



SUMÁRIO EXECUTIVO

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

1. Informações Gerais do Estudo

1.1 Nome do Estudo:	Estudo de Pré-viabilidade - Projeto Arco Tietê
1.2 Empresa Responsável:	Construtora Andrade Gutierrez S.A. e Constutora Queiroz Galvão S.A.
1.3 Abrangência do Estudo:	Perímetro e áreas de influência direta do Arco Tietê especificado em chamamento público para o estudo de Pré-Viabilidade

2. Escopo para os Estudos

2.1 Situação Atual

A seguir apresenta-se o quadro síntese da situação atual do Arco Tietê. A análise detalhada encontra-se documentada no capítulo segundo do presente Estudo de Pré-viabilidade.

Situação atual geral

- Crescimento demográfico nas áreas de periferia e áreas de risco no entorno da mancha;
- Crescimento de áreas de favelas e assentamentos precários;
- Crescimento populacional de municípios da Região Metropolitana de São Paulo e Macrometropolitana;
- Aumento da frota de automóveis, motos e táxis;
- Aumento de demanda por transportes públicos;
- Aumento das inter-relações metropolitanas e extrametropolitanas;
- Impactos nas estruturas ambientais urbanas;
- Sobrecarga e saturação da infraestrutura de circulação e transportes;
- Problemas recorrentes de enchentes e alagamentos;
- Problemas de saúde e saneamento;
- Ônus na extensão das infraestruturas e equipamentos sociais;
- Aumento de impactos ambientais – degradação de setores urbanos, poluição de corpos d'água e mananciais, destruição de áreas de proteção, contaminação e impermeabilização do solo.

Carências e gargalos

- Esvaziamento de população na área central;
- Baixa densidade habitacional;
- Degradação do parque habitacional;
- Segregação socioterritorial;
- Falta de espaços públicos, escassez de serviços, infraestruturas e equipamentos públicos intraterritoriais;
- Pressão imobiliária concentrada em algumas áreas da mancha;

- Desequilíbrio na oferta de equipamentos sociais e infraestruturas;
- Carência de oportunidades de emprego e trabalho fora das áreas centrais;
- Dificuldades na mobilidade urbana causadas por barreiras naturais e urbanísticas, configuradas enfaticamente pelo conjunto do rio Tietê e suas Marginais, pela via férrea e por viadutos, entre outras;
- Desnaturalização da paisagem gerando falta de permeabilidade urbana e natural.

Possibilidades e oportunidades

- Situação privilegiada para o acesso à cidade e para a distribuição dos fluxos entre periferia e centros;
- Presença de polos comerciais de atração metropolitana;
- Presença significativa de áreas de transformação, com grande superfícies ocupadas por indústrias ou armazéns;
- Operações Urbanas Consorciadas;
- Planos Habitacionais - Municipal de Habitação (PAI's) / Casa Paulista;
- ZEIS;
- Disposição governamental e interesse do mercado na transformação da região;
- Localização estratégica para a conexão da região norte da cidade com o centro.

A seguir são apresentadas as sínteses das análises por eixo estruturador, pormenorizando-as com fatos e dados que levaram às conclusões e proposições.

Socioeconômico: Foi constatado que a população residente no Arco Tietê corresponde, ao todo, a 25,40% do total de habitantes do município de São Paulo. Foi diagnosticada uma divergência de faixa de renda e de grau de escolaridade entre os residentes nos bairros centrais e periféricos inseridos na mancha, o que demonstrou que os bairros mais afastados do centro abrigam uma população menos favorecida, dado o comprovado menor custo dos terrenos, entre outros fatores.

O perímetro de estudo apresenta algumas centralidades temáticas, locais em que predominam vocações econômicas, dentre elas aparecem a região Sé, voltada para administração pública e comércio popular; os bairros do Brás e do Bom Retiro, que mantêm uma vocação têxtil atacadista e de varejo; Lapa, Barra Funda e Santana, que apresentam avenidas de comércio intenso; e as duas extremidades da mancha, que possuem vocação logística, dados os entroncamentos de parte das estradas mais relevantes do país estarem ali presentes.

Meio Ambiente: O histórico industrial e a presença de empreendimentos poluidores na região foram identificados como principais causas de um quadro bastante degradado do ponto de vista ambiental, que apresenta poluição generalizada do ar e da água e focos de contaminação do solo.

O território do Arco Tietê é uma faixa área extremamente vulnerável que passou por um processo rápido e forte de urbanização sem levar em conta o meio natural existente. Os rios da cidade foram retificados e canalizados, suas águas passaram a receber grande parte do esgoto não tratado das áreas urbanas, suas várzeas e áreas de meandros foram completamente urbanizadas. Somado a isso o solo foi gravemente contaminado e impermeabilizado.

Ocorre um baixo índice de vegetação, em especial nas áreas do centro e à sul do rio Tietê.

Com relação à permeabilidade da área, pode-se destacar que a maior parte das drenagens e nascentes naturais foram aterradas ou modificadas, os rios e córregos retificados e canalizados e suas várzeas ocupadas por vias pavimentadas, em resposta ao processo de urbanização acelerado e desorganizado. Enchentes são recorrentes na região, dada a proximidade a inúmeros córregos que chegam às áreas baixas e ao próprio rio Tietê, que, por sua vez, recebe grandes contribuições de água em períodos de chuva devidas à impermeabilização generalizada do solo urbano, com consequente escoamento acelerado e intenso. No lado norte do rio, o processo é ainda mais intenso, pois o relevo além dos limites do Arco Tietê, apresenta fortes declividades.

Habitacional: O território do Arco Tietê é fragmentado por grandes superfícies industriais, comerciais e residenciais, impossibilitando a análise da mancha sob o ponto de vista de um único padrão de uso do solo. Em relação ao contexto habitacional, foram encontradas disparidades entre zonas pertencentes à mancha, que demonstraram grandes déficits em bairros periféricos. Ocorre ainda, um desequilíbrio na oferta de equipamentos culturais entre porção norte e sul da mancha. Cabe ressaltar que se verificou que o grande crescimento econômico da cidade nos últimos anos não possibilitou, na mesma proporção, melhorias de infraestrutura habitacional e de equipamentos e serviços públicos.

De modo geral os principais problemas identificados na questão da Habitabilidade foram:

Parcelamento

- Grandes glebas industriais e comerciais impossibilitam a permeabilidade de quadras;
- Grandes superfícies ocupadas por estacionamento;
- Grandes superfícies comerciais sem relação com espaço público prejudicam a vitalidade do entorno;
- Hierarquia viária desfavorável para bairros residenciais;
- Grandes áreas de ocupação de baixa densidade com predominância de:
 - Lotes pequenos;
 - Construções de baixo padrão sem recuos mínimos e com um, dois ou mais pavimentos.
- Algumas manchas estritamente habitacionais de alto padrão;
- Edifícios verticais em manchas pontuais ou lineares;
- Áreas residenciais ou mistas com espaços públicos desfavoráveis para a locomoção não motorizada;
- Falta de centralidades para o comércio de proximidade.

Uso do solo

- Presença de zonas industriais e galpões incompatíveis com a dinâmica do Centro Metropolitano;
- Áreas industriais sem condições de mescla de uso residencial;
- Verticalização pontual sem apoio do suporte viário e de transporte;
- Pressão imobiliária concentrada em algumas manchas e eixos;
- Baixa densidade residencial em diversas áreas do Arco Tietê;
- Usos mistos com predominâncias diferenciadas e pouca identidade;
- Presença de polos comerciais especializados de atração metropolitana;
- Novos empreendimentos imobiliários desequilibrados quanto à mescla de rendas, e

<p>encarcenamento do solo (gentrificação);</p> <ul style="list-style-type: none"> Vazios de interesse imobiliário e esvaziamento da região central. <p>Habituação</p> <ul style="list-style-type: none"> Degradação ambiental e falta de vitalidade em áreas de grandes superfícies industriais e comerciais; Falta de vitalidade noturna e congestão do espaço público durante o dia em áreas comerciais como a região do Brás; Presença baixa de assentamentos informais em comparação com outras áreas da cidade; Dificuldade para viabilizar demanda de HIS e HMP; Baixa densidade com exceções para cortiços e favelas existentes na área. <p>Equipamentos Sociais</p> <ul style="list-style-type: none"> Grandes vazios de equipamentos em áreas industriais em transformação; Desequilíbrio de equipamentos culturais entre áreas ao norte e ao sul do rio Tietê; Desequilíbrio de oferta de equipamento educacional público e privado - Equipamentos de educação privada dificultam a mescla social ainda que mesmo com oferta de HIS e HMP; Proximidade a equipamentos culturais importantes como Polo Cultural da Luz, Memorial da América Latina ou Parque da Juventude; Proximidade a instituições de ensino superior em sua maioria privados; Clubes e associações esportivas tradicionais nos subdistritos da parcela Sul; Poucos e tradicionais parques como Água Branca e Parque do Belém; Baixa densidade habitacional diminuindo o interesse por melhorias em transporte público, equipamentos e obras de espaços públicos; Escassez de unidades de saúde e Espaços públicos urbanizados; Delimitação de áreas de ZEIS e as áreas previstas para projeto do Programa Casa Paulista se concentram no entorno direto do centro e pontualmente à noroeste da área de estudos, deixando a maior parte da mancha sem instrumentos para a inclusão de HIS ou fomento à construção de HMP; Proporção da distribuição do viário rodado e peatonal desequilibrada em toda a área e especialmente problemática em áreas como Brás, Bom Retiro ou Lapa, polos comerciais de atração metropolitanos; Fraças e parques de difícil acesso, rodeados por viários de alto tráfego e desconectados das áreas de grande fluxo peatonal; Falta de conforto térmico pela insuficiência de arborização de grande parte do perímetro; Inúmeras áreas sob pontes e viadutos sem função urbana. <p>Barreiras urbanísticas</p> <ul style="list-style-type: none"> Insuficientes ligações entre as duas margens do rio Tietê para meios não motorizados; Grandes avenidas seccionando pequenas porções de território impossibilitam a formação da complexidade necessária ao tecido urbano; Trilhos representam forte barreira, com poucas áreas de transposição, formação de becos e paisagem degradada; Pontes e viadutos com suas alças em situações diversas. <p>Acessibilidade e Mobilidade: O crescimento desordenado da Cidade de São Paulo em direção às</p>
--

<p>regiões periféricas do município configurou uma estrutura de circulação nos eixos diametral e radio-cêntrico. Esta característica de ocupação contribuiu para a formação de movimentos de longas distâncias e, principalmente, pendulares.</p> <p>Com o crescente uso do automóvel, este cenário se transformou e trouxe degradação, as vias não possuem capacidade suficiente para o fluxo de veículos. Os congestionamentos e a busca por caminhos alternativos levam os motoristas para dentro de bairros, o que interfere no uso e ocupação do solo em decorrência da velocidade dos veículos nas vias locais e da poluição que eles geram (sonora, atmosférica e visual). A insuficiência e pouca eficiência dos transportes coletivos oferecidos combinadas com a crescente demanda gerada pelo desenvolvimento econômico e periferização da cidade colaboram para intensificar este contexto.</p> <p>Os maiores gargalos identificados nas análises de mobilidade e acessibilidade da região do Arco Tietê foram:</p> <ul style="list-style-type: none"> A falta de acessibilidade interna na área, dificultada principalmente por barreiras como a ferrovia, o rio e suas marginais e outros obstáculos como falta de transposições para pedestres além das intercepções causadas por pontes e viadutos em excesso; A sub-oferta de transporte de alta, média e baixa capacidade e a escassa conectividade dos corredores de ônibus no sentido norte-sul com outros sistemas de transporte; A utilização de vias distribuidoras no sentido leste-oeste como fuga das vias expressas (Marginais); A falta de corredores de ônibus na porção leste do Arco Tietê; A desconexão anelar entre os transportes radiais; Sobreposição de eixos de transporte unidirecionais; Falta de sistema capilar e distribuidor intrabairros, com objetivo de atender internamente as regiões; Alta proximidade do centro a equipamentos geradores de tráfego e viagens com Rodoviárias e Terminais; Utilização do eixo histórico da Av. Tiradentes como saída para a via expressa da Av. 23 de maio em direção a região norte e às Marginais; Quadras, calçadas e passeios inadequados para pedestres; Escassez de alternativas para veículos não motorizados. 		
<p>2.2 Razão do Estudo</p> <p>I- ELEMENTOS TÉCNICOS BÁSICOS DA PROPOSTA DE PRÉ-VIABILIDADE</p> <table border="1"> <tr> <td>Socioeconômico</td> <td> <p>Oportunidade de estruturar as atividades produtivas da região, cujo impacto relevante será o aumento de renda e melhoria das condições de vida da população.</p> <p>O foco da mudança do perfil das atividades econômicas da região centra-se na agregação de valor aos aglomerados de serviços que já são identificados como atividades vocacionadas na região e que poderão ser avançados por meio de políticas públicas adequadas. Os aglomerados de serviços chave identificados no presente estudo são: (i) serviços logísticos de alto valor agregado, servindo</p> </td> </tr> </table>	Socioeconômico	<p>Oportunidade de estruturar as atividades produtivas da região, cujo impacto relevante será o aumento de renda e melhoria das condições de vida da população.</p> <p>O foco da mudança do perfil das atividades econômicas da região centra-se na agregação de valor aos aglomerados de serviços que já são identificados como atividades vocacionadas na região e que poderão ser avançados por meio de políticas públicas adequadas. Os aglomerados de serviços chave identificados no presente estudo são: (i) serviços logísticos de alto valor agregado, servindo</p>
Socioeconômico	<p>Oportunidade de estruturar as atividades produtivas da região, cujo impacto relevante será o aumento de renda e melhoria das condições de vida da população.</p> <p>O foco da mudança do perfil das atividades econômicas da região centra-se na agregação de valor aos aglomerados de serviços que já são identificados como atividades vocacionadas na região e que poderão ser avançados por meio de políticas públicas adequadas. Os aglomerados de serviços chave identificados no presente estudo são: (i) serviços logísticos de alto valor agregado, servindo</p>	

