



PMI

ARCO TIETÊ

ESTUDO DE PRÉ-VIABILIDADE

SUMÁRIO
EXECUTIVO

ODEBRECHT



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:	A Cidade a partir da sua Geografia e História.
1.2 Empresa Responsável:	Grupo de Empresas composto por Construtora Odebrecht S/A e Construtora OAS S.A
1.3 Abrangência do Estudo:	Elaboração de estudos técnicos de pré viabilidade com vistas à transformação e desenvolvimento urbano de área de 6.044ha na Cidade de São Paulo, dentro de perímetro denominado Arco Tietê.

2. Escopo para os Estudos

2.1 Situação Atual

LEITURA TERRITORIAL SOBRE O ARCO TIETÊ

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

O Território inicialmente delimitado pelo Chamamento Público nº01/2013/SMDU, chamado Arco Tietê, é um território estratégico para as diferentes escalas tanto do ponto de vista urbano como do ponto de vista econômico, não somente pela sua configuração atual, mas principalmente pelo potencial de transformação e desenvolvimento.

Sua leitura territorial foi realizada de forma sistêmica para identificar a condição estratégica do território intraurbano, macropolitano e regional, a partir dos quatro setores prioritários indicados no Chamamento Público (setores Econômico, Ambiental, Mobilidade/Acessibilidade e Habitacional); e dos planos e projetos de diferentes escalas de gestão e governo e fases de planejamento ou intervenção.

LEITURA SÓCIO-ECONÔMICA:

Projetos Colocalizados Considerados de Abrangência Geral

- Plano de Ação da Macrometrópole Paulista – PAM
- SP2040
- Plano de Metas 2013-2016
- Arco Tietê
- Plano Diretor Estratégico - PDE
- Planos Regionais Estratégicos - PRE
- Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS
- PDE 10 anos – Avaliação da Outorga Onerosa do Direito de Construir
- Operações Urbanas Consorciadas

Principais Dados analisados: Densidade populacional de aproximadamente 83hab/ha, média de 1 emprego por habitante, queda e transformação do uso industrial com manutenção do setor de serviços, carência de equipamentos públicos de saúde, educação, cultura, lazer e esporte; atuação do mercado imobiliário.

Análise: O perímetro do Arco Tietê abrange a orla fluvial do Rio Tietê com suas vias marginais, desde a sua confluência com o Rio Pinheiros até a Rodovia Presidente Dutra, para onde convergem diversas vias de conexão da capital paulista com outras regiões e Estados, e entre as regiões norte-sul e leste-oeste dentro da cidade, caracterizando-o como território estratégico sob o ponto de vista da mobilidade intra e interurbana.

Sobrepõe-se à orla fluvial, a orla ferroviária, originalmente ocupada pelas instalações industriais associadas ao transporte de carga sentido Interior/Porto de Santos, a qual também sofre um processo de transformação e reestruturação associado à renovação do padrão produtivo e à própria alteração da função da ferrovia, que passa a ser um elemento fundamental dentro do sistema de transporte de passageiros de alta capacidade da metrópole paulistana.

A densidade populacional em torno de 83 habitantes por hectare, com estoques territoriais configurados inclusive por terrenos fabris subutilizados, permite promover a transformação do território para um melhor aproveitamento, com adensamento populacional contemplando as populações de baixa renda tanto para o acesso à habitação como para as oportunidades de emprego e renda. Conforme divulgado no Programa de Governo do Prefeito Fernando Haddad, um dos objetivos gerais para o modelo de desenvolvimento urbano de São Paulo é “reestruturar, reabilitar e repovoar, através de um programa massivo de habitação social, com acesso a serviços, cultura e oportunidades, as áreas subutilizadas com grande potencial urbanístico, como a orla ferroviária, antigas áreas industriais e trechos estagnados dos bairros históricos”.

A indústria de toda a Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, desde a década de 1970 vem sofrendo processo de “desconcentração concentrada”, implicando na sua redistribuição dentro do território mais amplo da Macrometrópole Paulista. No município de São Paulo, sobretudo, nas últimas duas décadas, tem se verificado que “o setor industrial cedeu espaço às atividades terciárias e a cidade tornou-se importante centro mundial de serviços corporativos e financeiros, sede de inúmeras empresas nacionais e multinacionais e destacado centro de “turismo de negócios” (EMPLASA, 2011).

Como exemplo das transformações das áreas industriais, podemos citar a Barra Funda, com 97% de seu território inserido na área do Arco Tietê o distrito apresenta forte crescimento das atividades de comércio e serviço vertical, e uso residencial vertical de alto padrão em substituição ao uso comercial e serviço horizontal e industrial.

A transformação de regiões como a Barra Funda demonstram, além das potencialidades de transformação, o interesse do mercado imobiliário. Algumas indústrias em transformação ainda estão instaladas sobre grandes glebas o que pode potencializar a possibilidade de transformação do território.

Essas transformações em andamento devem ser potencializadas a partir de um plano estratégico, que reestruture a lógica de crescimento da cidade, no qual possamos obter, de forma sustentável e equilibrada, o adensamento desejado compatível com a necessidade de infraestrutura de mobilidade, transporte e equipamentos públicos.

A região, apesar da baixa densidade populacional, apresenta déficit de equipamentos públicos nas áreas de saúde, educação, cultura, equipamentos esportivos e de lazer. A demanda atual de equipamentos poderá ser suprida gerando novos postos de empregos, a partir da identificação de novas vocações produtivas, e atraindo serviços e comércios ligados a essas áreas, criando novo dinamismo para a economia local.

LEITURA AMBIENTAL:

Projetos Colocalizados Considerados:

- Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê – PDMAT
- Plano da Drenagem e Manejo de Águas Pluviais – PMAPSP
- Projeto Tietê
- Programa Córrego Limpo
- Programa Rios
- O Projeto 100 Parques

Principais Dados analisados: Área ambientalmente frágil, por ser território de várzea, impermeabilização do solo, deficiências no sistema de drenagem, déficit de capacidade de vazão do Rio Tietê de aproximadamente 800 m³/s, alto índice de poluição dos corpos d'água, baixo índice de áreas verdes e arborização urbana, presença de ilhas de calor e de áreas contaminadas.

Análise: São Paulo se localiza sobre uma região de cabeceira com concentração de cursos d'água, e grande parte das vias estruturantes da cidade foi erigida sobre os rios principais.

Os rios Tietê e Pinheiros, que determinam eixos viários estruturais da cidade (avenidas marginais), tem características de rios de planície, com baixa declividade e grandes planícies de inundação, planícies essas que foram invadidas pela cidade ao longo de sua história.

Somado a essas características temos ocupação intensa das áreas de montante da bacia e sua impermeabilização, o que contribuem significativamente com a criação de ilhas de calor e o aumento dos picos de enchentes, que além de todas as consequências do alagamento, e interrupção de importantes vias de tráfego, criando congestionamentos imensos.

A resolução dos problemas de drenagem é crucial para o desenvolvimento da região, e a análise dos estudos e planos demonstra que estas são ações de macrodrenagem, fora do perímetro do Arco Tietê, e necessitam de trabalho conjunto entre governos do Estado e Município, que podem estar associados à iniciativa privada.

O nível atual de poluição das águas torna impeditivo o atendimento de quesitos associados às funções ambientais, urbanísticas, de paisagem e lazer. O rio é ainda receptor de cargas de esgotos domésticos e industriais além das demais cargas difusas da cidade.

Analisando as áreas verdes com base no Atlas Ambiental do Município de São Paulo, que estabelece o índice de 12m² de área verde por habitante como o padrão ideal, grande parte dos distritos que compõem o território do Arco Tietê figuram abaixo deste padrão (Freguesia do Ó, Limão, Casa Verde, Vila Guilherme, Vila Maria, Belém, Pari, Brás, Bom Retiro, Santa Cecília, e a Lapa). Em contraposição, os distritos Vila Leopoldina, o Jaguará, São Domingos, Pirituba, Santana e a Barra Funda apresentam índice maior ou igual àquele adotado como ideal.

A análise mais apurada destes índices sobre o território demonstram a fragilidade do índice para cidades com intensa urbanização como São Paulo e com perímetros administrativos de leituras, como subprefeituras e distritos, que não tem base de definição a partir de critérios ambientais. Alguns distritos que possuem áreas verdes públicas ou privadas concentradas em determinada porção do território apresentam índice superior ao padrão ideal, no entanto possuem qualidade ambiental, urbana e paisagística inferior, outros, como o distrito da Lapa, possuem grande número de praças e áreas arborizadas que cumprem seu papel ambiental e social e são de fácil acesso à população, porém possuem índice abaixo do padrão ideal.

A Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – CETESB, ligada ao governo do Estado, e a Secretaria do Verde e Meio Ambiente do Município de São Paulo – SVMA possuem um cadastro das áreas contaminadas do município, o que não esgota o conjunto de possíveis áreas nessa situação. As áreas dividem-se entre contaminadas, sob investigação, em monitoramento, em reabilitação e reabilitadas. Foram levantadas, no total, 52 áreas. Destas, 19 foram classificadas como contaminadas; 22 sob investigação; oito em processo de reabilitação e três como reabilitadas.

LEITURA DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE:

Projetos Colocalizados Considerados:

- O Plano Integrado de Transportes Urbanos – PITU.
- O Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes – PDDT
- Plano Diretor de Logística e Transportes – PDLT
- Rodoanel Metropolitano
- Ferroanel Metropolitano

- Hidroanel Metropolitano
- Planos da MRS Logística S.A e da ALL Operações Ferroviárias para o Transporte de Carga
- Planos e Projetos da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM
- Trem de Alta Velocidade – TAV
- Planos e Projetos da Rede Metroviária – Metrô
- Planos e Projetos Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU
- Diretrizes da Política de Transporte Público Coletivo do Município de São Paulo

Análise: O Município de São Paulo apresenta desequilíbrio entre a localização da moradia e emprego. Devido à concentração de empregos no centro expandido, a cidade apresenta graves problemas de mobilidade advindos do deslocamento diário, e o perímetro do Arco Tietê apresenta reflexos deste desequilíbrio. Conforme apresentado na reunião sobre o Chamamento Público nº 01/2013/SMDU, segundo a pesquisa de movimento pendular, 56% dos deslocamentos diários circulam pelo território do Arco Tietê.

As dimensões básicas da rede viária existente são compostas de faixas de tráfego que variam entre 3,0 a 3,50m e que possuem capacidades de tráfego que variam entre 1500 a 1800 veículos em hora pico e que trabalham em níveis de serviço D ou E.

Na área do Projeto do Arco do Tietê incidem projetos associados à mobilidade urbana, metropolitana e macrometropolitana. No âmbito macrometropolitano e metropolitano se destacam os seguintes projetos: (i) o trem regional Jundiaí/Campinas – São Paulo; (ii) o trem regional Sorocaba – São Paulo; (iii) e o Trem de Alta velocidade TAV Campinas – São Paulo-Rio de Janeiro. São projetos de longo prazo cujas interferências nos padrões de oferta da área do projeto do Arco do Tietê serão significativas, com destaque para os pontos de integração nas regiões da Lapa e Água Branca.

No âmbito metropolitano e urbano se destacam os projetos de transporte de alta e média capacidade: (i) Linha 16 - Laranja do Metrô, (Pirituba –Brasilândia – São Joaquim); (ii) Linha 20 – Rosa do Metrô, (Lapa – Moema); (iii) Linha 16 –Cinza do Metrô, (Lapa – Zona Norte).

No âmbito urbano a SPTrans planeja implantar na cidade toda, 150 km de corredores de ônibus e BRT associados a sistemas ciclovitários.

Quanto aos demais projetos já consolidados, com interferências indiretas na área do Arco do Tietê, destacam-se o Trecho Norte do Rodoanel, e o Trecho Norte do Ferroanel (Manual Feio - Perus) que poderão compartilhar faixa de domínio e promover a integração modal rodo-ferroviária e contribuir para alterar o cenário de oferta para a logística de cargas urbanas. Nesse contexto, o projeto do Arco do Tietê contempla a proposta de implantação de estruturas multifuncionais, incluindo plataformas logísticas de cargas que ajudarão a promover a redução da participação do modo rodoviário na logística de cargas metropolitana e urbana.

O eixo de transportes configurado pelas avenidas marginais do Tietê tem caráter estrutural, com forte componente regional para o tráfego de transposição da RMSP, extrapolando sua área de influência para o âmbito macrometropolitano.

Quanto à infraestrutura viária, a área ao norte do eixo do rio Tietê é configurada por uma rede estruturada preponderantemente para os deslocamentos pendulares na direção ao sul do eixo das marginais, atendendo demandas radiais concêntricas com restrições impostas pelas travessias (pontes) localizadas em geral a distâncias de 1200 a 1500 metros.

