos demais objetivos; (xv) estimular o aumento dos níveis de permeabilidade do solo e de retenção de águas pluviais, favorecendo o desempenho da rede de drenagem; (xvi) aumentar a oferta de espaços e áreas verdes públicos induzindo sua apropriação pelos usuários; (xvii) promover a implantação de equipamentos institucionais e sociais compatíveis com o incremento populacional previsto; (xviii) criar e oferecer condições para que os atuais moradores e usuários possam tomar parte do processo de qualificação urbanística e (xix) estimular a participação popular no planejamento e na implantação do projeto urbanístico.

As estratégias descritas para o perímetro do Arco Tietê foram estabelecidas a partir da necessidade de uma análise territorial que compreendesse suas características sociais, econômicas e ambientais de forma articulada, como fundamento para se firmar as estratégias de planejamento e desenvolvimento urbano necessárias a sua transformação. O objetivo do projeto Arco Tietê não é o de transformação ou renovação completa e circunscrita a este perímetro, mas sim da indução e promoção das mudanças suficientes, ao longo dos próximos 30 anos, para a consolidação de um novo vetor para o crescimento econômico e social da metrópole paulista, conforme os propósitos do Projeto Arco do Futuro: de reversão da lógica de concentração de

investimentos no vetor sudoeste da cidade e do padrão de segregação sócio-espacial dela decorrente.

Tais estratégias apóiam-se na análise das experiências e resultados obtidos a partir da aplicação dos instrumentos de políticas públicas que objetivam a transformação dos territórios urbanos, como no caso das Operações urbanas. Neste caso, reconhece-se que houve uma transformação urbana efetiva da ordem de 13% de renovação dos terrenos em um território especificamente delimitado, com grandes dimensões, superiores a 500ha. Este é o caso emblemático da Operação Urbana Faria Lima que, após 18 anos de existência, conseguiu atingir tais números, que ainda podem ser considerados conservadores em termos da real implantação de políticas públicas para a transformação do território ou são questionados devido a relação com o montante de fundos públicos investidos nesse processo. Contudo, quando se observa a transformação urbana em perímetros menores, nota-se que um alcance de transformação mais incisivas e direcionadas, com percentuais de transformação mais elevados, chegando até a 35% da totalidade de terrenos envolvidos.

À luz destas referências, o projeto Arco Tietê prevê a possibilidade de tratar o equilíbrio social, econômico e ambiental desse território transformando cerca de 30% do uso de seu solo privado ao longo das próximas 3 décadas. Isto significa uma possibilidade de alterar cerca de 15 milhões de m<sup>2</sup> de terrenos, criando ao mínimo 60 milhões de m<sup>2</sup> em área útil construída. Números que refletem, do ponto de vista quantitativo, na transformação de 8% de todo o seu território, incluindo vias, parques, rios e espaços livres. No entanto, que significam um processo radical de mudança da oferta de habitação e emprego. São parâmetros quantitativos e relativos às escalas de abrangência da transformação urbana que denotam as estratégias de planejamento urbano que se pretende para a qualificação desse território. Uma região com 6.000 hectares, ou 6% do total da área urbanizada do município, que abriga 5% do total de habitantes da cidade e 12,5% do total dos empregos estará apta a incrementar sua economia, agregando 30% de toda a população e dos empregos a serem criados em São Paulo nos próximos 30 anos. Ação que fará equilibrar a relação habitante/emprego em 1:1. Cerca de 770.000 pessoas poderão morar em um trecho da cidade onde há equivalente número de empregos. Pessoas de diversas faixas de renda e qualificação profissional poderão habitar e usar de maneira mais homogênea esse território, reestruturado e qualificado.

## **2. O ARCO TIETÊ E A REVISÃO DO PDE**

O processo de consolidação das estratégias de planejamento do Arco Tietê ocorreu consonante à revisão participativa do Plano Diretor Estratégico do município – PDE (PL 688/2013) que propõe a atualização e instituição de uma série de instrumentos de transformação urbana que permitirão a transformação desta área. Assim, a partir das premissas estabelecidas pela discussão pública do PDE, será possível o desenvolvimento de estudos de viabilidade compatíveis aos instrumentos de política urbana que gerarão sua efetivação. O processo da revisão do Plano Diretor foi condição estratégica no desenvolvimento do projeto Arco Tietê para que o seu encaminhamento acontecesse de forma integrada à revisão da orientação do planejamento da cidade. Nesse sentido, o projeto Arco Tietê alçou uma condição

institucional e de fundamentação técnica e social capaz de garantir a sua efetivação ao longo do tempo.

Nos termos do projeto de lei para a revisão do Plano Diretor Estratégico de São Paulo o Arco Tietê encontra-se inserido em sua totalidade na Macroárea de Estruturação Metropolitana, o que o qualifica como um território de análise e de estruturação de suas redes de infraestrutura (como hídricas, ambientais, viárias e de mobilidade) mediante diferentes instrumentos urbanísticos e políticas urbanas. Isto significa tornar o perímetro do Arco Tietê um campo de estudos e de planejamento urbano sobre qual serão aplicadas as políticas públicas integradas de intervenção. Condição que permite definir quais os melhores instrumentos e quais mecanismos de controle e gestão são adequados e consistentes para a implantação do projeto.

O Arco Tietê contém em seu perímetro diversos corredores de transporte de Alta e Média capacidade, conforme a proposta das Redes de Estruturação da Transformação Urbana, propostas no projeto de lei. A partir do conceito de compactação da infraestrutura e dos usos da cidade, a Rede propõe um conjunto de estratégias e instrumentos para a implementação efetiva dos corredores urbanos, sejam de alta ou de média capacidade, através da adoção de novas tipologias, adensamento populacional e liberação dos estoques construtivos. Constituída por Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, Áreas de Estruturação Local e Áreas de Intervenção Urbana, é capaz de construir uma nova estruturação urbana, desde que articulada à implantação de projetos urbanísticos específicos, como aqueles relativos a rede de transporte coletivo, considerada estratégica para o reordenamento territorial da cidade. Os Eixos inseridos no Arco contribuem, portanto, na transformação do território seja na porção norte onde se propõe um aumento significativo do número de empregos; quanto ao Sul, onde a requalificação urbana em torno do transporte de alta capacidade, estruturado pela ferrovia, é uma questão inerente ao domínio da urbanização e do aumento da densidade populacional.

### **3. OBJETO DA SEGUNDA FASE DO CHAMAMENTO**

A segunda fase do chamamento público nº001/2013-SMDU pretende elaborar estudos técnicos de viabilidade de desenvolvimento urbano do território Arco Tietê com vistas à transformação urbana dessa região. Estes estudos devem levar em conta a condição estratégica desse território, tanto no sentido do espaço local quanto metropolitano 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. Durante os estudos de pré-viabilidade, realizados na primeira fase deste chamamento, foram considerados quatro os setores prioritários para a elaboração dos estudos: (i) econômico; (ii) ambiental; (iii) mobilidade e acessibilidade; (iv) habitacional, sobre os quais foram apresentados conceitos e projetos de intervenção urbana para o desenvolvimento desta segunda fase.

Como objetivo, a segunda fase deve detalhar e fundamentar a conceituação da proposta apresentada neste relatório resumo, desenvolvendo estudos de viabilidade circunstanciados em levantamentos de informações e dados, análise das diretrizes e demonstração detalhada das modelagens urbanística, jurídica e econômico-financeira do Arco Tietê, bem como dos meios de interação social e institucional para sua

realização. O relatório resumo é o documento que subsidia a elaboração deste escopo detalhado e orienta o desenvolvimento da segunda fase. Neste documento se apresentam os conceitos e estratégias para o Arco Tietê elaborados pela PMSP com base em disposições parciais ou integrais das propostas apresentadas e consideradas pertinentes e adequadas aos objetivos para os desenvolvimento da região, bem como as informações disponíveis de diversos projetos em desenvolvimento em outros órgãos ou entidades da administração direta ou indireta da PMSP. As propostas aqui demonstradas foram baseadas em conceitos apresentados pelos proponentes e aproveitadas em parte ou integralmente, quando demonstrada a sua viabilidade urbanística, econômica e jurídica. Propostas que não demonstraram sua pré-viabilidade ou não articularam os setores prioritários na elaboração dos estudos, condições básicas inicialmente propostas, não foram consideradas na formulação deste relatório.

O relatório resumo estabelece as ações urbanísticas, econômico-financeiras e jurídicas para a (i) aproximação das áreas de habitação e do emprego com processos ativos de adensamento populacional associados a estratégias de desenvolvimento econômico da região; (ii) ofertar infraestruturas de mobilidade e suporte ao adensamento populacional, suficientes para articular as centralidades urbanas existentes; (iii) renovar de forma espacial e funcional o território lindeiro à orla ferroviária, inclusive o sistema de transporte; (iv) requalificar a várzea do Rio Tietê através da regularização fundiária, principalmente das terras públicas, e para a implantação de sistemas alternativos de mobilidade e (v) renovar o uso e ocupação do solo e a paisagem urbana, através da oferta de infraestruturas urbanas adequadas, priorizando estratégias de controle ambiental, soluções de drenagem e de saneamento.

A partir destas ações, deverá ser proposto para esta segunda fase:

- i. Serviços e obras que qualifiquem o desenvolvimento urbano, de forma espacial e social, com plena regulação pública durante o processo de transformação urbana;
- ii. Projetos para implantação de infraestruturas urbanas articuladas ao projeto de consolidação de uma centralidade para a metrópole;
- iii. Projetos de Intervenção Urbana ou projetos específicos que possam ser articulados a programas de desenvolvimento econômicos ou habitacionais;
- iv. Desenvolvimento de todas as etapas de trabalho associadas a consultas e à participação social, além de constante acompanhamento jurídico do processo.

De forma a contemplar as ações e objetivos do projeto Arco Tietê, o escopo detalhado desta segunda fase está formatado para poder ser desenvolvido, pelos proponentes habilitados, de forma parcelar ou total, como modelagens de qualquer um ou mais Projetos de Intervenção Urbana elencados neste relatório, bem como projetos específicos que sejam associados ou articulados aos Projetos de Intervenção Urbana. Os projetos de promoção de infraestrutura, adensamento desenvolvimento urbano, ou de concessão deverão levar em conta a geração de oportunidades para criação de empregos e geração de renda e no consequente desenvolvimento econômico e social da cidade. Para tanto, faz-se necessário que as modelagens urbanísticas propostas na segunda fase estejam estruturadas sobre programas de desenvolvimento habitacional e econômico que tragam consigo dinamização econômica e equilíbrio social para a região. Tais programas de desenvolvimento são ferramentas para: (a) no campo do

desenvolvimento econômico, associar desenvolvimento de setores produtivos que geram alto valor agregado e oportunidade de novos empregos à qualificação do espaço urbano pela promoção da infraestrutura e, (b) no campo do desenvolvimento habitacional, ofertar condições de habitação para as diferentes classes sociais, não só na produção da habitação, mas das condições plenas de moradia, com qualificação da vida urbana na região.

Como síntese, esperam-se dos proponentes para esta segunda fase, a elaboração de estudos de viabilidade com o objetivo de desenvolver cenários para a transformação urbana do território do Arco Tietê. Tais cenários devem ser compostos por (i) modelagens de projetos de concessões em obras e serviços, na forma de Projetos de Intervenção Urbana e projetos específicos associados a (ii) Programas de Desenvolvimento econômico e habitacional.

#### **4. PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA**

Os projetos de transformação do Arco Tietê, passíveis de desenvolvimento nesta segunda fase do chamamento e, conseqüentemente, geradores de oportunidades para concessões, são projetos que tratam de forma integrada o desenvolvimento urbano e econômico, articulando a gestão democrática de seu território à políticas de promoção de habitação, emprego, renda e a qualificação ambiental. Estão formulados de maneira a contemplar os quatro setores prioritários de desenvolvimento do território (econômico, ambiental, mobilidade e habitação) podendo ser desenvolvidos de forma faseada ou concomitantes ao longo do período de transformação proposto. A transformação deste território será estruturada pela implantação de 3 projetos de intervenção urbana, divididos em dois grupos distintos, cujos objetivos são complementares.

- O primeiro grupo trata da implantação dos APOIOS URBANOS, ações que visam urbanizar a infraestrutura urbana, atuando de forma sistêmica ao longo das margens direita e esquerda do Rio Tietê, para apoio ao adensamento urbano e sua plena urbanização.
- O segundo grupo de projetos aborda a consolidação de uma CENTRALIDADE, localizada no núcleo do Arco Tietê, cujo desenvolvimento pretende a urbanização propícia para o desenvolvimento de atividades de escala metropolitana associada à qualificação social e ambiental junto às margens do Rio, articulando o perímetro com o eixo norte-sul da cidade de São Paulo e seus fluxos de mobilidade, economia e infraestrutura.

##### **4.1. Apoios Urbanos**

Os apoios urbanos são caracterizados pela implantação e desenvolvimento de um sistema de infraestruturas urbanas ligadas à mobilidade, drenagem, energia, telecomunicações, espaços livres e equipamentos urbanos que apoiarão o adensamento populacional e construtivo, com a conseqüente transformação do território, articulado, necessariamente, à criação de novos postos de trabalho e à oferta de unidades habitacionais. Trata-se da implantação de infraestruturas, paralelas à várzea do rio, que propiciem desenvolvimento social, econômico e ambiental em seu

entorno e integrem todos os bairros a norte e a sul. Os Apoios se consolidam mediante a implantação de uma série de obras, melhoramentos e estratégias de gestão, articulados ao projeto do Arco, e fundamentados por programas de desenvolvimento econômicos e habitacionais.

A implantação dos Apoios Urbanos deverá considerar inicialmente o projeto e a implantação de um novo sistema na região norte do Arco denominada Apoio Urbano Norte, implantada ao longo da atual faixa de domínio da linha de alta tensão, através de seu enterramento, e do melhoramento viário de algumas avenidas e ruas nos distritos de Casa Verde, Santana, Vila Guilherme e Vila Maria. Sobre este sistema serão implantadas uma série de estruturas qualificadas que permitirão seu adensamento populacional e terá por objetivo equilibrar o número de empregos e de habitantes na Zona Norte, promovendo oferta de oportunidades através da qualificação de comércios, serviços e empresas. O Apoio Urbano se completa ao sul com a renovação do entorno da orla ferroviária, desde o bairro da Lapa até o Bresser, a consequente qualificação do sistema de transporte de passageiros de alta capacidade e alternativas ao transporte de carga sobre trilhos. Este sistema se implantará articulado ao prolongamento da Avenida Marques de S. Vicente em direção a região leste, pelos bairros do Pari e Belém, consolidando um novo sistema viário e com vistas ao adensamento habitacional destes bairros. A esta combinação, entre renovação da orla ferroviária e implantação viária, denominou-se Apoio Urbano Sul.

