

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:	Recostura Novas Diretrizes para o verde e as águas no Arco Tietê
1.2 Empresa Responsável:	TC Urbes/IBC
1.3 Abrangência do Estudo:	Proposta para a área do Arco do Tietê e nascentes do rio 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

Durante o processo de formação da região metropolitana de São Paulo a área de várzea do rio Tietê não foi densamente habitada. Esta área - cota de altitude 730 metros em relação ao nível do mar - é a área de alagamento do leito do rio. Com sua retificação a partir do início do século XIX, passou a ser ocupada por fábricas estrategicamente localizadas, inicialmente entre o rio Tietê e o Tamanduateí e ao longo da ferrovia, e, posteriormente, por toda a cota de 730 metros.

Esta área plana e de baixa densidade habitacional, ao longo da segunda metade do século XX, passou a perder as indústrias para os municípios da Região do ABC paulista.

Atualmente as indústrias tem se instalado nos demais municípios da região metropolitana em um processo recente de descentralização do parque industrial brasileiro. Esta região onde eram localizados os meandros do rio Tietê é parte integrante do projeto Arco do Futuro denominada de Arco do Tietê. Esta área é servida de rica infraestrutura, sendo a linha férrea sorocabana uma das principais responsáveis para o rápido crescimento da cidade de São Paulo ao longo do século passado. Posteriormente recebeu melhorias importantes para o então modelo de desenvolvimento. Exemplos como a retificação do rio Tietê, a construção das suas vias marginais e o Elevado Costa e Silva, além de outras infraestruturas como o aeroporto Campo de Marte e demais rodovias, conectaram a cidade ao País. Estas infraestruturas proporcionaram o desenvolvimento da Região metropolitana de São Paulo, tornando a uma centralidade no Brasil e na América do Sul, e uma das maiores e mais ricas cidades do mundo.

Contudo, como estas mesmas infraestruturas não tiveram a sua implantação planejada de forma articulada houve uma deterioração do seu entorno e, como consequência, uma segregação espacial em relação ao restante da cidade formando barreiras arquitetônicas que dificultam a relação entre estes bairros e com o restante da cidade.

Deste modo o presente trabalho visa propor a rearticulação desta área privilegiada da cidade, por ser de extrema importância territorial nacional, seu atrativos geográficos (por exemplo ser uma grande área plana) e seu processo de ocupação histórico, considerando estas barreiras como importantes condicionantes ao planejamento da área.

A presente proposta de transformação prioriza a readequação da infraestrutura, responsável pela sua desarticulação com o restante da cidade, regida por um plano orquestrado pelo poder público com o incentivo financeiro com o capital privado.

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 planejamento da transformação territorial é uma necessidade devido ao crescimento da demanda habitacional; contudo, para atrair pessoas a morar na região é necessário haver um bom sistema de mobilidade conectando a região intra-bairros e o restante da cidade e, é claro, além destas questões é imperativo ser um local agradável. Inquestionavelmente, o adensamento gera uma consequência ambiental direta.

Não se pode desconsiderar que esta área da cidade é um local que historicamente sofre com questões ambientais como, por exemplo, as enchentes, decorrente da retificação do rio, que tem relação direta com a impermeabilidade do solo e conseqüentemente a escassez de parques e áreas de lazer.

Com um planejamento articulado entre mobilidade e restauração ambiental e conseqüentemente áreas de lazer pretende-se transformar a região em uma área de fácil deslocamento, com infraestrutura adequada para bicicletas e pedestres, além das diretrizes para a formação de áreas permeáveis de lazer, se tornando uma cidade acessível a 10 minutos através de modos não motorizados e com conexão com o restante da cidade e do país facilitada por suas infraestruturas, como por exemplo a previsão da instalação no Campo de Marte do Trem de Alta Velocidade.

Este planejamento integrado, habitacional de mobilidade e ambiental irá proporcionar excelente desenvolvimento socioeconômico para todo o espaço envolvido, tendo sua implantação não só efetivada por investimentos públicos, mas também por parceria público-privada.