	<p>fundamentalmente o restante do Município de São Paulo, (ii) Serviços jurídicos e financeiros; (iii) serviços encadeados à infraestrutura de equipamentos públicos disponíveis, como hospitais; e (iv) serviços associados ao desenvolvimento tecnológico e científico, dada a proximidade com centros de excelência acadêmica do Estado de São Paulo.</p> <p>Na questão social, o presente projeto visa superar dificuldades históricas no processo de qualificação urbana por meio da construção de HIS e indicação de zoneamentos específicos para HMP, implantação de equipamentos públicos e intensa prestação de serviços de natureza social, e subsídios que visam criar uma nova trajetória de vida para a população menos favorecida.</p>
Ambiental	<p>Criação e recuperação de áreas verdes, parques, praças e ao longo de rios e córrego, associados a projetos de drenagem e controle de enchentes.</p> <p>De modo a perseguir um planejamento estratégico que recupere a qualidade do ar, das águas e da temperatura urbana, a análise urbanística se sobrepôs a análise do meio ambiente e, deste alinhamento sinérgico pode-se apontar diretrizes e propostas nos diferentes eixos do trabalho.</p> <p>Como proposta ambiental de projetos estratégicos para a requalificação urbana do Arco Tietê, foi modelada a integração de parques de pequeno porte associados às medidas técnicas recomendadas para a melhoria da macrodrenagem da região. Assim, propõe-se que córregos recuperados, pôdores e reservatórios de contenção vegetados se integrem à vida cidadã por meio da paisagem, lazer e convivência. Estas intervenções visam mitigar o baixo grau de permeabilidade do solo presente na área. Os reservatórios de retenção deverão se integrar à paisagem como áreas de lazer intermitentes e lagoas com controle de vazão, não como piscinões subterrâneos. Pretende-se assim sensibilizar a população e estabelecer gradativamente uma cultura de renaturalização do meio urbano.</p>
Nobilidade e Acessibilidade	<p>Criação de rede de transporte integrada e articulada</p> <p>Observou-se deficiência funcional, principalmente na direção Norte-Sul transversal ao eixo principal e também intraterritorial na direção Leste-Oeste. A atenção do estudo foi voltada aos transportes coletivos, e ao seu viário de apoio, pois de sua eficiência decorrerá sua preferência ao veículo particular.</p> <p>As proposições para mobilidade e acessibilidade abordaram basicamente dois assuntos, sendo eles Transporte coletivo e Viário. Neste sentido, o primeiro refere-se ao fechamento dos movimentos anelares para os transportes de alta, média e baixa capacidade, como solução para melhor distribuição das demandas no território e para a opção de escolha de direção, sentido e tipo de modal, para a população atingir seu destino, sem necessidade de passageiros pelo centro da cidade, minimizando as congestões e ônibus, que se apresentam nessas áreas, oriundos do modelo radiocêntrico dos fluxos. Já o viário refere-se ao prolongamento dos corredores de ônibus, implantação do viário para necessário para novos corredores; criação de novas vias de interesse a fim de melhorar o fluxo de veículos; ampliação e implantação de novas pontes para uso exclusivo de transporte público; e implantação de novas travessias de pedestres, adequando-as às novas funções urbanas propostas pelo plano de habitabilidade, que é detalhado no plano conceitual presente neste documento.</p>

	<p>Utilização do conceito de Célula Urbana e estabelecimento de um Plano de Bairro.</p> <p>Para a criação de um plano de Habitabilidade, cujo significado abrange todos os aspectos da vida quotidiana, foram estabelecidas diretrizes para o desenvolvimento dos Planos de Bairro, levando em conta a adequação de parâmetros dos indicadores por Célula Urbana (bairros) e definindo objetivos macro para cada uma, com o objetivo de garantir a mescla social e driblar a dificuldade de acesso à terra para implantação de HIS, HMP e equipamentos públicos.</p> <p>Para isso, utilizou-se uma caracterização das Células Urbanas em oito combinações estratégicas, facilitando a leitura do território para o desenvolvimento de seu planejamento integrado e sugerindo a normalização territorial por Planos de Bairro ao invés de zonas setorizadas. Por Planos de Bairro entende-se a adequação a parâmetros mínimos dos indicadores de sustentabilidade sugeridos, tendo como meta o alcance dos números ideais a médio e longo prazo.</p> <p>Além disso, foram sugeridos critérios de revisão para o Plano Diretor no Arco Tietê, com o objetivo de direcionar o desenvolvimento ou alteração de instrumentos urbanísticos mais adequados para a aplicação do plano conceitual proposto.</p> <p>Por fim, para a inserção de HIS e HMP, indicou-se alcançar percentuais mínimos mais altos, a curto prazo, para as áreas com maior potencial de alcance de percentuais máximos (demarcação atual das ZEIS inseridas no perímetro). Cabe enfatizar a proposição de dissipação das unidades destinadas a população de menor renda entre os empreendimentos de valor para o setor imobiliário evitando-se a formação de "guetos" de exclusão.</p>
Habitacional	
II- CARACTERIZAÇÃO	
Sócio-Econômico	<p>Problemas encontrados</p> <ul style="list-style-type: none"> Decrescimento de espaços urbanos em áreas específicas do Arco Tietê, particularmente na zona norte. Razão diagnosticada: deterioração das condições de acessibilidade, falta de dinamismo econômico próprio e problemas graves de deterioração da infraestrutura pública. Necessidade do Projeto: requalificação dos espaços públicos, dos equipamentos urbanos e da infraestrutura viária, de transporte público e de saneamento como forma de promover a ocupação ordenada e a valorização do solo nas áreas de decréscimo. Degradação de espaços com a expulsão de atividades econômicas de maior valor agregado. Necessidade do Projeto: requalificação dos espaços públicos, equipamentos urbanos e infraestrutura. Programa de incentivos complementares para a re-ocupação destas áreas com atividades que criem valor para a população, promovendo o crescimento da renda e a valorização dos imóveis. Existência de atividades incompatíveis com a valorização do meio urbano, como indústrias pesadas, grandes garagens de veículos de transporte e

	<p>outros.</p> <p>Necessidade do Projeto: Programa de realocação de atividades econômicas, com incentivos de diferentes naturezas para que estas atividades sejam progressivamente substituídas por outras com maior compatibilidade com o meio urbano que se pretende desenvolver para as diferentes regiões do Arco Tietê.</p>
Ambiental	<p>Problemas encontrados</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enchentes; • Falta de áreas verdes e arborização; • Inexistência de ligações entre os parques existentes e os corredores ecológicos. <p>A necessidade do Projeto</p> <p>As inundações no Arco Tietê ocorrem por alguns motivos, como por exemplo, a canalização e impermeabilização de grandes áreas marginais de cursos d'água, bem como a falta de investimentos na melhoria da drenagem. Conseqüentemente este problema causa grandes transformos no tráfego, na conservação de vias, além de graves problemas sociais.</p> <p>A falta de áreas verdes no perímetro agravam ainda mais a qualidade do ar, o microclima, a poluição dos rios e dos cursos d'água.</p>
Mobilidade e Acessibilidade	<p>Problemas encontrados</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rodoanel incompleto no trecho Norte e Leste e ferroanel não implantado influenciam no excesso de fluxo metropolitano e de carga pelo eixo principal; • Malha viária estrutural excessivamente radiocêntrica e longitudinal ao Eixo do rio Tietê; • Forte e crescente demanda por grandes deslocamentos, pressionando a infraestrutura de circulação tanto viária como o sistema de transportes coletivos; • Gargalos nas transposições pela sobreposição de fluxos com destinos diferentes; • Vias distribuidoras internas e longitudinais ao eixo Tietê utilizadas como escape de congestionamentos; • Sobreposição de fluxos de passagem metropolitanos, estaduais e municipais pelo eixo leste-oeste, sobrecarregam a Marginal e desencadeiam efeito "dominó" sobre as vias estruturais da área de estudo; • Falta de conectividade entre bairros causadas por obstáculos como travessias e viadutos; • Falta de integração do sistema TAV previsto com outros centros de negócios e aeroportos, por sistemas de alta capacidade; • Av. Tiradentes, via estratégica de acesso ao centro histórico e de ligação com zona norte e vias Marginais, saturada com fluxo expresso da Av. 23 de Maio. <p>A necessidade do projeto</p>

	<p>As intervenções prioritárias propostas no Plano Urbanístico estão voltadas para a ordenação do transporte e têm o objetivo de resolver os gargalos atuais mais eminentes do setor mobilidade e acessibilidade no território. Toma-se necessário assim, aumentar a conectividade do transporte coletivo entre o norte e o sul, evitar que os nós viários ao redor das pontes se formem, dividir o fluxo de veículos na Marginal Tietê, entre outras ações.</p>
Habitacional	<p>Problemas encontrados</p> <ul style="list-style-type: none"> • Congestão causada pelo "concentrismo"; • Presença de indústrias incompatíveis com o meio urbano; • Território fragmentado por grandes superfícies (industriais e comerciais); • Rio Tietê como uma barreira sem condições de ser transposta por pedestres e ciclistas com segurança; • Esvaziamento de população na área central; • Baixa densidade habitacional (geral); • Falta de espaços públicos; • Pressão imobiliária concentrada em algumas áreas da mancha; • Presença de polos comerciais de atração metropolitana sem infraestrutura; • Presença de habitações em condições subnormais; • Desequilíbrio na oferta de equipamentos sociais e infraestruturas no perímetro; • Desequilíbrio na oferta de equipamentos culturais entre porção norte e sul da mancha. <p>A necessidade do projeto</p> <p>A proposta para o resgate da habitabilidade para a região pressupõe melhorar e/ou suprir os gargalos supracitados, de modo a melhorar a qualidade de vida da população que reside no Arco Tietê. Desta forma, é necessário o entendimento da importância de redes verdes estruturadoras da paisagem e da permeabilidade da área: da integração regional entre a zona norte e as demais ao sul do rio Tietê; a criação de Células Urbanas que contemplem as necessidades de habitação de interesse social e o planejamento compatibilizado aos interesses sociais e do mercado imobiliário, para a geração de novas centralidades temáticas/econômicas.</p>
OBJETIVOS E BENEFÍCIOS ESPERADOS	
Sócio-Econômico	<p>Os principais objetivos do projeto na esfera socioeconômica são:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redução da pobreza por meio do incentivo à iniciativa privada implantar e desenvolver atividades de alto valor agregado na área de abrangência, utilizando preferencialmente mão de obra local; • Melhoria dos demais indicadores sociais da região, particularmente aqueles relacionados às seguintes dimensões: <ul style="list-style-type: none"> -Educativa; -Cultural; -Saúde;

	<p>-Violência; -Melhoria dos indicadores sócio-econômicos convencionais, particularmente aqueles relacionados à mobilidade urbana por meios públicos e individuais de transporte; - Aumento da renda média da população residente e redução do desvio padrão da renda, principalmente dentro de uma mesma área; - Valorização imobiliária.</p>
Ambiental	<p>Os principal objetivo das propostas apresentadas são:</p> <ul style="list-style-type: none"> Melhorar a qualidade ambiental do Arco Tietê, revertendo os desequilíbrios causados pela urbanização acelerada sem planejamento; Criação de uma nova relação entre a área e seu suporte natural, resgatando, recuperando e respeitando as especificidades geomorfológicas e hidrográficas; Finalização dos problemas de inundações e enchentes que causam tantos prejuízos à população, interferindo diretamente no tráfego, na conservação de vias, em questões sociais etc; Criação de áreas verdes podemos citar a amenização climática, graças ao fenômeno da evapotranspiração, que torna a temperatura mais amena e promove a manutenção da umidade do ar em períodos de seca; a melhoria da qualidade do ar por reter partículas em suspensão; a retenção da água da chuva, por meio das folhagens e ramos; e a atenuação dos ventos e ruídos.
Mobilidade e Acessibilidade	<p>Os objetivos visados com a implementação das propostas de mobilidade e acessibilidade são:</p> <ul style="list-style-type: none"> Redução dos movimentos pendulares radiocêntricos e de passagem pelas áreas centrais, pela distribuição antecipada de demanda metropolitana e expressa; Redução dos congestionamentos rodoviários na Marginal; Aumento do movimento anelar entre centralidades contribuindo para a cidade mais compacta; Racionalização da frota de ônibus; Consequente redução de congestionamentos, considerável redução dos custos de viagem e de impactos ambientais e urbanos - poluição sonora, visual e atmosférica. <p>Vale ressaltar que as estratégias de mobilidade e acessibilidade foram orientadas segundo os princípios da cidade compacta e policêntrica e segundo os indicadores apontados no Plano SP2040, resultando nos seguintes objetivos para o Arco Tietê:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hierarquizar os grandes fluxos de passagem, distribuição e fluxos locais objetivando reduzir o tráfego no interior das células; Aumentar as condições de conectividade intrateritorial e interterritorial; Aumentar as calçadas, incentivando a circulação de pedestres; Propor uma hierarquia viária funcional dentro da área de projeto, com a identificação de áreas destinadas prioritariamente para pedestres e

	<p>bicicletas.</p> <ul style="list-style-type: none"> Implantar sistemas de <i>traffic-calming</i> para reduzir a velocidade e propiciar o convívio entre pedestres e veículos no interior das células; Implantar rede de transporte coletivo eficiente e confiável. 		
Habitacional	<p>As propostas de habitabilidade almejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> Atingimento de uma forma urbana adequada à cidade compacta e policêntrica; Favorecimento da mescla de usos e do comércio de proximidade; Redução significativa dos deslocamentos motorizados; Maior coesão social; Melhora ambiental; Aumento da convivência e sensação de segurança no espaço público. <p>Objetiva-se que em cada Plano de Bairro sejam incluídas porcentagens mínimas e ideais de densidade residencial de um modo geral, como por exemplo, HIS, HMP, equipamentos básicos, áreas verdes, paradas de transporte público e ciclovias, eficiência energética e metabolismo, entre outros itens necessários para a sustentabilidade do meio urbano.</p>		
INDICADORES			
Indicadores	Descrição dos indicadores	Valor Base	Valor Esperado
Índice de Desenvolvimento Humano ("IDH")	(i) longevidade, (ii) educação e (iii) renda	0,8815 ¹	0,9520 ²
Benefícios Econômicos Convencionais	(i) redução do tempo em transporte dispendido por usuários e não usuários do sistema de transporte público coletivo; (ii) redução dos custos operacionais associados à prestação dos serviços de transporte público de passageiros, (iii) redução do número de acidentes relacionados ao trânsito de veículos coletivos e individuais, (iv) redução da emissão de poluentes, (v) redução do desgaste do sistema viário.	A métrica será objeto de estudo na Segunda Fase da PMI.	A métrica será objeto de estudo na Segunda Fase da PMI.
Benefícios Sociais	Indicador hierárquico que sintetiza indicadores de natureza cultural, saúde, educação e violência.	A métrica será objeto de estudo na Segunda Fase da PMI.	A métrica será objeto de estudo na Segunda Fase da PMI.
Benefícios Financeiros	Renda da população residente na área de influência.	A métrica será objeto de	A métrica será objeto de

¹O índice base apresentado tem como fonte o acervo do IDH de 2000 e foi calculado como uma média dos IDHs dos distritos presentes na mancha do Arco Tietê.