Na porção ao sul do eixo do rio Tietê destacam-se os eixos viários de acesso às centralidades configuradas pela área central da cidade, o eixo do espigão da Av. Paulista, e o eixo da Marginal do Rio Pinheiros que complementa o Arco do Futuro.

No contexto do enfoque ambiental o transporte na área mantém o padrão vigente na cidade com alta participação dos modos individuais, congestionamentos intensos, altos índices de emissões de poluentes atmosféricos e de gases do efeito estufa, determinantes da qualidade de vida na cidade.

Os anéis rodoviário e ferroviário (Rodoanel e Ferroanel) completos configuram elementos indispensáveis do complexo intermodal garantindo apoio logístico para os terminais e setor manufatureiro e fluidez no deslocamento em todas as direções da mancha urbana da RMSP. Sua implantação, coordenada aos CLIs converterá a configuração da logística urbana da RMSP de radial para anelar. Em lugar dos eixos rodoviários e ferroviários convergirem para o centro para ali realizar suas transações intermodais ou alcançar o destino final, a nova plataforma permitirá deslocar as transações pelo entorno e alcançar o destino final na metrópole com veículos mais adequados ao viário urbano. Como benefício adicional, imensas áreas hoje dedicadas às atividades logísticas na cidade poderão paulatinamente encontrar usos mais nobres e condizentes com sua localização em regiões altamente urbanizadas.

No contexto de infraestrutura de transportes, o Rio Tietê é objeto de estudos para a implantação de um sistema hidroviário de suporte para o transporte de resíduos sólidos e da construção civil. Nas condições atuais não há possibilidade de seu uso para o transporte de passageiros.

LEITURA HABITACIONAL:

Projetos Colocalizados Considerados:

- Plano Municipal de Habitação – PMH
- Programa Casa paulista - PPP Habitacional

Principais Dados Trabalhados: 29 favelas e 584 cortiços, somando uma população de aproximadamente 23.010 habitantes em 7.670 domicílios, o que corresponde a 1,9% do total da população do território do Arco Tietê vivendo em situação de precariedade (favelas ou cortiços).

Análise: O Município de São Paulo cresceu a partir de um modelo de desigualdade socioterritorial, conhecido como espoliação urbana, e apresenta um padrão periférico de crescimento urbano, no qual a população de baixa renda se concentra em loteamentos irregulares, cortiços e favelas, ainda que de pequena dimensão, em áreas distantes, carentes de serviços e infraestrutura urbana. Conforme este contexto urbano, foram identificadas 29 favelas na área do Arco Tietê, concentrando-se nos distritos mais afastados do centro da cidade: Freguesia do Ó (03 favelas), Lapa (03 favelas), Limão (04 favelas), Pirituba (04 favelas) e Vila Guilherme (04 favelas). Os distritos que não têm favelas são os do Bom Retiro, Brás, Mooca, São Domingos e Tatuapé, tendo, porém, muitos destes, a presença de cortiços.

A área do Arco Tietê tem 584 cortiços: Santa Cecília (171 cortiços), Belém (151 cortiços), Brás (128 cortiços), Bom Retiro (81 cortiços), Pari (36 cortiços), Mooca (15 cortiços), e Tatuapé (02 cortiços).

Do total de domicílios nos 23 distritos em que a área do Arco Tietê se insere, 7.670 correspondiam a moradias de baixa qualidade, aproximadamente 23.010 pessoas, correspondendo a 1,9% do total.

2.2 Razão do Estudo

I- ELEMENTOS TÉCNICOS BÁSICOS DA PROPOSTA DE PRÉ-VIABILIDADE

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

O Modelo Urbanístico apresentado parte das **premissas conceituais** estabelecidas pelo Plano SP2040, Arco do Futuro e outros projetos recentes da municipalidade, como a revisão da Operação Urbana Água Branca, que indicam o ideal de cidade.

A primeira e principal premissa adotada é a **cidade compacta e policêntrica**, caracterizada pelo adensamento e diversidade social com alta qualidade urbana e ambiental, que se organiza em torno da rede de transportes de alta e média capacidade, e onde convivem diferentes atividades econômicas e serviços diversificados com

habitações para diferentes classes de renda e perfil familiar.

Integra a premissa de cidade compacta e policêntrica duas outras premissas também adotadas pela proposta – **mix de uso** e **mix de renda** dentro de um mesmo bairro ou região, e, no caso do mix de uso, até na mesma edificação.

A outra premissa importante é a **definição de escalas de atuação distintas**, a primeira de inter relação deste território com a cidade, chama escala macro, e a segunda de escala local.

A última premissa é a de **ação integrada** para otimizar e potencializar o uso dos recursos com geração de ganhos e economias na implementação de intervenções, de forma a permitir o desenho adequado, principalmente das grandes estruturas urbanas, além de viabilizar as próprias intervenções para todos os atores envolvidos no processo.

A configuração de São Paulo em sua evolução é de cidade policêntrica, porém, em grande parte, de baixa densidade, áreas socialmente homogêneas e questionável qualidade urbana e ambiental. O desafio atual da cidade é a partir da valorização das centralidades existentes e de outras eminentes, lidas como territórios de oportunidades, conduzir seu desenvolvimento de forma equilibrada a partir da infraestrutura existente, prevista e de outras a serem propostas.

ESTRATÉGIAS DE AÇÃO

A partir da leitura sistêmica do território e da definição das premissas conceituais, foram identificados os “territórios de oportunidade”, lidos como oportunidade para o aproveitamento adequado de grandes glebas públicas e privadas, vazias ou subutilizadas, ou que podem ter seu aproveitamento potencializado, de forma a cumprir a função social da propriedade, tendo em vista que o perímetro do Arco é tido como território prioritário para o desenvolvimento urbano, onde prevalecem infraestruturas de suporte ao adensamento e incremento de usos, principalmente de mobilidade.

Neste sentido, foram definidas duas estratégias para o desenvolvimento da proposta:

Definição de dois tipo de atuação sobre o território, com **ações concentradas e ações dispersas**.

Atuação de forma concentrada, nas áreas identificadas com maior potencial de transformação - territórios de oportunidade, como âncoras do processo de desenvolvimento, com máximo aproveitamento do solo e de recursos na constituição de novos bairros com uso misto, áreas verdes, espaços livres, edifícios comerciais, de serviços, industriais, residenciais, com promoção de habitação de interesse social, usos ligados à logística, equipamentos sociais.

Atuação de forma dispersas, complementam as anteriores, e se diferenciam principalmente pela escala de atuação, menor e menos abrangente, neste caso, mas que também consideram a elaboração de propostas integradas de forma a otimizar recursos e potencializar ganhos.

Estas duas estratégias de ação sobre o território definem, por sua vez, as diferentes escalas de atuação, que também fazem parte das premissas conceituais.

As ações nestas diferentes escalas resultam em modelos tipológicos distintos, gerando legibilidade do ponto de vista da transformação planejada da cidade, além de uma paisagem identificável na medida em que na escala de ação concentrada, o volume e a concentração de usos e infraestruturas é mais denso, e representado por uma tipologia adequada a este volume, enquanto na escala de ação dispersa, a tipologia adequa-se à preexistência do bairro.

Além de diferentes escalas de atuação representadas por modelos tipológicos distintos, esta estratégia resulta na definição de escalas de negócio também distintas, e formas de viabilização adequadas a cada uma delas, com instrumentos apropriados a cada tipo de ação, o que reafirma a interrelação entre os diferentes modelos na elaboração das propostas e na definição da ação do planejamento para a transformação do território.

HIPÓTESE URBANA

A abordagem desta proposta se faz a partir de duas escalas distintas e complementares: **a escala macro**, de interrelação deste território com a cidade e a macrometrópole, no sentido das conexões físicas, econômicas, de deslocamento de pessoas e de produtos; e **a escala local** ou específica, de intervenção sobre os territórios identificados como territórios de oportunidades, âncoras do processo de transformação, inseridos na estratégia geral de ação.

As duas escalas são entendidas nesta proposta, não só como as escalas de definição de intervenções, mas como orientadoras do modelo jurídico, na indicação de instrumentos adequados a cada tipo de ação; do modelo econômico-financeiro, na definição de escalas e complexidades diferentes de negócios; e dos meios de interação social e institucional, na definição de estratégias e planos de interlocução e articulação específicos a cada escala de projeto.

O desenvolvimento da proposta parte da **identificação de potenciais de desenvolvimento em áreas em processo de transformação**, com oferta de empregos e de infraestrutura de mobilidade, existente e prevista, de suporte ao desenvolvimento urbano, como forma de reequilíbrio dos deslocamentos e das relações casa-trabalho. Estas áreas são chamadas na proposta de **Territórios de Oportunidades**. A identificação destes territórios torna possível trabalhar com a principal diretriz municipal de **adensamento populacional**.

Desta forma, este novo adensamento irá gerar um volume de novas construções capaz de abrigar **residências, para todas as faixas de renda, novos usos de comércio, serviços e indústrias compatíveis com o uso residencial, além de equipamentos e áreas livres, em novos arranjos de uso e aproveitamento do solo**.

Para tanto, deverá ser induzido por uma **política de desenvolvimento urbano** que incentiva o crescimento necessário neste território ao mesmo tempo em que inibe o crescimento em outras áreas, como parte do processo de revisão do Plano Diretor e de suas leis complementares, em curso.

O novo volume construído, necessário ao adensamento e consolidação desta centralidade, identificados como diretrizes principais, requer, para ser absorvido, cerca de apenas 5% do território do Arco, o que representa 25% do total de terreno renovável identificado hoje neste perímetro. Esta identificação está associada à estratégia geral de concentração destes novos volumes nos territórios de oportunidades, e considera os novos arranjos de uso e de aproveitamento do solo, os quais, por sua vez, geram novas possibilidades de real estate, dentro do processo de sustentação do desenvolvimento e transformação urbana.

Considerando esse contexto, avalia-se fomentar algumas categorias de atividades como **geradoras de empregos**, seja potencializando **setores existentes**, como vestuário e acessórios, estimulando a presença da **indústria e atividades comerciais** relativas a estes seguimentos; como também a criação de novos postos ligados a constituição do **setor logístico** e a consequente necessidade de **ampliação dos equipamentos sociais** nessa área.

Destaca-se, dentro desta abordagem, a definição de usos que o Poder Público tem como prerrogativa promover, neste caso específico, as atividades ligadas à **logística**, e a **habitação** para as **faixas de renda baixa e média/baixa**.

Sócio-Econômico

Seguindo as orientações básicas do projeto e a premissa conceitual de cidade compacta, propomos o **adensamento médio de 200hab/ha**, variando entre os distritos ou conjunto de distritos entre 100 e 250hab/ha, afim de compatibilizar a existente de redes de transportes de média e alta capacidade planejadas, além da disponibilidade de terrenos transformáveis e a dinâmica do mercado imobiliário.

Mantendo a área como uma centralidade e compatibilizando com o adensamento, propomos que a **relação de empregos por habitantes** passe de 1,0 para **0,8**, considerando o aumento de empregos relativamente menor que o de habitante, no intuito de reequilibrar as relações de deslocamento no território. Estes postos de trabalho poderão estar ligados a atividades existentes que devem ser potencializadas, como a indústria ligada a moda, e a novas atividades ligadas ao setor logístico e ao setor de saúde, educação e lazer, dando