Sócio-Econômico	<p>Com o objetivo de viabilizar as melhorias em todo o território do Arco do Tietê, a área será considerada uma Operação Urbana Consorciada dividida em setores, afim de que as contra partidas possam ser implantadas de maneira homogênea no território. Dentro da área da Operação Urbana Arco do Tietê os recursos decorrentes da outorga onerosa do direito de construir serão aplicados exclusivamente no programa de intervenções definido na lei de criação da Operação Urbana Consorciada, com ênfase em benefícios para o meio Ambiente e Mobilidade e Acessibilidade e Habitação.</p> <p>Haverá o incentivo fiscais para a implantação de “Fábricas Verde” (não poluentes e de baixo impacto ambiental) e de Universidades, a fim de produzir um ciclo virtuoso da relação de pesquisas universitárias correlacionadas com o meio ambiente e a produtividade econômica.</p> <p>Estas fábricas terão incentivos em redução de impostos para escoarem a sua produção através do rio, tendo portos atrelados à linha férrea e ao aeroporto do Campo de Marte que se propõe tornar-se também um aeroporto de cargas, sendo hoje exclusividade da aviação geral.</p>
Ambiental	<p>Propomos a ampliação da área do Arco Tietê para que nela estejam também inseridas todas as nascentes das bacias pertencentes ao Rio Tietê, que alimentam o rio, para que o tratamento do esgoto e da poluição difusa aconteça ao longo de seus afluentes, se iniciando pelas nascentes.</p> <p>Ao longo do traçado dos afluentes, no perímetro de 30 metros, deverão ocorrer intervenções na estrutura viária, para o estabelecimento de áreas semi permeáveis para a finalidade de filtrar a poluição difusa que atualmente contribui sobremaneira para a contaminação do rio.</p> <p>A navegação comercial do Rio Tietê irá auxiliar o controle do fluxo das águas. Nessa linha propomos a abertura de canais ao longo da cota 730, a fim que estes proporcionem uma maior permeabilidade da produção industrial e, conseqüentemente um maior controle das vazantes das águas o que possibilitaria a navegação dos canais e conseqüentemente serviriam espaço de retenção de água para as enchentes uma vez que o Tietê é um rio plano e de vazão lenta o que facilita o seu controle.</p>

	<p>Deste modo, além da previsão do transporte de resíduos, como previsto no projeto do Hidroanel, toda área do Rio Tietê já navegável em São Paulo, passaria a possibilitar o transporte de cargas e descargas das indústrias, o transporte do material para a construção civil ao longo do Arco do Tietê; o rio, portanto, serviria como uma via essencial para a implantação deste projeto e voltaria a ter uma relação com a Cidade.</p> <p>Esta relação com a cidade ocorreria também através das suas margens que em parte receberiam parques com áreas permeáveis e devido a reestruturação urbana dos transportes públicos e das vias de apoio previstas neste planejamento, trabalhando, desta forma, para a melhora do micro-clima.</p>
<p>Mobilidade e Acessibilidade</p>	<p>Com as propostas apresentadas o transporte de alta capacidade proporcionará as conexões desta área da cidade com o restante da cidade e do país. O transporte de média capacidade terá o escopo de costura da área, proporcionando agilidade entre e diferentes pontos mais próximos, internos a região não mais distantes que 8 km. Estes, de alta e média capacidades, terão no seu entorno potencialmente, áreas de maior adensamento urbano.</p> <p>O transporte suave ou não motorizado, associado à moderação de velocidade de vias locais e a conexão por áreas industriais que deverão prever a permeabilidade de destes modos, irá prover a circulação dos mesmos através de um sistema que, através do sistema de transporte coletivo de baixa capacidade homogeneíze a acessibilidade a toda a área do Arco do Tietê, sendo estes objetos de contra partidas.</p> <p>O Sistema de cargas, como dito anteriormente, ocorrerá prioritariamente conectado ao Rio Tietê e seus afluentes, com incentivos para a implantação de terminais logísticos, inclusive de construção civil.</p>
<p>Habitacional</p>	<p>Nas últimas décadas temos acompanhado a evacuação dos espaços públicos para os espaços privados e a construção de espaços coletivos cercados por muros e pela segurança maciça para aqueles que podem pagar para frequentá-los.</p> <p>Existe uma necessidade latente para a revalorização do espaço público. Não podemos pensar em adensamento sem pensar na valorização do espaço público.</p> <p>De outro lado, o Brasil é famoso por ter um dos mais altos Coeficientes de Gini do mundo. O Coeficiente de GINI compara os 10% mais ricos aos 10% mais pobres da população. São Paulo tem o maior Coeficiente de Gini no Brasil. Diferenças de renda são altamente visíveis na cidade. A cidade, em grande parte, mantém um modelo centro-periferia. Ricos no centro, pobres na periferia.</p> <p>Pretende-se promover o adensamento populacional da área mesclando diferentes faixas de renda e o incentivo de atividades econômicas na área através do estímulo a empreendimentos de uso misto.</p> <p>Conceitualmente na área do Arco Tietê é prevista a implantação de gabarito máximo de aproveitamento de 05 pavimentos e coeficiente de aproveitamento de 50% da área do lote e deixando ao menos 25% permeáveis e ocupação mínima de 50% do alinhamento junto à calçada.</p> <p>O Gabarito máximo de 05 pavimentos tem o intuito de proporcionar que estes não tenham elevador e desta maneira possam ter menor valor venal e estejam em uma faixa de financiamento da Minha Casa Minha Vida. As áreas que permitirem potencial construtivo maior terão que manter um mínimo de 1/5 dos andares destinados a habitação de baixa renda tendo seus limites estabelecidos pelos parâmetros da CDHU e sendo o térreo dos novos prédios destinados ao uso de comércio e serviços, para permitir a livre circulação de pessoas.</p> <p>Como meta de adensamento propomos um diferencial através da diversificação da produção imobiliária de forma a integrar diferentes classes sociais e garantir habitação de interesse social no mesmo empreendimento de outras faixas de renda, e o uso misto dos imóveis.</p> <p>O projeto também prevê que parte do dinheiro arrecadado seja utilizada na urbanização de favelas no perímetro expandido</p>