²A meta foi calculada com base em uma expectativa de aumento de 8% no IDH médio da região do Arco Tietê, benefício este esperado a partir da implementação das intervenções propostas neste documento.

		estudo na Segunda Fase da PMI.	estudo na Segunda Fase da PMI.
INDICADORES SP2040			
Indicadores	Contribuição do projeto para melhoria nos indicadores	Valor Base	Valor Esperado³
Cidade de 30 Minutos - Tempo médio das viagens a trabalho/fazer e capacitação: a. Tempo médio das viagens a trabalho (min); b. Participação do modo coletivo nos deslocamentos motorizados (%).	As propostas apresentadas contribuem para este indicador conforme elencado abaixo: <ul style="list-style-type: none"> Sistema expresso leste-oeste: Redução do tempo de viagem para longas distâncias; Corredores de ônibus norte-sul: Redução do tempo de viagem com origem na região norte e destino centro-sul; Anel de Conexão Tietê: Conexão rápida entre bairros, polos de oportunidades e sistemas de lazer; Células Urbanas Densas e autônomas em comércio, serviços e lazer. Reduz a necessidade de deslocamento para outras regiões em ambientes favoráveis ao deslocamento não motorizado; Reestruturação das barreiras físicas: linha férrea e Marginal Tietê. 	a. 49 min ⁴ ; b. 55% ⁵ .	a. 2025: 40 min e 2040: 30 min; b. 2025: 65% e 2040: 70%.
Comunidades - Participação de domicílios em assentamentos precários e loteamentos irregulares (%), com vistas aos critérios de mitigação: a. Participação de domicílios em assentamentos precários e loteamentos irregulares (%); b. Nas Células onde não incide nenhum	Para a inserção de HIS e HMP, foram indicadas para alcançar porcentagens mínimas mais altas à curto prazo as áreas com maior potencial de alcance de porcentagens máximas. Estas áreas já são mais favoráveis atualmente pela demarcação das atuais ZEIS, pela presença de projetos habitacionais em desenvolvimento, e pela existência de áreas ocupadas por assentamentos irregulares (favelas).	a. 23,2% ⁶ ; b. 17,1% ⁷ .	a. 2025: 0% e 2040: 0%; b. 2025: 13,1 e 2040: <10.

³ Todos os valores esperados são espelho das metas apresentadas pelo Plano SP2040 para a cidade de São Paulo, que se acredita serem aplicáveis como metas também para o Arco Tietê.

⁴ Fonte: Pesquisa O/D, 2007.

⁵ Fonte: Pesquisa O/D, 2007.

⁶ Fontes: Habsip, IBGE, 2009.

⁷ Fonte: Pro-AIM, 2010.

b. Taxa de mortalidade (homicídios de jovens de 15 a 24 anos, por 100 mil jovens).	dos casos descritos, se considerarão mínimos mais baixos porém garantidos dentro de uma perspectiva realista a ser absorvida pelo mercado imobiliário. Assim, os assentamentos precários e loteamentos irregulares deverão fazer parte da parceria entre programas municipais de habitação e o desenvolvimento das operações urbanas da área.		
Parques Urbanos - Descrição qualitativa dos resultados, apontando o índice de áreas verdes públicas no município (m ² /hab); a. Índice de áreas verdes públicas no município (m ² /habitante); b. População que reside em até 15 minutos de caminhada de uma área verde pública (%).	As propostas apresentadas contribuem para este indicador conforme elencado abaixo: <ul style="list-style-type: none"> 12 novos parques de pequeno porte (associados a drenagem), 2 grandes parques lineares (Tietê e Ferroviário) e 1 parque de grande porte (Parque da Lapa), totalizando um aumento de aproximadamente 275Ha (2.750.000m²) de áreas verdes e permeáveis; Corredores verdes, bulevares, e rede verde estruturadora que deverão incrementar em aproximadamente 100.000m² arborizados em todo o perímetro; Diretrizes propostas nos indicadores das Células Urbanas para garantir nos Planos de Bairro, o acesso da população local a diferentes dimensões de áreas verdes com um raio de alcance de 200m para as áreas verdes de menores dimensões; Diretrizes propostas nos indicadores das Células Urbanas para garantir nos Planos de Bairro, áreas de incentivo a telhados verdes; Diretrizes propostas nos indicadores das Células Urbanas para garantir nos Planos de Bairro, metas de mitigação e redução das emissões de CO₂ locais; O incremento da vegetação deve trazer um benefício mais significativo para a absorção de 	a. 12,7% ⁸ ; b. 79% ⁹ .	a. 2025: 19 e 2040: 24; b. 2025: 90% e 2040: 100%.

⁸ Fonte: SVMA, 2011.

⁹ Fontes: SVMA, IBGE, 2010.

	CO2 quando os parques atingem uma certa maturidade, já que nos primeiros anos de vida as árvores absorvem menor quantidade deste gás. Embora existam diferentes maneiras de calcular a absorção de CO2 das árvores, e a variação segundo o clima, o solo, a espécie e a latitude seja muito grande, segundo o informe da Convenção de mudanças climáticas da ONU (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC) uma árvore pode absorver aproximadamente 10kg de CO2 ao ano. Já quanto à permeabilidade do solo, os índices alcançados dependerão somente da capacidade de absorção de cada área não pavimentada e dos mecanismos de retardo e retenção possíveis em cada lugar para otimizar estes índices, não havendo variação no tempo de implantação.		
Rios Vivos - Descrever parâmetros da mudança qualitativa proposta pelo projeto, como o índice de oxigênio dissolvido nos principais rios do município (mg/l): a. Índice de oxigênio dissolvido nos principais rios do município (mg/l); b. Extensão de rios e córregos limpos na área urbanizada do município (%).	As propostas apresentadas contribuem para este indicador conforme elencado abaixo: <ul style="list-style-type: none"> Integração dos rios na paisagem por meio de 05 novos projetos de recuperação de córregos menores Recuperação e associação de estruturas de drenagem integradas à paisagem em 09 parques em Foz de córregos. Recuperação das Margens do Rio Tietê para usos recreativos Proposta de Buffer Zone normalizada para incentivar medidas mitigadoras dos impactos da alta impermeabilização do solo em áreas especialmente frágeis da grande várzea do Tietê Diretrizes propostas nos indicadores das Células Urbanas para garantir nos Planos de Bairro, superfícies mínimas e ideais de área permeável. Diretrizes propostas nos 	a. 0,2 a 0,3 ¹⁰ ; b. 5% ¹¹ .	a. 2025: 2 a 3 e 2040: 2 a 3; b. 2025: 55% e 2040: 100%.

¹⁰ Fonte: Cetest, 2010
¹¹ Fonte: Sabesp, 2010

	indicadores das Células Urbanas para garantir nos Planos de Bairro, metas de reuso e recuperação de água de chuva e redução do consumo de água potável.		
Polo de Oportunidades - Índice de emprego/habitante gerados a partir das iniciativas: a. Índice de produtividade (valor adicionado pela população ocupada) (US\$).	As propostas apresentadas contribuem para este indicador conforme elencado abaixo: <ul style="list-style-type: none"> Polos Logístico nos extremos do Arco Tietê - Plataforma Urbanas Intermediárias: Centros de Inteligência Logística que realizem a gestão dos fluxos e distribuição de carga intraurbana através de "cross-docking", permitindo melhor atendimento do comércio e aproveitamento dos caminhões; Polo de Negócios, Indústria e Tecnologia Oeste: Novos empreendimentos corporativos, sedes administrativas das grandes empresas logísticas, indústria limpas, entre outros; Polo do Conhecimento - Atividades relacionadas ao ensino, qualificação de mão de obra, P&D (Pesquisa e Desenvolvimento), poderão ser fomentadas já com uma forte polarização educacional na Barra Funda, inserção de uma biblioteca de interesse regional; Polo Economia Criativa: o Bom Retiro e o Brás se caracterizam hoje como grandes áreas ligadas ao setor têxtil. As áreas estão conectadas por um grande eixo cultural, e se potencializados podem ser tornar uma grande área voltada à moda, artes, design e cultura; Polo de Negócios Internacionais: O novo centro Norte proposto se caracterizará pelo turismo de negócios junto ao futuro TAV. 	a. 30,4 mil ¹² .	a. 2025: 39 mil e 2040: 50 mil.

¹² Fontes: IBGE, SEADE, BCB, SMDU-Dipro, 2009.

	<p>sistemas de drenagem, nas avenidas: Água Branca, Cabuçu de Baixo.</p> <p><input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica e Contratual Criação de Operação Urbana, cujas Intervenções Urbanas nela abrangidas poderão ser implantadas por meio dos seguintes modelos contratuais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concessão Urbanística visando à construção de todas as Intervenções Urbanas em um único contrato. • Concessão Administrativa visando à construção de todas as Intervenções Urbanas em um único contrato, bem como a prestação dos serviços de gestão coordenada da implantação das Intervenções Urbanas, bem como aqueles relacionados à sua manutenção e conservação. • Contratações dissociadas das Intervenções Urbanas, por intermédio da celebração de contratos de concessão administrativa, sob o regime de PPP, ou de contratos regidos exclusivamente pela Lei Federal de Licitações. <p><input type="checkbox"/> Análise A criação de Operações Urbanas propicia a sistematização e a concentração de todas as Intervenções Urbanas em um único plano de ação, garantindo-se, assim, a coerência das ações governamentais destinadas à reurbanização e requalificação urbana da área delimitada para a realização do Projeto. Ademais, as Operações Urbanas ensejam o envolvimento e a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental, notadamente ampliando os espaços públicos, organizando o transporte coletivo, implantando programas habitacionais de interesse social e de melhorias de infraestrutura e sistema viário, num determinado perímetro. Com relação à escolha do modelo de modelagem jurídica e contratual mais adequado, entende-se que dentre aqueles possíveis deve ser paulada em premissas que permitam uma gestão mais eficiente do contrato e a garantia da consecução do interesse público vislumbrado na contratação.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <ul style="list-style-type: none"> • A depender das Intervenções Urbanas, o modelo de contratação única permite a adoção do regime contratual de concessão urbanística ou de concessão administrativa, o que enseja a melhoria na prestação dos serviços contratados, tendo em vista que permite a vinculação do recebimento integral da remuneração do parceiro privado ao cumprimento de parâmetros de desempenho contratualmente previstos; • De qualquer forma, a utilização do regime de
--	--

	<p>contratação regido exclusivamente pela Lei Federal de Licitações poderá se revelar adequado para a implementação de Intervenções Urbanas que se revelarem economicamente viáveis e atrativas à iniciativa privada, quando passíveis de consecução independente;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vale salientar que a contratação em um modelo de contratação única de diversas Intervenções Urbanas poderá ainda permitir ao Município reduzir custos relacionados à realização das contratações necessárias, uma vez que reduz o número de certames licitatórios que deverão ser instaurados para tanto. Consequentemente, a realização de um único certame licitatório também apresenta vantagens, uma vez que diminui a possibilidade e o número de recursos administrativos e judiciais envolvidos em tais procedimentos licitatórios, otimizando, assim, o prazo para implantação das Intervenções Urbanas. <p><input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira</p> <p><input type="checkbox"/> Análise e Proposta As atividades produtivas incentivadas na região do Portal Oeste tem como pano de fundo a busca pela requalificação do meio urbano nos moldes propostos, a aproximação das atividades de moradia das atividades de cunho econômico, o adensamento do volume de empregos por área e a busca pelo aumento de renda da população. Assim, foram identificados dois conjuntos de ações críticas: a mudança do perfil logístico da região e a implantação de novos clusters, de cunho tecnológico pela proximidade com alguns dos principais centros de inteligência do país.</p> <p>No que se refere ao perfil logístico da região, o propósito principal será substituir as atividades de armazenagem por logística de redistribuição imediata (cross docking) e integração de atividades produtivas às operações logísticas. Estas ações serão promovidas com políticas de incentivo fiscal e, principalmente, com um plano de circulação que privilegie a distribuição ordenada de mercadorias e o encadernamento de atividades produtivas no município.</p> <p>A implantação dos clusters de ciência e tecnologia associa-se à oportunidade de vincular a intensa geração de conhecimento existente na região do Portal Oeste à produção de bens e serviços de alto valor agregado para o mercado, particularmente para aquelas cadeias produtivas que serão incentivadas nas demais regiões do Arco Tietê.</p> <p>Para fins de modelagem financeira, foram considerados, a título de estimativa de ordem de grandeza de gastos dos</p>
--	--

	<p>entes públicos e privados, os seguintes modelos de contratação:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilidade: PPP Administrativa • Drenagem: PPP Administrativa • Equipamentos Públicos: PPP Administrativa • Habitação: PPP Patrocinada <p>Para as intervenções propostas para o projeto Portal Oeste, de forma consolidada, o montante de investimentos estimado é de R\$ 5,5 bilhões, sendo estimado um montante de aporte por parte do governo de 1,5 bilhão. Do valor resultante, foi considerada uma alavancagem média de 75%, dos quais o parceiro privado será responsável por aportar R\$ 1 bilhão em um horizonte de 5 anos, enquanto instituições financeiras arcarão com R\$ 3 bilhões.</p> <p>O cenário de modelagem financeira consolidado calculado para o projeto Portal Oeste, considerou também contraprestações pecuniárias para um horizonte de 30 anos no valor aproximado de R\$ 472 mil-helstano. Esta contraprestação deverá arcar com os custos dos serviços a serem prestados a população, além de remunerar o parceiro privado ao longo do período de concessão.</p> <p>As estimativas calculadas levaram em conta a implantação simultânea, e em sua plenitude, de todos os cinco projetos estratégicos aqui propostos. Neste sentido, uma análise simplificada do comprometimento da Receita Corrente Líquida (RCL) da PMSP foi realizada e o projeto Portal Oeste de maneira isolada e considerando as premissas aqui descritas, utilizaria 1,2% da RCL do município.</p> <p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mecanismos Jurídicos de Interação Social: (i) debates, audiências e consultas públicas; (ii) criação de conselho deliberativo, o qual deverá contar com representantes da sociedade. • Mecanismos Jurídicos de Interação Institucional: (i) portarias intersecretariais visando à regulação da atuação sistematizada entre os entes públicos envolvidos; (ii) mecanismos de instituição de direitos e obrigações recíprocas, bem como compartilhamento de responsabilidades entre seus integrantes, tais como convênios e consórcios públicos, nos termos da legislação aplicável; e (iii) permuta de áreas entre federativos ou outras formas de alienações de bens públicos. <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interação Social: a implantação das Intervenções
--	--

	<p>Urbanas deverá contar com ampla participação social visando garantir as diretrizes previstas na legislação aplicável, sobretudo aquelas prescritas no âmbito da Lei Federal n.º 10.257/2001 ("Estatuto da Cidade") relacionadas à gestão democrática das cidades.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interação Institucional: a garantia da implantação das Intervenções Urbanas que dependem de interações com outros entes federativos depende da eleição de instrumentos jurídicos capazes de estabelecer objetivamente as responsabilidades de cada um dos entes envolvidos, bem como as consequências em caso de descumprimento das obrigações assumidas por cada uma das partes. <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>Visando garantir o pleno controle do poder público municipal na implantação das melhorias de transformação e requalificação urbana do Arco Tietê, propõe-se a implantação de Intervenções Urbanas de competência preponderantemente municipal ou que sejam objeto de arranjos contratuais sólidos estabelecidos com outros de entes federativos. De qualquer forma, a implantação de algumas Intervenções Urbanas propostas no âmbito do Projeto 1 deverão envolver tratativas com os interlocutores abaixo mencionados, uma vez que ensejarão interferências em infraestruturas e serviços de competência de outras esferas federativas. Para tanto, propõe-se que tais tratativas sejam instrumentalizadas, sempre que possível, por convênios, uma vez que se considera ser este o procedimento mais seguro para definir o compartilhamento de responsabilidades entre seus integrantes.</p>
INTERLOCUTORES:	
HABITAÇÃO	PMSP, SMDU, SPObras, SEIAB
MEIO AMBIENTE	SVMA
MOBILIDADE	CPTM; Secretaria dos Transportes Metropolitanos ("STM"); Companhia do Metropolitano de São Paulo ("Metrol"); Agência Nacional de Transporte Terrestres ("ANTT"); MRS Logística ("MRS"); ALL Malha Paulista ("ALL").
	<p>Alteração dos normativos de LPUOC e código de obra pra Planos de Bairro</p> <p>Intervenções de Drenagem / Parques lineares e corredores verdes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prolongamento da Linha Vermelha do Metro • Construção de via pública sobre linha férrea (horizonte 2040) • Recuperação Ponte sobre via férrea na Lapa • Construção da Estação Multimodal Lapa • Prolongamento das avenidas para corredores • Pontes expressas de transporte nos novos corredores propostos • Intervenções na Estrutura Ferroviária