	<p>ênfase na mão de obra feminina, jovem aprendiz e de formação técnica.</p> <p>Disponibilizar novos equipamentos sociais com foco no bem estar, considerando o aumento da expectativa de vida, a redução do número de filhos e busca por centros de serviços e menores deslocamentos. A partir da projeção de população até 2040 propomos o aumento de leitos hospitalares, unidades básicas de saúde, creches, centro esportivo e centros culturais. As unidades de ensino e centros de lazer podem ser planejadas nas novas centralidades propostas (territórios de oportunidade).</p> <p>A proposta apresentada acredita na valorização imobiliária da região a partir da requalificação urbana. Os estudos apresentados se pautam no uso de instrumento de política urbana que permite o maior potencial construtivo em seu estoque de terrenos passíveis de incorporação imobiliária de expressão, utilizando o coeficiente de aproveitamento 4,0 e o pagamento de contrapartida de outorga onerosa do direito de construir através de Certificado de Potencial Construído ou equivalente.</p> <p>Desta forma, estima-se a um crescimento linear de 24% em relação ao consumo atual e um crescimento assintótico de 29%. Em relação à área construída atual estimamos um crescimento linear de 68%, e um crescimento assintótico de 76%. Em termos de Valor Geral de Vendas – VGV, atualmente 10% do total do município – considerado muito baixo, estimamos crescimento linear de 218% e crescimento assintótico de 228%.</p>
Ambiental	<p>O princípio de ação sobre a drenagem, assim como na mobilidade, interrelaciona intervenções de abrangência regional, compostas pela macrodrenagem, e de abrangência local – microdrenagem, de caráter complementar.</p> <p>A proposta urbanística integra ações de drenagem determinando a reabertura de canais hoje fechados, promovendo ações associadas a micro drenagem, intensificação de vegetação das margens, integração com áreas verdes e melhorias na paisagem urbana e consequentemente na qualidade ambiental.</p> <p>A ação de drenagem é integrada com ações de conformação de áreas verdes e espaços de lazer, junto aos canais abertos, e de saneamento e habitação, na medida em que este tipo de intervenção necessita, para ser implantada, de remoção de ocupações irregulares instaladas junto à rede de rios e córregos.</p>
Mobilidade e Acessibilidade	<p>A proposta apresentada tem como base a articulação com as ações de mobilidade e transporte em andamento.</p> <p>O princípio de ação sobre a mobilidade parte do entendimento da função de cada componente dentro do sistema no atendimento das escalas de conexão. Portanto, a proposta considera a consolidação de infraestruturas como o Rodoanel e Ferroanel nas interligações regionais; mantém a Marginal Tietê no atendimento da escala metropolitana de conexão com a cidade e não mais como eixo de passagem; e cria um novo anel viário como uma rede interna de apoio aos bairros.</p> <p>A proposta é norteada pela integração de diversos sistemas modais de transportes, na busca de diversificação dos existentes, implantação de novas tecnologias para o transporte de média capacidade, e articulação entre os sistemas locais, municipais e inter-regionais. Desta forma, prioriza-se o transporte coletivo, prevendo a otimização na mobilidade dos usuários, bem como a integração com terminais de transbordos, que proporcionam conforto e atratividade aos usuários.</p> <p>A partir da relação de 0,8 empregos por habitantes, e a criação de novos postos de de trabalho voltados para mão de obra feminina, jovens e formação técnica, busca-se a diminuição de deslocamentos entre moradia e trabalho, permitindo maior autonomia e menor deslocamento das famílias.</p>
Habitacional	<p>A partir do novo adensamento proposto propõe-se a provisão de uma porcentagem das novas unidades habitacionais para a faixa de renda baixa, com atendimento social superior a demanda atual do perímetro, constituída da população moradora de favelas e cortiços,</p>

	dentro da estratégia geral de ação de concentração de usos e aproveitamento de parte das glebas públicas na forma de empreendimentos mistos, inclusive com a associação de usos privados, áreas verdes equipamentos, junto às redes de transporte público coletivo.
--	---

II- CARACTERIZAÇÃO

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

Atualmente, o território conformado pelos limites do Arco Tietê é configurado pelo baixo adensamento, por áreas que vêm sofrendo transformações na paisagem e no uso, e pela deficiência em sistemas estruturais que abrangem as escalas municipais, metropolitanas e por vezes regionais, como de drenagem, mobilidade e transporte, que retardam o desenvolvimento desta região.

Destaca-se ainda o recente processo de transição produtiva com desconcentração das indústrias em transformação atualmente instaladas sobre grandes glebas, potencializando a possibilidade de transformação do território.

Assim, torna-se necessária a estratégia de coordenação entre os planos de diferentes níveis governamentais já existentes para as questões anteriormente levantadas e as propostas estabelecidas para o Arco, em um constante ajuste entre escalas micro e macro.

Sócio-Econômico	<p>01. Problema: densidade populacional de aproximadamente 83hab/ha; Necessidade: incrementar a densidade atual para responder à parte da demanda para do crescimento previsto pelo SP2040.</p> <p>02. P: média de 1 emprego por habitante; N: reequilibrar as relações de deslocamento no território.</p> <p>03. P: queda e transformação do uso industrial com manutenção do setor de serviço; N: desenvolver a possibilidade de reestruturação do setor produtivo inserido no perímetro do Arco Tietê, assumindo novos arranjos de uso e aproveitamento do solo.</p> <p>04. P: carência de equipamentos públicos de saúde, educação, cultura, lazer e esporte; N: disponibilização de equipamentos sociais focados no bem-estar, considerando o aumento da expectativa de vida, redução do número de filhos.</p> <p>05. P: presença de estoques territoriais configurados inclusive por terrenos fabris subutilizados; N: promover a transformação do território para um melhor aproveitamento, com adensamento populacional contemplando as populações de baixa renda tanto para o acesso à habitação como para as oportunidades de emprego e renda.</p>
Ambiental	<p>01. Problema: área ambientalmente frágil, por ser território de várzea; Necessidade: promover ações associadas às macro e microdrenagem, intensificação de vegetação das margens, integração com áreas verdes e melhorias na paisagem urbana e consequentemente na qualidade ambiental.</p> <p>02. P: impermeabilização do solo; N: adoção de dispositivos de infiltração como as valas de infiltração, pavimentos porosos, trincheiras de infiltração e valas gramadas que destinam a água para absorção pelo solo de forma dispersa na bacia.</p> <p>03. P: deficiências no sistema de drenagem; N: planejamento de obras de drenagem para um período de retorno de 50 anos para uma primeira etapa, e de 100 anos em uma segunda;</p> <p>04. P: déficit de capacidade de vazão do Rio Tietê de aproximadamente 800 m³/s</p>

	<p>N: para rios Tietê e Tamanduateí - aumento da capacidade da calha, desvio da vazão através de um túnel para despejar a água a jusante da Barragem de Rasgão e criação de reservatórios de detenção (piscinões).</p> <p>05. P: alto índice de poluição dos corpos d'água; N: desocupação dos fundos de vale e redução do lançamento de esgotos na rede de drenagem.</p> <p>06. P: baixo índice de áreas verdes e arborização urbana; N: incorporações de parques lineares junto aos rios e córregos.</p>
<p>Mobilidade e Acessibilidade</p>	<p>01. Problema: desarticulação estratégica dos sistemas modais existentes; Necessidade: integração de diversos sistemas modais de transportes, buscando a diversificação dos existentes e implantação de novas tecnologias para o transporte de média capacidade, priorizando o transporte coletivo.</p> <p>02. P: atual sobrecarga da marginal Tietê no atendimento da escala local, metropolitana e regional; N: consolidação de infraestruturas como ferroanel e rodoanel, assumir a escala metropolitana da marginal Tietê e criar alternativas para a circulação local.</p> <p>03. P: deficiência do sistema logístico de deslocamento atual de forma radial atual; N: consolidação de sistemas anelares já existentes, complementação com novos sistemas locais apoiados por polos logísticos já existentes que devem ser valorizados.</p> <p>04. P: a área é atualmente configurada por uma rede estruturada preponderantemente para os deslocamentos pendulares na direção ao sul do eixo das marginais atendendo demandas radiais concêntricas; N: reordenamento do uso da terra, aproximando origens e destinos nessa região através da indução do estabelecimento de moradia, o favorecimento do comércio local, a circulação pedestre e de baixa velocidade, com especial destaque para a bicicleta dentro de um sistema cicloviário adequado à mobilidade não motorizada.</p>
<p>Habitacional</p>	<p>01. Problema: desequilíbrio de densidade populacional nos diferentes distritos da área e baixo aproveitamento do uso do solo; Necessidade: adensamento populacional, onde há oferta de empregos e de infraestrutura de mobilidade, existente e prevista, de suporte ao desenvolvimento urbano, como forma de reequilíbrio dos deslocamentos e das relações casa-trabalho; geração de volume de novas construções capaz de abrigar residências, para todas as faixas de renda (mix de renda), novos usos de comércio, serviços e indústrias compatíveis com o uso residencial, além de equipamentos e áreas livres, em novos arranjos de uso e aproveitamento do solo.</p> <p>02. P: do total de domicílios nos 23 distritos da área do Arco Tietê, 7.670 correspondiam a moradias de baixa qualidade, aproximadamente 23.010 pessoas, correspondendo a 1,9% do total. N: nos territórios de oportunidade de propriedade pública aplicar a estratégia de ação concentrada (máximo aproveitamento do solo), promovendo um adensamento principalmente de usos como Habitação de Interesse Social – HIS.</p>

OBJETIVOS E BENEFÍCIOS ESPERADOS

Descrever os objetivos (o que se espera alcançar com o projeto) e os benefícios de forma mensurável sempre que possível.

O objetivo esperado com a presente proposta de intervenção no perímetro do Arco Tietê é a transformação do território a partir de sua requalificação urbana e, por conseguinte, a melhoria na qualidade de vida de seus moradores. Na busca deste objetivo geral, a proposta tem como base a construção de uma cidade compacta, com mix de usos e de renda no mesmo bairro ou região, reforçando a característica de cidade policêntrica de São Paulo.

Integram estes objetivos o uso racional da infraestrutura de mobilidade e transporte planejada com o adensamento do perímetro com geração de emprego e renda em número compatível e a partir da valorização das atividades econômicas existentes e criação de outras ligadas ao setor logístico e de equipamentos voltados ao bem estar social, diminuindo assim os deslocamentos.

A requalificação do território deve se dar através de ações integradas que tem como benefício a otimização e potencialização dos recursos humanos e financeiros, além do impacto da transformação aliando soluções de mobilidade e drenagem.

Sócio-Econômico	<ol style="list-style-type: none">1. Objetivo: a densidade média atual de cerca de 80 hab/ha no Arco Tietê, que apresenta trechos de distritos com apenas 25 hab/ha e outros com 240 hab/ha, passará para 200 hab/ha; Benefício: resposta à demanda parcial para o crescimento previsto pelo SP2040 para a cidade e migrações internas da cidade de macrometrópole.2. O: A partir do adensamento desejado, desenvolver a possibilidade de reestruturação do setor produtivo inserido no perímetro do Arco Tietê, assumindo novos arranjos de uso e aproveitamento do solo, como polos empresariais integrados por serviços, equipamentos e atividades produtivas de maior valor agregado e receita unitária, com menor consumo de espaço físico; B: constituição de empreendimentos de base imobiliária que otimizam espaço e custos condominiais; estímulo à categorias de atividades geradoras de empregos, a exemplo do setor de vestuários e acessórios, já desenvolvida no setor do Arco.3. O: No setor de empregos, o cenário projetado na etapa conceitual considera a manutenção desta área como uma centralidade, hoje com cerca de 1 emprego por habitante, e propõe uma relação de 0,8 emprego por habitante no futuro, em média; B: reequilíbrio das relações de deslocamento no território.4. O: Disponibilização de equipamentos sociais focados no bem-estar, considerando o aumento da expectativa de vida, redução do número de filhos, dando prioridade ao agrupamento de equipamentos de saúde e educação próximos aos centros produtivos conforme o perfil de cada pólo gerador de empregos; B: minimização do deslocamento pela aproximação recurso-usuário e resposta às demandas futuras e às atuais não atendidas e oferta de emprego no setor terciário.5. O: Promoção das atividades ligadas à logística, e a habitação para as faixas de renda baixa e média/baixa, dentro do volume de novas construções, associada à estratégia de ação que estabelece a implantação destas atividades nas áreas de propriedade pública existentes, na forma de empreendimentos mistos, inclusive com usos privados;
------------------------	--

	<p>B: absorção de parte significativa da demanda prevista até 2040 e potencialização do aproveitamento do solo e consequente viabilização destas operações.</p>
Ambiental	<p>01. Objetivo: planejamento de obras de drenagem para um período de retorno de 50 anos para uma primeira etapa, e de 100 anos em uma segunda;</p> <p>02. Benefício: o planejamento para o período de retorno de 50 anos é factível e seguro e deixa o planejamento para o período de 100 anos para medidas complementares.</p> <p>03. O: desocupação dos fundos de vale e redução do lançamento de esgotos na rede de drenagem;</p> <p>04. B: redução da carga orgânica lançada nos córregos, rios e galerias, redução da poluição difusa, aumento da permeabilidade da bacia e reduz a erosão e consequente constituição de uma rede de áreas verdes e espaços públicos qualificados.</p> <p>05. O: para rios Tietê e Tamanduateí - aumento da capacidade da calha, desvio da vazão através de um túnel para despejar a água a jusante da Barragem de Rasgão e criação de reservatórios de detenção (piscinões);</p> <p>06. B: conjunto de ações (micro e macrodrenagem) eficiente para a solução dos problemas de inundações na área.</p> <p>07. O: tomadas de medidas de manejo no âmbito estadual ou municipal, que contêm dispositivos atuantes na redução dos volumes escoados, introduzem alternativas que se integram harmoniosamente com a paisagem e tratam da poluição difusa;</p> <p>08. B: melhoria da qualidade da água que escoar para os canais.</p> <p>09. O: adoção de dispositivos de infiltração como as valas de infiltração, pavimentos porosos, trincheiras de infiltração e valas gramadas que destinam a água para absorção pelo solo de forma dispersa na bacia. A utilização destes dispositivos é indicada especialmente em Parques lineares;</p> <p>10. B: redução da quantidade de água no sistema pluvial.</p> <p>11. O: ampliação da oferta de abastecimento de água na região através do aumento da capacidade de adutoras e de sistemas de distribuição locais.</p> <p>12. B: obras de sistemas locais tem baixa expressividade e tornam-se mais factíveis nas escalas física e temporal</p> <p>13. O: redimensionamento dos sistemas de coleta de esgoto e de abastecimento em função do aumento na densidade populacional associado a possíveis instalações de Estações de Tratamento de Esgotos menores e individualizadas. Possibilidade de operação destes sub-sistemas independentemente do da SABESP, e em parceria com a mesma;</p> <p>14. B: possibilidade de eliminação de impacto visual da ocupação de área e mau cheiro através do enterramento destas estações compactas.</p> <p>15. O: incorporações de parques lineares junto aos rios e córregos</p> <p>16. B: incremento de qualidade ambiental e social, complementação ao sistema de drenagem, reduzindo as erosões, aumentando a permeabilidade da bacia e contribuindo para uma redução na velocidade de escoamento.</p>
Mobilidade e Acessibilidade	<p>01. Objetivo: integração de diversos sistemas modais de transportes, buscando a</p>