	<p>As regras de uso e ocupação do solo, a exata delimitação do perímetro da Operação, o programa de intervenções e melhoramentos serão objeto do Estudo de Viabilidade a ser oportunamente apresentado.</p> <p>Na área do empreendimento as edificações residenciais, comerciais e demais equipamentos a serem construídos deverão utilizar materiais com certificação ambiental, bem como obedecer a critérios de sustentabilidade ambiental, visando a economia no consumo e reaproveitamento de águas, o uso de “telhados verdes” a geração local de energias limpas, etc;</p>
--	---

II- CARACTERIZAÇÃO

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

A desarticulação territorial na área do Arco, ocasionada pelas barreiras urbanas, tais como o rio Tietê com suas 20 vias marginais e a linha férrea dificulta a conexão da cidade de São Paulo como um todo. Essa desarticulação está relacionada à configuração viária desenhada para grandes lotes utilizados pelo setor fabril, o que dificulta a utilização desta área por outros setores que não os que utilizem grandes áreas e/ou galpões. Isso dificulta também a permeabilidade para a circulação das pessoas por estas grandes áreas bem como a solução dos alagamentos. A desarticulação com o restante da cidade promove a dificuldade da fluidez de circulação e conseqüentemente o desinteresse da região para se tornar densamente ocupada.