A implantação destes sistemas de infraestrutura está necessariamente articulada a produção de novas frentes de expansão da ocupação urbana e a reorganização do sistema fundiário do Arco, o que possibilita o acesso à terras para a promoção de concessões e parcerias para a produção de habitação social, equipamentos públicos e infraestrutura para o desenvolvimento econômico da cidade. Ao mesmo tempo, possibilita associar estas novas frentes com projetos para a criação de formas de captação, retenção e distribuição das águas advindas dos córregos tributários ao Rio Tietê e a consolidação da rede de transporte coletivo, preferencialmente com nova matriz energética, menos poluente e compatibilizada aos sistemas de transporte existentes no município.

#### **4.1.1. Apoio Urbano Norte**

Trata-se da criação de uma nova centralidade para usos de comércio, serviços e empresas, como indústrias de base tecnológica, a partir da construção de um conjunto de melhoramentos viários que promovam conexão interbairros ao norte do Rio. Este sistema viário proposto deverá ser realizado ao longo de 18km de extensão, sendo quase 9km a partir do enterramento da linha de alta tensão da AES Eletropaulo e da CTEEP – Companhia de Transmissão de Energia Elétrica Paulista, com consequente ocupação do seu leito. O restante do trecho será implantado através do alargamento de vias existentes, sistema que resultará na conexão das rodovias a oeste do Arco (Anhanguera-Bandeirantes) com as rodovias a leste (Dutra e Fernão Dias). A Via principal, com características possíveis de um bulevar, além de receber o adensamento econômico e construtivo pretendido deverá também prever a sua capacidade de colaborar atuando junto a novas estruturas de drenagem urbana, através de instrumentos de captação, retenção ou escoamento das águas pluviais e dos córregos tributários ao norte do rio.



Associado ao enterramento das infraestrutura de energia e da proposta de qualificação da drenagem urbana deverá ser proposto ainda, como programa qualificador da intervenção, uma infraestrutura de telecomunicações para suporte à implantação de empresas de base tecnológica e aos serviços de informação e comunicação. A conectividade interbairros se realiza não apenas no âmbito da mobilidade, relacionando fluxos de pessoas e mercadorias, mas também nos fluxos de dados, com a proposta de criação de uma infovia que conecte as rodovias citadas, através das infraestruturas de dados instaladas ao longo das mesmas.

A criação deste sistema de infraestruturas pretende estruturar um programa econômico junto ao Apoio Urbano Norte, voltado a propiciar que empresas de base tecnológica (EBT) e tecnologia da informação (TI) encontrem condições adequadas de infraestrutura para seu pleno desenvolvimento. Em última instância, pretende propiciar a implantação de um centro de negócios e serviços na região, em áreas com potencial de ampliação da ocupação e adensamento construtivo, muito próximo as redes de mobilidade metropolitanas, seja pelas rodovias, aeroporto, rodoviária, pelo sistema de alta e média capacidade de transporte coletivo existente e proposto ou quando da futura implantação da estação do Trem de Alta Velocidade – TAV junto ao Campo de Marte.

Ao mesmo tempo, o Apoio Urbano Norte pretende articular diferentes centros de bairros existentes ao longo da margem direita do rio Tietê e trazer oportunidade de aliar à função de circulação e distribuição de fluxos de pessoas, mercadorias e sistemas de infraestrutura, com a vocação de qualificador do espaço urbano, dinamizando as economias urbanas locais e provocando uma adequação e equilíbrio na oferta de empregos da Zona Norte, em contraponto ao grande número de domicílios existentes. Isto se desenvolve na medida em que, como hipótese a ser modelada, este projeto junto à morfologia da zona norte poderá ser determinante para a atração de novos usos economicamente ativos que possam se ocupar do sistema fundiário lindeiro ao novo viário. Portanto, as características físicas desse projeto deverão atentar para sua potencialidade como suporte de sistema de transporte coletivo, que integra bairros e centros de bairros, além de funcionar como calha de infraestrutura que contribui na drenagem do sítio, na passagem de vias e como suporte da infraestrutura de transmissão de dados e energia. Dessa forma, a geometria da via e das atribuições de sua infraestrutura serão também fatores determinantes.

O Projeto de Intervenção Urbana descrito neste escopo, portanto, poderá modelar diferentes cenários de transformação territorial e de execução de obras de infraestrutura, considerando:

- (i) análise e proposta de ajustes dos estudos funcionais do sistema viário, já realizados pela PMSP, para a implantação dessa intervenção de modo a adequar as características geométricas e funcionais da via aos objetivos citados;
- (ii) projeto funcional com indicação das dimensões de faixas carroçáveis, passeios e ciclovias. Devem ser indicadas as obras de arte eventualmente necessárias, bem como a remoção ou remanejamento de interferências secundárias;
- (iii) projeto de enterramento da Linha de Transmissão de Energia Elétrica;

- (iv) proposta de integração da rede de transporte utilizando-se do novo suporte viário proposto;
- (v) delimitação do perímetro da intervenção e de subsetores a ela correlatos;
- (vi) proposta de implementação de projeto urbanístico considerando as condições adequadas para o adensamento, parcelamento, uso e a ocupação do solo ,do ponto de vista urbano e da paisagem, com vistas ao incremento de atividades e intensificação de usos ao longo da via;
- (vii) compatibilização e regularização do sistema fundiário resultante;
- (viii) propostas de interligação do Apoio Urbano Norte com o sistema viário que dá acesso ao tecido urbano situado na margem oposta (esquerda) do rio Tietê, em especial sua conexão com o projeto do Apoio Urbano Sul, descrito neste escopo;
- (ix) avaliação de oportunidades para a geração de receitas acessórias advindas de projetos associados à implantação da via;

A modelagem deste Projeto de Intervenção Urbana tem por objetivos: (i) apresentar subsídios, em forma de estudos urbanísticos, jurídicos, econômico-financeiros e de gestão social para criação de cenários de desenvolvimento urbanístico para o Apoio Urbano Norte, integrado as diretrizes de desenvolvimento de todo o território Arco Tietê; (ii) apresentar subsídios de forma a demonstrar a viabilidade econômica do projeto com os objetivos voltados a sua implantação e faseamento, inclusive com relação às formas de financiamento dos mesmos ao longo do tempo de duração do desenvolvimento deste projeto; (iii) apresentar estudos que apontem os procedimentos e a fundamentação jurídica necessária, inclusive criação de instrumentos específicos para a realização das parcerias, obras públicas, convênios, consórcios ou concessões entre os diferentes entes federativos e a iniciativa privada, adequados ao tempo necessário da execução do projeto.

#### **4.1.2. Apoio Urbano Sul**

Dentro da estrutura dos Projetos de Intervenção Urbana do Arco Tietê, o Apoio Urbano Sul trata da elaboração de um estudo de viabilidade para a produção de diferentes cenários de requalificação e mudança do uso das áreas ocupadas atualmente pela linha ferroviária, entre o pátio da Lapa e a estação Bresser do metrô, assim como nos viários da Av. Marquês de São Vicente e Av. Ermano Marchetti, com vistas ao melhor aproveitamento do solo urbano, à modernização do sistema de transportes de alta capacidade de passageiros, à minimização do impacto do transporte de cargas por trilhos e à qualificação da paisagem urbana ao longo deste percurso. A renovação da frente ferroviária deve ser entendida como uma proposta de transformação do uso e da ocupação do solo urbano através da transposição da ferrovia, seja por um conjunto de intervenções pontuais junto às estações da CPTM existentes ou projetadas, ou por uma intervenção de escala urbana que possibilite o enterramento dos trilhos e a ocupação do leito por uma nova estrutura viária e, conseqüentemente, uma reorganização fundiária de seu entorno.

Estabelecida atualmente como um obstáculo de transposição e desenvolvimento entre a área sul da cidade e a área limitada pelo rio Tietê, a possibilidade de renovação da orla ferroviária propicia a articulação entre diferentes tecidos urbanos com vistas a estruturação não só de seu eixo longitudinal mas também de uma série de eixos

transversais. A perspectiva de reorganização deste território ao longo de mais de 12 km de extensão, conectará existentes centros de bairro de importância regional, de diferentes escalas, usos e morfologia urbana, além de indicar as densidades urbanas compatíveis com a alta capacidade do sistema de transporte que se encontra em processo de renovação.

Considera-se ainda a existência, no âmbito da Secretaria de Transportes Metropolitanos, da implantação dos Trens Regionais, que ligam o interior de São Paulo à Baixada Santista e ao Vale do Paraíba, onde a maioria destas estações estão localizadas junto à região sul do Arco (nova estação Água Branca e Moinho, dentro do perímetro do Arco, e a estação São Carlos, junto ao bairro da Mooca, segundo dados da CPTM). Fato que provavelmente modificará o uso do solo urbano do entorno e seu adensamento, uma vez que poderá configurar-se em uma nova centralidade urbana na capital. Em conjunto com esta potencialidade soma-se a oportunidade de se criar um novo eixo de fluxos para o sistema viário e de transporte coletivo na cidade, proporcionando uma nova ligação leste-oeste, alternativa ao sistema de elevados que liga a região do parque D. Pedro à Barra Funda. Ação que permitirá, posteriormente, pela municipalidade, repensar as vocações das avenidas Amaral Gurgel, São João e Gen. Olímpio da Silveira, atualmente ocupadas pelas estruturas do Elevado Costa e Silva. Em conjunto a todos estes melhoramentos e a oportunidades previstas, destaca-se, com a criação destas novas estruturas fundiárias, oportunidades para o desenvolvimento de programas habitacionais.

Articulada a transformação da orla ferroviária, o Apoio se completa enquanto sistema de infraestrutura com a implantação do prolongamento do sistema viário sul a partir da Avenida Marquês de S. Vicente em direção a leste, sobre os bairros do Pari e do Belém. Infraestrutura que deverá ser apta à implantação de sistema de transporte coletivo, às estruturas de apoio para a drenagem urbana e à promoção do desenvolvimento dos bairros à leste, com o aumento dos índices de adensamento habitacional.

Tendo em vista que, no âmbito dos estudos de viabilidade para a operação urbana consorciada Lapa-Brás, inserida no território Arco Tietê, há diversas linhas férreas que, com origens e destinos diferentes, convergem ou irão convergir para a região, torna-se necessário avaliar cenários para o rebaixamento do sistema que contemplem diversas soluções e suas decorrências, baseadas concomitantemente na racionalização do funcionamento do sistema e na viabilidade técnica e econômica da obra, que resultem na melhor configuração do sistema metro-ferroviário.

O Projeto de Intervenção Urbana descrito neste escopo, portanto, poderá modelar diferentes cenários de transformação territorial e de execução de obras de infraestrutura, considerando :

- a. Em médio prazo realizar a transposição do leito ferroviário por atividades urbanas através do adensamento de construtivo, para provisão de usos mistos, em torno das estações da CPTM (linha 07, 08 e futura linha 09), do Metrô (linha 03 e futura linha 06) e do desenvolvimento deste adensamento com as conexões propostas pelo Trem Regional (estação Água Branca e Moinho), articuladas à implantação de estruturas de transposição não motorizadas;

- b. Articulação deste adensamento em torno das estações com a implantação de um novo sistema viário sul, através da a requalificação das avenidas Ermano Marchetti e Marquês de S. Vicente, e a execução das obras viárias para o prolongamento desta última até os bairros do Pari e Belém, inclusive com a conexão deste sistema com o Apoio Urbano Norte junto à Avenida Salim Farah Maluf, a leste, e a ponte do Piqueri e a nova ponte da Raimundo Pereira de Magalhães, a oeste.
- c. A longo prazo, realizar o rebaixamento das calhas ferroviárias, desde o pátio da Lapa até as proximidades da estação Bresser, sobre a qual será implantada um sistema viário de grande porte e com qualidade urbanística diferenciada. No entorno desta infraestrutura se desenvolverá um novo sistema fundiário e adensamento populacional e construtivo, a partir da nova frente urbana, voltada a provisão de moradia com qualificação integrada do desenvolvimento urbano.

Com base nos cenários propostos, deverão ser desenvolvidos estudos, contendo:

- (i) levantamento de interferências no subsolo e acima do solo;
- (ii) proposição do método construtivo mais adequado, a partir de amplo estudo e caracterização geotécnica da área afeita à intervenção;
- (iii) projeto funcional geométrico do sistema rebaixado com a indicação do traçado, das cotas de nível, remanejamento de estações existentes e posicionamento de estações propostas, inclusive possibilitando a compatibilidade destas com as estações existentes e futuras, incluindo nestas a dos trens regionais.
- (iv) inserção urbanística das estações propostas com especial atenção para a promoção de ampla acessibilidade, seja no cenário do enterramento e, preferencialmente, no cenário de adensamento do entrono;
- (v) análise e projeção do adensamento populacional e construtivo, dimensionando a provisão habitacional e de usos mistos, de forma articulada ao adequado tratamento urbanístico e paisagístico das principais vias que dão acesso às estações;
- (vi) adequado espaçamento entre as estações de modo a possibilitar a formação de diversos polos de atração e que estes estejam localizados nas proximidades ou junto às estações e que os deslocamentos entre tais polos e entre estações possa ser facilmente realizado a pé;
- (vii) a avaliação de oportunidades para a geração de receitas acessórias advindas de projetos associados à implantação do sistema de transportes, tanto junto às linhas de trens metropolitanos como de um possível corredor de ônibus junto ao sistema viário sul.
- (viii) análise fundiária atual e proposta, tanto no cenário de transposição da ferrovia quanto no de enterramento da via férrea, examinando a factibilidade de uso e gestão das terras atuais e criadas para o desenvolvimento da proposta.