	<p>diversificação dos existentes e implantação de novas tecnologias para o transporte de média capacidade, priorizando o transporte coletivo;</p> <p>Benefício: oferta de conforto e atratividade aos usuários do sistema.</p> <p>02. O: proposta de um Anel Viário, interno ao Arco, para a rearticulação da esfera local, constituindo um apoio à mobilidade dos bairros ao norte e ao sul do Tietê;</p> <p>B: conexão das novas centralidades no âmbito metropolitano - através das pontes existentes com acesso ao sistema estrutural da Marginal Tietê e maior fluidez dos deslocamentos na esfera do viário local pela inserção de novas pontes com características que priorizam a mobilidade não motorizada.</p> <p>03. O: propor o Anel Viário como suporte às redes de transporte coletivo, estabelecendo a possibilidade de instalação de uma rede de média capacidade, conectada, por sua vez, às redes de alta capacidade existentes;</p> <p>B: conexão estratégica das centralidades propostas, tanto dentro do perímetro do Arco do Tietê, quanto as demais centralidades já consolidadas no âmbito metropolitano, tirando partido dos sistemas já previstos, em especial as linhas rosa e magenta do metrô, as quais conformam a rede de alta capacidade do Arco do Futuro.</p> <p>04. O: Resgate da importância histórica da “Ponte das Bandeiras” como elemento de transposição e marcação do eixo Norte-Sul da cidade; associada à integração qualificada dos rios urbanos na paisagem pela proposta do “delta” do rio Tamandateí na confluência com o rio Tietê bem como o resgate da qualidade ambiental da cidade através de Parque Linear sobre linha férrea;</p> <p>B: criação de elementos estruturadores emblemáticos que contribuem para a legibilidade deste setor da cidade.</p> <p>05. O: radical reordenamento do uso da terra, aproximando origens e destinos nessa região através da indução do estabelecimento de moradia, o favorecimento do comércio local, a circulação pedestre e de baixa velocidade, com especial destaque para a bicicleta dentro de um sistema cicloviário adequado à mobilidade não motorizada;</p> <p>B: centralidades com mix de usos e redução de deslocamentos.</p> <p>06. O: recuperação de vias locais, responsáveis pela ligação entre as centralidades previstas; criação de interligações entre as regiões lindeiras ao Rio Tietê e suas margens, sem conexões diretas às marginais e criação e ou adequação de sistemas modais internos ao território com a integração dos modais de passagem e de ligação com áreas externas ao Arco;</p> <p>B: incremento na mobilidade e acessibilidade intra-territorial (conexão entre centralidades locais), inter-territorial (conexões com área central e outros polos) ou macro-metropolitana.</p>
Habitacional	<p>01. Objetivo: adensamento populacional, onde há oferta de empregos e de infraestrutura de mobilidade, existente e prevista, de suporte ao desenvolvimento urbano, como forma de reequilíbrio dos deslocamentos e das relações casa-trabalho.</p> <p>Benefício: absorção de parte do crescimento da cidade previsto até 2040, além de migrações internas ao município e região metropolitana e manutenção de uma relação</p>

	<p>de emprego/habitante condizente com a posição estratégica e o caráter de centralidade que este perímetro apresenta.</p> <p>02. O: geração de volume de novas construções capaz de abrigar residências, para todas as faixas de renda (mix de renda), novos usos de comércio, serviços e indústrias compatíveis com o uso residencial, além de equipamentos e áreas livres, em novos arranjos de uso e aproveitamento do solo.</p> <p>03. O: Nos territórios de oportunidade de propriedade pública aplicar a estratégia de ação concentrada (máximo aproveitamento do solo), promovendo um adensamento principalmente de usos como Habitação de Interesse Social – HIS e atividades logísticas, como no caso dos pátios da Lapa e Pari.</p> <p>B: Nestes territórios, a alta oferta de HIS e consequente adensamento, serão superiores à demanda geral para o horizonte deste projeto.</p>		
INDICADORES			
Os indicadores descritos a seguir não serão utilizados para a avaliação do resultado da prestação de serviços de concessionários.			
INDICADOR	DESCRIÇÃO	VALOR BASE	VALOR ESPERADO
Densidade Populacional	Adensamento populacional compatível com a infraestrutura instalada e prevista, principalmente de transporte público de alta e média capacidade	83 hab/ha	200 hab/ha
Densidade de Emprego	Manutenção da relação de emprego habitante próxima à atual, considerando um incremento de habitantes superior ao incremento de empregos, de forma a consolidar a área como uma centralidade, mas promovendo um equilíbrio das relações casa-trabalho	1,0 emp/hab	0,8 emp/hab
Provisão de Usos Residenciais	A provisão de usos residenciais deverá ser compatível com o incremento de novos habitantes, considerando o mix desejável de todas as faixas de renda	~160 mil	Compatível com o incremento de habitantes
Provisão de HIS	Dentro da provisão de uso residencial com mix de renda, será prevista a destinação de uma porcentagem para HIS que suporte, além da população que reside hoje em favelas e cortiços dentro do perímetro do Arco Tietê, parte da demanda geral existente hoje no município	déficit 7.670 unidades no Arco Tietê	Compatível com a demanda atual e parte da demanda geral do município
Provisão de áreas não Residenciais	A provisão de áreas não residenciais será compatível com os novos arranjos de uso e ocupação do solo, considerando a promoção de atividades produtivas adequadas às características da metrópole hoje e no futuro, e atividades complementares tanto ao próprio uso produtivo quanto ao incremento do uso residencial	–	Compatível com os novos arranjos de uso e ocupação do solo
Taxa de Ocupação	Compatível com as características de cada território específico, considerando as potencialidades de transformação de cada um deles dentro da estratégia geral de atuação proposta, e consequentemente, com as tipologias resultantes de cada uma destas ações	–	Compatível com cada território específico e com as tipologias adequadas à transformação desejada em cada um deles
Taxa de Permeabilidade	Idem à premissa relativa à taxa de ocupação, considerando ainda o mínimo estabelecido pela legislação vigente de 15%, e a transformação de tecidos urbanos localizados na várzea com	–	Compatível com cada território específico,

	alta taxa de ocupação pelo usos atuais, os quais serão reinseridos em novos arranjos de uso e ocupação do solo		garantido o mínimo de 15% vigente e o aumento da permeabilidade na várzea, onde há baixa permeabilidade hoje
Coeficiente de Aproveitamento	O coeficiente de aproveitamento será previsto de forma a comportar os novos volumes construídos necessários à acomodação dos incremento usos residencial e não residencial dentro do dos novos arranjos de uso e ocupação do solo	–	Compatível com o potencial de transformação e a estratégia de atuação para cada território específico inserido no Arco Tietê
Área Verde por Habitante	<p>O índice de área verde por habitante é utilizado como parâmetro por vários órgãos de gestão pública e instituições de pesquisa e por isso deve ser mantido como parâmetro, ainda que utilizado isoladamente não expresse de forma abrangente a qualidade ambiental urbana.</p> <p>Para a utilização do índice as áreas de subprefeituras foram avaliadas isoladamente e foram definidos índices específicos para áreas com características homogêneas conforme descrito abaixo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nas subprefeituras que já apresentam alto índice de cobertura vegetal, deve ser mantido o índice atual, entre 9 e 15m²/hab; ▪ Nas áreas com alta precariedade urbana, com áreas verdes remanescentes, preservar a existente e tentar atingir 9m²/hab; ▪ Nas áreas com alto adensamento vertical e controle de uso e ocupação do solo devem ser criadas oportunidades de se atingir 7m²/hab; ▪ Nas áreas com baixíssima cobertura vegetal e ocupação urbana consolidada, estabelecer o índice de 5m²/hab. <p>Tendo em vista a proposta de adensamento populacional e construtivo e a possibilidade de supressão de vegetação, na segunda fase do trabalho deve ser desenvolvido novo índice que compatibilize este com o aumento de cobertura arbórea e a parâmetros de acessibilidade, como o de área verde com função social a cada 15 minutos de caminhada, proposto pelo SP2040.</p>	<p>4,0m²/hab em média</p> <p>sem dados de acessibilidade de áreas verdes</p>	<p>entre 5 e 12m²/hab</p> <p>1 área verde a cada 15 minutos de caminhada.</p>
NS = Nível de Serviço de Tráfego	<p>O NS é medido pela relação entre Volume e capacidade de tráfego e é utilizado como parâmetro por vários órgãos de gestão pública e instituições de pesquisa e por isso deve ser mantido como parâmetro.</p> <p>Em princípio a meta a ser estabelecida é a manutenção dos valores atuais apesar do adensamento proposto. Na continuidade do trabalho os estudos deveram estabelecer novos padrões de melhorias.</p>	entre C, D e E	Manutenção do C, D e E
Nível de ruído	O índice de nível de ruído fixa as condições exigíveis para a avaliação da aceitabilidade do ruído em comunidades tem	variável por região do	variável conforme uso

	<p>como base a NBR 10.151 e é utilizado como parâmetro por vários órgãos de gestão pública e instituições de pesquisa e por isso deve ser mantido como parâmetro.</p> <p>Devem ser considerados como meta os índices descritos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Área estritamente residencial urbana ou de hospitais e escolas: 50dB dia / 45dB noite. ▪ Área mista com predomínio de residência: 55dB dia / 50dB noite. ▪ Área mista com predomínio comercial: 60dB dia / 55dB noite. ▪ Área com vocação recreacional: 65dB dia / 55dB noite. ▪ Área industrial: 70dB dia / 60dB noite. 	projeto.	50 a 70dB/dia e 45 a 60dB/noite
Qualidade das águas	<p>Os índices de qualidade das águas superficiais dos cursos d'água (IQA, OD e BDO) tem como base a Resolução CONAMA 357/05, leva em conta, principalmente, o lançamento de esgotos domésticos, e são utilizados como parâmetros por vários órgãos de gestão pública, como CONAMA e CETESB, e instituições de pesquisa e por isso devem ser mantidos.</p> <p>A melhoria da qualidade das águas superficiais dos cursos d'água é um dos objetivos do projeto do SP2040.</p>	<p>variável por corpo d'água.</p> <p>IQA médio:20 entre ruim e péssimo</p> <p>IVA Péssimo</p> <p>OD:entre 0,30 a 1,70.</p> <p>DBO: entre 32 a 70</p>	<p>IQA: 80-100 ótimo</p> <p>IVA: 2,5 ótimo</p> <p>OD: Não inferior a 4mg/L (classe 3); superior a 2mg/L (classe 4)</p> <p>DBO: 5 dias a 20°C até 10mg/L (classe 3)</p>
Qualidade do ar	<p>Os índices de qualidade do ar tem como base a Resolução CONAMA nº 05/89, define como "limite máximo de emissão" a quantidade de poluentes passível de ser lançada por fontes poluidoras para a atmosfera, e é utilizado como parâmetros por vários órgãos de gestão pública, como CONAMA e CETESB, e instituições de pesquisa e por isso devem ser mantidos.</p> <p>São os limites devem ser diferenciados em função da classificação de usos pretendidos para as diversas áreas, e mais rígidos para as novas fontes de poluição.</p>	variável por região do projeto.	Atendimento aos Padrões da Resolução CONAMA 03/90
INDICADORES SP2040			
<p>Cidade de 30 Minutos - Tempo médio das viagens a trabalho/lazer e capacitação</p>	<p>A concepção urbanística do projeto Arco Tietê, em consonância com as diretrizes apontadas pela Prefeitura Municipal de São Paulo, pretende o adensamento populacional, mix de uso e de renda. O projeto também prevê melhorias nos sistemas de transporte público e viário além dos plano e projetos previstos, melhorando a fluidez do tráfego e, principalmente, aproximando moradia e emprego.</p> <p>Atualmente o tempo médio de viagens é de 49 minutos para transporte geral e 74 minutos para transporte coletivo (2007). Atuais 74 km de metrô; 154 km corredores de ônibus.</p> <p>A proposta é de redução para 30 minutos atingindo 264km de metrô; 130km de</p>	49 minutos	30 minutos.