	AES Eletropaulo S/A ("Eletropaulo"); Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL).	Construção do Apoio Norte em faixa de domínio de linha de transmissão de energia elétrica
PATRIMÔNIO	Condephat Iphan	Tratamento específico para intervenções a serem realizadas em áreas com importância histórica e cultural.
PLANEJAMENTO	Emplasa SEMPLA STM	Interação com órgãos de planejamento governamental, a fim de alinhar a implementação das intervenções em um cronograma coeso.
OUTROS	N/A	N/A
PROJETO 2: Barra-Centro		
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico <input type="checkbox"/> Análise Este território se caracteriza como Predominantemente Residencial com Polos de Comércio Especializado e abrange os bairros de Lapa, Pirituba, Limão (50%), São Domingos, Barra Funda (70%), Santa Cecília, Santana (15%), Casa Verde, Bom Retiro (35%) e se caracteriza por: <ul style="list-style-type: none"> • Oportunidades econômicas locais com diversidade de polos, principalmente moda; • Potencial de transformação mais pontual, com capacidade e necessidade de renovação; • Clubes, shoppings, parques de vizinhança, lazer, universidades; • Falta capacitação de mão de obra. <input type="checkbox"/> Proposta As diretrizes para a viabilização do Projeto Estratégico do Perímetro 2 como Polo de Economia Criativa- Indústria do Conhecimento, apontam para: <ul style="list-style-type: none"> • Dinamizar, equilibrar e fortalecer as oportunidades econômicas locais com diversidade de usos; • Conter desequilíbrio de HIS e HMP; • Aumentar densidade; • Fortalecer identidades e comunidades locais e a vitalidade urbana 24 horas; • Manutenção das condições de vida da sociedade favorecendo o uso habitacional; • Implantar 2 projetos indutores estratégicos interconectados favorecendo a superação da barreira do rio Tietê. Intervenções propostas <ul style="list-style-type: none"> • Construção do Apoio Norte; • Construção das Pontes; - Engenheiro Caetano Álvares; - Pacaembu; • Construção Corredor Estrutural: - Engenheiro Caetano Álvares/Sumaré. • Construção de Corredor transversal troncal. 		

	<ul style="list-style-type: none"> - Pacaembu. • Restrução do sistema metroferroviário: <ul style="list-style-type: none"> - Expresso Central CPTM; - Resdução da Estação Barra Funda. • Construção de Ciclovias Estruturais: <ul style="list-style-type: none"> - Ao longo do VLT; - Conexões bairro - transporte coletivo; - Travessias pontes novas. • Bicicladários nas estações; • Normalização das Macrozonas: <ul style="list-style-type: none"> - Ambiental de Ligação; - Mista de Prioridade Residencial Predominante; - Industrial de Transição. • Normalização dos Planos de Bairro (PB) com previsão de HIS e HMP - Mínimo conforme especificado no Plano de Bairro proposto; • Equipamentos Públicos: <ul style="list-style-type: none"> - Escolas; - CEU; - UBS; - Esporte; - CRAS. • Correção de Densidade: <ul style="list-style-type: none"> - Conforme indicado no PB. • Projetos Indutores: <ul style="list-style-type: none"> - Comércio e Serviços de Proximidades. • Implantação de Novos Parques e obras de drenagem: <ul style="list-style-type: none"> - Parque Linear Ferroviário; - Parques Lineares dos Córregos Sumaré, Pacaembu e Córrego Quirino Santos. <input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica e Contratual Criação de Operação Urbana, cujas Intervenções Urbanas nela abrangidas poderão ser implantadas por meio dos seguintes modelos contratuais: <ul style="list-style-type: none"> • Concessão Urbanística visando à construção de todas as Intervenções Urbanas em um único contrato. • Concessão Administrativa visando à construção de todas as Intervenções Urbanas em um único contrato, bem como a prestação dos serviços de gestão coordenada da implantação das Intervenções Urbanas, bem como aquelas relacionadas à sua manutenção e conservação. • Contratações dissociadas das Intervenções Urbanas, por intermédio da celebração de contratos de concessão administrativa, sob o regime de PPP, ou de contratos regidos exclusivamente pela Lei Federal de Licitações. <input type="checkbox"/> Análise A criação de Operações Urbanas propicia a sistematização e
--	--

	<p>a concentração de todas as Intervenções Urbanas em um único plano de ação, garantindo-se, assim, a coerência das ações governamentais destinadas à reurbanização e requalificação urbana da área delimitada para a realização do Projeto. Ademais, as Operações Urbanas ensejam o envolvimento e a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental, notadamente ampliando os espaços públicos, organizando o transporte coletivo, implantando programas habitacionais de interesse social e de melhorias de infraestrutura e sistema viário, num determinado perímetro. Com relação à escolha do modelo de modelagem jurídica e contratual mais adequado, entende-se que dentre aqueles possíveis deve ser pautada em promessas que permitam uma gestão mais eficiente do contrato e a garantia da consecução do interesse público vislumbrado na contratação.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <ul style="list-style-type: none"> • A depender das Intervenções Urbanas, o modelo de contratação única permite a adoção do regime contratual de concessão urbanística ou de concessão administrativa, o que enseja a melhoria na prestação dos serviços contratados, tendo em vista que permite a vinculação do recebimento integral da remuneração do parceiro privado ao cumprimento de parâmetros de desempenho contratualmente previstos; • De qualquer forma, a utilização do regime de contratação regido exclusivamente pela Lei Federal de Licitações poderá se revelar adequado para a implementação de Intervenções Urbanas que se revelarem economicamente viáveis e atrativas à iniciativa privada, quando passíveis de consecução independente; • Vale salientar que a contratação em um modelo de contratação única de diversas Intervenções Urbanas poderá ainda permitir ao Município reduzir custos relacionados à realização das contratações necessárias, uma vez que reduz o número de certames licitatórios que deverão ser instaurados para tanto. Conseqüentemente, a realização de um único certame licitatório também apresenta vantagens, uma vez que diminui a possibilidade e o número de recursos administrativos e judiciais envolvidos em tais procedimentos licitatórios, otimizando, assim, o prazo para implantação das Intervenções Urbanas. <p><input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira</p> <p><input type="checkbox"/> Análise e Proposta</p>
--	--

	<p>A região da Barra Funda e Centro terá como foco de mudança a ampliação dos atividades produtivas e a agregação de valor a clusters de indústria e serviços que já são identificados como atividades vocacionadas na região e poderão ser avançadas por meio de políticas públicas adequadas.</p> <p>O primeiro cluster de indústria e serviços identificado refere-se à indústria da moda, que tem como cadeias vinculadas uma complexa cadeia de confecções com alto potencial de agregação de renda, empregos e desenvolvimento econômico.</p> <p>Relacionado à indústria da moda, a região possui elevado potencial para servir como centro ordenado de compras não apenas para pessoas físicas e jurídicas do município, mas para todo o território nacional. Tais atividades envolverão a organização da circulação de veículos, requalificação do viário e um conjunto de atividades que permitirá o desenvolvimento destas atividades.</p> <p>Uma terceira atividade relevante nesta região refere-se ao desenvolvimento de centros universitários, já existentes e que poderão ser melhor estruturados em todas as suas atividades correlatas, inclusive no que se refere às atividades de moradia.</p> <p>O quarto cluster a ser desenvolvido relaciona-se aos serviços encadeados à infraestrutura de equipamentos públicos disponíveis, como hospitais existentes na região. Com perfil similar à terceira atividade, os clusters dependentes de equipamentos públicos mobilizam diferentes perfis de motidades, demandam serviços complementares e outras atividades de alto valor agregado.</p> <p>Para fins de modelagem financeira, foram considerados, a título de estimativa de ordem de grandeza de gastos dos entes públicos e privados, os seguintes modelos de contratação:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilidade: PPP Administrativa • Drenagem: PPP Administrativa • Equipamentos Públicos: PPP Administrativa • Habitação: PPP Patrocinada <p>Para as intervenções propostas para o projeto Barra-Centro, de forma consolidada, o montante de investimentos estimado é de R\$ 5,1 bilhões, sendo estimado um montante de aporte por parte do governo de 1,4 bilhão. Do valor resultante, foi considerada uma alavancagem média de 75%, dos quais o parceiro privado será responsável por aportar R\$ 949 milhões em um horizonte de 5 anos, enquanto instituições financeiras arcarão com R\$ 2,6 bilhões.</p>
--	---

	<p>O cenário de modelagem financeira consolidado calculado para o projeto Barra-Centro, considerou também contraprestações pecuniárias para um horizonte de 30 anos no valor aproximado de R\$ 423 milhões/ano. Este montante deverá arcar com os custos dos serviços a serem prestados a população, além de remunerar o parceiro privado ao longo do período de concessão.</p> <p>As estimativas calculadas levaram em conta a implantação simultânea, e em sua plenitude, de todos os cinco projetos estratégicos aqui propostos. Neste sentido, uma análise simplificada do comprometimento da Receita Corrente Líquida (RCL) da PMSU foi realizada e o projeto Barra-Centro de maneira isolada e considerando as premissas aqui descritas, utilizará 0,84% da RCL do município.</p> <p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional</p> <ul style="list-style-type: none"> Mecanismos Jurídicos de Interação Social: (i) debates, audiências e consultas públicas; (ii) criação de conselho deliberativo, o qual deverá contar com representantes da sociedade. Mecanismos Jurídicos de Interação Institucional: (i) portarias intersecretariais visando à regulação da situação sistematizada entre os entes públicos envolvidos; (ii) mecanismos de instituição de direitos e obrigações recíprocas, bem como compartilhamento de responsabilidades entre seus integrantes, tais como convênios e consórcios públicos, nos termos da legislação aplicável; e (iii) permuta de áreas entre federativos ou outras formas de alienações de bens públicos. <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <ul style="list-style-type: none"> Interação Social: a implantação das Intervenções Urbanas deverá contar com ampla participação social visando garantir as diretrizes previstas na legislação aplicável, sobretudo aquelas prescritas no âmbito da Lei Federal n.º 10.257/2001 ("Estatuto da Cidade") relacionadas à gestão democrática das cidades. Interação Institucional: a garantia da implantação das Intervenções Urbanas que dependem de interações com outros entes federativos depende da eleição de instrumentos jurídicos capazes de estabelecer objetivamente as responsabilidades de cada um dos entes envolvidos, bem como as consequências em caso de descumprimento das obrigações assumidas por cada uma das partes. <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>Visando garantir o pleno controle do poder público municipal na implantação das melhorias de transformação e</p>
--	---

	<p>requalificação urbana do Arco Tietê, propõe-se a implantação de Intervenções Urbanas de competência preponderantemente municipal ou que sejam objeto de arranjos contratuais sólidos estabelecidos com outros de entes federativos. De qualquer forma, a implantação de algumas Intervenções Urbanas propostas no âmbito do Projeto 2 deverão envolver tratativas com os interlocutores abaixo mencionados, uma vez que ensejarem interferências em infraestruturas e serviços de competência de outras esferas federativas. Para tanto, propõe-se que tais tratativas sejam intrumentalizadas, sempre que possível, por convênios, uma vez que se considera ser este o procedimento mais seguro para definir o compartilhamento de responsabilidades entre seus integrantes.</p>
INTERLOCUTORES:	
HABITAÇÃO	PMSP, SMDU, SPObras, SEHAB
MEIO AMBIENTE	SVMA
MOBILIDADE	<p>AES Eletropaulo S/A ("Eletropaulo"); Agência Nacional de Energia Elétrica ("ANEEL"); CPTM; STM; SMT; CET; SPtrans.</p>
PATRIMÔNIO	Condaphat Iphan
PLANEJAMENTO	Emplasa SEMPLA STM N/A
OUTROS	N/A
PROJETO 3: Eixo Monumental	<p><input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico</p> <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>Este território se caracteriza como estratégico para implantação de Turismo de Negócios e se transformar em um Eixo Cultural e de Referência de Sustentabilidade e abrange os bairros de Santana (85%), Casa Verde (10%), Sô, Pari (70%) e Vila Guilherme (45%) e tem como destaque:</p> <ul style="list-style-type: none"> Campo de Marte: a única mancha verde significativa existente em toda a área do Arco Tietê; Forma um eixo de ligação entre áreas de preservação importantes ao norte e noroeste e parques (Cantareira e Horto Florestal) e ao sul, na sua continuidade (birapuera e Mananciais);

- Representa eixo cultural e patrimonial da cidade.
- Proposta
As diretrizes para a viabilização do Projeto Estratégico 3 apontam para:
- Formar macroeixo de conexão verde ligando parques da cidade podendo chegar até a região de mananciais na parte sul;
 - Ligar Tietê e Tamanduaí: recuperação do Delta;
 - Fortalecer identidades e comunidades locais e a vitalidade urbana 24 horas;
 - Manutenção das condições de vida da sociedade favorecendo o uso habitacional;
 - Projeto indutor: Centro Norte - revisão da Zona de Ocupação Especial incluindo novos critérios que possibilitem a reconversão do Campo de Marte para abrigar o futuro Centro Norte e viabilizar a implantação de projeto indutor na ligação Tietê-Tamanduaí
 - Aumentar CA e diminuir TO.
- Intervenções propostas**
- Construção da Esplanada Ponte (das Bandeiras)
 - Restituição do Sistema Metroferroviário:
 - Readequação das Estações CPTM: Luz e Julio
- Prestes**
- Conexão VLT:
 - Estação Multimodal no Eixo.
 - Sistema Viário:
 - Rebaixamento da Av. Tiradentes;
 - Destinação da Av. do Estado;
 - Construção da Av. Nova Estado (10% desta avenida será construída no perímetro do Eixo Monumental);
 - Construção da Ponte Nova Estado (divisa entre projeto Eixo Monumental e Portal Leste);
 - Construção da Av. Apoio Norte.
 - Ciclovias Estruturadoras e passeios de Pedestres:
 - Ao longo do VLT;
 - Conexões Bairro - Transporte Coletivo;
 - Bicicletários nas estações.
 - Normalização das Macrozonas:
 - Ambiental de ligação;
 - Polo cultural da cidade.
 - Equipamentos Públicos:
 - Escolas;
 - CEU;
 - UBS;
 - Esporte;
 - CRAS.
 - Correção de Densidade:
 - Conforme indicado no Plano de Bairro.
 - Projetos Indutores:
 - Estação TAV / Parque Hoteleiro;