A modelagem deste Projeto de Intervenção Urbana tem por objetivos: (i) apresentar subsídios, em forma de estudos urbanísticos, jurídicos e econômico-financeiros, para criação de cenários de desenvolvimento urbanístico de renovação da orla ferroviária, seja a médio ou a longo prazo; (ii) apresentar subsídios de forma a demonstrar a

viabilidade econômica do projeto com os objetivos voltados a sua implantação e faseamento, inclusive com relação às formas de financiamento dos mesmos ao longo do tempo de duração do desenvolvimento deste Projeto de Intervenção Urbana; (iii) apresentar estudos que apontem os procedimentos e a fundamentação jurídica necessária, inclusive a indicação de instrumentos específicos para a realização das parcerias, obras públicas, convênios, consórcios ou concessões entre os diferentes entes federativos e a iniciativa privada, adequados ao tempo necessário a execução do projeto; (iv) apresentar elementos jurídicos suficientes que apontem formas de articulação entre os diferentes entes federativos para o desenvolvimento de projetos conjuntos com aportes de terras públicas, seja em consórcio, cessão de direito de uso ou fundos imobiliários; (v) delimitar perímetro da intervenção e de subsetores a ela correlatos, respeitando as características da Operação Urbana Água Branca, já vigente sobre certa porção deste Apoio; (vi) integrar e dar unidade a esta proposta urbanística com projetos fundamentados em diretrizes de Programas de Desenvolvimento econômico e habitacional

#### **4.2. Desenvolvimento da centralidade**

Diferentemente da implantação de sistemas de infraestrutura caracterizados pelos Apoios, o segundo grupo de projetos apontados como estratégia de transformação do Arco Tietê, por este relatório resumo, trata da elaboração de estudos de viabilidade para o desenvolvimento de uma centralidade urbana de abrangência metropolitana, em área com grandes porções de terras públicas, configurando-se como um novo distrito econômico para negócios, cultura, educação e lazer, articulada ao eixo de ligação norte e sul, aproveitando-se da oportunidade configurada pela instalação de novas infraestruturas de mobilidade. O desenvolvimento desta centralidade deverá ser viabilizada através de uma proposta de transformação do uso e ocupação do solo urbano com o aproveitamento de terras públicas a fim de estabelecer o equilíbrio de atividades urbanas e diversidade populacional. A centralidade deve conter qualidades que articulem ambas as margens do rio Tietê e promovam novos modelos de urbanização e de desenho da paisagem urbana, o que permite resignificar a relação da cidade com o rio, além da promoção do desenvolvimento urbano no sentido de superar os desequilíbrios entre moradia e emprego nesse território. A área ainda apresenta a oportunidade de receber a planejada estação do Trem de Alta Velocidade, a real oferta de transporte de alta capacidade e a posição estratégica junto a foz do Tamanduateí, qualidades que propiciam o desenvolvimento de um novo polo urbano, próximo ao Centro da cidade e interligado o transporte ferroviário, rodoviário, aeroviário e possivelmente hidrovial, ofertando condição de infraestrutura qualificada.

O Projeto de Intervenção Urbana descrito neste escopo, portanto, poderá modelar diferentes cenários de transformação e desenvolvimento territorial, considerando:

- (i) Em curto prazo a proposta de concessões e parcerias para a implantação de equipamentos âncora e a criação de infraestrutura urbana para a instalação de empresas de base tecnológica e da informação, complementares às atividades expositivas e culturais existentes no Anhembi e nos arredores, vinculando a vocação de negócios da região com novas atividades

- econômicas e revertendo a subutilização de grande parte das áreas existentes e se caracterizando por projetos específicos;
- (ii) Em médio prazo a modelagem de transformação de uso da envoltória do Campo de Marte e a transformação das áreas municipais desafetadas do aeródromo em parque urbano articulado ao Apoio Urbano Norte e possibilitando conexões também com o Centro pela a ligação norte-sul. Trata-se da definição de uma série de obras de infraestrutura que tratem do reajuste urbanístico do sistema fundiário e preparem o entorno para a reocupação do leito do Rio Tietê.
  - (iii) Em longo prazo com a implantação do TAV, a consolidação da centralidade com a transformação completa do entorno articulada à escala macrometropolitana, inclusive com novas funções urbanísticas atribuídas a região do atual Anhembi, sambódromo e a renovação da frente fluvial, interligando a paisagem urbana de ambos os lados do Tietê, através do rebaixamento da pista expressa, da construção de um porto fluvial e da consequente navegabilidade do Rio.

A modelagem deste Projeto de Intervenção Urbana tem por objetivos: (i) apresentar subsídios, em forma de estudos urbanísticos, jurídicos e econômico-financeiros, para criação de cenários de desenvolvimento urbanístico de consolidação de uma centralidade metropolitana, em diferentes cenários de tempo e investimentos, através da regularização e otimização do uso de grandes quantidades de terras públicas; (ii) apresentar subsídios de forma a demonstrar a viabilidade econômica do projeto com os objetivos voltados a sua implantação, inclusive com relação às formas de financiamento dos mesmos ao longo do tempo de duração do desenvolvimento deste Projeto de Intervenção Urbana, considerando a participação do poder público como proprietário das parcelas dos terrenos existentes; (iii) apresentar estudos que apontem os procedimentos e a fundamentação jurídica necessária, inclusive a indicação de instrumentos específicos para a realização das parcerias, obras públicas, convênios, consórcios ou concessões entre os diferentes entes federativos e a iniciativa privada, adequados ao tempo necessário a execução do projeto; (iv) apresentar elementos jurídicos suficientes que apontem formas de articulação entre os diferentes entes federativos para o desenvolvimento de projetos conjuntos com aportes de terras públicas, seja em consórcio, cessão de direito de uso ou fundos imobiliários; (v) delimitar o perímetro da intervenção e de subsetores a ela correlatos, de acordo com os pressupostos da modelagem proposta e respeitando projetos co-localizados do entorno e o patrimônio cultural existente na área de intervenção; (vi) apresentar estudos que estabeleçam como contrapartida da proposta de ocupação das áreas públicas, o desenvolvimento e implantação de programas de desenvolvimento habitacional.

## **5. Projetos específicos**

Projetos específicos são objetos de estudos de viabilidade para concessões – comuns, patrocinadas ou administrativas, desenvolvidas e articuladas aos 3 Projetos de Intervenção Urbana propostos neste relatório, com escalas e cenários de realização em curto ou médio prazo. Estes projetos são resultados de propostas complementares aos Projeto de Intervenção Urbana (Apoios ou a Centralidade) que tem por objetivo a produção de equipamentos como polos econômicos dinamizadores, travessias sobre o

Rio, sistemas complementares à mobilidade e oferta de habitação, necessariamente articulados a Programas de Desenvolvimento econômico e habitacional. Se apresentam, entretanto, não apenas como propostas isoladas mas como investimentos prioritários sobre o território de modo a iniciar sua transformação imediata. Deverão ser pensados de forma complementar aos Projetos de Intervenção Urbana, de modo a não incidirem como obstáculos ou riscos quando do desenvolvimento dos projetos de infraestrutura em longo prazo.

### **5.1. Desenvolvimento de equipamentos**

Este projeto, associado aos Projetos de Intervenção Urbana, visa identificar e desenvolver áreas potenciais para a instalação de novos equipamentos públicos ou requalificação de existentes, somado a elaboração de estratégias para o desenvolvimento e adensamento de seu entorno. A criação de novos equipamentos públicos ao longo das centralidades do Arco Tietê pode se constituir em uma oportunidade de aproveitamento de infraestruturas existentes, que se encontram atualmente subutilizadas. Preferencialmente localizados em áreas públicas, permitem o adensamento de serviços e de comércio, ofertas para a provisão de habitação e a aproximação destes usos à oferta de transporte coletivo.

Este projeto específico tem por objetivo: (i) Propor um estudo de viabilidade que possibilite estratégias para a formação de uma rede de equipamentos públicos atreladas à renovação de centralidades de bairros existentes ou à criação de novas centralidades, considerando a ampliação da oferta de moradia e trabalho na região. (ii) Propor condições urbanas e instrumentos de transformação que visem o adensamento de usos no entorno destes novos equipamentos, orientando a qualificação das centralidades e (iii) financiar a construção e operação de espaços para a instalação de serviços públicos para toda a população do entorno.

Por equipamentos ou rede de equipamento, entende-se a criação, renovação ou qualificação de edifícios de uso público que possam se implantar como núcleos de desenvolvimento urbano em porções estratégicas do território. Devem possuir qualidades suficientes para agregar valor ao desenvolvimento de seu entorno e, possivelmente, adequar os parâmetros urbanísticos existentes para seu pleno desenvolvimento. Os equipamentos avaliados com tais características, a partir dos estudos de pré-viabilidade da primeira fase, são os terminais de transporte de alta e média capacidade, os serviços de educação, principalmente profissionalizante ou continuada, os serviços de atendimento ao público ligados ao gerenciamento e informação territorial, os serviços de apoio ao sistema de transporte, em seus mais variados modais e os mercados públicos, existentes ou propostos, ao longo dos centros de bairro a norte ou a sul do perímetro.

A modelagem deve (i) apresentar subsídios, em forma de estudos jurídicos e econômico-financeiros, para criação de uma rede de equipamentos públicos associado aos vetores de crescimento econômico do Arco Tietê; (ii) delimitar e justificar, através de uma modelagem urbanística, os modelos tipológicos e a área de investimento para a promoção desta rede de equipamentos atrelada a instrumentos urbanísticos de desenvolvimento e adensamento urbano; (iii) apresentar subsídios de forma a demonstrar a viabilidade econômica do projeto com os objetivos voltados a sua implantação e otimização dos recursos públicos necessários, inclusive com relação às

formas de financiamento dos mesmos ao longo do tempo de duração, considerando a participação do poder público e dos parceiros privados; (iv) apresentar estudos que apontem os procedimentos e a fundamentação jurídica necessária, inclusive a indicação de instrumentos específicos para a realização das parcerias, obras públicas, convênios, consórcios ou concessões, adequados ao tempo necessário a execução do projeto; (v) apresentar, quando necessário, estudos de reordenamento urbanístico e do sistema fundiário que permitam a organização do território para a produção de empreendimentos associados ao equipamento âncora; (vi) apresentar estudos que estabeleçam, como contrapartida da proposta de ocupação das áreas públicas como projeto associado, o financiamento e a gestão dos equipamentos, em rede ou de forma localizada; (vii) prever diretrizes para a indução de crescimento futuro do entorno, de acordo com as benfeitorias e infraestruturas necessárias à implantação do equipamento.

## **5.2. Transposições sobre o Rio Tietê**

As transposições sobre o Rio se configuram, neste projeto, como oportunidade de aumentar a quantidade de conexões entre o norte e o sul do rio e qualificá-las, não como ligações para automóveis, mas especialmente como estruturas de continuidade do tecido urbano, sem acesso direto à marginal e com privilégio ao tráfego de pedestres e bicicletas. De forma a dinamizar o uso junto às margens e ressignificar a relação do cidadão com o rio Tietê, estão previstos usos junto e sobre estas conexões. Estas medidas se apoiam em premissas estabelecidas pela recém aprovada lei da Operação Urbana Água Branca, inserida no perímetro do Arco Tietê, onde as travessias sobre o rio estão planejadas apenas para o transporte coletivo ou não motorizado, e que foram incorporadas por alguns estudos apresentados.

Como proposta, propõe-se que seja elaborado um estudo de viabilidade para a implantação de travessias sobre o leito do rio Tietê e sobre o sistema viário das marginais, para a transposição prioritária de pedestres e ciclistas (meios não motorizados), que possam ser ocupadas por atividades, como equipamentos públicos, habitação, comércio e serviços, devidamente articulado com o sistema fundiário em ambas as margens. A implantação destas travessias está estruturada na viabilização de instrumentos urbanísticos, jurídicos e econômicos que equacionem as implicações de regulação fundiária e de uso do solo, permitindo o compartilhamento do transporte não motorizado e a utilização de parte do sistema de transporte coletivo como atrativos urbanos para a reocupação das margens do rio Tietê. Em contrapartida a esta implantação, estão previstas atividades urbanas sobre estas conexões, articuladas à implantação de equipamentos e atividades de comércio e serviços que propiciem uso constante junto às margens.

O estudo para este projeto específico deverá (i) fornecer subsídios através de modelagens urbanísticas, econômicas e principalmente jurídicas para a implantação de travessias que contenham usos e atividades específicas por sobre o rio Tietê, articulando lugares de implantação e vocações de uso junto às margens e internamente à travessia; (ii) fornecer alternativas de implantação e diferenciadas soluções estruturais que permitam alternar as atividades e as vocações das travessias de acordo com as vocações econômicas das margens; (iii) articular usos econômicos e projetos associados a sistemas de mobilidade não motorizada entre as travessias e o



transporte coletivo, em qualquer um de seus diferentes modais, bem como as novas estruturas propostas através dos Projetos de Intervenção Urbana.

A modelagem tem por escopo (i) propor um cenário específico que apresente a viabilidade jurídica, econômica e a qualificação urbanística de implantação de um sistema de travessias de pedestres ocupado por atividades urbanas como comércio, serviços ou equipamentos públicos; (ii) propor projetos associados junto às margens das travessias, integrando ambos os lados do tecido urbano e viabilizando a implantação e a manutenção desta travessia; (iii) demonstrar a viabilidade jurídica e econômica do empreendimento e o prazo e contrapartidas necessárias, com diferentes cenários de ocupação, para sua implantação através de parcerias em seu sentido mais amplo, em qualquer um de seus modelos.

## **6. Programas de desenvolvimento**

As estratégias de desenvolvimento urbano para o Arco Tietê baseiam-se na indução da oferta de emprego e moradia para o seu reequilíbrio na região. Para fundamentar os estudos de viabilidade são aqui reunidas, em Programas de desenvolvimento habitacional e Programas de desenvolvimento econômico, políticas públicas formuladas em consonância com o processo de transformação previsto para este território. Assim, os cenários a serem propostos para a transformação urbana devem estar ancorados nas hipóteses dos Programas de desenvolvimento aqui enunciados, podendo também apresentar diretrizes e pressupostos complementares a estes, derivadas da fundamentação de suas modelagens e condizentes com o escopo detalhado apresentado neste relatório. Vale esclarecer que os Programas não são em si objetos de concessão, mas devem ser levados em conta para a estruturação dos cenários de desenvolvimento urbano da região.

### **6.1. Programa de desenvolvimento habitacional**

A questão do acesso à terra e a produção de habitação de interesse social, bem como provisão de habitação a todas as faixas de renda, equacionando o equilíbrio entre oferta de habitação e a oferta de emprego, é uma questão fundamental para o desenvolvimento urbano desse território estratégico da cidade de São Paulo. A habitação é entendida não simplesmente como a produção de unidades habitacionais, mas sim como a oferta de condições urbanísticas para a moradia e o desenvolvimento social, o que inclui as devidas articulações com as oportunidades de educação, emprego, saúde, cultura e lazer.