	monotrilhos até 2025; 617km de corredores de ônibus.		
Comunidades - Participação de domicílios em assentamentos precários e loteamentos irregulares (%), com vistas aos critérios de mitigação	A proposta conceitual tem como base a identificação de territórios de oportunidade como âncoras do processo de transformação e onde serão implantadas grande parte dos usos que o poder público tem como prerrogativa implantar como a Habitação de Interesse Social. Desta forma, é prevista a destinação de porcentagem para HIS que suporte, além da população que reside hoje em favelas e cortiços dentro do perímetro do Arco Tietê, parte da demanda geral existente hoje no município, com meta de zerar o déficit habitacional, chegando em 2040 com a totalidade dos bairros integrados e recuperados, tanto do ponto de vista físico, como econômico e social.	déficit de 7.670 unidades.	0 (zero)
Parques Urbanos - Descrição qualitativa dos resultados, apontando o Índice de áreas verdes públicas no município (m ² /hab)	A proposta considera a instalação de parques lineares no âmbito dos cursos d'água e áreas verdes de uso público através de ações integradas com as melhorias viárias, de saneamento e drenagem, criando espaços de contemplação e aproximação dos corpos d'água, áreas permeáveis para retardo de cheias, melhoria da qualidade do ar e amenização das ilhas de calor. As áreas contaminadas podem ser consideradas para criação de parques e áreas verdes públicas como incremento aos índices de área verde e a acessibilidade. Tais projetos devem ser levados a cabo em conjunto com o projeto "100 parques para São Paulo", bem como com o Parque Várzeas do Tietê, do governo estadual.	-	1 área verde a cada 15 minutos
Rios Vivos - Descrever parâmetros da mudança qualitativa proposta pelo projeto, como o índice de oxigênio dissolvido nos principais rios do município (mg/l)	A proposta prevê a articulação e compatibilização das agendas dos Projetos Córrego Limpo Tietê, Mananciais e a universalização de coleta e destinação do esgoto doméstico, além da abertura de canais através de ações integradas com as melhorias viárias, de saneamento e drenagem, criando áreas verdes de contemplação e aproximação dos corpos d'água e áreas permeáveis para retardo de cheias.	IQA médio: 20 entre ruim e péssimo IVA Péssimo OD: entre 0,30 a 1,70. DBO: entre de 32 a 70.	IQA: 80-100 ótimo IVA: 2,5 ótimo OD: Não inferior a 4mg/L (classe 3); superior a 2mg/L (classe 4) DBO: 5 dias a 20°C até 10mg/L (classe 3)
Polo de Oportunidades - Índice de emprego/habitante gerados a partir das iniciativas	A proposta mantém a área como uma centralidade aumentando o adensamento com alteração da relação de empregos por habitantes de 1,0 para 0,8. Estes postos de trabalho estarão ligados a atividades existentes que devem ser potencializadas, como a indústria ligada a moda, e a novas atividades ligadas ao setor logístico e ao setor de saúde, educação e lazer, dando ênfase na mão de obra feminina, jovem aprendiz e de formação técnica.	1,0 emp/hab	0,8 emp/hab

<p>Cidade Aberta - Descrição qualitativa da oferta e da inovação proposta ao território</p>	<p>A proposta apresentada articula melhorias do sistema viário com a valorização do transporte público, contribuindo para uma melhor circulação de pessoas e mercadorias no perímetro considerado estratégico para o desenvolvimento da cidade.</p> <p>Na continuidade dos estudos poderão ser desenvolvidos parâmetros e estabelecidas metas em relação a contribuição do perímetro do Arco Tietê nos dados gerais do município e da Região Metropolitana.</p>	-	-
--	---	---	---

III-CARACTERÍSTICAS GERAIS DO ARCO TIETÊ

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

<p>PROJETO:</p>	<p><input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico</p> <p>Uma ideia de cidade a partir da sua geografia e história.</p> <p>O Modelo Urbanístico adota premissas fundamentais e compatíveis com os planos da municipalidade, como:</p> <p>Cidade compacta e policêntrica, caracterizada como uma cidade densa e socialmente diversificada com alta qualidade urbana e ambiental, que se organiza em torno da rede de transportes de alta e média capacidade, onde convivem diferentes atividades econômicas e serviços diversificados com habitações para diferentes classes de renda e perfil familiar.</p> <p>Mix de uso e de renda dentro de um mesmo bairro ou região, e, no caso do mix de uso, até na mesma edificação, de acordo com a própria estratégia de ação definida acima.</p> <p>Definição de escalas de atuação distintas acompanhadas de modelos tipológicos adequados às áreas de maior transformação e àquelas onde as características preexistentes dos bairros serão mantidas, assim como seus usos e atividades predominantes.</p> <p>Ações integradas está em acordo com a estratégia geral apresentada de otimização e potencialização de recursos com geração de ganhos e economias na implementação de intervenções e usos, de forma a viabilizar as próprias intervenções para todos os atores envolvidos no processo, além de permitir o desenho adequado, principalmente das grandes estruturas urbanas.</p> <p>A partir desta leitura em diferentes escalas, e de uma matriz de cidade que se superpõe ao existente e articula estas duas escalas, identificam-se potenciais de desenvolvimento em áreas em processo de transformação, como as orlas ferroviárias, e mantém-se a diretriz principal de adensamento populacional neste território, onde há oferta de empregos e de infraestrutura de mobilidade, existente e prevista, de suporte ao desenvolvimento urbano, como forma de reequilíbrio dos deslocamentos e das relações casa-trabalho.</p> <p>Considerando esse contexto e tendo em vista as condições futuras pretendidas para a área do Arco Tietê, avalia-se fomentar nesta proposta como geradoras de empregos as seguintes categorias de atividades: Constituição de polos logísticos para a Lapa e o Pari, estrategicamente associados à linha férrea, de acordo com a Política da Secretaria de transportes e Logística (STL) do Estado de São Paulo em relação à problemática do abastecimento das áreas centrais da cidade; estímulo à manutenção da presença das indústrias e demais atividades (comércio atacadista e varejista nessa área) relativas a esse segmento, priorizando-se a porção leste da área para sua implantação; e ampliação dos equipamentos sociais, tanto públicos, quanto privados, em todo o perímetro, necessária pelo adensamento populacional. Esse estímulo ao aumento da oferta de emprego nestas categorias de atividades oferece condições favoráveis para a instalação e funcionamento de cadeias produtivas sustentáveis, autossuficientes, de modo a organizar uma força de atração para a região.</p>
------------------------	---

Na proposta, a **matriz de intervenções físicas infraestruturais** do setor de **Mobilidade e Acessibilidade** - integrado pelo **sistema viário e de transporte**-, e do setor **Ambiental** - integrado pelo sistema de **drenagem, saneamento** e ações de constituição de novas **áreas verdes** e de lazer-, superpõe-se à preexistência constituída ao longo da história a partir de diversos processos de uso e ocupação sobre a geografia.

Em cada um destes setores destacam-se ações que interrelacionam as escalas macro e local, e os diferentes âmbitos de ação que deverão compor as articulações necessárias para que se realize a transformação desejada e de forma a contribuir para a **legibilidade** deste setor da cidade.

O princípio de ação em relação à **mobilidade viária** parte do entendimento da função de cada componente dentro do sistema no atendimento das escalas de conexão. Portanto, a proposta considera a **consolidação de infraestruturas** como o Rodoanel e Ferroanel, nas interligações regionais; mantém a **Marginal Tietê** no atendimento da **escala metropolitana** de conexão com a cidade e não mais como eixo de passagem; e conforma uma **rede interna de apoio aos bairros** ao norte e ao sul do Tietê numa proposta de **rearticulação da esfera local** se materializando enquanto mobilidade em um **Anel Viário**, interno ao Arco, conectando as novas centralidades através de **novas vias coletoras** inseridas no tecido urbano em transformação.

A proposta, no âmbito dos **transportes** está norteadada pela **integração de diversos sistemas modais**, na busca de diversificação dos existentes e implantação de novas tecnologias para o transporte de média capacidade, **priorizando o transporte coletivo**. O **Anel Viário** proposto também oferece **suporte às redes de transporte coletivo**, pois estabelece a possibilidade de instalação de uma **rede de média capacidade** conectada, por sua vez, às redes de **alta capacidade** existentes e previstas, por meio de vários tipos de **intermodalidades** conectando de forma estratégica, as centralidades propostas, tanto dentro do perímetro do Arco do Tietê, como também as demais centralidades já consolidadas no âmbito metropolitano, tirando partido dos sistemas já previstos, como em especial as linhas rosa e magenta do metrô, as quais conformam a rede de alta capacidade do Arco do Futuro. No âmbito das ações sobre o setor **Ambiental** que compõe drenagem, saneamento e áreas verdes, a **proposta urbanística integra** ações de **drenagem** determinando a reabertura de canais e promove a intensificação de vegetação das margens integrando as ações de novas **áreas verdes** e melhorias na paisagem urbana e **qualidade ambiental**. Estão associadas às ações de drenagem as ações de **saneamento e habitação**, resultando na remoção de ocupações irregulares instaladas junto à rede de rios e córregos. Desta forma, a ação de drenagem é integrada não só pela microdrenagem, mas pelo saneamento e provisão de habitação adequada, dentro do volume previsto no perímetro de intervenção.

No âmbito das **estratégias de faseamento** da intervenção, foi estabelecida uma **setorização da área**, circunscrita pelo perímetro do arco, levando em consideração os projetos em atual desenvolvimento, uma análise econômica com o interesse do mercado e o potencial de transformação. Constituiu-se então, **3 ciclos** temporais, arbitrando prioridades de intervenção e concentrando ações a fim de promover o desenvolvimento de certas regiões por meio de projetos propulsores, que contém dentro de si, soluções e respostas relacionadas a distintos eixos de forma integrada.

Primeiro ciclo: desenvolvimento da área situada mais a oeste do perímetro, uma vez que ela possui importantes instrumentos em vias de aprovação – Operação Urbana Água Branca. Desenvolver as centralidades da Barra Funda e da Lapa por meio de ações integradas de mobilidade: novas vias, terminais e estações intermodais; melhorias da condição ambiental, com a abertura de córregos e implantação de parques lineares (incluindo parque sobre a linha férrea rebaixada), provisão de HIS e desenvolvimento de atividade imobiliária. **Segundo ciclo:** promover o desenvolvimento do trecho central e parte do setor norte do perímetro. Resgate da área do entorno à Ponte das Bandeiras, na confluência dos rios Tietê e Tamanduateí, a implantação de importante via coletora na Vila Maria, que deve vir acompanhada de demais ações estratégicas de drenagem, implantação de novas áreas verdes e uso e ocupação do solo. **Terceiro ciclo:** consolidação da centralidade do Pari com grande possibilidade de desencadear o desenvolvimento do trecho situado à sudeste do perímetro; e, junto

ao Campo de Marte, a consolidação das conexões regionais e importantes articulações de escala macro-metropolitana.

☐ Análise

A análise urbana do territorial foi realizada de forma sistêmica para identificar a condição estratégica do território intraurbano, macropolitano e regional, a partir dos quatro setores prioritários (setores Econômico, Ambiental, Mobilidade/Acessibilidade e Habitacional) e dos planos e projetos de diferentes escalas de gestão e governo e fases de planejamento ou intervenção.

Como resultado foi identificado um território de baixo adensamento com regiões em transformação na paisagem e no uso, problemas de drenagem que impedem o desenvolvimento da região e problemas de mobilidade e transporte. Em contrapartida à essas questões existem planos e projetos de diferentes níveis de governo, incluindo projetos específicos de infraestrutura de transporte e mobilidade e drenagem, chamados de colocalizados, que compatíveis com o potencial estratégico do Arco.

☐ Proposta

A proposta se estrutura a partir de duas escalas distintas e complementares, na qual reconhece a própria condição estratégica macro metropolitana deste território frente à escala específica ou local, na identificação de territórios de oportunidades, como âncoras do próprio processo de transformação, inseridos na estratégia geral de ação. Com isso, a proposta é concebida como uma matriz de cidade que se superpõe e articula estas escalas e seus atores envolvidos no processo, estabelecendo, desta forma, áreas potenciais de desenvolvimento que proporcionem a geração de urbanidade dentro do território do Arco Tietê. Portanto, através da própria conceituação destas escalas, condiciona-se o desenvolvimento dos demais modelos jurídico, econômico-financeiro e dos meios de interação social e institucional, na definição de instrumentos, negócios e estratégias para a interlocução e articulação de cada escala de projeto.