- Polo Cultural e Turismo de Negócios.
 - Implantação de Novos Parques e obras de drenagem:
 - Parque Linear Ferroviário;
 - Parque Campo de Marte;
 - Parque e lagos Delta Tietê;
 - Parques Lineares dos córregos Tietê, Carandiru e Tamanduaí.
- Modelagem Jurídica e Contratual
Criação de Operação Urbana, cujas Intervenções Urbanas nela abrangidas poderão ser implantadas por meio dos seguintes modelos contratuais:
- Concessão Urbanística visando à construção de todas as Intervenções Urbanas em um único contrato.
 - Concessão Administrativa visando à construção de todas as Intervenções Urbanas em um único contrato, bem como a prestação dos serviços de gestão coordenada da implantação das Intervenções Urbanas, bem como aqueles relacionados à sua manutenção e conservação.
 - Contratações dissociadas das Intervenções Urbanas, por intermédio da celebração de contratos de concessão administrativa, sob o regime de PPP, ou de contratos regidos exclusivamente pela Lei Federal de Licitações.
- Análise
A criação de Operações Urbanas propicia a sistematização e a concentração de todas as Intervenções Urbanas em um único plano de ação, garantindo-se, assim, a coerência das ações governamentais destinadas à reurbanização e requalificação urbana da área delimitada para a realização do Projeto. Ademais, as Operações Urbanas ensejam o envolvimento e a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental, notadamente ampliando os espaços públicos, organizando o transporte coletivo, implantando programas habitacionais de interesse social e de melhorias de infraestrutura e sistema viário, num determinado perímetro. Com relação à escolha do modelo de modelagem jurídica e contratual mais adequado, entende-se que dentre aqueles possíveis deve ser pautada em premissas que permitam uma gestão mais eficiente do contrato e a garantia da consecução do interesse público vislumbrado na contratação.
- Proposta
- A depender das Intervenções Urbanas, o modelo de contratação única permite a adoção do regime contratual de concessão urbanística ou de concessão administrativa, o que enseja a melhoria na prestação

	<p>dos serviços contratados, tendo em vista que permite a vinculação do recebimento integral da remuneração do parceiro privado ao cumprimento de parâmetros de desempenho contratualmente previstos.</p> <ul style="list-style-type: none"> De qualquer forma, a utilização do regime de contratação regido exclusivamente pela Lei Federal de Licitações poderá se revelar adequado para a implementação de Intervenções Urbanas que se revelarem economicamente viáveis e atrativas à iniciativa privada, quando passíveis de consecução independente. <p>Vale salientar que a contratação em um modelo de contratação única de diversas Intervenções Urbanas poderá ainda permitir ao Município reduzir custos relacionados à realização das contratações necessárias, uma vez que reduz o número de certames licitatórios que deverão ser instaurados para tanto. Consequentemente, a realização de um único certame licitatório também apresenta vantagens, uma vez que diminui a possibilidade e o número de recursos administrativos e judiciais envolvidos em tais procedimentos licitatórios, otimizando, assim, o prazo para implantação das Intervenções Urbanas.</p> <p><input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira</p> <p><input type="checkbox"/> Análise e Proposta</p> <p>A região do Eixo Monumental possui alto potencial de adensamento de atividades econômicas de alto valor agregado, como serviços financeiros ou jurídicos que possuem maior potencial de criação de renda e empregos em comparação às atividades existentes na região.</p> <p>A interconexão entre as áreas verdes também poderá resultar em um conjunto de atividades a serem desenvolvidas que vinculam-se ao turismo, como hotéis, restaurantes e prestações de serviços correlatos que possuem alto valor agregado, alto potencial de geração de empregos e que, em uma metrópole com as características de São Paulo, exigem um elevado nível de qualificação. Por estas razões, tais atividades deverão resultar em um importante adensamento no volume de empregos da região, com correspondente aumento de renda.</p> <p>Para fins de modelagem financeira, foram considerados, a título de estimativa de ordem de grandeza de gastos dos entes públicos e privados, os seguintes modelos de contratação:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mobilidade: PPP Administrativa Drenagem: PPP Administrativa Equipamentos Públicos: PPP Administrativa Habitação: PPP Patrocinada
--	---

	<p>Para as intervenções propostas para o projeto Eixo Monumental, de forma consolidada, o montante de investimentos estimado é de R\$ 3,8 bilhões, sendo estimado um montante de aporte por parte do governo de 1,0 bilhão. Do valor resultante, foi considerada uma alavancagem média de 75%, dos quais o parceiro privado será responsável por aportar R\$ 708 milhões em um horizonte de 5 anos, enquanto instituições financeiras arcarão com R\$ 2,0 bilhões.</p> <p>O cenário de modelagem financeira consolidado calculado para o projeto Eixo Monumental, considerou também contraprestações pecuniárias para um horizonte de 30 anos no valor aproximado de R\$ 308 milhões/ano. Este montante deverá arcar com os custos dos serviços a serem prestados a população, além de remunerar o parceiro privado ao longo do período de concessão.</p> <p>As estimativas calculadas levaram em conta a implantação simultânea, e em sua plenitude, de todos os cinco projetos estratégicos aqui propostos. Neste sentido, uma análise simplificada do comprometimento da Receita Corrente Líquida (RCL) da PMSP foi realizada e o projeto Eixo Monumental de maneira isolada e considerando as premissas aqui descritas, utilizará 0,78% da RCL do município.</p> <p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional</p> <ul style="list-style-type: none"> Mecanismos Jurídicos de Interação Social: (i) debates, audiências e consultas públicas; (ii) criação de conselho deliberativo, o qual deverá contar com representantes da sociedade. Mecanismos Jurídicos de Interação Institucional: (i) portarias intersecretariais visando à regulação da atuação sistematizada entre os entes públicos envolvidos; (ii) mecanismos de instituição de direitos e obrigações recíprocos, bem como compartilhamento de responsabilidades entre seus integrantes, tais como convênios e consórcios públicos, nos termos da legislação aplicável; e (iii) permuta de áreas entre federativos ou outras formas de alienações de bens públicos. <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <ul style="list-style-type: none"> Interação Social: a implantação das Intervenções Urbanas deverá contar com ampla participação social visando garantir as diretrizes previstas na legislação aplicável, sobretudo aquelas prescritas no âmbito da Lei Federal n.º 10.257/2001 ("Estatuto da Cidade") relacionadas à gestão democrática das cidades. Interação Institucional: a garantia da implantação das Intervenções Urbanas que dependem de interações com outros entes federativos depende da eleição de
--	--

		<p>instrumentos jurídicos capazes de estabelecer objetivamente as responsabilidades de cada um dos entes envolvidos, bem como as consequências em caso de descumprimento das obrigações assumidas por cada uma das partes.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>Visando garantir o pleno controle do poder público municipal na implantação das melhorias de transformação e requalificação urbana do Arco Tietê, propõe-se a implantação de intervenções urbanas de competência preponderantemente municipal ou que sejam objeto de arranjos contratuais sólidos estabelecidos com outros de entes federativos. De qualquer forma, a implantação de algumas intervenções urbanas propostas no âmbito do Projeto 3 deverão envolver tratativas com os interlocutores abaixo mencionados, uma vez que ensejaria interferências em infraestruturas e serviços de competência de outras esferas federativas. Para tanto, propõe-se que tais tratativas sejam instrumentalizadas, sempre que possível, por convênios, uma vez que se considera ser este o procedimento mais seguro para definir o compartilhamento de responsabilidades entre seus integrantes.</p>
INTERLOCUTORES:		INTERVENÇÕES
HABITAÇÃO	PMSP, SMDU, SPObras, SEIAB, SMH, SMC, SMADS	Alteração dos normativos de LPUOC e código de obra pra Planos de Bairro.
MEIO AMBIENTE	SVMA	Intervenções de Drenagem / Parques lineares e corredores verdes
MOBILIDADE	AES Eletropaulo S/A ("Eletropaulo"); e (ii) a Agência Nacional de Energia Elétrica ("ANEEL") CPTM STMI SMT CET, SPrans	<ul style="list-style-type: none"> • Construção do Apoio Norte em faixa de domínio de linha de transmissão de energia elétrica; • Túnel na Av. Tiradentes; • Construção da Av. Nova Estado; • Ponte Nova Estado; • Ponte esplanada sobre rio Tietê; • Construção de Estação de Integração Heróis; • Túnel sob a Av. Tiradentes.
PATRIMÔNIO	Condephat Iphan	Tratamento específico para intervenções a serem realizadas em áreas com importância histórica e cultural.
PLANEJAMENTO	Emplasa SEMPLA STMI	Interação com órgãos de planejamento governamental, a fim de alinhar a implementação das intervenções em um cronograma coeso.
OUTROS	N/A	N/A
PROJETO 4: Portal Leste		<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico

	<p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>Este território se caracteriza como Polo Logístico com centralidades polares diversificadas e abrange os bairros do Brás, Pari (30%), Vila Guilherme (55%) e Vila Maria e se constitui como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Região que movimenta grande fluxo de pessoas; • Possui polos comerciais atacadistas de diversas especialidades; • Não tem mescla habitacional, o que torna a zona deserta fora dos horários comerciais; • Densidade edificatória pouco aproveitada, paisagem degradada; • Bairros residenciais ao redor, com alto potencial de transformação, casas operárias no Belém, Mooca e Vila Maria, morfologia interessante, que conta a história da cidade; • Áreas residenciais em ambos os lados do rio Tietê; • Recebe ferrovias e rodovias vindas das regiões Norte, Leste e Nordeste da cidade. <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>As diretrizes para a viabilização do Projeto Estratégico 4 como Centro Logístico de Economia Criativa, apontam para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Readequar espaços urbanos públicos e logística para receber público externo; • Revisão da distribuição da proporção do viário entre carros e pedestres, indicar áreas exclusivas para pedestres; • Fortalecer identidades e comunidades locais e a vitalidade urbana 24 horas; • Bairros residenciais inicialmente preservados podem vir seguidos de adensamento em interiores de quadras, mantendo o caráter horizontal junto ao passeio; • Conexão das áreas residenciais de ambos os lados do rio; • Projeto indutor junto ao VLT - deverá vencer a barreira de uso industrial que separa o bairro do rio Tietê e viabilizar conexão direta entre ambos os lados com parques da região e com futuro Parque Linear do Tietê. <p>Intervenções propostas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construção de Corredores transversais troncais: <ul style="list-style-type: none"> - Bresser; - Celso Garcia (em vias de licitação); - Salim Farah Maluf (em vias de licitação); • Restrução do Sistema Metroferroviário: <ul style="list-style-type: none"> - Expresso Central CPTM;
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Readequação da Estação Integração Brás; - Readequação Estação Multimodal Carrão (Fora do Perímetro do Arco Tietê). • Sistema Viário: <ul style="list-style-type: none"> - Construção da Av. Apoio Norte; - Redirecionamento do fluxo da Av. do Estado; - Construção da Av. Nova Estado (90% no perímetro do Portal Leste); - Construção da Ponte Nova Estado (localizada na divisa entre o Eixo Monumental e Portal Leste); - Duplicação Viária para o Corredor Bresser. • Ciclovias Estruturadoras: <ul style="list-style-type: none"> - Ao longo do VLT; - Conexões Bairro - Transporte Coletivo; - Travessias Pontes Novas; - Bicicletários nas Estações. • Normalização das Macrozonas: <ul style="list-style-type: none"> - Ambiental de ligação; - Mista de prioridade residencial predominante; - Prioridade comercial. • Equipamentos Públicos: <ul style="list-style-type: none"> - Escolas; - CEU; - UBS; - Esporte; - CRAS. • Correção Densidade: <ul style="list-style-type: none"> - Conforme indicado no Plano de Bairro. • Projetos Indutores: <ul style="list-style-type: none"> - Economia Criativa; - Setor Terciário. • Implantação de Novos Parques e obras de drenagem: <ul style="list-style-type: none"> - Parque Linear Ferroviário; - Parques Lineares dos córregos Tenente Rocha, Tietê, Anhanguera, Apeireia; - Corredor Verde Tietê. <p><input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica e Contratual</p> <p>Criação de Operação Urbana, cujas Intervenções Urbanas nela abrangidas poderão ser implantadas por meio dos seguintes modelos contratuais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concessão Urbanística visando à construção de todas as Intervenções Urbanas em um único contrato. • Concessão Administrativa visando à construção de todas as Intervenções Urbanas em um único contrato, bem como a prestação dos serviços de gestão coordenada da implantação das Intervenções Urbanas, bem como aqueles relacionados à sua manutenção e conservação. • Contratações dissociadas das Intervenções Urbanas.
--	--

	<p>por intermédio da celebração de contratos de concessão administrativa, sob o regime de PPP, ou de contratos regidos exclusivamente pela Lei Federal de Licitações.</p> <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>A criação de Operações Urbanas propicia a sistematização e a concentração de todas as Intervenções Urbanas em um único plano de ação, garantindo-se, assim, a coerência das ações governamentais destinadas à reurbanização e requalificação urbana da área delimitada para a realização do Projeto. Ademais, as Operações Urbanas ensejam o envolvimento e a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental, notadamente ampliando os espaços públicos, organizando o transporte coletivo, implantando programas habitacionais de interesse social e de melhorias de infraestrutura e sistema viário, num determinado perímetro. Com relação à escolha do modelo de modelagem jurídica e contratual mais adequado, entende-se que dentre aqueles possíveis deve ser pactuada em promissas que permitam uma gestão mais eficiente do contrato e a garantia da consecução do interesse público vislumbrado na contratação.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <ul style="list-style-type: none"> • A depender das Intervenções Urbanas, o modelo de contratação única permite a adoção do regime contratual de concessão urbanística ou de concessão administrativa, o que enseja a melhoria na prestação dos serviços contratados, tendo em vista que permite a vinculação do recebimento integral da remuneração do parceiro privado ao cumprimento de parâmetros de desempenho contratualmente previstos; • De qualquer forma, a utilização do regime de contratação regido exclusivamente pela Lei Federal de Licitações poderá se revelar adequado para a implementação de Intervenções Urbanas que se revelarem economicamente viáveis e atraídas à iniciativa privada, quando passíveis de consecução independente; <p>Vale salientar que a contratação em um modelo de contratação única de diversas Intervenções Urbanas poderá ainda permitir ao Município reduzir custos relacionados à realização das contratações necessárias, uma vez que reduz o número de certames licitatórios que deverão ser instaurados para tanto. Conseqüentemente, a realização de um único certame licitatório também apresenta vantagens, uma vez que diminui a possibilidade e o número de recursos administrativos e judiciais envolvidos em tais procedimentos licitatórios.</p>
--	--