O programa de desenvolvimento habitacional, proposto junto às modelagens de projetos de infraestrutura ou de equipamentos, deve considerar os variados programas de política habitacional e podem valer-se de projetos de parcerias para a produção de habitação de interesse social em áreas com grande oferta de infraestrutura e com grande parcela de terrenos subutilizados, inclusive públicos, podendo se basear em programas habitacionais existentes e em sua consequente expansão. As modelagens propostas no Arco, articuladas a este programa, deve levar em conta o planejamento de uma ação concentrada - através da realização de um projeto específico para a produção de HIS, bem como uma ação difusa, através da produção de habitação social articulada às implantações das obras de infraestrutura contidas nos Projetos de Intervenção Urbana. A possibilidade desta articulação ocorre

em função da necessidade dos projetos de infraestrutura propostos nas modelagens poderem financiar o acesso à terra para os programas habitacionais necessários ao pleno desenvolvimento urbano. Estes programas, que devem subsidiar a orientação dos estudos de viabilidade de implantação para cada Projeto de Intervenção Urbana deverão apresentar, como hipóteses, (i) instrumentos para propiciar oportunidades de localização da habitação próxima a áreas com oferta de emprego e renda e assistida por equipamentos sociais; (ii) estruturação e qualificação de diferentes soluções de atendimento à demanda de habitação de interesse social, considerando os diferentes contextos de precariedade existentes neste território; (iii) modelos de gestão participativa para implantação e consolidação da oferta habitacional, complementares aos modelos existentes na legislação vigente, junto à população alvo do projeto; (iv) soluções habitacionais vinculadas às demandas definidas pelos respectivos órgãos gestores do poder público municipal.

Os estudos de viabilidade da produção de habitação de interesse social devem considerar, como hipótese, a implantação simultânea do maior número de empreendimentos, bem como a sua devida qualificação articulada aos equipamentos sociais necessários à plena moradia, ao longo dos anos de desenvolvimento dos projetos, levando em conta (i) a elaboração de uma estratégia de adensamento populacional na região do Arco Tietê, articulada as novas infraestruturas previstas bem como a renovação dos tecidos urbanos existentes. Adensamento que irá gerar (ii) cenários de ocupação de diferentes faixas de renda e de densidade adequada, com proximidade ao emprego e a mobilidade. E, a partir desta estratégia de adensamento, (iii) propor uma modelagem para se criar condições urbanas para a implantação de pelo menos 70 mil unidades habitacionais de interesse social, nos próximos 30 anos, sejam em terras adensadas a partir da implantação da infraestrutura dos Apoios, da racionalização de uso dos lotes pertencentes ao poder público e de lotes privados com baixa taxa de produtividade econômica. As unidades previstas deverão ser ofertadas à população integrante do cadastro habitacional da prefeitura de São Paulo, preferencialmente à população residente (favelas e cortiços) ou que trabalha no perímetro de intervenção, criando possibilidades de aproximação dos habitantes ao emprego e de articulação ao sistema de mobilidade existente e planejado. (iv) O modelo de gestão das habitações desenvolvida poderá privilegiar o modelo de locação social das unidades ofertadas, podendo estar articulado à gestão destes empreendimentos e aos serviços oferecidos à habitação.

Assim, tomando por base as hipótese de desenvolvimento habitacional, as modelagens deverão levar em conta cenários de construção e implantação das unidades, as formas de financiamento e os modelos de gestão contratuais para o atendimento do déficit habitacional mencionado. São objetivos do programa de desenvolvimento habitacional a ser considerado como fundamento do desenvolvimento das modelagens, através de ações concentradas ou difusas: (i) apresentar subsídios, em forma de estudos jurídicos e econômico-financeiros, para o atendimento ao déficit habitacional associado aos vetores de crescimento econômico do Arco Tietê; (ii) delimitar e justificar, através de uma modelagem urbanística, os modelos tipológicos e a área de investimento para a promoção de em novo padrão de urbanização associado à promoção da habitação social; (iii) apresentar subsídios de forma a demonstrar a viabilidade econômica do projeto com os objetivos voltados a

sua implantação, inclusive com relação às formas de financiamento dos mesmos ao longo do tempo de duração do desenvolvimento, considerando a necessária participação popular no desenvolvimento e implantação da proposta de habitação de interesse social; (iv) apresentar estudos que apontem os procedimentos e a fundamentação jurídica necessária, inclusive a indicação de instrumentos específicos para a realização das parcerias, obras públicas, convênios, consórcios ou concessões entre os diferentes entes federativos e a iniciativa privada, adequados ao tempo necessário a execução do projeto; (v) estudos de reordenamento urbanístico e do sistema fundiário que permitam a organização do território para a produção de empreendimentos sociais, tipologia adequada à função do equipamento; (vi) apresentar estudos que estabeleçam a produção de Habitação de Interesse Social como projeto associado a obras de promoção da infraestrutura, com número adequado de unidades e serviços associados possíveis ou pela viabilização da terra para sua produção.

## **6.2. Programas de desenvolvimento econômico**

Os programas de desenvolvimento econômico estão associados a promoção de projetos de infraestrutura e a projetos específicos de forma que possam fundamentar as intervenções e incentivar a dinamização das economias urbanas mediante séries de ações e projetos, como o fortalecimento das centralidades, incentivo ao incremento do comércio, serviços e empresas, e a implantação de diferentes setores produtivos ao longo do território.

Como diretriz ao desenvolvimento da segunda etapa do chamamento, os Projetos de Intervenção Urbana devem demonstrar a viabilidade de implantação sobre o território não apenas como projetos de melhoramentos urbanos mas também como projetos que incrementam a atividade produtiva e os processos de desenvolvimento da economia. Esta diretriz aponta para uma possível mudança de padrão na formação das centralidades paulistanas, direcionadas historicamente ao setor sudoeste do município como principal foco de investimentos e oferta de empregos e oportunidades, no campo dos serviços, da inovação tecnológica e do conhecimento. Isso justifica a importância do Arco do Futuro, e do Arco Tietê em especial, como um vetor da reorientação das centralidades urbanas, propiciando um desenvolvimento urbano mais equilibrado nos aspectos econômicos, sociais e ambientais..

Nesse sentido, a implantação de diferentes setores econômicos nessa região, por exemplo, apresenta-se como hipótese oriunda de programas em desenvolvimento pelo município e/ou apresentado pelos proponentes no estudo de pré-viabilidade. Em comum, inserem-se como aglomerações produtivas de alto valor agregado e qualificadas a oferecerem e induzirem oportunidades para criação de novos postos de trabalho neste território. Ao mesmo tempo, apresentam a necessidade de demandas específicas para seu pleno desenvolvimento, associadas a processos de dinamização da economia e de aumento da sua produtividade vinculada à oferta de infraestrutura. Os estudos de viabilidade da segunda fase do chamamento Arco Tietê poderão levar em conta a promoção de infraestrutura qualificada ou de projetos específicos que se fundamentam na implantação e desenvolvimento econômico de alguns dos setores inicialmente propostos nos estudos de pré-viabilidade. São eles:

### **6.2.1. Setor de base tecnológica e da informação territorial**

Quando da implantação de projetos de infraestrutura que configurem o Apoio Urbano Norte, através do enterramento da linha de alta tensão e de melhoramentos viários, de mobilidade e drenagem, poderá ser levado em conta a qualificação desta infraestrutura por tecnologias e sistemas que favoreçam a instalação de empresas de base tecnológica e da informação. Desde a proposição de redes compartilhadas de fibra ótica para comunicação até a aplicação de conceitos urbanísticos relativos a cidade inteligente, as modelagens poderão viabilizar a implantação de aglomerações produtivas do setor tecnológico, voltadas aos serviços de informação, a indústria de alto valor agregado e a pesquisa e desenvolvimento.

O programa econômico voltado ao setor produtivo tecnológico junto ao Apoio Urbano Norte deverá, como hipótese, propiciar a atração de empregos qualificados e a oportunidade de aumento de renda e capacitação a partir da implantação de empresas e centros de pesquisa que usufruem da infraestrutura qualificada para o aumento de sua produtividade e atração de novos negócios para a região. De forma a viabilizar esta infraestrutura, além da construção de um novo sistema viário articulado a um projeto de mobilidade e de drenagem, os estudos de viabilidade devem desenvolver projetos específicos ancorados, como elementos viabilizadores, do processo de transformação urbana e da implantação deste setor produtivo. Trata-se de um equipamento voltado ao monitoramento e a gestão territorial, que tem por objetivo viabilizar a infraestrutura de ponta e as condições necessárias para o desenvolvimento desta aglomeração produtiva. No entorno deste equipamento, que se destaca como uma possível concessão de serviços públicos para o gerenciamento territorial, poderão ser propostas a produção de estratégias para a criação de bairro compacto e adensado, agregando diversidade de uso e grande oferta de espaços públicos em seu entorno.

Deve-se considerar que o desenvolvimento deste setor produtivo requer a criação e viabilização de instrumentos jurídicos e econômicos que incentivem a implantação de atividades de tecnologia e da indústria de alto valor agregado, pelo poder público. Conjuntamente também tratam-se de estratégias que ajustem e regularizem o sistema fundiário, o uso e a ocupação do solo de seu entorno, tendo como equipamento dinamizador o centro de informação e gerenciamento territorial.

O Programa de Desenvolvimento Econômico para o setor de base tecnológica e da informação territorial tem por objetivo pautar (i) a criação de empreendimento público/privado para ancorar a dinamização econômica em áreas subutilizadas do território Arco Tietê; (ii) transformar o espaço urbano por meio da integração permanente entre os diferentes agentes que constroem a cidade sobre infraestrutura privilegiada e planejada, seja nas etapas de financiamento, gestão e produção dos empreendimentos; (iii) propiciar uma ação econômica sobre a cidade, estruturada em padrões democráticos de gestão e participação; (iv) implantar uma nova centralidade vinculada à produção de pesquisa e tecnologia estruturada; (v) colaborar na definição de um padrão de urbanização e tratamento ambiental que estimule a implantação de Empresas de Base Tecnológica e a articulação destas com centros de pesquisa e universidades já existentes na cidade.

Os Projetos de Intervenção Urbana que se utilizarem deste Programa de Desenvolvimento Econômico, quando da qualificação de seu conjunto de obras e/ou

serviços, deverão incorporar em suas modelagens: (i) subsídios para a criação de um cenário de desenvolvimento urbanístico de construção de uma plataforma tecnológica; (ii) delimitar perímetros de investimento para transformação de áreas específicas em um novo padrão de urbanização; (iii) demonstrar a viabilidade econômica de financiamento dos setores produtivos, alvos deste programa, para a implantação e usufruto das obras e/ou serviços de infraestrutura necessários ao seu desenvolvimento; (iv) regular o reordenamento urbanístico do sistema fundiário atual para que este permita a reorganização do território com vistas a produção de empreendimentos com tipologia adequada a função do programa; (v) desenvolver o programa e formas de concessões e parcerias, inclusive financiamento, para a implantação do Centro de Gerenciamento territorial, como equipamento de alcance metropolitano. O Centro tem como objetivo concentrar as informações necessárias ao mapeamento e incremento das atividades municipais, reunindo dados a cerca de questões ambientais, como drenagem, chuvas e mudanças climáticas; mobilidade, associadas ao trânsito e ao transporte; sistemas de monitoramento dos indicadores urbanos e sistemas de gestão, articulados a ampla oferta de rede de dados, energia e sistemas de armazenamento da informação.

#### **6.2.2. Setor de logística e transporte**

Ambas as bordas do perímetro do Arco Tietê se caracterizam por potenciais áreas com vocação logística, tanto pela conexão com as rodovias Anhanguera-Bandeirantes, quanto ao sistema Dutra-Fernão Dias. Esta característica confere ao Arco a possibilidade de estruturar programas de logística de bens de consumo e produção, de produtos voltados a produção industrial e mesmo a logística reversa. A aplicação das hipóteses estabelecidas por este programa de desenvolvimento econômico está voltada ao desenvolvimento de infraestruturas específicas para a caracterização territorial de setores aptos a estruturação do armazenamento e logística intermodal, relacionados à presença da ferrovia e das rodovias, com possibilidade de expansão a navegação no hidroanel metropolitano, quando de sua implantação. Também está estruturado na viabilização de incentivos econômicos municipais e estaduais para a implantação de plataformas logísticas para armazenamento e distribuição de bens de consumo e de produção, que tragam consigo projetos e oportunidades associadas a ofertas de emprego e inovação nos sistemas de distribuição de cargas, a serviços e comércios especializados.

A implantação de plataformas logísticas na cidade de São Paulo, em diferentes escalas e articuladas em rede, é uma oportunidade econômica que já se encontra em estudos pelo governo do estado com apoio da prefeitura municipal. As restrições de tráfego de caminhões, o equacionamento da passagem de carga compartilhada com as linhas férreas para passageiros e o alto custo para a distribuição de mercadorias na cidade são atuais gargalos para o desenvolvimento da metrópole. O território do Arco Tietê, que recepciona o sistema rodoviário do interior do estado e do Vale do Paraíba, apresenta-se como local estratégico para a entrada de bens de produção e consumo na metrópole. Adicionado a isto, há ainda o sistema ferroviário de distribuição de cargas, que mesmo com o advento do futuro ferroanel, encontra em São Paulo grande destino para as viagens e distribuição de contêineres e material para a indústria. Sem mencionar na articulação desta área com as conexões de viagens interligando as 04 regiões metropolitanas do Estado. Motivos suficientes para se equacionar o

compartilhamento das redes de mobilidade entre cargas e passageiros e propiciar um novo e potencial programa econômico para a cidade.

O programa de desenvolvimento econômico para o setor de logística e transporte tem por objetivo (i) incentivar a criação de empreendimentos público/privados para qualificar um ciclo econômico ativo sobre áreas subutilizadas mas com potencial fundiário para a destinação deste uso; (ii) transformar o espaço urbano por meio da integração permanente entre os diferentes agentes que constroem a cidade sobre um meio urbano com infraestrutura privilegiada e com farta acessibilidade as centralidades e polos de consumo; (iii) propiciar uma ação econômica sobre a cidade, estruturada em padrões democráticos de gestão e participação; (iv) implantar uma nova centralidade econômica vinculada à distribuição e armazenamento de bens de consumo e produção; (v) definir um padrão de urbanização e tratamento ambiental que estimule a implantação de empresas do setor logístico associadas a estratégias ambientalmente sustentáveis; (vi) delimitar e justificar a área e o perímetro de investimento para transformação de áreas subutilizadas mas fundiariamente adequadas ao Arco Tietê, em um novo padrão de urbanização; (vii) fomentar estudos de reordenamento urbanístico e do sistema fundiário que permitam a organização do território para a produção de empreendimentos.