A abordagem da proposta procura estabelecer o desenvolvimento dos elementos estruturadores do Arco Tietê, apoiados em elementos infraestruturais tanto de mobilidade e acessibilidade quanto ambiental, consolidando dessa forma a própria estratégia de atuação de forma integrada das intervenções propostas de caráter socioeconômico e habitacional.

Nesse processo de reequilíbrio proposto frente ao adensamento populacional e dos deslocamentos e relações casa-trabalho, propõe-se o incremento populacional, que considere não só o desenvolvimento da cidade no horizonte de 2040, mas também que proporcione a relação emprego/habitante condizente com a posição estratégica e o caráter de centralidade que este perímetro apresenta, além de impulsionar e consolidar as premissas de mix de uso e de renda, novos usos de comércio, serviços e indústrias compatíveis com o uso residencial para todas as faixas de renda, além de equipamentos e áreas livres, em novos arranjos de uso e aproveitamento do solo. Com isso, a estratégia geral de concentração de novos volumes nos territórios de oportunidades, considera os novos arranjos de uso e de aproveitamento do solo, inserida no processo de revisão do Plano Diretor e de suas leis complementares.

Exemplo disso é a possibilidade de reestruturação do setor produtivo inserido no perímetro do Arco Tietê, em processo de transformação, nestes novos arranjos de uso e aproveitamento do solo, como polos empresariais integrados por serviços, equipamentos e atividades produtivas de maior valor agregado e receita unitária, com menor consumo de espaço físico, capazes de sobreviver no território da metrópole, e que podem se constituir como empreendimentos de base imobiliária, otimizando espaço e custos condominiais.

Considerando esse contexto, avalia-se fomentar nesta proposta algumas categorias de atividades, como geradoras de empregos, tendo em vista as condições futuras que se pretende para a área do Arco Tietê. Uma das áreas consideradas estratégicas é a constituição dos polos logísticos e a articulação e integração destes com uso residencial.

A proposta apresentada tem como base a articulação com as ações de mobilidade e transporte em andamento.

O princípio de ação sobre a mobilidade parte do entendimento da função de cada componente dentro do sistema no atendimento das escalas de conexão. Portanto, a proposta considera a consolidação de infraestruturas como o Rodoanel e Ferroanel nas interligações regionais; mantém a Marginal Tietê no atendimento da escala metropolitana de conexão com a cidade e não mais como eixo de passagem; e cria um novo anel viário como uma rede interna de apoio aos bairros. A proposta é norteadada pela integração de diversos sistemas modais de transportes, na busca de diversificação dos existentes e implantação de novas tecnologias para o transporte de média capacidade, priorizando o transporte coletivo, prevendo a otimização na mobilidade dos usuários, sejam locais de passagens ou de inter-regionais, através de sua integração com terminais de transbordos, proporcionando conforto e atratividade aos usuários. Nos territórios de oportunidade, definidos como âncoras do processo de transformação, serão implantadas grande parte dos usos que o poder público tem como prerrogativa, como logística e Habitação de Interesse Social.

Modelagem Jurídica e Contratual

A Modelagem Jurídica visa a oferecer complementos e alternativas aos projetos que estão sendo desenvolvidos no Município atualmente. Por meio desta proposta, o Município realizará um Projeto uno para a área inteira abrangida pelo Arco Tietê, sem diferenciar setores prósperos daqueles com poucas opções de captação de recursos.

Análise

A área abrangida pelo Projeto é extensa e possui uma diversidade de ocupação, vocações e potenciais imobiliários. A Modelagem Jurídica não poderia segregar esse espaço, sob pena de induzir a criação de setores precarizados ao lado de “ilhas de prosperidade”.

As intervenções previstas serão estruturais, devendo ser tratadas em conjunto, o que justifica a unidade da Modelagem Jurídica. Além disso, o projeto demandará grande volume de investimentos, o que exige fontes alternativas de obtenção de recursos.

Ademais, dada à multiplicidade de interesses e de competências na região, em que há ativos, projetos e concessões das três esferas da federação, é necessário delinear um arranjo institucional para coordenar União, Estado e Município.

Proposta

A unidade do Projeto será construída a partir de: (i) criação de uma Área de Intervenção Urbana; (ii) criação de uma empresa de controle estatal municipal; (iii) contratação de uma Parceria Público-Privada para as intervenções estruturantes; (iv) formatação de arranjo institucional via consórcio público envolvendo União, Estado e Município; e (v) captura da valorização imobiliária via valor mobiliário com flexibilidade para induzir o desenvolvimento de todo o Arco Tietê.

Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira

Os estudos sócio-econômicos do Arco Tietê consideram a premissa conceitual de uma cidade compacta e policêntrica, socialmente diversificada, com alta qualidade e conectividade urbana e ambiental. Desta forma, estes estudos revelam um maior adensamento populacional na região, uma nova relação de emprego por habitante, a disponibilização de equipamentos sociais com foco no bem estar, bem como uma maior requalificação urbana e potencialização da valorização imobiliária da região, sendo esta última, premissa fundamental para análise de viabilidade econômico financeira do projeto.

Análise

A Modelagem Financeira do Arco Tietê, que contempla a análise de sua viabilidade econômica financeira, será aprofundada na segunda etapa dos estudos. Esta modelagem permitirá a identificação dos investimentos e serviços que, por imperativo de eficiência e economicidade, deverão integrar prioritariamente o projeto, assim como indicará as fontes de recursos necessárias para a sua realização. Desta forma, seus resultados funcionam como uma importante fonte retroalimentadora dos estudos desenvolvidos, em especial, os sócio-econômicos.

Proposta

Para realização da mencionada análise de viabilidade do Arco Tietê, faz-se necessária a orçamentação/quantificação das principais variáveis apontadas nos estudos, como os investimentos e serviços demandados para a requalificação urbana, ambiental e sócio-econômica da região, as fontes de recursos necessárias (sendo a principal o aproveitamento imobiliário da região), bem como os tributos associados à modelagem proposta. Concatenando-se todas estas variáveis e realizando-as no tempo, será possível verificar a viabilidade do projeto, através da análise dos demonstrativos financeiros e dos indicadores resultantes desta análise, como o valor presente líquido dos fluxos de caixa (VPL) e a taxa interna de retorno (TIR) do projeto.

☐ Meios de Interação Social e Institucional

A viabilidade do Arco Tietê passa pela criação de uma agenda com a sociedade, por um amplo debate com a população e setores organizados, pelo diálogo e sinergia de iniciativas entre instituições nos âmbitos municipal, estadual e federal, pela parceria do poder público com o setor privado e por uma nova lógica de gestão territorial.

A partir da fase II do chamamento para manifestação de interesse (PMI) serão realizados estudos de viabilidade para a estruturação do Arco Tietê por parte dos proponentes qualificados. Nesse período, a Prefeitura Municipal de São Paulo viabilizará a participação da sociedade nesse processo.

Trata-se de um momento ímpar para promover transformações estratégicas para a cidade. Iniciadas no entorno das áreas de várzea e das planícies fluviais, elas podem se irradiar por todo o tecido urbano. Esse caráter de renovação propicia a oportunidade para a metrópole reinventar-se no plano concreto e ao mesmo tempo construirmos uma nova imagem de cidade, que poderá ser transformada numa futura marca para São Paulo.

Esse grande processo de requalificação urbana só pode se dar a partir da criação de mecanismos institucionais lastreados em processos colaborativos para a tomada de decisão nas políticas públicas, que passam pela formação de consensos que levem à viabilidade do Arco Tietê na abrangência de seu perímetro e fora dele.

☐ Análise

O processo de transformação urbana passa por três pilares: a participação da sociedade, a interação intergovernamental e as parcerias público-privadas. Mais que uma exigência expressa na lei, o primeiro pilar pode se tornar a força capaz de criar um sentimento positivo pelo desejo de mudança. Por sua grande dimensão territorial, o Arco Tietê depende também de soluções que transcendem o âmbito da Prefeitura. Municípios vizinhos, Estado e União devem ser considerados como grandes aliados. E, por último, a viabilidade do projeto dependerá de uma soma de soluções e recursos que devem vir da iniciativa privada.

O conceito de construção coletiva definida pelos Meios de Interação Social e Institucional pressupõe a adoção de mecanismos de transparência, informação e comunicação entre o poder público e o cidadão e suas diversas formas de organização. É preciso haver processos inclusivos da sociedade com promoção da integração da comunidade em todas as etapas dos estudos da viabilidade e nas etapas seguintes do projeto. E que a parceria entre os setores público e privado, sob diretrizes urbanísticas bem estudadas, debatidas e definidas pela PMSP, seja capaz de atender as melhores expectativas dos habitantes da cidade.

A proposta apresentada parte da análise de que a construção da intervenção do Arco Tietê deve contar com a participação representativa da sociedade, buscando conciliar, sempre que possível, os interesses dos três pilares acima. Essa tarefa se tornará mais viável quanto mais a população em geral tiver amplo conhecimento do projeto, de modo a se identificar com as suas proposições e a apoiá-las.

☐ Proposta

A formulação de uma agenda organizada em torno das discussões do Arco Tietê tem como objetivo fazer com que o tema da revitalização urbana ganhe a sociedade antes mesmo do que o próprio projeto em si. Para que ela tenha efetividade, é recomendável, de partida, a realização de um seminário de comunicação para que poder público e participantes habilitados da fase II da PMI sejam

	<p>capazes de promover conceitos positivos e aglutinadores perante a sociedade.</p> <p>Por meio de canais de interação especialmente desenvolvidos para esse fim, pode-se construir um projeto de transformação urbana que tenha como legado a marca de São Paulo no tempo. Essa discussão, necessariamente, passará por intensa negociação com todos os públicos estratégicos, que precisam estar devidamente informados sobre o Arco Tietê, e pela aferição (pesquisas) da opinião pública ao longo desse processo. Outra proposição fundamental é oferecer informação para todos com estratégias de comunicação ágeis, eficientes e variadas.</p> <p>Um planejamento comunicacional se faz necessário durante a fase de estudos de viabilidade. Por meio dele, as empresas se comprometem a prestar esclarecimentos à sociedade, elaborar ações de comunicação dirigidas aos públicos atuantes no debate público, dar subsídios para que a sociedade tenha real compreensão da dimensão e do conjunto de elementos de intervenção urbanística em discussão.</p> <p>As empresas também irão utilizar todos os canais de comunicação para informar o público em geral, incluindo site na internet, redes sociais, painéis, workshops, relacionamento com a imprensa e outras formas comunicacionais, além de acompanhar continuamente as audiências públicas e demais processos participativos, sempre dentro de diretrizes estabelecidas pela PMSP.</p>	
	INTERLOCUTORES:	O Governo Municipal também está inserido como interlocutor tendo em vista sua composição administrativa com diversas secretarias, subprefeituras, conselhos, comissões e câmaras técnicas.
HABITAÇÃO	Governo Municipal	Responsável pela execução da política habitacional através da Secretaria de Habitação; responsável pela fiscalização do uso do solo por meio das subprefeituras e aprovação de planos e projetos pelas suas comissões, conselhos e câmaras técnicas, com ou sem a participação social.
	Governo do Estado	Responsável pela condução da política habitacional estadual através da Secretaria de Habitação; execução de projetos feita pela CDHU; gerenciamento dos fundos habitacionais por meio da Agência Paulista de Habitação; elaboração de política de habitação para a macrometrópole pela Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano.
	Governo Federal	Financiamento de habitação e infraestrutura urbana através do Ministério das Cidades, com gerenciamento da Caixa Econômica Federal.
	Câmara Municipal	Análise dos planos, aprovação de leis e criação de fundos.
	Movimentos de Pró-Moradia	Organizações de atuação em escalas diferentes que organizam a população na luta por moradia digna; possuem influência na discussão do território e podem ser aliados na divulgação das informações.
MEIO AMBIENTE	Governo Municipal	Responsável pela elaboração e execução da política de meio ambiente e fiscalização e autorização de manejo arbóreo através da Secretaria do Verde e Meio Ambiente; responsável pela fiscalização das obras de micro e macro drenagem por meio da Secretaria de Infraestrutura Urbana; aprovação de planos e projetos de drenagem através de suas comissões, conselhos, câmaras técnicas e programas, com ou se a participação social; proteção e manutenção das áreas ambientalmente frágeis e implantação de política de educação ambiental.
	Governo do Estado	Responsável pela elaboração da política ambiental no estado e macrometrópole, licenciamento e fiscalização por meio da Secretaria do Meio Ambiente; planejamento e execução a política estadual de saneamento por meio da Secretaria de Saneamento e Recursos Hídricos; controle e fiscalização de atividades geradoras de poluição pela CETESB. Responsável pelo planejamento, projetos e obras de Macrodrenagem da bacia do Tietê.