	<p>otimizando, assim, o prazo para implantação das intervenções Urbanas.</p> <p><input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira</p> <p><input type="checkbox"/> Análise e Proposta</p> <p>O Portal Leste tem como primeira característica a integração logística entre as atividades industriais desenvolvidas no perímetro do Arco Tietê com as atividades de transporte de longo percurso oriundas dos eixos rodoviários Dutra e Ayrton Senna. Estas atividades, indústria, logística local e logística de longo percurso, se misturam às atividades de habitação e outros serviços, formando um tecido urbano difuso, com externalidades negativas de parte a parte.</p> <p>Assim, o primeiro conjunto de ações de cunho econômico não visa modificar as características da região, mas sim ordenar a forma como esta se processa no meio urbano, separando as atividades logísticas das atividades industriais, e ambas das atividades de moradia.</p> <p>Em um segundo plano, as atividades econômicas deverão tratar do concatenamento das cadeias industriais existentes e seu mercado consumidor, particularmente naquilo que se refere à criação de centros comerciais, polos atacadistas e centros de distribuição organizados, entre outros.</p> <p>Neste processo, a reorganização da estrutura habitacional gerará um novo perfil de negócio em si. Não se trata simplesmente de construir moradias, mas de reorganizar bairros inteiros em torno da vocação residencial, promovendo os serviços complementares desejáveis, implantando os serviços públicos necessários, como unidades básicas de saúde, escolas, centros de apoio comunitário e outros. Serão necessários também centros de compra locais e investimentos em cultura e lazer.</p> <p>Sendo planejados de forma estruturada, os novos polos habitacionais também deverão servir como polo de geração de empregos e renda para a região do Portal do Leste.</p> <p>Para fins de modelagem financeira, foram considerados, a título de estimativa de ordem de grandeza de gastos dos entes públicos e privados, os seguintes modelos de contratação:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilidade: PPP Administrativa • Drenagem: PPP Administrativa • Equipamentos Públicos: PPP Administrativa • Habitação: PPP Patrocinada
--	---

	<p>Para as intervenções propostas para o projeto Portal Leste, de forma consolidada, o montante de investimentos estimado é de R\$ 4,0 bilhões, sendo estimado um montante de aporte por parte do governo de 1,0 bilhão. Do valor resultante, foi considerada uma alavancagem média de 75%, dos quais o parceiro privado será responsável por aportar R\$ 739 milhões em um horizonte de 5 anos, enquanto instituições financeiras arcarão com R\$ 2,1 bilhões.</p> <p>O cenário de modelagem financeira consolidado calculado para o projeto Portal Leste, considerou também contraprestações pecuniárias para um horizonte de 30 anos no valor aproximado de R\$ 331 milhões/ano. Este montante deverá arcar com os custos dos serviços a serem prestados a população, além de remunerar o parceiro privado ao longo do período de concessão.</p> <p>As estimativas calculadas levaram em conta a implantação simultânea, e em sua plenitude, de todos os cinco projetos estratégicos aqui propostos. Neste sentido, uma análise simplificada do comprometimento da Receita Corrente Líquida (RCL) da PMSP foi realizada e o projeto Portal Leste de maneira isolada e considerando as premissas aqui descritas, utilizará 0,88% da RCL do município.</p> <p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mecanismos Jurídicos de Interação Social: (i) debates, audiências e consultas públicas; (ii) criação de conselho deliberativo, o qual deverá contar com representantes da sociedade. • Mecanismos Jurídicos de Interação Institucional: (i) portarias intersecretariais visando à regulação da atuação sistematizada entre os entes públicos envolvidos; (ii) mecanismos de instituição de direitos e obrigações recíprocas, bem como compartilhamento de responsabilidades entre seus integrantes, tais como convênios e consórcios públicos, nos termos da legislação aplicável; e (iii) permuta de áreas entre federativos ou outras formas de alienações de bens públicos. <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interação Social: a implantação das Intervenções Urbanas deverá contar com ampla participação social visando garantir as diretrizes previstas na legislação aplicável, sobretudo aquelas prescritas no âmbito da Lei Federal n.º 10.257/2001 ("Estatuto da Cidade") relacionadas à gestão democrática das cidades. • Interação Institucional: a garantia da implantação das Intervenções Urbanas que dependem de interações com outros entes federativos depende da eleição de instrumentos jurídicos capazes de estabelecer
--	---

		<p>objetivamente as responsabilidades de cada um dos entes envolvidos, bem como as consequências em caso de descumprimento das obrigações assumidas por cada uma das partes.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>Visando garantir o pleno controle do poder público municipal na implantação das melhorias de transformação e requalificação urbana do Arco Tietê, propõe-se a implantação de Intervenções Urbanas de competência preponderantemente municipal ou que sejam objeto de arranjos contratuais sólidos estabelecidos com outros de entes federativos. De qualquer forma, a implantação de algumas Intervenções Urbanas propostas no âmbito do Projeto 4 deverão envolver tratativas com os interlocutores abaixo mencionados, uma vez que ensejarem interferências em infraestruturas e serviços de competência de outras esferas federativas. Para tanto, propõe-se que tais tratativas sejam intrumentalizadas, sempre que possível, por convênios, uma vez que se considera ser este o procedimento mais seguro para definir o compartilhamento de responsabilidades entre seus integrantes.</p>
INTERLOCUTORES:		INTERVENÇÕES
HABITAÇÃO	PMSP, SMDU, SPObras, SEHAB, SMIH, SMC, SMADS	Alteração dos normativos de LPUOC e código de obra para Planos de Bairro.
MEIO AMBIENTE	SVMA	Intervenções de Drenagem / Parques lineares e corredores verdes.
MOBILIDADE	SMDU, SPObras, CET	<ul style="list-style-type: none"> • Alargamento e duplicação das avenidas para corredores • Pontes expressas de transporte para novo corredor proposto • Transposições ferroviárias
PATRIMÔNIO	Condephat, Iphan	Tratamento específico para intervenções a serem realizadas em áreas com importância histórica e cultural.
PLANEJAMENTO	Empisa, SEMPLA, STM	Interação com órgãos de planejamento governamental, a fim de alinhar a implementação das intervenções em um cronograma coeso.
OUTROS	N/A	N/A
PROJETO 5: Anel Conexão Tietê		<p><input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico</p> <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>Diferentemente dos demais Projetos Estratégicos que se referem a perímetros de ação, o Projeto Estratégico 5, se enquadra no atendimento do setor prioritário de mobilidade intraterritorial como conector e potencializador da</p>

	<p>transformação urbana, atendendo aos quatro perímetros de ação propostos e tem a finalidade de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distribuir fluxos ao norte e ao sul antes de atravessar o rio; • Promover a mobilidade inter-células e policêntrica; • Conectar-se ao sistema de alta capacidade em estações de interesse metropolitano: Estação Nova Lapa, Estação Tiradentes, Estação Carandiru e Estação TAV; • Conectar a rede de corredores de ônibus para viagens internas ao Arco Tietê; • Conectar grandes Parques Urbanos; • Atender às novas demandas intraterritoriais do Arco Tietê; • Promover a cidade compacta e policêntrica. <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>O Anel Conexão Tietê induzirá a transformação ao longo de todo o seu percurso, conectando bairros, parques e centralidades de interesse regional. A escolha do modal VLT teve como premissa criar uma situação diferenciada do transporte para valorização desse território em especial. A criação de boulevares ao longo do seu eixo potencializará investimentos nas áreas de baixo interesse de mercado, devido ao aumento da acessibilidade e conectividade dessas áreas com os grandes centros, com os projetos indutores e com os sistemas de alta e média capacidade.</p> <p>Intervenções propostas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construção do Sistema sobre a calha do Apoio Norte e sobre calha central do eixo formado pelas Avenidas Ermanno Marchetti, Marques de São Vicente e Norma fazendo as conexões norte-sul pelo bairro do Pari e Vila Maria, a leste e a oeste por Pirutuba e Lapa; • Normalização restritiva do uso de automóveis nas áreas internas contidas pelo perímetro do VLT; • Normalização para construção de edifícios garagens verticais ao longo do anel; • Readequação do Sistema Viário no atendimento das Avenidas: <ul style="list-style-type: none"> - Ermanno Marchetti; - Marques De São Vicente; - Bras Leme; - Na. Sra. De Ó. • Adequação das Estações de Integração: <ul style="list-style-type: none"> - Carandiru; - Tiradentes; - Heróis; • Integração com a Estação Multimodal Nova Lapa; • Implantação de Estações; • Ciclovias Estruturadoras.
--	--

<p>- Acompanha todo Eixo: - Bicicletários/Paraciclos nas Estações implantação de novos Parques e Corredores Verdes ao longo do sistema.</p>
<p><input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica e Contratual</p> <p>Levando-se em consideração que o VLT enquadra-se na definição de serviço público, a sua implantação poderá ocorrer por meio de concessão comum de serviço público, regida pela Lei Federal de Concessões, ou concessão patrocinada, sob o regime de PPP.</p> <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>A escolha do melhor modelo de modelagem jurídica e contratual deve ser pautada em premissas que permitam uma gestão mais eficiente do contrato, bem como o menor custo para a Administração Pública decorrente de tal contratação.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>O modelo de contratação para o VLT dependerá do valor da tarifa repassada ao usuário final. Nesse sentido, caso as tarifas pagas pelos usuários sejam suficientes para amortizar os investimentos realizados pelo parceiro privado, deverá ser adotado o modelo da concessão tradicional. Todavia, quando o pagamento de tarifa pelos usuários não forem suficientes para remunerar o parceiro privado, sendo ainda necessária a contraprestação do Poder Público, o melhor modelo a ser adotado será a contratação por meio do regime da concessão patrocinada.</p>
<p><input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira</p> <p><input type="checkbox"/> Análise e Proposta</p> <p>A análise dos movimentos da população residente ou que possui atividade econômica no perímetro do Arco Tietê indicou importantes desafios para os quais a reestruturação do sistema de transporte público poderá ser a solução. De um lado, o decréscimo populacional observado em parte dos bairros mais afastados foi correlacionado à falta de dinamismo econômico próprio associado às dificuldades de acessibilidade ao centro expandido do Município de São Paulo. É importante observar que 70% das viagens têm como destino o centro expandido, enquanto 19% tem como destino a zona norte.</p> <p>A implantação de um sistema de VLT não apenas facilitará o deslocamento dos usuários com origem e destino ao longo da linha, mas também permitirá um acesso muito mais vezo à rede de Metrô. Atualmente apenas 7% dos residentes que</p>

<p>realizam deslocamentos diários utiliza o metrô, sendo que o transporte coletivo por ônibus também representa uma parcela relativamente pequena da matriz de transportes. Desta forma, o VLT deverá resultar não apenas em benefícios tangíveis, como a redução de tempo dos usuários, redução da emissão de poluentes e redução do número de acidentes, mas também propiciará um acesso mais eficiente da população residente a oportunidades de emprego fora de sua área de influência direta.</p> <p>O aumento no adensamento residencial no entorno das linhas de VLT e de outros sistemas de transporte de alta capacidade geram benefícios de segunda ordem, como o aumento da atividade econômica adjacente aos centros residenciais, ou seja, o aumento da demanda por educação, lazer, saúde e outros equipamentos urbanos em seu entorno. Assim, o VLT não apenas promove o sistema de transporte coletivo, mas também atua como indutor de mudanças no padrão de ocupação do solo.</p> <p>Para fins de modelagem financeira, foi considerado o modelo de contratação de PPP patrocinada, a título de estimativa de ordem de grandeza de gastos dos entes públicos e privados.</p> <p>Para as intervenções propostas para o projeto Anel Conexão Tietê de forma consolidada, o montante de investimentos estimado é de R\$ 3,5 bilhões, sendo estimado um montante de aporte por parte do governo de R\$ 653 milhões. Do valor resultante, foi considerada uma alavancagem média de 70%, dos quais o parceiro privado será responsável por aportar R\$ 784 milhões em um horizonte de 5 anos, enquanto instituições financeiras arcarão com R\$ 1,7 bilhões.</p> <p>O cenário de modelagem financeira consolidado calculado para o projeto Anel Conexão Tietê, considerou também contraprestações pecuniárias para um horizonte de 30 anos no valor aproximado de R\$ 173 milhões/ano. Este montante deverá arcar com os custos dos serviços a serem prestados a população, além de remunerar o parceiro privado ao longo do período de concessão.</p> <p>As estimativas calculadas levaram em conta a implantação simultânea, e em sua plenitude, de todos os cinco projetos estratégicos aqui propostos. Neste sentido, uma análise simplificada do comprometimento da Receita Corrente Líquida (RCL) da PMSP foi realizada e o projeto Anel Conexão Tietê de maneira isolada e considerando as premissas aqui descritas, utiliza 0,34% da RCL do município.</p>
<p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional</p> <ul style="list-style-type: none"> Mecanismos Jurídicos de Interação Social: debates, audiências e consultas públicas.

		<ul style="list-style-type: none"> Mecanismos Jurídicos de Interação Institucional portarias intersecretariais visando à regulação da atuação sistematizada entre os entes públicos envolvidos. <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>Por se tratar de projeto de competência exclusivamente municipal, haja vista que a implantação do VLT somente repercutirá impactos em âmbito local, não se vislumbra a necessidade de apresentação de propostas de interação institucional entes pertencentes a outras esferas federativas.</p>
INTERLOCUTORES:		INTERVENÇÕES
HABITAÇÃO	PMSP, SMDU, SPObras, SEHAB, SMH, SMC, SMADS	Eventuais desapropriações.
MEIO AMBIENTE	SVMA	Parques lineares e corredores verdes ao redor do VLT.
MOBILIDADE	SMDU, SPObras, CET	Construção e operação do VLT.
PATRIMÔNIO	Condaphat, Iphan	Tratamento específico para intervenções a serem realizadas em áreas com importância histórica e cultural.
PLANEJAMENTO	Emplasa, SEMPLA, STM	Interação com órgãos de planejamento governamental, a fim de alinhar a implementação das intervenções em um cronograma coeso.
OUTROS	N/A	N/A

IV- ESCOPO, CUSTOS E PRAZOS para a elaboração dos estudos de viabilidade (2ª FASE)	
PROJETO 1: Portal Oeste	
Escopo 1:	<p>Definição dos projetos urbanos interdisciplinares</p> <p>1- Plano de Bairro para as células urbanas</p> <p>A. Definição do uso e ocupação do solo</p> <p>B. Plano habitacional</p> <p>C. Legislação urbana e marcos regulatórios</p> <p>D. Alternativas de articulação para a cidade de 5 e 30 minutos</p> <p>2- Meio Ambiente</p> <p>A. Projetos de renaturalização dos rios e córregos</p> <p>B. Implantação de parques e praças</p> <p>C. Adequação e definição das implantações de micro e macro drenagem</p>