### **6.2.3 Setor vinculado a ciências da vida**

A cidade de São Paulo abriga em seu território um conjunto de empresas, laboratórios e instituições de pesquisa relacionados às diferentes atividades que compõem o complexo econômico e industrial da saúde. Esse complexo envolve atividades diversas como: (i) produção industrial relacionada aos produtos de base química e biotecnológica como fármacos e medicamentos, vacinas, hemoderivativos; (ii) indústrias de base mecânica, eletrônica e de materiais, voltadas por exemplo, aos equipamentos hospitalares; (iii) prestação de serviços de saúde como hospitais, ambulatórios, serviços de diagnóstico e tratamento; (iv) comércio, varejista e atacadista, de produtos farmacêuticos, instrumentos médicos e cirúrgicos, óticos e ortopédicos; (v) seguros e plano de saúde. À essas atividades, que estabelecem entre si fluxos de compra e venda e trocas de tecnologias e conhecimento, soma-se a rede de instituições de ensino, pesquisa, desenvolvimento e formação profissional.

O fato de abrigar empresas desse complexo conjunto de instituições é um ativo estratégico para a cidade que pode potencializá-la por meio de iniciativas e ações relacionadas aos projetos de reestruturação urbana e econômica como apresentado para o Arco Tietê. As oportunidades reveladas nesse território apontam para a possibilidade de estruturação de um parque tecnológico que articula instituições públicas das três esferas de governo com instituições privadas, de pesquisa e formação profissional. A implantação desse parque teria como objetivos (i) incentivar a instalação de empresas do setor, com atuação nacional, global ou regional na América latina; (ii) fomentar a instalação de laboratórios de pesquisa relacionadas às áreas clínica, biotecnológica; (iv) fomentar a instalação de estruturas certificadas e acreditadas para testes de qualidade; (v) estimular a constituição de uma rede integrada de pesquisa em ciências da vida; (vi) promover o empreendedorismo, o surgimento de empresas inovadoras e de base tecnológica ligadas às ciências da vida.

Os Projetos de Intervenção Urbana ou os projetos específicos que se utilizarem deste Programa de Desenvolvimento Econômico, quando da qualificação de seu conjunto de obras e/ou serviços, deverão incorporar em suas modelagens: (i) subsídios para a criação de um cenário de desenvolvimento urbanístico de construção de um parque tecnológico ligado a indústria de ciências da vida; (ii) delimitar perímetros de investimento para transformação de áreas específicas em um novo padrão de urbanização, qualificado para a implantação deste parque; (iii) demonstrar a viabilidade econômica de financiamento dos setores produtivos, alvos deste programa, para a implantação e usufruto das obras e/ou serviços de infraestrutura necessários ao seu desenvolvimento; (iv) regular o reordenamento urbanístico do sistema fundiário atual para que este permita a reorganização do território com vistas a produção de empreendimentos com tipologia adequada a função do programa; (v) desenvolver o programa e formas de concessões e parcerias, inclusive financiamento, para a implantação da aglomeração produtiva como um equipamento ou parque tecnológico de alcance metropolitano.

## **7. Aspectos relativos à drenagem e a carta geotécnica da bacia do Alto Tietê**

A vazão de pico do Tietê, junto à foz do Rio Pinheiros, na região conhecida por “cebola”, é estimada em cerca de 1.800 m<sup>3</sup>/s. Trata-se de um número estatístico e, ainda que não seja preciso, aumenta significativamente o volume de recursos a se investir em saneamento e drenagem na cidade de São Paulo, diretamente relacionada ao Plano de Drenagem desenvolvido pelo Governo do Estado, o PDMAT. A capacidade do canal atual do Rio Tietê é de 1.100m<sup>3</sup>/s e crendo nessa vazão de 1.800 permanecerá, na região delimitada pelo Arco Tietê, um déficit de 200 m<sup>3</sup>/s, que teria que ser controlado. Em resumo, essas estimativas indicam que os projetos a serem realizados no âmbito do Arco Tietê não podem ser conflitantes com os projetos de medidas estruturais do Governo do Estado. Qualquer solução estrutural de grande porte feita no canal do Tietê pode ser insuficiente para as chuvas de maior intensidade e, portanto, sistemas de retenção de cheias devem ser previstos nas margens, tais como: praças de chuva, reservatórios ou outros que os proponentes devem indicar e inserir em seu projeto urbanístico. O tratamento das águas, quando das modelagens, deve considerar o conceito de bacias urbanas como elemento norteadores das análises e propostas, integrado aos projetos de infraestrutura viária e de mobilidade integrados aos aspectos de saneamento ambiental.

Os estudos de viabilidade dos projetos na segunda fase do chamamento devem considerar o manejo de águas pluviais separadas em diferentes conjuntos com o (i) as águas das bacias dos afluentes que vêm de fora do perímetro do Arco, (ii) as águas que vêm de montante da área do Arco, (iii) as águas existentes junto as margens do Rio no perímetro de estudo, (iv) as águas dos afluentes do Tietê incidentes nas bacias dentro do perímetro, (v) as águas de contribuição direta do Tietê e pequenos cursos d’água associados, (vi) as águas da chuva incidentes sobre as pistas marginais e (vii) as resultantes de primeiras chuvas. Sobre estes 7 diferentes aspectos, os estudos de viabilidade deverão contemplar análises sobre os aspectos de volume e de qualidade da água, bem como sua correlação com o projeto PDMAT3, em implantação pela SABESP, e com as tecnologias de tratamento necessárias. Estas tecnologias deverão estar associadas aos projetos estruturais do Arco e poderão ser de competência tanto do poder público estadual quanto do municipal.

Em relação ao saneamento existe ainda a necessidade dos estudos apresentarem cálculos de redimensionamento da rede existente devido a necessidade de atendimento do novo adensamento populacional proposto junto ao Arco Tietê. Tais estudos devem atender para a recepção de cargas difusas junto as soluções de drenagem e a relação do problema causado por estas cargas junto ao dimensionamento dos processos de mitigação da poluição das águas e o afastamento do esgoto executados atualmente pela SABESP.

Por fim, as propostas relativas ao enterramento de infraestruturas, seja do leito ferroviário, das vias marginais ou da linha de alta tensão à norte devem levar em conta as interferências causadas junto aos interceptores de saneamento ou as galerias de drenagem de águas fluviais (córregos tributários do Tietê que se encontram atualmente canalizados em diferentes formas), e deverão considerar soluções técnicas suficientes para o equacionamento destas questões. Em conjunto, uma profunda análise sobre a capacidade de adensamento do território e a ocupação do subsolo da cota 730 do planalto deve ser elaborada de forma a viabilizar sua transformação. Questões consideradas críticas como a falta de capacidade de absorção dos solos de aluvião e a modificação do lençol freático deverão ser esclarecidas e dimensionadas para o pleno aproveitamento e qualificação do espaço para o desenvolvimento econômico do território.

## **8. Planejamento, gestão e desenvolvimento do espaço urbano**

### **8.1. Estratégias de planejamento e projeto**

Alguns instrumentos urbanísticos constantes do Plano Diretor Estratégico vigente e outros propostos na sua revisão poderão ser mobilizados para os estudos de viabilidade de implantação do projeto Arco Tietê. Este é o caso de todos os instrumentos previstos para serem adotados na Macroárea de Estruturação Metropolitana, conforme proposta na revisão. Como exemplo, tem-se as Áreas de Intervenção Urbana – AIU, sendo consideradas plenamente inseridas no perímetro do Arco Tietê e que propiciem estratégias articuladas de promoção da infraestrutura, dos programas de desenvolvimento e dos projetos específicos, bem como diretrizes urbanísticas específicas, formas de financiamento e gestão dos mesmos. Na hipótese de implementação de AIUs no território do Arco Tietê, cada AIU pode vir a integrar um ou mais Projetos de Intervenção Urbana, sejam aqueles ligados a implantação de grandes infraestruturas, em áreas longitudinais ao perímetro do Arco contemplando diversos distritos do território, ou através do projeto dos Apoios e da Centralidade Metropolitana, articulado aos Programas de Desenvolvimento econômico e habitacional. A demarcação de perímetros de intervenção como por meio de AIUs podem viabilizar o (i) desenvolvimento de políticas e a criação de instrumentos que possibilitem ao município a transformação urbana da área mediante a criação de infraestruturas para o desenvolvimento urbano da região com a antecipação de recursos para sua promoção. Em conjunto, também se qualifica como benefício da AIU a capacidade de (ii) delimitar perímetros longitudinais ao Arco Tietê para a solução da rede de infraestrutura de forma sistêmica e não pontual, promovendo o pleno desenvolvimento urbano.

O estabelecimento destas Áreas tem por objetivos apresentar (i) subsídios, em forma de estudos urbanísticos, econômico-financeiros, jurídicos e ambientais para a



elaboração de leis específicas e mecanismos capazes de captar recursos e transformar a Área de Intervenção Urbana através de diferentes projetos de concessões ou parcerias público-privadas; (ii) estudos que apontem a viabilidade da modelagem urbanística, econômico-financeira e ambiental para a produção de leis específicas para a implantação de operações urbanas consorciadas, consórcios públicos ou imobiliários ou demais instrumentos similares, previstos na política urbana regulamentada pelo Estatuto das Cidades; (iii) estratégias para estruturação de um conjunto de obras públicas, por contratação direta ou através de concessão, de modo a garantir a execução da infraestrutura necessária ao desenvolvimento do Arco, em qualquer um dos 3 principais Projetos de Intervenção Urbana; (iv) estratégias coerentes para desenvolvimento dos projetos específicos do Arco Tietê.

## **8.2. Estratégias de governança territorial**

Como estratégia para o desenvolvimento e controle público do processo de transformação do Arco Tietê, os estudos a serem elaborados na fase de viabilidade deste chamamento podem propiciar a constituição, nas Áreas de Intervenção Urbanas, de um órgão gestor capaz de propor e gerenciar ações de transformação urbana através da definição de suas atribuições e competências. Esta estratégia pode acontecer a partir da criação de uma empresa pública de gestão da AIU, com territórios diversificados de desenvolvimento, ou através da instituição de um consórcio público interfederativo, vinculada à administração indireta dos vários entes participantes.

Este órgão gestor permitiria a concentração de todas as ações necessárias ao longo do tempo por um número determinado de entidades que possuam atribuição institucional para articular os diferentes níveis de Governo, facilitando a continuidade dos projetos, bem como o constante acompanhamento dos cronogramas e prioridades definidas no âmbito da(s) AIU(s). Seus objetivos estão definidos em coordenar e articular o desenvolvimento urbano equilibrado proposto pelos estudos de viabilidade do projeto e executar as obras e serviços necessários para a qualificação urbana, principalmente relativa às questões sistêmicas de infraestrutura como mobilidade, drenagem e áreas verdes. Teria, igualmente, a competência em gerir as contratações de serviços e das obras públicas previstas através da realização das parcerias necessárias, em seu sentido mais amplo, dentro dos modelos viáveis propostos.

O órgão gestor da(s) AIU(s) poderá, por hipótese, ser responsável por (i) gerir os ativos públicos necessários ao desenvolvimento da proposta; (ii) contratar serviços e obras de infraestruturas dentro do âmbito daqueles designados por Projetos de Intervenção Urbana; (iii) contratar parcerias e serviços necessários ao desenvolvimento de infraestruturas ou de Programas de Desenvolvimento ; (iv) executar as diretrizes e ações estabelecidas pelos órgãos gestores de cada Projeto de Intervenção Urbana, no âmbito do poder público ou da sociedade representada; (v) promover ampla participação social e transparência nas ações de desenvolvimento territorial ao longo de seu período de estruturação, gestão e implementação.

Nesse caso, são os objetivos destas estratégias: (i) apresentar subsídios, em forma de estudos jurídicos e econômico-financeiros, para criação de um modelo de empresa pública ou consórcio público inter-federativo com propósitos específicos para cada Projeto de Intervenção Urbana ou Projeto Estruturados de Desenvolvimento

Econômico, a fim de não conflitar com o tempo, espaço e recursos gerais e específicos da AIU, possibilitando plenas condições de transformação urbana mediante produção das infraestruturas necessárias em relação ao meio-ambiente urbano; (ii) apresentar subsídios de forma a demonstrar a viabilidade econômica desta empresa ou consórcio público com os objetivos voltados à realização dos projetos, inclusive com relação às formas de financiamento dos mesmos ao longo do tempo de duração do desenvolvimento, considerando modelos que proponham cenários para desenvolvimento a longo prazo, como no caso do consórcio público, bem como cenários para a realização de parcerias a curto e médio prazos, liderados diretamente pela gestão pública municipal na sua forma direta ou indireta; (iii) apresentar estudos que apontem os instrumentos e a fundamentação jurídica necessária, avaliando inclusive criação de legislação específica, de forma a dar legitimidade para a realização de um convênio/ consórcio com a participação entre diferentes entes federativos, adequados ao tempo necessário a execução do projeto, com o objetivo de implementar as condições institucionais necessárias a gestão das terras públicas e poder propiciar a criação de ativos para a realização dos projetos de concessões, parcerias e outros objetos previstos para o Projeto de Intervenção Urbana.

### **8.3. Meios de interação social e institucional**

A primeira fase do chamamento público para o desenvolvimento de estudos de transformação social solicitou, aos proponentes, apresentarem meios de interação social e institucional que visam a comunicação e construção de um diálogo aberto, transparente e democrático, na construção de cada uma das propostas. As estratégias deste diálogo, para esta segunda fase se dividem em dois momentos distintos, que deverão ser desenvolvidos em paralelos.

A partir da apresentação deste relatório resumo, a prefeitura do município iniciará uma série de audiências e discussões públicas para a apresentação das estratégias de transformação do território, em conjunto com as premissas e hipóteses a serem desenvolvidas. Isto será feito de forma a subsidiar a discussão para a elaboração dos estudos da segunda fase pelos proponentes. Serão também oferecidos espaços para a discussão destas estratégias através da instituição de um escritório público do projeto em que será possível acessar e acompanhar os estudos propostos para o desenvolvimento da viabilidade dos projetos e a promoção de debates sobre as estratégias. O objetivo da promoção desta interação social, seja com qualquer cidadão, seja com as diferentes esferas de governo municipal, estadual e federal, é de alinhar o processo público de planejamento e gestão aos desejos da sociedade no desenvolvimento da cidade.

Em contrapartida, os proponentes deverão propor em seus estudos de viabilidade todo o faseamento e o processo de construção das parcerias articuladas a processos de gestão e comunicação com a sociedade e com o próprio governo, quando da proposta de projetos interfederativo. Como produto, os meios de interação social e institucional dos projetos de viabilidade para o Arco Tietê deverão (i) definir metodologia a ser aplicada e a relação entre os agentes necessários para a transformação do território; (ii) conceituar a metodologia de participação e gestão territorial; (iii) garantir o controle pleno e irrestrito do poder público municipal ou da esfera competente na implantação, estruturação e desenvolvimento das propostas;

(iv) definir, associado às propostas sugeridas, os agentes e instâncias deliberativas e consultivas, quando do desenvolvimento, implantação e gestão dos projetos.