	Movimentos e ONGs de defesa do meio ambiente	Organizações de atuação descentralizada e pulverizada. As ações são focadas em educação ambiental e melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, englobando a redução da poluição do ar e das águas, por meio de reivindicações para melhoria do transporte público, recuperação dos rios e córregos, controle de emissões, aumento do número de áreas verdes na capital e ações para remoção de famílias de área de proteção ambiental.
	Governo Federal	Analisa e discute propostas de controle da poluição ambiental e preservação dos recursos naturais; propõe planos e normas sobre saneamento e revitalização de bacias hidrográficas, política e gestão ambiental urbana, financiamento de obras de drenagem e saneamento; implementa e coordena a gestão compartilhada e integrada dos recursos hídricos, licenciamento ambiental, controle da qualidade ambiental, autorização de uso dos recursos naturais e fiscalização e controle ambiental.
MOBILIDADE	Governo Municipal	Regulamenta a legislação de trânsito; faz gestão, regulamentação, cadastro, vistoria e fiscalização dos serviços de transporte; planeja e implanta a operação do sistema viário por meio da Secretaria de Transportes; promove inclusão das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida através da SEPED; planeja, executa, contrata e fiscaliza as obras de melhorias viárias através da SIURB; aprova planos e projetos através de suas comissões, conselhos e câmaras técnicas, com ou se a participação social.
	Governo do Estado	Elabora políticas para as regiões metropolitanas e para unidades regionais dentro da macrometrópole paulista; administra e opera os trens metropolitanos de passageiros através da CPTM; estrutura e administra o transporte de passageiros entre cidades das regiões metropolitanas de São Paulo através da EMTU; planeja, executa e gerencia o transporte metropolitano através do Metrô; aprova, controla e executa planos técnico-econômicos, financeiros e administrativos de transporte de responsabilidade do estado por meio da Secretaria Estadual de Transporte Metropolitano; planeja e executa as ampliações necessárias das linhas de trem metropolitana e metro na Macroregião metropolitana de São Paulo; e planeja e executa o Rodoanel e Ferroanel através da DERSA.
	Governo Federal	Formula e implementa a política de mobilidade urbana e política nacional de transportes ferroviário, rodoviário, aquaviário e aéreo; regulamenta concessões de rodovias e ferrovias e emite permissões para transporte coletivo de passageiros por meio rodoviário e ferroviário através da ANTT; estrutura o processo de planejamento integrado de logística no país; responsável pelo projeto do trem de alta velocidade (TAV) através da EPL.
	Movimentos e ONGs relacionadas ao tema	Entidades segmentadas e movimentos que reivindicam melhorias em setores específicos: ampliação dos serviços e melhoria da qualidade dos metro, trens e ônibus; redução das tarifas do transporte coletivo; adoção de políticas para ciclistas; melhoria das calçadas; redução de acidentes de trânsito; e ações voltadas para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.
	Câmara Municipal	Opina, analisa e vota leis que impactam a economia, transportes coletivos e individuais, frete e carga; debate os principais problemas relacionados à mobilidade urbana por meio de suas comissões e subcomissões.

PATRIMÔNIO	Governo Municipal	Delibera sobre tombamentos de bens móveis e imóveis na cidade através do CONPRESP
	Governo do Estado	Delibera sobre tombamentos de bens móveis e imóveis no estado através do CONDEPHAAT
	Governo Federal	Delibera sobre tombamentos de bens móveis e imóveis no país através do IPHAN
PLANEJAMENTO	Governo Municipal	Elaboração de planos e projetos de desenvolvimento, dentre eles as Operações Urbanas; gerenciamento do Fundo de Desenvolvimento Urbano; aprovação de planos, projetos e proposta de alteração da legislação de uso do solo através de suas comissões, conselhos, câmaras técnicas, com ou sem a participação social.
	Câmara Municipal	Aprova e opina sobre o aspecto constitucional das proposições que tramitam na Câmara; fiscaliza e acompanha o cumprimento das leis aprovadas no município; analisa e discute planos gerais e parciais de urbanização, zoneamento e uso e ocupação do solo, obras e serviços públicos, concessões municipais, planos habitacionais e o Plano Diretor por meio de suas comissões.
GERAL	Companhia São Paulo de Parcerias (SPP)	Estrutura e articula os Fundos Garantidores das PPPs, assim como serve de braço operacional do Comitê Gestor das PPPs.
	CVM	Autarquia federal que disciplina e fiscaliza a emissão e distribuição de valores mobiliários ao mercado, entre eles os CEPACs
	Conselho Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável	Órgão consultivo e deliberativo em questões referentes ao meio ambiente urbano
	Associação de Moradores	A cidade de São Paulo tem centenas de associações de bairro, formalmente constituídas ou não. Apesar de atuação tímida, voltadas principalmente para atividades socioculturais, as associações de moradores tem forte poder de mobilização em assuntos que envolvem projetos que têm impacto na comunidade.
	Entidades de Classe	Entidades de classe devem opinar sobre questões ligadas às suas áreas de atuação nos diversos projetos que farão parte do Relatório Resumo do Arco Tietê. Muitas delas mantêm publicações periódicas que deverão publicar matérias e artigos sobre a iniciativa da prefeitura.
	Entidades Empresariais e Profissionais	O setor empresarial será protagonista em todo processo de discussão e execução do Arco Tietê. Entidades de classe também terão papel significativo no encaminhamento das ações, se manifestando em todas as etapas dos projetos. Além de entidades representativas de grandes setores, há pequenos grupos que, apesar de terem atuação mais restrita, podem assumir papel relevante em ações sobre temas específicos.
	Organizações não Governamentais	Atuam nos principais movimentos envolvendo a participação popular nas discussões do Plano Diretor, cobrança do planejamento de curto e médio prazos e ações específicas ligadas mobilidade de pedestres e ciclistas, transporte público, questões ligadas à especulação imobiliária e a questões ambientais. Têm por objetivo estimular a participação da

		população nas políticas públicas e algumas reúnem mais de 700 organizações e entidades da sociedade civil.
	Urbanistas e Academia	Professores universitários, pesquisadores, alguns ligados a movimentos urbanos ou políticos, alguns com experiências na administração pública são as principais fontes sobre urbanismo e planejamento urbano da grande imprensa.
	Publicações Especializadas em Urbanismo	Portais especializados em arquitetura, urbanismo, arte e cultura. Publicam jornais, revistas e informativos com matérias e entrevistas gerais e artigos de caráter mais científico sobre temas ligados à questão urbana. São veículos de grande prestígio entre urbanistas e arquitetos.
	Imprensa Local e Geral	Cerca de 30 jornais de bairros com periodicidade semanal, quinzenal ou mensal no perímetro e mais de 40 veículos de informação da grande imprensa dentre TV, rádio, mídia impressa e eletrônica com grande alcance e influência na opinião pública. Além do noticiário, dão voz a formadores de opinião, articulistas, colunistas que deverão debater os temas referentes ao Arco Tietê.

IV- ESCOPO, CUSTOS E PRAZOS para a elaboração dos estudos de viabilidade (2ª FASE)				
Descrever os ELEMENTOS TÉCNICOS a serem desenvolvidos na segunda fase da PMI. Incluir em anexo: cronograma detalhado				
PROJETO: A Cidade a partir da sua Geografia e História.				
Escopo:	Desenvolvimento de estudos técnicos de viabilidade com vistas à transformação e desenvolvimento urbano de área de 6.004ha na Cidade de São Paulo, dentro de perímetro denominado Arco Tietê.			
Resultado esperado:	Elaboração de proposta de desenvolvimento e transformação urbana para o perímetro denominado Arco Tietê viável do ponto de vista urbano, jurídico, econômico e financeiro, elaborada com grande participação da sociedade.			
Interdependência:	O conjunto das ações propostas, sejam elas de mobilidade, transporte, drenagem, saneamento ou habitação exigem a articulação e compatibilização dos planos e cronogramas das diversas esferas de governabilidade. Também é necessária a articulação entre os diversos órgãos e secretarias municipais para a definição de prioridades, tanto do próprio projeto do Arco Tietê como de suas ações específicas.			
Restrições:	Em princípio não existem restrições do ponto de vista técnico ou administrativo a serem destacadas, mas é necessário frisar a necessidade de articulação entre as diferentes esferas de governabilidade e grande participação da sociedade para que o projeto seja amplamente discutido durante o seu desenvolvimento e possa absorver as demandas tanto da sociedade quanto as político-administrativas visando o interesse público e a máxima qualidade urbano ambiental.			
ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
Descrever na tabela abaixo as equipes que compõem as modelagens considerando os prazos do projeto e custos hora/homem associado a cada modelagem. Anexar ao documento a planilha de alocação e cronograma detalhado, além do comprovante. Indicamos a utilização da TABELA DE CUSTOS UNITÁRIOS DA SIURB DATA-BASE: JANEIRO 2012 disponível no site da Prefeitura para a elaboração orçamentária e outras referências orçamentárias de entidades de classe.				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	5 Coordenadores Gerais 10 Profissionais Sênior	Jul 2013 a Jan 2014	113.400 horas	R\$ 10.932.944,61

	30 Profissionais Pleno 60 Profissionais Junior (entre arquitetos, urbanistas, engenheiros, agrônomos, Total de 105 Profissionais			
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	1 Coordenador Geral 3 Profissionais Sênior 4 Profissionais Pleno 4 Profissionais Junior Total de 12 Profissionais	Jul 2013 a Jan 2014	12.960 horas	R\$ 1.457.725,95
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	1 Coordenador Geral 3 Profissionais Sênior 6 Profissionais Pleno 6 Profissionais Junior Total de 16 Profissionais	Jul 2013 a Jan 2014	17.250 horas	R\$ 2.186.588,92
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	2 Coordenadores Gerais 3 Profissionais Sênior 10 Profissionais Pleno 20 Profissionais Junior Total de 35 Profissionais	Jul 2013 a Jan 2014	37.800 horas	R\$ 3.644.314,86
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 6.778.425,66

V- PLANO DE TRABALHO

MÉTODO DE TRABALHO

A segunda fase de estudos da PMI – Estudos de Viabilidade do Arco Tietê – tem por objetivo detalhar e fundamentar a conceituação do projeto apresentada na primeira fase, com base no Relatório Resumo da Municipalidade, desenvolvendo estudos de viabilidade circunstanciados em levantamentos de informações e dados, análise das diretrizes e demonstração detalhada das modelagens urbanística, jurídica e econômico-financeira proposto, bem como dos meios de interação social e institucional para a sua realização.

O conjunto dos estudos e modelagens será desenvolvido de forma integrada, num processo contínuo de retroalimentação, eliminando ou reduzindo significativamente os possíveis impactos ambientais e socioeconômicos negativos, e planejando sua implantação no tempo de forma mais equilibrada e com melhor percepção das oportunidades e riscos envolvidos, de forma a permitir a validação permanente das decisões acerca das propostas de desenvolvimento urbano.

Cada um dos estudos tem um coordenador específico e uma equipe de especialista composta por profissionais sênior, pleno e junior, sendo a equipe de modelagem urbanística responsável pela coordenação geral dos trabalhos.