		<p>D. Aportamento de áreas contaminadas</p> <p>3- Transporte:</p> <p>A. Corredores de Ônibus</p> <p>B. Projeto Terminal Multimodal Nova Lapa</p> <p>C. Projeto de Concepção para adaptação eixo leste-oeste da CPTM</p> <p>D. Projeto de Concepção para adaptação da Proposta de Expansão do Metrô</p> <p>E. Rede Integrada de Transporte Coletivo</p> <p>4- Sistema Viário</p> <p>A. Redesenho para adaptação da malha viária e hierarquização do atendimento</p> <p>B. Proposta de adaptação de dispositivos de distribuição viária existente</p> <p>C. Projeto de novos dispositivos de distribuição e traffic-calming</p> <p>D. Projeto funcional de novas vias</p> <p>E. Implantação da Via Apoio Norte</p> <p>5- Pesquisa Dados Primários e Simulação</p> <p>A. Levantamento cadastral das partes envolvidas em desapropriação</p> <p>B. Reconhecimento de interferências primárias (mediatas) e obras de arte</p> <p>C. Levantamento de Obras e Projetos em andamento</p> <p>D. Simulação de Oferta e Demanda para o transporte e sistema viário</p> <ul style="list-style-type: none"> Definição de prioridades e tipologias para futuras linhas de transporte Definição dos dimensionamentos das calhas de novos viários <p>E. Simulação da transformação urbana e adensamento esperado das células</p>		
Resultado esperado:	Ordenamento territorial local e geral, com normatização dos Planos de Bairros resultantes dos estudos morfológicos do perímetro, aptidões e tendências sócio-econômicas, categorização da malha viária e da rede de transporte público, com o cumprimento dos indicadores considerados no Plano Urbanístico, utilizando-se dos instrumentos urbanísticos cabíveis para a viabilização dos projetos setoriais no seu conjunto.			
Interdependência:	Este projeto poderá ser implementado tanto simultaneamente, quanto sequencialmente aos demais projetos apresentados neste estudo, dependendo da vontade política e econômica do Município.			
Restrições:	As restrições serão objeto de análise mais detalhada durante a Segunda Fase da PMI.			
ALOCUÇÃO DA EQUIPE				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	<p>a) AJUDANTE GERAL*</p> <p>b) PROJETISTA*</p> <p>c) ENGENHEIRO CIVIL/ ARQUITETO COORDENADOR SETORIAL*</p> <p>d) ENGENHEIRO CIVIL/ ARQUITETO COORDENADOR GERAL*</p> <p>e) ENGENHEIRO/ ARQUITETO PLENO*</p> <p>f) ENGENHEIRO/</p>	6 meses	<p>a) 2880</p> <p>b) 800</p> <p>c) 2760</p> <p>d) 760</p> <p>e) 7320</p> <p>f) 2960</p> <p>g) 1440</p> <p>h) 840</p> <p>i) 3760</p> <p>j) 640</p> <p>k) 1920</p>	<p>a) R\$ 35.773,92</p> <p>b) R\$ 40.163,41</p> <p>c) R\$ 707.326,50</p> <p>d) R\$ 203.189,28</p> <p>e) R\$ 823.315,39</p> <p>f) R\$ 198.564,59</p>

	ARQUITETO JÚNIOR* g) TÉCNICO* h) DESENHISTA CADISTA* i) DESENHISTA PROJETISTA* j) CONSULTOR TEMPORÁRIO** k) CONSULTOR C TEMPORÁRIO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013			g) R\$ 59.083,32 h) R\$ 26.853,86 i) R\$ 199.882,82 j) R\$ 178.451,20 k) R\$ 266.208,00
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	a) CONSULTOR JURIDICO TEMPORÁRIO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013	4 meses	a) 800	a) R\$ 223.064,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	a) CONSULTOR** b) CONSULTOR C** c) ECONOMISTA SENIOR** d) ECONOMISTA PLENO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013	5 meses	a) 600 b) 2040 c) 600 d) 600	a) R\$ 277.956,00 b) R\$ 469.914,00 c) R\$ 62.508,00 d) R\$ 67.728,00
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	a) CONSULTOR JURIDICO TEMPORÁRIO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013	3 meses	a) 480	a) R\$ 133.838,40
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado	<i>Detalhamento poderá ser realizado na Segunda Fase da PMI.</i> LIMITAÇÕES PARA DADOS APRESENTADOS: <i>As informações apresentadas serão revisadas para a Segunda Fase da PMI, de acordo com o objeto e nível de detalhamento a ser definido</i>	Não aplicável	37,2%	R\$ 2.365.765,21

	<i>para SMDU.</i>			
PROJETO 2: Barra-Centro				
Escopo 2:	<p>Definição dos projetos urbanos interdisciplinares</p> <ol style="list-style-type: none"> Plano de Bairro para as células urbanas <ol style="list-style-type: none"> Definição do uso e ocupação do solo Plano habitacional Legislação urbana e marcos regulatórios Alternativas de articulação para a cidade de 5 e 30 minutos Meio Ambiente <ol style="list-style-type: none"> Projetos de renaturalização dos rios e córregos Implantação de parques e praças Adequação e definição das implantações de micro e macro drenagem Apontamento de áreas contaminadas Transporte: <ol style="list-style-type: none"> Corredores de Ônibus Projeto de Concepção para adaptação eixo leste-oeste da CPTM Projeto de Concepção para adaptação da Proposta de Expansão do Metrô Rede Integrada de Transporte Coletivo Sistema Viário <ol style="list-style-type: none"> Redesenho para adaptação da malha viária e hierarquização do atendimento Proposta de adaptação de dispositivos de distribuição viária existente Projeto de novos dispositivos de distribuição e <i>traffic-calming</i> Projeto funcional de novas vias Implantação da Via Apoio Norte Pesquisa Dados Primários e Simulação <ol style="list-style-type: none"> Levantamento cadastral das partes envolvidas em desapropriação Reconhecimento de interferências primárias (mediatas) e obras de arte Levantamento de Obras e Projetos em andamento Simulação de Oferta e Demanda para o transporte e sistema viário <ul style="list-style-type: none"> Definição de prioridades e tipologia para futuras linhas de transporte Definição dos dimensionamentos das calhas de novos viários Simulação da transformação urbana e adensamento esperado das células 			
Resultado esperado:	Ordenamento territorial local e geral, com normalização dos Planos de Bairros resultantes dos estudos morfológicos do perímetro, aptidões e tendências sócio-econômicas, categorização da malha viária e da rede de transporte público, com o cumprimento dos indicadores considerados no Plano Urbanístico, utilizando-se dos instrumentos urbanísticos cabíveis para a viabilização dos projetos setoriais no seu conjunto.			
Interdependência:	Este projeto poderá ser implementado tanto simultaneamente, quanto sequencialmente aos demais projetos apresentados neste estudo, dependendo da vontade política e econômica do Município.			
Restrições:	As restrições serão objeto de análise mais detalhada durante a Segunda Fase da PMI.			

ALOCÇÃO DA EQUIPE				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
☐ Modelo Urbanístico	a) AJUDANTE GERAL* b) PROJETISTA* c) ENGENHEIRO CIVIL/ ARQUITETO COORDENADOR SETORIAL* d) ENGENHEIRO CIVIL/ ARQUITETO COORDENADOR GERAL* e) ENGENHEIRO/ ARQUITETO PLENO* f) ENGENHEIRO/ ARQUITETO JÚNIOR* g) TÉCNICO* h) DESENHISTA CADISTA* i) DESENHISTA PROJETISTA** j) CONSULTOR TEMPORÁRIO*** k) CONSULTOR C TEMPORÁRIO**	6 meses	a) 2880 b) 800 c) 2760 d) 760 e) 7320 f) 2960 g) 1440 h) 840 i) 3760 j) 640 k) 1920	a) R\$ 35.773,92 b) R\$ 40.163,41 c) R\$ 707.326,50 d) R\$ 203.189,28 e) R\$ 823.315,39 f) R\$ 198.564,59 g) R\$ 59.083,32 h) R\$ 26.853,86 i) R\$ 199.882,82 j) R\$ 178.451,20 k) R\$ 266.206,00
	* Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013			
☐ Modelagem Jurídica	a) CONSULTOR JURÍDICO TEMPORÁRIO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013	4 meses	a) 800	a) R\$ 223.064,00
☐ Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	a) CONSULTOR** b) CONSULTOR C** c) ECONOMISTA SENIOR** d) ECONOMISTA PLENO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013	5 meses	a) 600 b) 2040 c) 600 d) 600	a) R\$ 277.956,00 b) R\$ 469.914,00 c) R\$ 82.506,00 d) R\$ 67.728,00
☐ Meios de Interação Social e Institucional	a) CONSULTOR JURÍDICO TEMPORÁRIO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013	3 meses	a) 480	a) R\$ 133.838,40
☐ BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado	Detalhamento poderá ser realizado na Segunda Fase da PMI. LIMITAÇÕES PARA DADOS APRESENTADOS:	Não aplicável	37,2%	R\$ 2.365.765,21

As informações apresentadas serão revisadas para a Segunda Fase da PMI, de acordo com o objeto e nível de detalhamento a ser definido pela SMDU.	
PROJETO 3: Eixo Monumental	
Escopo 3:	<p>Definição dos projetos urbanos interdisciplinares</p> <p>1- Plano de Bairro para as células urbanas A. Definição do uso e ocupação do solo B. Plano habitacional C. Legislação urbana e marcos regulatórios D. Alternativas de articulação para a cidade de 5 e 30 minutos</p> <p>2- Meio Ambiente A. Projetos de renaturalização dos rios e córregos B. Implantação de parques e praças C. Adequação e definição das implantações de micro e macro drenagem D. Apontamento de áreas contaminadas</p> <p>3- Transporte: A. Corredores de Ônibus B. Projeto de Concepção para adaptação eixo leste-oeste da CPTM C. Projeto de Concepção para adaptação da Proposta de Expansão do Metrô D. Rede Integrada de Transporte Coletivo</p> <p>4- Sistema Viário A. Redesenho para adaptação da malha viária e hierarquização do atendimento B. Proposta de adaptação de dispositivos de distribuição viária existente C. Projeto de novos dispositivos de distribuição e <i>traffic-calming</i> D. Projeto funcional de novas vias E. Implantação da Via Apoio Norte</p> <p>5- Pesquisa Dados Primários e Simulação A. Levantamento cadastral das partes envolvidas em desapropriação B. Reconhecimento de interferências primárias (mediatas) e obras de arte C. Levantamento de Obras e Projetos em andamento D. Simulação de Oferta e Demanda para o transporte e sistema viário • Definição de prioridades e tipologia para futuras linhas de transporte • Definição dos dimensionamentos da calha de novos viários E. Simulação da transformação urbana e adensamento esperado das células</p>
Resultado esperado:	Ordenamento territorial local e geral, com normalização dos Planos de Bairros resultantes dos estudos morfológicos do perímetro, aptidões e tendências sócio-econômicas, categorização da malha viária e da rede de transporte público, com o cumprimento dos indicadores considerados no Plano Urbanístico, utilizando-se dos instrumentos urbanísticos cabíveis para a viabilização dos projetos setoriais no seu conjunto.

Interdependência:	Este projeto poderá ser implementado tanto simultaneamente, quanto sequencialmente aos demais projeto apresentados neste estudo, dependendo da vontade política e econômica do Município.					
Restrições:	As restrições serão objeto de análise mais detalhada durante a Segunda Fase da PMI.					
ALOCÇÃO DA EQUIPE						
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo		
☐ Modelo Urbanístico	a) AJUDANTE GERAL*	6 meses	a) R\$	a) R\$		
	b) PROJETISTA*		b) R\$	b) R\$		
	c) ENGENHEIRO CIVIL/ARQUITETO COORDENADOR SETORIAL*		c) R\$	c) R\$		
	d) ENGENHEIRO CIVIL/ARQUITETO COORDENADOR GERAL*		d) R\$	d) R\$		
	e) ENGENHEIRO/ARQUITETO PLENO*		e) R\$	e) R\$		
	f) ENGENHEIRO/ARQUITETO JÚNIOR*		f) R\$	f) R\$		
	g) TÉCNICO*		g) R\$	g) R\$		
	h) DESENHISTA CADISTA*		h) R\$	h) R\$		
	i) PROJETISTA*		i) R\$	i) R\$		
	j) CONSULTOR TEMPORÁRIO**		j) R\$	j) R\$		
	k) CONSULTOR C TEMPORÁRIO**		k) R\$	k) R\$		
	* Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013					
	☐ Modelagem Jurídica		a) CONSULTOR JURÍDICO TEMPORÁRIO**	4 meses	a) 800	a) R\$ 223.064,00
* Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013						
☐ Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	a) CONSULTOR**	5 meses	a) 600	a) R\$ 277.956,00		
	b) CONSULTOR C**		b) 2040	b) R\$ 469.914,00		
	c) ECONOMISTA SENIOR**		c) 600	c) R\$ 82.506,00		
	d) ECONOMISTA PLENO**		d) 600	d) R\$ 67.728,00		
* Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013						

☐ Meios de Interação Social e Institucional	a) CONSULTOR JURÍDICO TEMPORÁRIO**	3 meses	a) 480	a) R\$ 133.838,40
* Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013				
☐ BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado	Detalhamento poderá ser realizado na Segunda Fase da PMI. LIMITAÇÕES PARA DADOS APRESENTADOS: As informações apresentadas serão revisadas para a Segunda Fase da PMI, de acordo com o objeto e nível de detalhamento a ser definido pela SMDU.	Não aplicável	37,2%	R\$ 2.365.765,21
PROJETO 4: Portal Leste				
Escopo 4:	<p>Definição dos projetos urbanos interdisciplinares</p> <p>1- Plano de Bairro para as células urbanas A. Definição do uso e ocupação do solo B. Plano habitacional C. Legislação urbana e marcos regulatórios D. Alternativas de articulação para a cidade de 5 e 30 minutos</p> <p>2- Meio Ambiente A. Projetos de renaturalização dos rios e córregos B. Implantação de parques e praças C. Adequação e definição das implantações de micro e macro drenagem D. Apontamento de áreas contaminadas</p> <p>3- Transporte: A. Corredores de Ônibus B. Projeto de Concepção para adaptação eixo leste-oeste da CPTM C. Projeto de Concepção para adaptação da Proposta de Expansão do Metrô D. Rede Integrada de Transporte Coletivo</p> <p>4- Sistema Viário A. Redesenho para adaptação da malha viária e hierarquização do atendimento B. Proposta de adaptação de dispositivos de distribuição viária existente C. Projeto de novos dispositivos de distribuição e traffic-calming D. Projeto funcional de novas vias E. Implantação de Vira Apoio Norte</p>			