Sócio-Econômico	A área não promove a reimplantação do setor fabril em função do alto valor da terra, além da dificuldade de escoar os produtos (logística de abastecimento), já que, apesar da boa localização em relação aos acessos a estradas e ferrovias, atualmente há gargalos na infraestrutura de transporte. Soma-se a isso a saturação do sistema de mobilidade urbana, tanto por veículos de passeio como pelos trilhos, que são compartilhados entre cargas e passageiros, e as questões relacionadas a isso, como as restrições de circulação de caminhões em determinadas áreas e horários
Ambiental	A área, por ser historicamente destinada ao setor fabril, e não de habitação e de serviços, tem atualmente alguns problemas ambientais correlacionados com o modelo de ocupação; principalmente os relacionados a fatores hidrológicos. Diante disso, temos em mente que, aumentando-se a permeabilidade do solo, através do melhor uso do espaço urbano, liberando mais área para a instalação de praças e parques e ampliando-se a área de contenção dos leitos dos canais, teremos bons resultados na forma de lidar com enchentes, no controle dos recursos hídricos e com as ilhas de calor, etc.
Mobilidade e Acessibilidade	A Região é marcada pela descontinuidade do tecido de circulação devido a grandes barreiras arquitetônicas como: o linhão de alta tensão ao Norte, as marginais do rio Tietê, a linha férrea (Lapa/Brás/Tatuapé) e, a Sudoeste, o Elevado Costa e Silva. Esta descontinuidade também se dá na escala do pedestre pois, além dos problemas de travessias das pontes, temos grandes quarteirões e lotes muito extensos, o que acaba sendo um local de difícil acessibilidade para os modos suaves e para a população usuária de transporte coletivo, já que não existe grande demanda de uso de meios de transporte de média e alta capacidade.
Habitacional	A região possui poucas ofertas de moradia e atratividade para ao restante da cidade, devido aos fatores anteriormente mencionados.

OBJETIVOS E BENEFÍCIOS ESPERADOS

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

Promover uma nova dinâmica urbana, através de pequenas ações catalizadoras e regulamentação de uma operação urbana para a área, atraindo investimento e proporcionando transformações, ao longo prazo de maior impacto, com o objetivo de, em 2040, a região do denominado Arco Tietê, aumentar de 50 a 100 vezes a densidade habitacional. Por outro lado, espera-se garantir uma maior atratividade para indústrias verdes

universidades, e comércio e serviços, promovendo uma nova área na cidade que propicia uma alteração na dinâmica urbana como um todo.			
Sócio-Econômico	Atratividade de diferentes setores da indústria, comércio e serviços, promovendo a construção de novas edificações de interesse do mercado imobiliário decorrente da operação urbana e dos projetos catalizadores do poder público.		
Ambiental	<p>Através da utilização do rio para o transporte de mercadorias, voltar à cidade para os rios e conseqüentemente resgatar os rios despoluindo e através do aumento da permeabilidade do solo, através de praças e parques lineares, minimizar o impacto das ilhas de calor e da poluição difusa, que também ocorrera com educação e a preservação das nascentes.</p> <p>Ao lado dos trilhos, nas ruas que não promovem o cruzamento por viadutos, mas por passarela de pedestres transformá-las em ruas de convivência ou ruas praça, isto é, só permitindo a entrada de veículos que forem estacionar internamente aos lotes; o mesmo acontece na Marginal, Marquês de São Vicente e entorno da linha de alta tensão.</p>		
Mobilidade e Acessibilidade	<p>Ao Norte da área no limite antes da mudança da cota 730 m propor ao Metrô a modificação da linha 23 - PINK para que fique nesta área plana e que seja implantado ao seu lado, no mesmo túnel, o Trem de Alta Velocidade – TAV, e enterrando os fios de alta tensão e sobre esta infraestrutura, uma avenida parque com transporte de média capacidade, praticamente o mesmo ocorre, conforme é previsto pela CPTM, o corre o enterramento do trecho da CPTM Lapa/ Luz tendo uma via expressa com baixa velocidade (ver anexo) também com transporte de média capacidade que proporciona acessibilidade para o âmbito regional/local. Com a Ampliação da capacidade de mobilidade, tanto ao norte como ao sul do rio, propiciaria a retirada das vias expressas da Marginal se tornado parque linear, com pontes de pedestres e ciclistas e eventualmente só para transporte coletivo a cada 600 metros, e as pistas locais passariam a ter dois sentidos, munidas também de transporte de média capacidade, melhorando a acessibilidade local.</p> <p>Com a implantação deste sistema de mobilidade pode-se iniciar o desmonte técnico do Elevado Costa e Silva, por este ser de Vigas Pré-Moldadas este trabalho pode ser feito com muita agilidade.</p> <p>A proposta de Ciclabilidade para a área do Arco Tiete é tornar toda a área acessível ao ciclista, com prioridade em muitas vias para estes e os pedestres. Sendo determinado que as Avenidas passassem a ter ciclovia (segregação física) às coletoras passaria a ter ciclo faixa (segregação visual) e as ruas locais passariam a ter duas ordens as de atuais 30 km por hora onde todas passariam a ter mudança para moderação de velocidade e as ruas de convivência (rus praça) que são ruas com prioridades para as pessoas onde o carro somente circula a 10 km/h e não a local para estacionar na via.</p> <p>E todas as calçadas em toda a área serão padronizadas e somente com diferencial de cor nas ruas de convivência.</p> <p>Deste modo espera que toda a área seja de fácil acesso e permeável para as pessoas é que estimule a integração modal priorizando o caminhar e o andar de bicicleta e conseqüentemente o transporte público, quando de alta capacidade alimentado pelos não motorizados, como regem as prioridades da Política Nacional de Mobilidade Urbanas.</p>		
Habitacional	A expectativa é o aumento da taxa de ocupação Habitacional seja em torno de 50 vezes, sendo esta ocupação em grande maioria de classes E, D, C.		
INDICADORES			
<i>Descrever a composição utilizada para definir o indicador, o valor de base e o valor esperado a ser atingido com o projeto.</i>			
Indicador	Premissa utilizada para definir o indicador	Valor base	Valor esperado