## **9. Escopo mínimo dos projetos**

### **9.1. Projetos de Intervenção Urbana**

Os projetos de intervenção urbana correspondem a um instrumento de política e transformação urbana, formalmente elaborado, contendo proposições em parcelas específicas do território, visando sua urbanização. Nele estão compreendidas as diretrizes de atuação urbanística com fins de renovação e requalificação urbana, bem como os objetivos gerais e específicos, metas e estratégias. Como resultado deve indicar as transformações propostas para a consecução de seus objetivos e diretrizes, explicitando a visão do território a ser transformado, e abordando as questões de caráter geral da intervenção, como as densidades de ocupação, parâmetros urbanísticos, as intervenções físicas previstas, a conformação espacial e funcional das construções e dos usos, articulando-se e absorvendo em seu desenvolvimento aspectos relativos a programas econômicos, a impacto ambiental e a avaliação da infraestrutura de mobilidade existente e projetada.

Os Projetos de Intervenção deverão considerar as características físicas, ambientais e socioeconômicas da região, nas suas potencialidades e em projetos estratégicos, para a indução de atividades em áreas com potencial de geração de desenvolvimento econômico e social, objetivando a requalificação e reestruturação desse espaço urbano. Para seu desenvolvimento deverão ser considerado: (i) ações e intervenções existentes colocalizadas de promoção público ou privada; (ii) parâmetros específicos para a regulação e promoção do parcelamento e do uso e ocupação do solo associados a delimitação dos perímetros de intervenção; (iii) critérios e propostas voltadas ao incremento da mobilidade e da rede de transportes coletivos; (iv) compatibilização com sistemas de drenagem urbana; (v) qualificação de espaços públicos, áreas verdes e da paisagem; (vi) estratégias de implantação e faseamento.

#### **9.1.1. Ações e intervenções colocalizadas**

Identificação, localização e avaliação crítica das ações e intervenções contidas no Plano Diretor Estratégico, nos Planos Regionais estratégicos e em obras e ações colocalizados a cargo de outras esferas de governo ou da iniciativa privada, que se relacionam com os objetivos e diretrizes estabelecidos para as intervenções urbanas propostas, considerando, inclusive as promovidas pelo processo de revisão do Plano Diretor Estratégico.

#### **9.1.2. Uso e ocupação do solo**

Utilização dos elementos de caracterização do projeto desenvolvidos na primeira fase do chamamento onde foram elaborados critérios de pré-viabilidade, identificando e mapeando: (i) as predominâncias de usos, gabaritos de altura, zoneamento, áreas construídas totais, coeficientes de aproveitamento totais, áreas construídas computáveis presumidas, coeficientes de aproveitamento presumidos; (ii) caracterização da situação socioeconômica da população residente (número de domicílios por faixas de renda familiar em salários mínimos); (iii) levantamento do número de habitantes, das densidades populacionais, de emprego e relação

emprego/habitante; (iv) levantamento da oferta e demanda de equipamentos públicos de saúde, educação, lazer, cultura e segurança existentes na área, indicando sua natureza e localização; (v) mapeamento das áreas e imóveis tombados e em análise pelos órgãos de preservação, bem como aqueles indicados como ZEPEC (Zonas de Preservação Cultural) no Plano Diretor Estratégico e nos Planos Regionais, indicando as restrições impostas a estas áreas e sua envoltória; (vi) identificação das áreas com características semelhantes e de sua vocação, objetivando a divisão do perímetro e subperímetros em setores, caracterizando suas especificidades e funções dentro dos objetivos e diretrizes estabelecidos para a intervenção urbana proposta; (vii) identificação e quantificação das áreas passíveis de renovação considerando concomitantemente seus usos, as funções que tais usos exercem no contexto econômico e urbanístico do setor e as áreas construídas, terras públicas, áreas contaminadas e alagamentos;

As propostas de uso do solo contidas nos Projetos de Intervenção Urbana deverão contemplar: (i) subdivisão funcional do perímetro em setores, de acordo com as características projetadas (como centralidades, áreas residenciais ou comerciais e de serviços, áreas de preservação ou recuperação ambiental); (ii) proposta de composição da mescla entre usos residenciais e não residenciais; (iii) indicação de parâmetros de distribuição e concentração da população e atividades econômicas no perímetro de estudo, traduzido por padrões de ocupação, densidades demográficas e de empregos e sua proporcionalidade (emprego/habitante); (iv) proposta de implantação de habitações de interesse social que contemple o atendimento da demanda da região, bem como indicação de área, custo, meios e mecanismos para a implantação; (v) indicação dos potenciais de área adicional de construção para os usos residencial e não residencial a partir dos coeficientes de aproveitamento básico vigentes, o adensamento populacional e a relação emprego/habitante propostos; (vi) estimativa do incremento do número de empregos, de habitantes e de unidades habitacionais e sua distribuição segundo faixas de renda; (vii) indicação de áreas preferenciais para a implantação de novos equipamentos públicos de saúde, educação, lazer, cultura, segurança e gestão territorial, existentes na área, indicando sua natureza e localização; (viii) proposta de novos usos compatíveis nas áreas potencialmente contaminadas ou em áreas ambientalmente incapacitadas de adensamento.

### **9.1.3. Mobilidade e acessibilidade**

Utilização dos elementos de caracterização do projeto desenvolvidos na primeira fase do chamamento onde foram elaborados critérios de pré-viabilidade do projeto, identificando e mapeando: (i) análise dos sistemas estrutural, coletor e local, inclusive com a verificação de demanda para transformação destas redes; (ii) mapeamento das redes de transportes coletivos existentes indicando a localização de terminais, estações de trem e metrô e áreas de embarque e desembarque de corredores de ônibus; (iii) mapeamento da rede cicloviária existente e planejada; (iv) mapeamento de estudos existentes de intervenção nas redes de transporte e circulação.

As propostas de mobilidade contidas nos Projetos de Intervenção Urbana deverão contemplar: (i) proposta de rede viária identificando as novas intervenções indicando as adequações necessárias à articulação entre os diversos modos de transporte, considerando em especial a implantação dos sistemas denominados Apoio Urbano

Norte e Apoio Urbanos Sul e a consequente readequação das marginais do Rio Tietê, junto a Centralidade Metropolitana; (ii) localização preliminar de novas linhas, estações e terminais urbanos de transporte coletivo com base nas informações correntes no âmbito das secretarias municipais e estaduais; (iii) indicação de novas rotas cicloviárias considerando, especialmente as ciclovias como um sistema alimentador dos sistema de transporte público;

#### **9.1.4. Drenagem**

Utilização dos elementos de caracterização do projeto desenvolvidos na primeira fase do chamamento onde foram elaborados critérios de pré-viabilidade do projeto, identificando e mapeando: (i) levantamento da rede hídrica com a demarcação das bacias e sub-bacias de drenagem e localização dos córregos e curso d'água existentes; (ii) mapeamento e análise dos principais pontos de alagamento; (iii) diagnóstico das bacias e sub-bacias de drenagem apontando os aspectos críticos do desempenho dos sistemas e intervenções programadas;

As propostas relativas e associadas a drenagem, contidas nos Projetos de Intervenção Urbana, deverão contemplar ações estruturais e não estruturais indicando as medidas necessárias à recuperação da rede hídrica e sua integração ao sistema viário e de áreas verdes principalmente relacionadas a contribuição dos córregos tributários do Rio Tietê e ao Plano Diretor de Macrodrenagem da bacia do Alto Tiete – PDMAT, conforme diretrizes elaboradas pelo relatório resumo.

#### **9.1.5. Espaços públicos, áreas verdes e paisagem**

Utilização dos elementos de caracterização do projeto desenvolvidos na primeira fase do chamamento onde foram elaborados critérios de pré-viabilidade do projeto, identificando e mapeando: (i) identificação e localização dos principais elementos de referência da paisagem sejam naturais ou construídos; (ii) levantamento, mapeamento e classificação das áreas verdes públicas de lazer, recreação, contemplação e arborização viária, indicando suas principais características; (iii) mapeamento da vegetação significativa em áreas públicas e privadas;

As propostas relativas a espaços públicos, áreas verdes e renovação da paisagem, contidas nos Projetos de Intervenção Urbana deverão contemplar: (i) proposta de formação de redes de áreas verdes e espaços públicos de uso coletivo, encadeando e hierarquizando de acordo com o porte, abrangência e função; (ii) proposta de qualificação da paisagem urbana, contendo diretrizes gerais de volumetria e restrições em função da preservação e qualificação do patrimônio histórico, da paisagem natural e construída, indicando as áreas passíveis de verticalização e seus respectivos graus (baixa, média e alta), bem como perspectivas visuais a manter, qualificar e recuperar; (iii) proposta de articulação entre os sistemas de drenagem e de áreas verdes visando à recuperação das linhas de drenagem, bem como ao aumento de áreas verdes; (iv) proposta de um programa de enterramento de fiação com priorização de regiões, estimativa de custos e previsão de meios e mecanismos para implantação.

#### **9.1.6. Estratégias de implantação e faseamento**

Deverão ser definidas estratégias de implantação no espaço e no tempo das intervenções elencadas nos estudos de viabilidade, com ensaios de regramentos legais

relativos aos instrumentos, incentivos e estratégias urbanísticas. As atividades relativas às estratégias de implantação, no tempo, das intervenções elencadas nos estudos consistem na formulação de alternativas de implantação vinculadas a cenários de distribuição do potencial adicional de construção de acordo com os usos, parâmetros e diretrizes resultantes dos estudos nas seguintes condições: (i) três cenários temporais, com representação de volumetrias, sendo dois intermediários e outro final de modo a permitir a visualização e compreensão do processo de transformação da área em termos de implementação progressiva das infraestruturas previstas e da reocupação do território.

Os cenários e suas espacializações deverão refletir as contribuições provenientes dos estudos econômicos, ambientais e de capacidade de suporte buscando a melhor combinação, do ponto de vista urbanístico, entre velocidade de transformações urbanas, ganhos de qualidade ambiental e acessibilidade, oferta de equipamentos públicos e habitações de interesse social e as fontes de financiamento das intervenções e custos das intervenções, devendo ser modelados para todos os setores do perímetro de estudo e representados por plantas e perspectivas ilustrativas.

As atividades relativas aos ensaios de regramentos legais baseados nas estratégias instrumentos e incentivos urbanísticos elaborados durante o desenvolvimento dos estudos consistem na consolidação destes elementos em regras, índices, parâmetros técnicos e formatos adequados à sua aplicabilidade em um projeto de lei, a serem devidamente justificados.

O conteúdo discriminado acima deve ser explicitado por textos, mapas, gráficos, tabelas e ilustrações, de forma que fique claro não só as soluções adotadas, mas também as premissas e justificativas que as motivaram, contendo ao mínimo: (i) explicitação do projeto, justificando a regulamentação de uso e ocupação do solo proposta, contendo uma síntese das investigações históricas, das análises da paisagem urbana e dos estudos socioeconômicos da região; (ii) apresentação dos aspectos relevantes de uso do solo, de sua morfologia, de suas escalas e de suas regras de organização e composição, que referenciam o desenvolvimento do projeto; (iii) apresentação da fundamentação das intervenções propostas, notadamente quanto aos temas do emprego, da habitação, da mobilidade, da sustentabilidade ambiental e da oferta de equipamentos públicos; (iv) apresentação dos benefícios sociais, urbanísticos, econômicos e ambientais de interesse público estimados com a implantação da intervenção proposta; (v) as estratégias de implantação previstas para cada setor das intervenções urbanas propostas, com os respectivos cenários temporais, os partidos de projeto e estratégias adotados e suas justificativas e peças gráficas de desenhos e mapas em tamanho e escala adequados; (vi) os ensaios de regramentos legais relativos aos instrumentos, incentivos e estratégias urbanísticos.

## **9.2. Projetos específicos**

A partir dos objetivos e diretrizes de projeto, poderá ser proposto projetos específicos de diferentes escalas, como hipóteses iniciais de início do processo de intervenção. Nos setores, pretende-se promover alterações nos padrões de ocupação do solo mediante a concessão onerosa do direito de construção, da qualificação de usos e parâmetros urbanísticos, aplicando-se instrumentos de transformação urbana regulamentados.

Outras áreas poderão ser consideradas mais aptas a estruturar as transformações previstas, de forma a moldar formas de ocupação que sirvam de âncoras e referência a todo o perímetro de intervenção e que possam acelerar sua implementação. Estas âncoras, na forma de projetos específicos, tem o papel de provocar e iniciar a transformação, e demonstrar a aplicabilidade de parâmetros de ocupação que deverão se estabelecer entre estas e o entorno projetado. Estes projetos estratégicos poderão ser desenvolvidos em consonância com os programas de desenvolvimento econômico e deverão traduzir formal e espacialmente as futuras características dessas áreas, contemplando: (i) a indicação, posicionamento, caracterização; (ii) a conformação das intervenções no espaço físico abrangendo as áreas verdes, espaços e equipamentos públicos, sistema viário, os parâmetros urbanísticos específicos e (iii) a volumetria das novas massas construídas, sejam elas públicas ou privadas.

Os projetos específicos deverão necessariamente partir dos parâmetros e elementos definidos no Projeto de Intervenção Urbana em que se inserem, contribuindo para que sejam atingidos os objetivos de sua proposição. Para isso, deverão ser desenvolvidos em nível básico, numa escala de abordagem mais refinada, onde se apresentam as características de ocupação e outros fatores específicos deste território que o diferenciam dos demais.

Considerando como projeto básico os conjuntos de estudos que irão constituir as diretrizes básicas dos projetos definitivos, os projetos estratégicos devem conter os elementos necessários e suficientes, representados nas formas e escalas adequadas para que, quando do desenvolvimento dos projetos definitivos, possam ocorrer os ajustes técnicos necessários sem comprometimento da essência do conceito urbanístico utilizado. Tais intervenções deverão estar inseridas no contexto urbano adjacente demonstrando a inter-relação entre os eixos de atuação que compõem o Projeto de Intervenção. Busca-se dessa forma permitir a plena compreensão do conjunto formado pelas soluções de projeto adotadas nas intervenções públicas e pela proposta de transformação do entorno que lhe servirá de arcabouço.