	<p>5- Pesquisa Dados Primários e Simulação A. Levantamento cadastral das partes envolvidas em desapropriação B. Reconhecimento de interferências primárias (mediatas) e obras de arte C. Levantamento de Obras e Projetos em andamento D. Simulação de Oferta e Demanda para o transporte e sistema viário • Definição de prioridades e tipologia para futuras linhas de transporte • Definição dos dimensionamentos da calha de novos viários E. Simulação da transformação urbana e adensamento esperado das células</p>			
Resultado esperado:	<p>Ordenamento territorial local e geral, com normalização dos Planos de Bairros resultantes dos estudos morfológicos do perímetro, aptidões e tendências sócio-econômicas, categorização da malha viária e da rede de transporte público, com o cumprimento dos indicadores considerados no Plano Urbanístico, utilizando-se dos instrumentos urbanísticos cabíveis para a viabilização dos projetos setoriais no seu conjunto.</p>			
Interdependência:	<p>Este projeto poderá ser implementado tanto simultaneamente, quanto sequencialmente aos demais projeto apresentados neste estudo, dependendo da vontade política e econômica do Município.</p>			
Restrições:	<p>As restrições serão objeto de análise mais detalhada durante a Segunda Fase da PMI.</p>			
ALOCÇÃO DA EQUIPE				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	a) AJUDANTE GERAL*	6 meses	a) R\$ 35.773,92	a) R\$ 223.064,00
	b) PROJETISTA*		b) R\$ 40.163,41	b) R\$ 277.956,00
	c) ENGENHEIRO CIVIL/ARQUITETO COORDENADOR SETORIAL*		c) R\$ 707.326,50	c) R\$ 469.914,00
	d) ENGENHEIRO CIVIL/ARQUITETO COORDENADOR GERAL*		d) R\$ 203.189,28	d) R\$ 82.506,00
	e) ENGENHEIRO/ARQUITETO PLENO*		e) R\$ 823.315,39	e) R\$ 67.728,00
	f) ENGENHEIRO/ARQUITETO JÚNIOR*		f) R\$ 198.564,59	
	g) TÉCNICO*		g) R\$ 50.083,32	
	h) DESENHISTA CADISTA*		h) R\$ 178.451,20	
	i) DESENHISTA PROJETA*		i) R\$ 268.206,00	
	j) CONSULTOR TEMPORÁRIO**		j) R\$ 199.882,82	
	k) CONSULTOR C TEMPORÁRIO**		k) R\$ 178.451,20	
			l) R\$ 268.206,00	
			m) R\$ 178.451,20	
			n) R\$ 268.206,00	
<p>* Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013</p>				

<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	a) CONSULTOR JURÍDICO TEMPORÁRIO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013	4 meses	a) 800	a) R\$ 223.064,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	a) CONSULTOR** b) CONSULTOR C** c) ECONOMISTA SENIOR** d) ECONOMISTA PLENO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013	5 meses	a) 600 b) 2040 c) 600 d) 600	a) R\$ 277.956,00 b) R\$ 469.914,00 c) R\$ 82.506,00 d) R\$ 67.728,00
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	a) CONSULTOR JURÍDICO TEMPORÁRIO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA - Março 2013	3 meses	a) 480	a) R\$ 133.838,40
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado	Detalhamento poderá ser realizado na Segunda Fase da PMI. LIMITAÇÕES PARA DADOS APRESENTADOS: As informações apresentadas serão revisadas para a Segunda Fase da PMI, de acordo com o objeto e nível de detalhamento a ser definido pela SMDU.	Não aplicável	37,2%	R\$ 2.365.765,21
PROJETO 5: Anel Conexão Tietê				
Escopo 5:	Desenvolver Projeto Funcional do VLT, geometria das vias permanentes e Tipologias de estações, considerando um estudo de demanda previsto para a segunda fase da PMI.			
Resultado esperado:	Sistema anelar de transporte de média capacidade para distribuição, conexão e integração entre os diversos modais existentes e propostos com o perímetro			

	urbano desenvolvido.			
Interdependência:	Este projeto poderá ser implementado tanto simultaneamente, quanto sequencialmente aos demais projetos apresentados neste estudo, dependendo da vontade política e econômica do Município.			
Restrições:	As restrições serão objeto de análise mais detalhada durante a Segunda Fase da PMI.			
ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Horas/mês	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	a) AJUDANTE GERAL* b) ENGENHEIRO CIVIL/ ARQUITETO COORDENADOR SETORIAL* c) ENGENHEIRO CIVIL/ ARQUITETO COORDENADOR GERAL* d) ENGENHEIRO/ ARQUITETO PLENO* e) ENGENHEIRO/ ARQUITETO JÚNIOR* f) TÉCNICO* g) DESENHISTA CADISTA* h) DESENHISTA PROJETISTA* i) CONSULTOR TEMPORÁRIO** j) CONSULTOR C TEMPORÁRIO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA – Março 2013	6 meses	a) 2880 b) 1480 c) 840 d) 1480 e) 1480 f) 1760 g) 1440 h) 880 i) 1280 j) 540 j) 1920	a) R\$ 35.773,92 b) R\$ 379.291,02 c) R\$ 224.577,62 d) R\$ 166.462,67 e) R\$ 118.065,43 f) R\$ 59.083,32 g) R\$ 28.132,61 h) R\$ 68.045,22 i) R\$ 178.451,20 j) R\$ 266.208,00
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	a) CONSULTOR JURÍDICO TEMPORÁRIO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA – Março 2013	4 meses	a) 440	a) R\$ 122.685,20
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	a) CONSULTOR C** b) CONSULTOR C** c) ECONOMISTA SENIOR** d) ECONOMISTA PLENO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA – Março 2013	5 meses	a) 600 b) 2160 c) 200 d) 560	a) R\$ 277.956,00 b) R\$ 497.556,00 c) R\$ 27.502,00 d) R\$ 63.212,80
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	a) CONSULTOR JURÍDICO TEMPORÁRIO** * Tabela SIURB 2013 – Mensalistas c/ Encargos ** Tabela DERSA – Março 2013	4 meses	a) 960	a) R\$ 267.676,80
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento	Detalhamento poderá ser realizado na	Não aplicável	37,2%	R\$ 1.647.154,29

orçamentário destinado	Segunda Fase da PMI. LIMITAÇÕES PARA DADOS APRESENTADOS: As informações apresentadas serão revisadas para a Segunda Fase da PMI, de acordo com o objeto e nível de detalhamento a ser definido pela SMDU.	si		
------------------------	--	----	--	--

V- PLANO DE TRABALHO:

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

MÉTODO DE TRABALHO

Foram usadas abordagens estratégicas para a compreensão do território do Arco Tieté, de forma a agruparem-se as inúmeras variáveis que compõem nesta realidade, com vistas a facilitar os estudos e a apresentação das ideias. Desta mesma forma, o Plano Urbanístico, ainda que de forma preliminar, elege estratégias para sua implantação e metodologias, decorrentes das abordagens realizadas, tendo como objetivo a viabilização integrada das propostas.

Optou-se assim, por três estratégias básicas: cenários, perímetros de ação estratégica e projetos indutores. A ideia é que, em cada uma das estratégias, estejam contempladas as interações entre os três eixos estruturadores adotados inicialmente: a mobilidade, a habitabilidade e o meio ambiente, com os respectivos formatos propostos individualmente para cada um deles, como: a habitabilidade na ordenação do território, normatizada por modelos de células urbanas e planos de bairro; a mobilidade, pela articulação em redes nas várias escalas de atendimento às células urbanas, centralidades e macroestruturas, criando novas integrações anelares e de vizinhança; o meio ambiente, nas proposições de drenagem associadas a sistemas de parques, praças e caminhos verdes, com recomendações para outras recorrências; a dimensão socioeconômica, incluindo aqui as formas de gestão participativa, é transversal ao conjunto de proposições, contemplando a forma de aproximação de atividades à moradia e à potencialização da acessibilidade física e social, com a programação de indutores de desenvolvimento.

As estratégias contemplam, cada uma em si e no seu entrelaçamento, todas essas proposições. Desta forma, consolidam-se: os cenários que viabilizarão as ações em horizontes predeterminados na linha do tempo; os perímetros de ação estratégica, reduzindo o território a dimensões gerenciáveis e, facilitando a implantação e o monitoramento das propostas; e, os projetos indutores, proposições criativas e âncoras para a organização dos bairros em torno de atividades programadas.

FASEAMENTO DO ARCO TIETÊ			
<p>Conforme mencionado na visão geral do plano conceitual, o horizonte fim deste Estudo é a visão ideal de futuro para 2040; o cenário de médio prazo, também sendo ele uma sugestão do que se acredita ser ideal para a cidade, contempla o horizonte de 2030. Por fim, foi desenvolvido um cenário de curto prazo, com horizonte de sete anos, para 2020, considerando as intervenções imediatas e prioritárias, alinhadas com a visão futura idealizada para o Arco Tietê, cenário este cujas proposições foram pré-orçadas e pré-modeladas econômico-financeiramente, conforme o apresentado abaixo.</p>			
Composição e Ordenação do Faseamento			
Horizonte	Projeto:	Período ¹⁴ :	Valor estimado: R\$ mm
2020	Projeto 1: Portal Oeste a. Mobilidade e Acessibilidade (intervenções de transporte e viário); b. Habitabilidade (intervenções de equipamentos públicos e habitações populares); c. Meio Ambiente (intervenções de drenagem, corredores verdes, parques lineares etc).	a. 12 meses; b. De 3 meses a 7 anos; c. De 6 a 40 meses.	a. R\$ 1.737,00; b. R\$ 1.638,00; c. R\$ 1.734,00.
	Projeto 2: Barra-Centro a. Mobilidade e Acessibilidade (intervenções de transporte e viário); b. Habitabilidade (intervenções de equipamentos públicos e habitações populares); c. Meio Ambiente (intervenções de drenagem, corredores verdes, parques lineares etc).	a. 16 meses; b. De 3 meses a 7 anos; c. De 6 a 40 meses.	a. R\$ 1.933,50; b. R\$ 1.447,00; c. R\$ 1.108,00.

¹⁴ Os cinco projetos são apresentados aqui de modo faseado, mas vale ressaltar que os mesmos podem ser implementados tanto simultaneamente, quanto sequencialmente, dependendo da vontade política, econômica do Município, de acordo com as intenções do Poder Concedente. Além disso, os períodos são estimados, contemplando datas mínimas e máximas para conclusão das intervenções.

Projeto 3: Eixo Monumental a. Mobilidade e Acessibilidade (intervenções de transporte e viário); b. Habitabilidade (intervenções de equipamentos públicos e habitações populares); c. Meio Ambiente (intervenções de drenagem, corredores verdes, parques lineares etc).	a. 18 meses; b. De 3 meses a 7 anos; c. De 6 a 40 meses.	a. R\$ 1.390,00; b. R\$ 1.300,00; c. R\$ 942,00.
Projeto 4: Portal Leste a. Mobilidade e Acessibilidade (intervenções de transporte e viário); b. Habitabilidade (intervenções de equipamentos públicos e habitações populares); c. Meio Ambiente (intervenções de drenagem, corredores verdes, parques lineares etc).	a. 14 meses; b. De 3 meses a 7 anos; c. De 6 a 40 meses.	a. R\$ 1.910,00; b. R\$ 1.780,50; c. R\$ 312,00.
Projeto 5: Anel Conexão Tietê a. VLT parte Norte; b. VLT parte Sul.	a. 42 meses; b. 33 meses.	a. R\$ 1.950,00; b. R\$ 1.550,00.

VI- INSTRUMENTOS JURÍDICOS

PROJETO 1: Portal Oeste	Criação de Operação Urbana mediante lei específica. Contratação das Intervenções Urbanas nela abrangida por intermédio dos seguintes instrumentos jurídicos, a depender da sistemática de remuneração devida ao contratado: (i) concessão urbanística; (ii) concessão administrativa; e/ou (iii) contratações dissociadas das Intervenções Urbanas, por intermédio da celebração de contratos de concessão administrativa, sob o regime de PPP ou, ainda,
--------------------------------	---

	contratos regidos exclusivamente pela Lei Federal de Licitações. Ademais, a implantação de algumas Intervenções Urbanas propostas poderão envolver tratativas com outros entes federativos. Para tanto, vislumbra-se a celebração de convênios administrativos.
PROJETO 2: Barra-Centro	Criação de Operação Urbana mediante lei específica. Contratação das Intervenções Urbanas nela abrangida por intermédio dos seguintes instrumentos jurídicos, a depender da sistemática de remuneração devida ao contratado: (i) concessão urbanística; (ii) concessão administrativa; e/ou (iii) contratações dissociadas das Intervenções Urbanas, por intermédio da celebração de contratos de concessão administrativa, sob o regime de PPP ou, ainda, contratos regidos exclusivamente pela Lei Federal de Licitações. Ademais, a implantação de algumas Intervenções Urbanas propostas poderão envolver tratativas com outros entes federativos. Para tanto, vislumbra-se a celebração de convênios administrativos.
PROJETO 3: Eixo Monumental	Criação de Operação Urbana mediante lei específica. Contratação das Intervenções Urbanas nela abrangida por intermédio dos seguintes instrumentos jurídicos, a depender da sistemática de remuneração devida ao contratado: (i) concessão urbanística; (ii) concessão administrativa; e/ou (iii) contratações dissociadas das Intervenções Urbanas, por intermédio da celebração de contratos de concessão administrativa, sob o regime de PPP ou, ainda, contratos regidos exclusivamente pela Lei Federal de Licitações. Ademais, a implantação de algumas Intervenções Urbanas propostas poderão envolver tratativas com outros entes federativos. Para tanto, vislumbra-se a celebração de convênios administrativos.
PROJETO 4: Portal Leste	Criação de Operação Urbana mediante lei específica. Contratação das Intervenções Urbanas nela abrangida por intermédio dos seguintes instrumentos jurídicos, a depender da sistemática de remuneração devida ao contratado: (i) concessão urbanística; (ii)

	concessão administrativa; e/ou (iii) contratações dissociadas das Intervenções Urbanas, por intermédio da celebração de contratos de concessão administrativa, sob o regime de PPP ou, ainda, contratos regidos exclusivamente pela Lei Federal de Licitações. Ademais, a implantação de algumas Intervenções Urbanas propostas poderão envolver tratativas com outros entes federativos. Para tanto, vislumbra-se a celebração de convênios administrativos.
PROJETO 5: Anel Conexão Tieté	Projeto cuja implementação pode estar dissociada de Operação Urbana específica. Delegação, por intermédio de concessão tradicional ou concessão patrocinada, da exploração dos serviços de operação e manutenção deste modal, precedida da execução das obras civis.

VII- OUTROS ELEMENTOS

ESCALONAMENTO DE HORÁRIOS DE TRABALHO: Uma sugestão adicional e inovadora, que deve ser avaliada pela PMSP é o escalonamento de horários de trabalho no Município. Ao retirar dos horários de pico da manhã e da tarde, o início e término de horários de trabalho de diversos setores econômicos na RMSP, será reduzido o número de pessoas a transitarem pelos meios de transporte ao mesmo tempo. Como meios de transporte, estão sendo considerados meios coletivos, públicos e privados, assim como as respectivas vias e os diversos modais. Portanto, as mesmas pessoas estarão transitando pelos mesmos meios de transporte em períodos mais defasados do que atualmente, aumentando, portanto a sua eficácia.

É visível na RMSP que no período de férias escolares o trânsito na cidade melhora em sua fluidez sensivelmente. Portanto, se forem retirados dos horários de pico da manhã e da tarde a entrada e saída dos colégios, haverá maior fluidez no trânsito para todos os meios de transporte. O mesmo vale para as diversas categorias profissionais e setores econômicos que têm um período de trabalho uniforme.

3. Lista de Anexos:

Nome do Documento	Nome do Arquivo
-------------------	-----------------

Quadro de Intervenções Consolidadas por Projeto	20130614_Quadro de Intervenções Consolidadas por Projeto.xlsx
Mapa de Alocação de Recursos por Projeto	20130614_Mapas de Recursos por Projeto.AGQG.xlsx
Mapa de Projetos Consolidados	20130614_Mapas de Projetos consolidados.jpeg