Área de Lazer	Total de metros quadrados de área de lazer (lugares de permanência a céu aberto)	1.956.030 m ²	7.800.000 m ²
Moradores	Total de moradores na região	29.265	120.000 a 180.000
Metrô	Quilômetros de metrô	12 km	34 km
Extensão de rios descanalizados	Quilômetros de Rios descanalizados	40 km	66 km
Ciclovias Exclusivas	Quantidade (km) de ciclovias permanentes, definidas como infraestrutura voltada unicamente a ciclistas, não devendo abarcar as vias acessíveis a ciclistas e a outras formas de transporte simultaneamente	11 km	106 km

INDICADORES SP2040			
<i>Descrever como o projeto contribui para atingir os indicadores do SP2040.</i>			
Indicador	Premissa utilizada para definir o indicador	Valor base	Valor esperado
<p>Cidade de 30 Minutos - Tempo médio das viagens a trabalho/lazer e capacitação</p>	<p>Criação de uma rede integrada de transporte atendendo baixa/media/alta capacidades, infra-estrutura para modos suaves de locomoção e áreas de lazer em um raio máximo de 600 metros.</p>	42,8	27,5
<p>Comunidades - Participação de domicílios em assentamentos precários e loteamentos irregulares (%), com vistas aos critérios de mitigação</p>	<p>Utilização de parâmetros que incentivam a construção de habitação social em toda área. Regularização e acompanhamento social dos cortiços existentes</p>	Em São Paulo, em 2011 a média era 10% de Habitação precária	No Arco a proposta é de 0%
<p>Parques Urbanos - Descrição qualitativa dos resultados, apontando o Índice de áreas verdes públicas no município (m²/hab)</p>	<p>Criação de Parques Lineares, bulevares, criação de áreas ajardinadas. Facilitação do acesso as áreas verdes novas e existentes.</p>	1.956.030m ²	7.800.000m ²
<p>Rios Vivos - Descrever parâmetros da mudança qualitativa proposta pelo projeto, como o índice de oxigênio dissolvido nos principais rios do município (mg/l)</p>	<p>Piso semi permeáveis ao longo dos afluentes afim de minimizar a poluição difusa. Criação de áreas de retenção de águas da chuva nos primeiros momentos da chuva, esta agua extremamente poluente é coletada antes de chegar aos correços e assim diminuindo a poluição difusa. Proteção da nascente de todos os correços. Sinalização e retomada dos correços e rios como marcos da paisagem. Regulaziração dos esgotos.Sistema de captação de poluição difusa.</p>	Média de esgoto coletado, das subprefeituras, que estão na área do Arco, Tietê, em 2007 era de 92,12%	100% do esgoto coletado
<p>Polo de Oportunidades - Índice de emprego/habitante gerados a partir das iniciativas</p>	<p>Incentivo ao térreo comercial, a industrias verdes ao longo do leito do rio. Essas industrias são ligadas ao grande polo logístico que interliga o TAV, Transporte de cargas rodoviario e ferroviario, aeropoto), incentivo a abetura a universidades.</p>	Em 2010 a quantidade de emprego por habitante era de 1,40 o que demonstra a baixa quantidade de moradores.	Manter numeros relativos proximos a 1,4 habitantes por habitantes.
<p>Cidade Aberta - Descrição qualitativa da oferta e da inovação proposta ao território</p>	<p>Maior integração entrte edificações e a malha urbana, findar as barreiras arquitetonicas e sociais da cidade, rede integrada de transporte.</p>	Divisão Modal na Grande São Paulo 33,9% pedestres e bicicletas, 36,5% coletivo e 29,6% Individual	Proposta de 50% pedestres e ciclistas, 30% coletivo e 20% individual, aumentando a quantidade de viagens em 50%