As proposições e representações de que trata este item deverão abordar conjuntamente os seguintes aspectos:

#### **9.2.1. Uso e ocupação do solo**

- a) Características funcionais e indicação das principais vocações econômicas de cada setor, indicando as atividades e empreendimentos âncora;
- b) Identificação e quantificação das áreas renováveis, passíveis de transformação de usos e ocupação;
- c) Espacialização da composição da mescla de usos, identificando o posicionamento das áreas de uso misto, das residenciais e não residenciais (comércio e serviços de âmbito local e regional, usos institucionais) e a volumetria resultante;
- d) Identificação e quantificação dos imóveis cuja desapropriação ou demolição sejam necessárias à implantação das intervenções públicas;

#### **9.2.2. Mobilidade e Acessibilidade**

- a) Caracterização funcional e formal das vias, ciclovias, ruas de pedestres e obras de arte a implantar ou modificar demonstrando sua inserção urbanística e conexões com

o sistema de mobilidade, acessibilidade e circulação geral, contendo dimensões dos leitos carroçáveis e passeios e o conseqüente tratamento urbanístico e paisagístico

b) Propostas de soluções de acesso por transporte coletivo ou individual em empreendimentos geradores de tráfego indicando melhoramentos a serem implantados por setores, articulados ao planejamento e a mitigação do impacto sobre a vizinhança

c) Formas de acesso a estacionamentos individuais (por empreendimento) ou coletivos (por quadras ou conjuntos de empreendimentos), público e privados que preservem o conforto e segurança de pedestres e articulem-se como projetos associados a rede de transporte coletivo proposta

### **9.2.3. Drenagem**

a) Formas de retenção de águas pluviais no interior dos lotes, reaproveitamento de águas pluviais e taxas de permeabilidade

b) Concentração ou dispersão das áreas permeáveis internas aos lotes em função de sua relação com as ruas e passeios públicos

### **9.2.4. Espaços públicos, áreas verdes e paisagem**

a) Articulação entre áreas de uso privado e de acesso público, em especial as relações entre as partes frontais dos empreendimentos e os passeios públicos, permitindo o uso de subsolos e solos para estacionamento e tratamento articulado destes com o conceito de fachada ativa dos empreendimentos e contendo dimensões do afastamento frontal em relação à via adjacente, fechamentos e diretrizes paisagísticas

b) Relação entre as larguras das vias, o porte e as alturas das edificações atribuindo graus de verticalização em função do contexto próximo (ruas e edificações vizinhas) e geral (marcos referenciais da região)

c) Relação entre as volumetrias e tipologias construtivas das novas edificações, os conjuntos edificados existentes a permanecer, os elementos referenciais da paisagem, os imóveis e áreas de relevância histórica, definindo alinhamentos ou recuos mínimos e máximos, além do gabarito proposto

d) Localização e dimensionamento das áreas verdes e espaços públicos associados

e) Localização e dimensionamento dos núcleos de equipamentos públicos, necessariamente associados a promoção destes empreendimentos específicos.

## **9.3. Estudo de avaliação da infraestrutura de mobilidade**

A avaliação da infraestrutura de mobilidade têm por objetivo identificar a compatibilidade entre a atual e/ou planejada infraestrutura de mobilidade e o potencial construtivo proposto para o perímetro de intervenção. Para sua efetividade deverão ser consideradas as projeções de adensamento para os usos residencial e não residencial, as intervenções viárias, para os pedestres e de transportes coletivos constantes nos elementos de estudo oferecidos pela Prefeitura no relatório resumo, assim como os parâmetros constantes dos planos metropolitanos relativos ao tema.

No estudo deverão ser avaliados cenários de desenvolvimento das infraestruturas de transporte e mobilidade frente à ocupação prevista nos Projetos de Intervenção, com



balanço sobre as hipóteses mais adequadas de vinculação (da ocupação em função da infraestrutura de mobilidade instalada e planejada ou vice-versa, com a infraestrutura sendo ajustada às ocupações previstas), tendo por base os objetivos e diretrizes da intervenção urbana considerada. O estudo compreenderá:

- a) Elaboração de cenários simulando o desempenho futuro do sistema em função da inserção dos novos parâmetros de uso e ocupação do solo e intervenções propostas e planos de expansão de transportes coletivos de diferentes capacidades e modais
- b) Simulação de, no mínimo, três cenários de desempenho do sistema em função de diversas formas de distribuição de área construída adicional por faixa de renda e atividade, combinados com as melhorias no sistema de transporte sobre trilhos e pneus e com a articulação de uma rede existente ou complementar de transporte
- c) Identificação do cenário mais adequado (menores distâncias de deslocamento, menor impacto sobre o sistema viário, melhor utilização do sistema de transporte coletivo) e apresentação de parecer sobre os critérios e estratégias de projeto e melhoramento desta infraestrutura, apresentando estimativa dos custos das obras identificadas para este cenário.
- d) Análise do potencial construtivo existente e construção de cenários de absorção dos cenários projetados.

#### **9.4. Estudo de avaliação econômica**

O estudo de avaliação econômica tem por objetivo avaliar as propostas de utilização de instrumentos urbanísticos para a área do empreendimento identificando custos e receitas e suas possibilidades de financiamento, pela aplicação e associação de diferentes instrumentos de transformação urbana regulamentados pelo Estatuto das Cidades, tendo em vista as condições de mercado da cidade de São Paulo e o tempo total de implantação do projeto. Os estudos econômicos deverão analisar a capacidade de absorção, pelo mercado, do potencial construtivo de novos empreendimentos residenciais e não residenciais durante todo o período de implantação do projeto, além de estudar e definir possíveis valores de contrapartidas financeiras a serem pagas pelos interessados.

Os trabalhos serão representados em relatório que demonstre a metodologia empregada para atendimento aos objetivos, contenha o memorial de cálculo e outras informações necessárias que permitam analisar a qualidade dos resultados apresentados, compreendendo:

- a) Análise dos valores de mercado praticados dentro do perímetro de estudo, de forma a identificar os setores homogêneos do ponto de vista de mercado, comparando estes com fontes já estabelecidas de valores imobiliários na cidade, como a Planta Genérica de Valores, base de dados do ITBI e preços de imóveis novos da Embraesp. Esta base de dados, por setor-quadra fiscal, deve conter a área de terreno e de construção das benfeitorias, com suas estimativas de preços em R\$ absoluto, R\$ por unidade de área de terreno (incluindo o valor das benfeitorias) e R\$ por unidade de área de construção. Numa outra base de dados, deverão ser identificados todos os empreendimentos novos contidos na base da Embraesp, com seus respectivos preços em m<sup>2</sup> privativo, m<sup>2</sup> de construção, e segmento de renda alvo do empreendimento, expressos em salários mínimos

b) Estimativa geral dos custos das intervenções elencadas no Programa de Intervenções das futuras Operações Urbanas Consorciadas, incluindo os custos de desapropriação, fundo de comércio, projeto e execução das intervenções

c) Demonstrativo da previsão de receitas e custos das futuras intervenções articuladas as fontes de receita e/ou financiamento propostas. Deverão ser apresentadas faixas de receitas e custos por meio da perturbação de variáveis, levando em consideração distintos cenários de mercado. Estas estimativas deverão considerar os efeitos da valorização dos imóveis ao longo do período de implementação do projeto e nos custos de desapropriações para implantação de melhoramentos públicos

d) Análise e validação do ponto de vista da velocidade de transformação do território e da capacidade de investimento e absorção do potencial de novos empreendimentos pelo mercado, levando em consideração seus diferentes usos e públicos-alvos

e) Elaboração de cenários de valorização dos empreendimentos residenciais e não residenciais ao longo do tempo de implementação da intervenção, relacionados com a capacidade de absorção pelo mercado considerando os diferentes usos e públicos-alvo, de acordo com as estratégias de implantação adotadas. Deverão ser feitos cenários parciais, por setor e área de projeto estratégico, em pelo menos três tempos: dois intermediários e um final. Todos os cenários deverão ser comparados com um cenário referencial, que consiste na hipótese dos preços de terrenos e benfeitorias evoluírem segundo a variação do INCC – Índice Nacional da Construção Civil

f) Apresentação de alternativas de estratégias de implantação do projeto no tempo, com seus respectivos fluxos de investimento e retorno. Devem ser propostas alternativas de cronograma das principais intervenções, implantação e execução dos projetos estratégicos, com análise crítica e demonstração dos impactos nos resultados dos itens anteriores.

### **9.5. Estudos de modelagem jurídico-financeira**

No âmbito dos estudos de modelagem jurídico-financeira, deverão ser avaliadas as questões relativas à contratação da modalidade de concessão ou outro instrumento pertinente ao projeto, incluindo a operação do contrato e a estrutura legal que a sustentará. Deverá ser desenvolvido o modelo de gestão do projeto, de implantação de infraestrutura e dos serviços correspondentes, durante todo o período da concessão.

De modo a viabilizar o empreendimento, deverão também ser apurados os custos (operacionais, administrativos, de manutenção), os investimentos e receitas advindas do empreendimento, com o correspondente fluxo de caixa, considerada a estrutura contratual utilizada e todos os elementos pertinentes, tais como custos e condições de financiamento, garantias e riscos. Em relação a este último ponto, deverá ser elaborada uma matriz de riscos que deverá nortear sua distribuição entre as partes da parceria público-privada e os respectivos mecanismos de identificação, quantificação, alocação, mitigação e penalização. Igualmente a matriz de risco deverá levar em conta a hipótese de faseamento proposta e possíveis prejuízos quando da alteração ou eliminação dos componentes urbanísticos previstos.

Deverão ser apresentados, ainda: a) proposta de indicadores de desempenho e de qualidade na prestação de obra e/ou serviços por parte da contratada; b) forma de

cálculo da eventual contraprestação pública envolvida; c) formas e índices para reajuste da contraprestação; d) apuração das receitas acessórias previstas; e) periodicidade e critérios para cláusulas de reajustes contratuais; f) indicadores do empreendimento, tais como TIR do projeto, TIR dos acionistas, VPL, exposição máxima, WACC, *payback*; g) análise de sensibilidade da TIR e da contraprestação quanto às principais variáveis do modelo, incluindo-se simulação de diferentes prazos; h) avaliação das garantias necessárias à viabilidade do negócio; i) modelo tributário e alternativas eficientes para o projeto; j) modelo contábil.

Os estudos jurídicos também deverão oferecer propostas dos atos normativos necessários à implementação dos instrumentos urbanísticos pertinentes, bem como as minutas de instrumentos contratuais, editais e respectivos termos de referência a serem utilizados nas futuras licitações, com definição de atribuições e responsabilidades entre o parceiro público e o parceiro privado, em observância à legislação relativa às parcerias público-privadas e concessões comuns.

No âmbito de tais estudos, o agente empreendedor deverá atender ao disposto no art. 7º do Decreto n. 51397/10, demonstrando: I - a viabilidade do empreendimento, mediante demonstração das metas e resultados a serem atingidos, prazos de execução e de amortização do capital investido, bem como a indicação dos critérios de avaliação ou desempenho a serem utilizados; II - a vantagem econômica e operacional da proposta para o Município e a melhoria da eficiência no emprego dos recursos públicos, relativamente a outras possibilidades de execução direta e indireta; III - a conveniência e oportunidade da contratação, mediante explicitação das razões, devidamente fundamentadas, que justifiquem a opção pela modalidade de contratação sugerida, considerando a natureza, relevância e valor de seu objeto; IV - a indicação estimativa do impacto orçamentário-financeiro nos exercícios em que deva vigorar o contrato de parceria público-privada, concessão comum de obra ou de serviço público ou de permissão de serviço público; V - a indicação dos requisitos para licença ambiental prévia ou expedição das diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento, na forma de regulamento, sempre que seu objeto exigir.

## **10. Produtos mínimos a serem apresentados na segunda fase**

### **10.1. Projeto urbanístico e de engenharia**

Os projetos urbanísticos e de engenharia que eventualmente sejam aplicados aos estudos deverão estar adequados a legislação vigente, bem como as normas técnicas aplicáveis a cada área de projeto. Em caso de propostas excepcionais poderão ser recepcionados minutas para projeto de leis e normas específicas ao atendimento destes objetivos. Para efeito deste estudo, serão consideradas como atendidas todas as determinações legais e normas técnicas, e caso não estejam, será de responsabilidade da proponente sua adequação.

Os projetos urbanísticos e de engenharia podem ser compreendidos como o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto dos estudos, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental e de capacidade de suporte da intervenção territorial, e que possibilitem a avaliação do custo da obra e

a definição do prazo de execução, devendo em seu conjunto, esclarecer os seguintes pontos:

1. Desenvolvimento da solução escolhida de forma a fornecer visão global do projeto e identificar todos os seus elementos constitutivos com clareza;
2. Soluções técnicas, globais e localizadas, de forma detalhada, mas sem comprometer a capacidade do proponente em inserir inovações e melhoramentos durante a elaboração do projeto executivo;
3. Elementos para montagem do plano de ação e a programação das intervenções necessárias ao longo de todo o prazo de implantação das intervenções, de modo a subsidiar a elaboração dos anexos técnicos ao edital de licitação;
4. Matriz de risco urbanístico que contemple cenários alternativos de implantação dos projetos de intervenção de acordo com a variação de cenário macroeconômico e a capacidade de investimento do município.
5. Orçamento dos investimentos necessários à implantação do projeto, com os itens de custo desagregados em elementos de maior representatividade sobre o valor do investimento, a ser resumido em cronograma físico-financeiro pelo prazo de implantação das intervenções.

Nos elementos de projeto deverão ser apresentadas as premissas norteadoras que deverão ser adotadas na elaboração dos projetos executivos pelo futuro agente executor vencedor do processo de licitação, quando couber.

Na elaboração dos projetos urbanísticos e de engenharia, deverão ser obrigatoriamente considerados a integração de soluções de mobilidade e acessibilidade, meio ambiente e, preferencialmente, soluções tecnológicas que incluam critérios de sustentabilidade adequados ao objeto proposto.

Como produtos dos estudos urbanísticos e de engenharia, deverão ser apresentados:

- Conceção urbanística;
- Anteprojetos e plantas esquemáticas;
- Descrição técnica das soluções urbanísticas e de engenharia e tecnologias adotadas na proposta apresentada;
- Plano de implantação, dimensionamento, faseamento e a caracterização dos empreendimentos previstos;
- Estimativa dos investimentos e despesas de implantação exigidas, discriminados em seus principais itens (materiais, equipamentos, obras civis, despesas ambientais, aprovações e licenciamentos, dentre outros);
- Caracterização ambiental e estudos de capacidade de suporte, com apresentação de Termos de Referência para a elaboração de estudos de impacto ambiental
- Cronograma físico-financeiro.

## **10.2. Modelagem Operacional**

A modelagem operacional deverá apresentar a forma e o dimensionamento da administração do projeto, como serão realizadas as obras e/ou prestados os serviços propostos e como isto beneficiará a população, inclusive durante seu processo de gestão.

A prestação da obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto dos estudos deve ser adequada ao pleno atendimento dos usuários, considerando que “obra ou serviço adequado” é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, cortesia na sua prestação e modicidade de preços.