As atividades a serem desenvolvidas são em linhas gerais:

- Desenvolvimento das Hipóteses de Transformação Urbana relativamente aos quatro setores prioritários de desenvolvimento dos elementos estruturadores do Arco Tietê: econômico, ambiental, mobilidade e acessibilidade, habitacional
- Definição de melhorias nos sistema viário, de mobilidade – motorizada e não motorizada, drenagem e

áreas verdes, equipamentos, considerando o conjunto do perímetro de intervenção e a definição, pelo próprio modelo urbanístico, de áreas de projetos específicos

- Proposta de rede viária identificando as novas intervenções propostas e as adequações necessárias à articulação entre os diversos modos de transporte, inclusive com indicação de novas rotas cicloviárias, identificando os agentes gestores sua interlocução no tempo
- Propostas de complementação da rede de drenagem através de ações estruturais e não estruturais indicando as medidas necessárias à recuperação da rede hídrica e sua integração ao sistema viário e de áreas verdes, identificando os agentes gestores sua interlocução no tempo.
- Proposta de formação de redes de áreas verdes e espaços públicos de uso coletivo - encadeamento e hierarquização, de acordo com o porte, abrangência e função
- Definição de diretrizes de alteração de usos, ocupação do solo e elaboração de modelos tipológicos, inclusive vinculados ao melhoramento ambiental e da drenagem do território, considerando a diversidade de usos e de renda, premissas do modelo urbanístico conceitual
- Consolidação do cenário de adensamento populacional e de empregos futuro e de estoque de potencial adicional de construção para os usos residencial e não residencial, com estimativa do incremento do número de empregos, de habitantes e de unidades habitacionais e sua distribuição segundo faixas de renda
- Faseamento da proposta ao longo do horizonte de implantação da intervenção ou das diversas intervenções no tempo, a partir das estratégias de ação adotadas conjuntamente pelos modelos e estudos, com respectivos cenários temporais volumétricos
- Elaboração da proposta de minuta de lei da AIU
- Elaboração da proposta de minuta de estatuto da Arco Tietê S.A
- Elaboração da proposta de minuta do Consórcio Público entre Município, Estado e União
- Proposta de minuta de alterações legislativas envolvendo, especialmente, OUCs que estão na AIU
- Proposta de termos de referência para edital e contrato da PPP administrativa
- Detalhamento do estudo de viabilidade econômico- financeiro
- Pesquisas de opinião pública
- Pesquisas de campo para identificação de todos os atores envolvidos no processo
- Elaboração de Plano de Comunicação de forma a garantir a gestão democrática no processo de urbanização e a mútua cooperação entre a iniciativa privada e demais setores da sociedade, com base sempre no interesse público como prevê a Lei Federal 10257/2001 – Estatuto da Cidade; e a Lei Municipal 13.430/2002 – Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo, com:
 - Criação de sistema de relacionamento e atendimento da imprensa
 - Desenvolvimento de Marca
 - Desenvolvimento de filmes institucionais de fomento a participação e de comunicação das propostas
 - Desenvolvimento e implantação de sistemas de informação, comunicação e participação, agregando todas as interações, redes sociais e conteúdo dos projetos
 - Planejamento e execução de seminários, painéis e exposições de fomento aos temas relevantes a serem trabalhos no arco

FASEAMENTO DO ARCO TIETÊ

A proposta de faseamento das intervenções previstas parte de uma setorização da área circunscrita pelo perímetro do Arco Tietê, considerando projetos em atual desenvolvimento, análise econômica que demonstre o interesse do mercado e potencial de transformação. Consequente à setorização, distribuiu-se ao longo de cerca de 30 anos, 3 ciclos temporais, com o objetivo de arbitrar prioridades de intervenção e agrupamento de investimentos e integração de propostas. Portanto, a ideia de concentrar ações e promover o desenvolvimento de certas regiões por meio de projetos propulsores, que contém dentro de si, soluções e respostas relacionadas a distintos eixos - drenagem, saneamento, uso do solo etc. - ganha, dessa forma, força e coerência.

Sendo assim propõe-se em um primeiro momento concentrar o desenvolvimento da área situada mais a oeste do perímetro, uma vez que ela possui importantes instrumentos em vias de aprovação – Operação Urbana Água Branca – que podem impulsionar de imediato a transformação dessa região. Pretende-se aqui desenvolver as centralidades da Barra Funda e da Lapa por meio de ações integradas que levem em conta o desenvolvimento de melhorias de acessibilidade e mobilidade desse trecho, melhorias da condição ambiental, somada à implantação de parques lineares (incluindo parque sobre a linha férrea rebaixada), provisão de HIS e desenvolvimento de atividade imobiliária, tendo em vista a qualidade da infraestrutura aí instalada e prevista. Propõe-se nessa etapa a consolidação da Lapa como importante nó logístico, articulado com a trama ferroviária, que embora em processo de transformação, seguirá cumprindo seu papel como linha de distribuição de cargas, com maior eficiência uma vez concluído o projeto de segregação dos ramais ferroviários.

Em um segundo momento, busca-se promover o desenvolvimento do trecho central e parte do setor norte do perímetro. Mais próximo da região central bastante consolidada, essa transformação é marcada pela resignificação prevista da área do entorno à Ponte das Bandeiras, na confluência dos rios Tietê e Tamanduaeté. Além disso, é prevista a continuidade das obras do anel viário no trecho norte, bem como a implantação de importante via coletora na Vila Maria, que deve vir acompanhada de demais ações estratégicas de drenagem, implantação de novas áreas verdes e uso e ocupação do solo.

Por fim, no terceiro ciclo se prevê a consolidação de mais dois importantes pontos previstos como Centralidades Polares. O primeiro deles situado no pátio do Pari, que pode acarretar em repercussões no trecho situado à sudeste do perímetro. E o segundo situado junto ao Campo de Marte, consolidando conexões regionais e importantes articulações de escala macro-metropolitana. Assim como nas demais centralidades previstas, nessas últimas se concentram inúmeras ações integradas, que vão desde a melhoria das condições ambientais, até a provisão de habitação de interesse social. Buscou-se ainda elencar uma série de projetos de responsabilidade de distintas esferas, alheios à responsabilidade dessa proposta, que tivessem relação e impacto direto com as propostas, articulando-os aos ciclos propostos, de modo a garantir maior integração de investimentos e eficácia dos objetivos pretendidos.

Segue Anexo cronograma do faseamento.

Composição e Ordenação do Faseamento

*Nesta primeira fase, por tratar-se de uma proposta conceitual os valores das ações identificadas abaixo não estão estimados e serão mensurados durante o desenvolvimento da segunda fase deste estudo, quando os projetos que compõem cada uma das ações estiverem mais precisamente delimitados.

	PROGRAMA:	PERÍODO:	VALOR ESTIMADO*:
Etapa A: CICLO 1	1: Aprovação marco regulatório Arco Tietê	2013-2014	R\$ XX,0
	2: Drenagem – Adequação de galerias	2015-2020	
	3: Drenagem – Abertura de córregos	2015-2020	
	4: Saneamento – Despoluição de córregos	2015-2020	

	5: Verde – Criação de parques lineares setor sudoeste	2015-2020	
	6: Verde – Criação de parque sobre a linha férrea	2015-2020	
	7: Logística – Implantação de centro de logística-Lapa	2015-2020	
	8: Mobilidade – Ampliação do anel viário trecho noroeste	2015-2020	
	9: Mobilidade – Rebaixamento trecho ferrovia	2015-2020	
	10: Mobilidade – Novas transposições trecho noroeste	2015-2020	
	11: Mobilidade – Nova via coletora trecho noroeste	2015-2020	
	12: Mobilidade – Estações e terminais intermodais setor noroeste e sudoeste	2015-2020	
	13: Uso do solo – Provisão de HIS	2015-2020	
	14: Uso do solo – Desenvolvimento de potencial imobiliário (uso misto)	2015-2020	
	15: Centralidade – Centralidade Lapa	2015-2020	
	16: Centralidade – Centralidade Barra Funda	2015-2020	
Etapa B: CICLO 2	17: Drenagem – Adequação de galerias	2021-2030	
	18: Saneamento – Despoluição de córregos	2021-2030	
	19: Verde – Criação de parques lineares setor noroeste	2021-2030	
	20: Verde – Criação de parque sobre a linha férrea	2021-2024	
	21: Mobilidade – Ampliação do anel viário trecho nordeste	2021-2030	
	22: Mobilidade – Rebaixamento trecho ferrovia	2021-2024	
	23: Mobilidade – Novas transposições trecho nordeste	2021-2030	
	24: Mobilidade – Nova via coletora trecho nordeste	2021-2030	
	25: Mobilidade – Estações e terminais intermodais setor centro e nordeste	2021-2030	
	26: Uso do solo – Provisão de HIS	2021-2030	
	27: Uso do solo – Desenvolvimento de potencial imobiliário (uso misto)	2021-2030	
	28: Centralidade – Centralidade Tamanduateí-Tietê	2021-2030	
Etapa C:	29: Verde – Criação de parques lineares setor nordeste	2031-2040	

CICLO 3	30: Logística – Implantação de centro de logística-Pari	2031-2036	
	31: Mobilidade – Ampliação do anel viário trecho sul	2031-2040	
	32: Mobilidade – Implantação de transporte de média capacidade-VLT	2031-2040	
	33: Mobilidade – Novas transposições trecho sul	2031-2040	
	34: Mobilidade – Nova via coletora trecho sul	2031-2040	
	35: Mobilidade – Estações e terminais intermodais setor sudeste e campo de Marte	2031-2040	
	36: Uso do solo – Provisão de HIS	2031-2040	
	37: Uso do solo – Desenvolvimento de potencial imobiliário (uso misto)	2031-2040	
	38: Centralidade – Centralidade Pari	2031-2040	
	39: Centralidade – Centralidade Campo de Marte	2031-2040	

VI- INSTRUMENTOS JURÍDICOS

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

PROJETO: A Modelagem Jurídica propõe um Projeto uno para a área inteira abrangida pelo Arco Tietê. A unidade do Projeto será construída a partir de: (i) criação de uma Área de Intervenção Urbana; (ii) criação de uma empresa estatal municipal; (iii) contratação de uma Parceria Público-Privada (“PPP”) para as intervenções estruturantes; (iv) formatação de arranjo institucional via consórcio público envolvendo União, Estado e Município; e (v) captura da valorização imobiliária via valor mobiliário com flexibilidade para induzir o desenvolvimento de todo o Arco Tietê.

Criação da AIU Arco Tietê

A Modelagem Jurídica sugere a criação por lei de uma AIU denominada Arco Tietê com o objetivo de assegurar visão de conjunto ao Projeto e criar mecanismos de indução para o desenvolvimento de toda a região. A lei deverá conter a delimitação da área e o projeto urbanístico com indicação das obras e serviços necessários para sua implantação, bem como o adensamento permitido em cada intervenção.

Empresa Municipal

Além da criação da AIU Arco Tietê, é necessária a criação de uma empresa estatal municipal específica para o Projeto, tendo como objeto a coordenação de todas as iniciativas apresentadas na MIP. A Empresa figuraria como contratante em todas as avenças firmadas no âmbito do Projeto, encarregando-se, direta ou indiretamente, da gestão dos ativos e das obras.

PPP Administrativa dos Projetos Estruturantes

Para garantir a unidade do Projeto, é importante haver arranjo contratual sólido e, ao mesmo tempo, abrangente o suficiente para orientar as intervenções nucleares em toda a área do Arco Tietê. Desse modo, todas as intervenções elencadas no Modelo Urbanístico como estruturantes deverão fazer

<p>parte da PPP administrativa, caso das obras na Rede Viária Estrutural e em alguns elementos integradores do Município como áreas verdes, espaços públicos e serviços públicos municipais (“Projetos Estruturantes”). Observe-se que várias ações não serão estruturantes, ficando fora da PPP administrativa. Apesar disso, tais ações (aqui denominadas “Projetos Individualizados”) são, em diversos casos, pré-requisitos para a própria viabilidade do Arco Tietê, e deverão ser conduzidas diretamente pelo Município, pelo Estado e/ou pela União. Exemplo de Projeto Individualizado é a macrodrenagem do Rio Tietê, sem a qual é inviável qualquer iniciativa de adensamento populacional na região.</p> <p>Arranjo institucional Tendo em vista a existência de ativos e concessões estaduais e federais na área do Arco Tietê, é necessário delinear um arranjo institucional para coordenar União, Estado e Município no Projeto. O consórcio público poderá solucionar, entre outras, a questão fundiária envolvendo os bens da União e do Estado, atribuindo à Empresa direitos e prerrogativas necessários às intervenções que possam envolvê-los ou afetá-los.</p> <p>Recursos Dada à dimensão do Projeto e as limitações do erário municipal, o aproveitamento imobiliário do Arco Tietê será a principal fonte de recursos para os Projetos Estruturantes. Há, pelo menos, três maneiras de captação de recursos para o Projeto: (i) exploração do potencial construtivo; (ii) gestão dos bens públicos; e (iii) prestação de serviços públicos, todas devendo ser planejadas e/ou implementadas, direta ou indiretamente, pela Empresa.</p>
--

<p>VII- OUTROS ELEMENTOS Descrever quais outros elementos que permitam avaliar a conveniência, a eficiência e o interesse público envolvidos no projeto, bem como possam subsidiar e contribuir para a consolidação das diretrizes do escopo detalhado que orientará a segunda fase da PMI para o desenvolvimento dos estudos de viabilidade do Arco Tietê.</p>
<p><input type="checkbox"/> INOVAÇÃO DA MODELAGEM URBANÍSTICA: Conceito de Território de Oportunidade como âncoras do processo de transformação e onde serão implantadas grande parte dos usos que o poder público tem como prerrogativa incentivadas, como logística e Habitação de Interesse Social.</p>
<p><input type="checkbox"/> INOVAÇÃO DA MODELAGEM JURÍDICA CONTRATUAL: Criação da empresa estatal específica para este projeto específico para gerir todos os projetos dentro do perímetro do Arco Tietê, gerindo o potencial de construção e os serviços públicos.</p>
<p><input type="checkbox"/> INOVAÇÃO COMUNICAÇÃO: Criação de marca para a cidade de São Paulo.</p>

3. Lista de Anexos:	
Listar todos os arquivos suplementares à este documento	
Nome do Documento	Nome do Arquivo
Cronograma do Faseamento	TIE-SUMARIO EXECUTIVO-FASEAMENTO-ANEXO