III-CARACTERÍSTICAS GERAIS DO ARCO TIETÊ

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

A humanização da área do Arco Tietê é o principal catalizador das alterações da área; como dito anteriormente esta área é seccionada por diversas barreiras arquitetônicas e a sua humanização é a premissa inicial para a reestruturação da circulação intra-área e com o restante da cidade e, com isso, novamente impulsionar a articulação com o restante do país, através do Trem de Alta Velocidade, da navegação do Rio Tietê e da utilização do Campo de Marte como aeroporto de carga.

A humanização passa essencialmente pela relação planejamento macro e projeto na escala humana.

O conceito é que cada via, cada pedaço de cidade deve ser projetado visando a melhor relação do indivíduo com o meio e não simplesmente voltado para o sistema viário; não significa piorar a mobilidade e sim melhorá-la tornando a cidade mais acessível aumentando a capacidade da superfície em transportar as pessoas.

Estes projetos se articulam diretamente com todos os setores estruturadores de projeto.

A relação do zoneamento e sua verticalização está estruturada em setores que prevem o alargamento mínimo das calçadas para dez metros, a estruturação do transporte de superfície de média capacidade, além de tornar prioritariamente toda a área da cidade ciclável com a moderação de velocidade.

Tudo isso contribui para o aumento da área permeável alterando a velocidade de absorção e a velocidade com que a água chega aos rios e córregos; estes por sua vez prioritários para a navegação.

O rio volta para a cidade, assim como sua relação com as universidades e fábricas e com o emprego gerado em seu entorno, e porque não pensar em seu potencial turístico, impulsionando a navegação fluvial no restante do país.

Os projetos apresentados a seguir serão apresentados na sua ordem

PROJETO 1: Urbanismo leve

Modelo Urbanístico

Com intervenções simples, pintura e sinalização de segurança e indicativa e a padronização das calçadas, proporcionar a moderação de velocidade, para 30 e 10 KM/H assim garantindo a circulação segura de pedestres e ciclistas por vias locais.

Transformação de ruas que terminem em alguma barreira urbanística de ambos os lados em ruas praças ou ruas de convivência, promovendo a conexão segura entre elas, a exemplo da linha férrea e área de entorno da linhas de alta tensão.

Padronização das calçadas. Por bairros ou Zonas.

Algumas áreas devem ser objeto de reloteamento, observadas as normas comuns referentes ao parcelamento do solo, em especial quanto à necessidade de implantação das infraestruturas para circulação de pedestres e ciclistas

Análise

A característica do sistema viário local permite a circulação em alta velocidade, uma vez que o desenho das vias permitem, pelo seu desenho e por não haver fiscalização em vias locais.

A legislação atual favorece a diferença de tipologia entre as calçadas, não funcionando como um sistema.

As grandes quadras na área decorrentes de implantação de um setor fabril, não favorece a circulação dos suaves.

Áreas de inundação.

Poluição difusa.

Dificuldade de localização

Proposta

Sinalização de segurança e moderação de velocidade formando um sistema cicloviário interno ao bairro proporcionando que o ciclista vá da sua origem ao destino com segurança.

Praças ao longo das barreiras aquitéticas, promovendo a conexão entre os lados e a maior permeabilidade da área.

Calçamento uniforme permitindo que as calçadas sejam um sistema.

Facilitar a localização dos pedestres e ciclistas através de sinalização indicativa, afim que estes reconheçam os marcos naturais da paisagem e topografia, além de marcos históricos e arquitetônicos.