A atualidade compreende a modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação. Deverá ser apresentado plano para a manutenção da atualidade dos equipamentos.

Deverão ser apresentados o plano de operação e manutenção dos ativos e a política de gestão de pessoal, com o detalhamento de custos e despesas ao longo do tempo. A estrutura física e de pessoal necessária para a adequada administração das obras e/ou dos serviços precisará ser descrita e justificada, incluindo os recursos para os sistemas de informação.

Como resultados da modelagem operacional deverão ser detalhados para todo o período de implantação das intervenções:

- Custos operacionais;
- Custos administrativos;
- Custos de manutenção;
- Custos de renovação dos ativos;
- Outras despesas.

### **10.3. Viabilidade do Projeto**

#### **10.3.1. Análise e Projeção de Receita**

Os Estudos deverão contemplar:

- Modelo de remuneração, incluindo cenários com a possibilidade de aporte de recursos na fase de investimentos, e quando couber nos termos da Lei Federal artigo 6º da Lei Federal nº 11.079, de 2004, alterado pela Lei Federal nº 12.766, de 2012;
- Metodologia de cálculo da contraprestação pública, quando couber, incluindo fórmulas, índices e mecanismos para reajuste da contraprestação, considerando o cálculo do percentual da contraprestação vinculado aos indicadores de desempenho;
- Descrição e dimensionamento das fontes de receitas acessórias, alternativas ou complementares, quando couber, capazes de reduzir o montante de contraprestação ou tarifa necessária para a viabilidade do projeto;
- Proposta de Indicadores de Desempenho, incluindo metas, padrões de qualidade, forma de aferição e periodicidade para revisão destes indicadores.

Os Estudos deverão ainda explicitar as premissas adotadas para a projeção das receitas ao longo do prazo.

#### **10.3.2. Análise de viabilidade econômico-financeira**

Os Estudos deverão conter a análise econômica da modalidade de contratação do empreendimento mais vantajosa para o Poder Público, em todas as esferas administrativas, considerando os aspectos de custo-benefício, custos de oportunidade, “Value for Money”, dentre outros.

O estudo de viabilidade financeira deverá incluir projeções na forma de um modelo financeiro detalhado e seguir as práticas contábeis e fiscais vigentes à época da preparação do modelo. O modelo financeiro deverá claramente mostrar as premissas que embasaram os estudos, incluindo, mas não se limitando a:

- Premissas macroeconômicas e financeiras;
- Avaliação e justificativa para a taxa interna de retorno (TIR) adotada;
- Premissas fiscais e tributárias;
- Descrição da estrutura de capital (próprio e de terceiros);
- Descrição do tipo de dívida e dos instrumentos financeiros utilizados (ponte e/ou longo prazo, sênior e/ou subordinada, empréstimos bancários, utilização de valores mobiliários, melhorias de créditos, hedge etc.), montante, prazo e condições;
- Cronograma físico-financeiro detalhado dos investimentos, por etapa e por fase de implantação, caso haja, incluindo os prazos para obtenção das licenças de instalação e operação, se aplicável;
- Todas as fontes de receita;
- Premissas para projeção de capital de giro;
- Premissas para a projeção de custos e despesas;
- Premissas para a recuperação do investimento por parte dos acionistas ao longo do tempo (distribuição de dividendos, redução de capital etc.);
- Indicadores de desempenho e percentual vinculado à contraprestação.

Os principais resultados do modelo financeiro deverão incluir:

- Contraprestação pública e/ou recursos necessários para implementação das obras e, quando couber, destacando-se eventual “Aporte”, nos termos do artigo 6º da Lei Federal nº 11.079, de 2004, alterado pela Lei Federal nº 12.766, de 2012);
- Taxa Interna de Retorno do Projeto e do Equity (TIR);
- Alavancagem financeira máxima;
- Produção de indicadores a exemplo de exposição máxima, custo médio ponderado de capital (WACC), *payback* etc.;
- Índice de Cobertura dos Serviços de Dívida (ICSD) anual e médio;
- Avaliação e justificativa para o prazo de concessão adotado, no caso de ocorrência dessa modalidade;
- Ano do primeiro retorno de *Equity*;
- Primeiro e último ano de pagamento das dívidas.

O modelo financeiro deverá incluir as seguintes planilhas:

- Painel de controle (sumário);
- Premissas;
- Demonstração de Fluxo de Caixa;
- Demonstração de Resultados de Exercício;
- Balanço Patrimonial;
- Termos e condições de financiamento;
- Investimentos e manutenções periódicas;
- Custos de operação e manutenção;
- Análises de Sensibilidade;

- Quadro de usos e fontes de recursos, ano a ano

Os Estudos deverão expressar todos os valores em reais (R\$) constantes, além de considerar a Norma Contábil e o Regime Fiscal vigentes no País.

#### **10.4. Avaliação de impacto e matriz de risco**

Como parte dos Estudos, deverá ser apresentada matriz de riscos dos programas e projetos, separando-as, quando couber, em matrizes por categoria (riscos ambientais, urbanísticos, de engenharia e operação, econômico-financeiros, jurídicos entre outros). Deverá apresentar também os respectivos mecanismos de mitigação e penalizações e sugerir estrutura de garantias a serem providas pelos parceiros público e privado, quando couber.

#### **10.5. Análise da fundamentação legal**

Os interessados deverão sugerir alternativas de modelagem jurídica e formas de contratação, considerando as diretrizes deste relatório resumo. A sugestão da modalidade de contratação deverá estar embasada em avaliação jurídica da viabilidade de modelos institucionais alternativos ou complementares para o financiamento e a implantação do projeto, identificando suas implicações para o modelo proposto.

A modelagem jurídica deverá detalhar as responsabilidades das partes envolvidas na implantação do projeto, deixando claro quais riscos serão assumidos por cada uma das partes. Os Estudos deverão apresentar análise dos aspectos tributários do modelo de contratação escolhido, bem como abordar diretrizes regulatórias (municipais, estaduais e federais), ambientais, de zoneamento e outros aspectos de natureza jurídico-regulatória aplicáveis ao projeto. Deverão ainda ser detalhadas as minutas de edital e contrato.

#### **11. Critérios de aproveitamento dos estudos de viabilidade**

A avaliação dos Estudos apresentados considerará a consistência das informações que subsidiaram sua realização e a compatibilidade com técnicas previstas em normas e procedimentos científicos pertinentes, bem como sua adequação à legislação aplicável e aos benefícios de interesse público esperado, em especial o regramento contido no Decreto Municipal nº 51.397/2010.

O aproveitamento dos Estudos poderá ser total ou parcial, o que terá reflexo no valor do ressarcimento, que também poderá ser integral ou parcial, proporcionalmente ao seu aproveitamento.

A recomendação pelo aproveitamento total ou parcial dos Estudos ficará a exclusivo critério da COMISSÃO, que fará a análise e seleção de estudos específicos entregues pelos interessados. A COMISSÃO não se obriga a aceitar a totalidade do projeto apresentado, caso a opção seja pelo aproveitamento apenas de determinado segmento de cada projeto entregue, podendo inclusive selecionar partes de Estudos apresentados por proponentes diferentes.

O aproveitamento está condicionado à consistência das informações que subsidiaram sua realização, ao grau de aprofundamento dos Estudos, às inovações trazidas pelos interessados e ao efetivo aproveitamento, na modelagem final do projeto.

Os estudos apresentados referentes a cada Projeto apresentado serão avaliados individualmente pela Comissão Especial de Avaliação considerando a visão da integralidade do Arco Tietê, bem como a sua aplicabilidade, viabilidade, sustentabilidade, adequação e atendimento ao interesse público.

O valor máximo para cada um dos projetos apresentados para esta segunda fase do chamamento, será de:

Projeto de Intervenção Urbana – Apoio Urbano Norte – R\$ 6.000.000,00

Projeto de Intervenção Urbana – Apoio Urbano Sul – R\$ 8.000.000,00

Projeto de Intervenção Urbana – Centralidade da Metrópole – R\$ 4.000.000,00

Projetos Específicos – Equipamentos e/ou travessias – R\$ 2.000.000,00

Na hipótese de aproveitamento parcial dos estudos, estes se basearão na seguinte proporção para cálculo de eventual ressarcimento.

Item 5.1. - Projeto Urbanístico e de Engenharia = 50% do Valor Global

Item 5.2 - Modelagem Operacional = 15% do Valor Global

Item 5.3 - Viabilidade do Projeto = 20% do Valor Global

Itens 5.4 e 5.5 - Avaliação de Impacto e Risco e Análise da Fundamentação Legal = 15% do Valor Global

Dentro de cada item de cada projeto, a COMISSÃO pode estabelecer o aproveitamento parcial de um ou mais de um dos estudos, aplicando-se a proporcionalidade na apuração do valor do ressarcimento.

Os dispêndios com os Estudos aproveitados deverão ser justificados e comprovados pelos interessados e será objeto de ressarcimento aos respectivos autores pelo vencedor da contratação.

Após a divulgação dos estudos a serem aproveitados e dos valores a serem ressarcidos, os agentes a quem seja atribuído algum eventual ressarcimento deverá comprovar os seus custos efetivos, sendo que o valor máximo de ressarcimento será aquele fixado pela COMISSÃO.

O aproveitamento dos Estudos não obriga ao Poder Público a contratar o objeto do projeto.

O não aproveitamento dos Estudos, bem como a eventual modificação posterior do projeto que implique na sua não utilização, ainda que parcial, de estudos declarados aproveitados através deste procedimento, não gerará para o Poder Público a obrigação de ressarcir os custos incorridos conforme estabelecido no Decreto Municipal nº 51.397/2010.

O ressarcimento não será em nenhuma hipótese ônus do Poder Público e só ocorrerá se e quando por ocasião do cumprimento do contrato de concessão ou parceria público-privada, na forma e nas condições a serem definidas no eventual futuro edital de licitação do projeto. Em suma, se por qualquer razão **não houver contrato de concessão ou parceria público-privada não haverá ressarcimento.**



Os autores ou responsáveis pelos estudos técnicos apresentados poderão participar, direta ou indiretamente, das eventuais licitações ou da execução de obras ou serviços em concessões comuns, patrocinadas ou administrativas, ou ainda em permissões de serviços públicos, nos termos do permitido pelo art. 31 da Lei Federal no 9.074/95, que sejam resultantes do desenvolvimento dos estudos aproveitados.

A entrega dos estudos à PMSP implicará, desde logo, a autorização dos interessados para sua utilização em providências necessárias ao desenvolvimento de instrumentos jurídicos e normativos, inclusive alterações em leis e decretos, bem como nas discussões públicas pertinentes, anteriormente à propositura de qualquer forma de concessão pública ou à publicação do correspondente edital de licitação.

## **12. Condições gerais e prazos**

### **12.1. Ratificação do interesse na continuidade do processo**

Somente poderão participar da segunda fase os agentes cadastrados que apresentaram os estudos tecnicamente adequados ao fim da primeira fase. Estes agentes que pretendam desenvolver os detalhamentos dos estudos de viabilidade, objeto da segunda fase da PMI, conforme descrito neste relatório resumo, deverão ratificar seu interesse até o dia 06 de dezembro.

### **12.2. Entrega dos Estudos pelos interessados**

12.2.1. A coordenação do processo de recebimento de Estudos será exercida pela COMISSÃO.

12.2.2. O prazo para elaboração e apresentação dos Estudos será até o dia 29 de maio de 2014. Os Estudos deverão ser entregues em 02 (duas) vias impressas e 02 (duas) vias eletrônicas protocoladas no endereço constante no 12.5.1.

12.2.3. Os projetos, estudos, levantamentos e modelagem deverão ser apresentados em papel e em versão eletrônica (CD/DVD) com as planilhas eletrônicas (formato Microsoft Excel) abertas (desbloqueadas), passíveis de conferência de premissas, fórmulas e simulações, com desagregação de todos os itens.

12.2.4. Ressalta-se, também, que o escopo dos projetos, estudos, levantamentos e modelagem, a serem apresentados em atenção a este Relatório deverá obrigatoriamente obedecer ao disposto no Decreto Municipal nº 51.397, de 2010.

12.2.5. Oportunamente os autores dos Estudos entregues poderão ser convidados pela COMISSÃO a apresentarem o trabalho entregue. Esta apresentação consistirá de uma explicação dos principais pontos do estudo elaborados.

### **12.3. Acompanhamento dos trabalhos e sua divulgação**

Os estudos serão desenvolvidos com o acompanhamento das equipes técnicas da PMSP, para o efeito de garantir a observância das diretrizes que orientam a elaboração dos estudos de viabilidade do Arco Tietê, respeitando o sigilo necessário o desenvolvimento pleno de cada proponente. Ressalva-se que o mencionado acompanhamento não implica o dever de aceitação dos estudos que vierem a ser realizados.

As etapas de discussão pública serão convocadas pelo poder público com antecedência adequada, os materiais deverão ficar disponíveis para os interessados e as reuniões deverão ser em locais acessíveis e em horário compatível com a finalidade. As propostas ou sugestões deverão ser sistematizadas e justificadas sua incorporação ou sua recusa. As reuniões devem ser documentadas e contar com lista de presença.

#### **12.4. Avaliação da modelagem final**

Caberá à COMISSÃO coordenar os trabalhos de avaliação dos Estudos recebidos e de consolidação da modelagem final, com a participação e apoio de representantes da São Paulo Negócios, Secretaria de Finanças, Secretaria de Negócios Jurídicos e Procuradoria Geral do Município, bem como proceder ao encaminhamento dessa modelagem final para fins de apreciação por parte do Conselho Gestor do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas - CGP, quando couber.

#### **12.5. Meios de comunicação dos proponentes**

- 12.5.1. As comunicações e entregas de documentos deverão ser endereçadas à COMISSÃO, no protocolo da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, situado na Rua São Bento 405, 17 andar, sala 171B, Centro, São Paulo/SP.
- 12.5.2. A COMISSÃO informa que os proponentes habilitados deverão acompanhar os ofícios de comunicação que poderão ser feitos por intermédio do e-mail, endereçado ao responsável indicado no ato do cadastramento, ou por entrega por correio ou, ainda, pessoalmente.
- 12.5.3. A COMISSÃO não se responsabiliza por eventuais falhas no recebimento de cadastros e/ou estudos pelo correio ou pelo correio eletrônico.
- 12.5.4. Perguntas e esclarecimentos solicitados pelos cadastrados poderão ser feitos através do e-mail: [arcotiete@prefeitura.sp.gov.br](mailto:arcotiete@prefeitura.sp.gov.br). Todos os demais interessados cadastrados também receberão as resposta aos questionamentos caso sejam fornecidas informações adicionais relevantes ao projeto.