Ao longo dos 30 metros e raio de 50 metros das nascentes dos córregos e rios que estão na área no arco do futuro, as ruas deverão ser semi permeáveis, mitigando assim os efeitos da poluição difusa e também sinalizando que abaixo há um rio, estando esta sinalização integrada a sinalização indicativa.

Abertura de vias para pedestres e ciclistas nas quadras com vias superiores a 300 metros.

Modelagem Jurídica e Contratual

A Operação Urbana Consorciada é uma forma de parceria entre o poder público e a iniciativa privada prevista no Estatuto da Cidade que visa alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, mas que demanda a participação efetiva dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados com a coordenação do poder público municipal.

Nesse instrumento, deve ser delimitada uma área e elaborado um plano de ocupação no qual estejam previstos aspectos relacionados à distribuição de usos, densidades permitidas, os padrões de acessibilidade e implementação de infra-estrutura previstas, entre outros aspectos.

Por se tratar de um plano urbanístico em escala local, é possível trabalhar elementos de difícil ajuste em planos mais genéricos tais como o Plano Diretor e leis de zoneamento, como altura das edificações, relações entre espaço público e privado, etc.

Mas as soluções que se propõe não se limitam à instituição de uma Operação Urbana Consorciada porque entendemos que muitas soluções podem ser implementadas com recursos públicos municipais por serem mais simples, como algumas previstas no presente projeto.

Análise

A implementação do projeto 1 demanda a aplicação de recursos cujo impacto financeiro e orçamentário deverá ser apurado no estudo de viabilidade. Não se vislumbra a necessidade de aporte de recursos de outras esferas de governo, tampouco a concessão de benefícios fiscais para a implementação do projeto descrito.

Proposta

Propõe-se a instituição de uma Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções através da emissão de CEPACs residenciais e não residenciais.

Todos os recursos arrecadados serão utilizados para custear as despesas relacionadas aos objetivos da operação, tais como desapropriações, obras,

	<p>desenvolvimento de projetos, e outras despesas relacionadas às intervenções.</p> <p>As regras de uso e ocupação do solo, a exata delimitação do perímetro da Operação, o programa de intervenções e melhoramentos, a análise do comportamento do mercado imobiliário e da viabilidade dos CEPACS como valor mobiliário no âmbito da Operação Urbana Consorciada, tendo em vista a dinâmica do mercado imobiliário na região e os estoques serão objeto do Estudo de Viabilidade a ser oportunamente apresentado.</p> <p>Contudo, algumas ações propostas no Projeto 1 – Urbanismo Leve podem ser desenvolvidas de forma independente da implementação da Operação Urbana Consorciada. Essa ampla operação envolve todos os projetos descritos (de 1 a 7).</p> <p>Além disso, serão consignadas soluções outras como forma de contribuir para a implementação de medidas para a transformação da áreas.</p> <p>Nesse sentido, lembramos que as multas aplicadas com a finalidade de punir a quem transgredir a legislação de trânsito são receitas públicas orçamentárias, destinadas a atender, exclusivamente, as despesas públicas com sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. As intervenções simples anteriormente citadas tais como pintura e sinalização de segurança e indicativa podem ser viabilizadas com recursos orçamentários advindos de multas de trânsito.</p> <p>Propõe-se um amplo debate com os atores sociais envolvidos de forma a envolvê-los na construção do Plano da Operação Urbana e como instrumento para coleta de mais informações sobre as necessidades locais</p>
	<p><input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Análise A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta A serem apresentados na fase de viabilidade</p>
	<p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional A gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano é uma das diretrizes da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.</p> <p>Especificamente, quando se pretende a realização de criação de uma Operação Urbana Consorciada, a lei exige além de temas relacionadas à definição da área e questões relacionados a aspectos urbanísticos, tanto a instituição de um programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação, como o compartilhamento com representação da sociedade civil de uma forma de controle da operação.</p> <p>Para o cumprimento desse dispositivo legal é indispensável a confecção de estudos de impacto ambiental e de vizinhança e dar publicidade sobre os diagnósticos e alternativas propostas. Não é possível definir como acontecem os impactos positivos e negativos sobre a população diretamente afetada sem estes diagnósticos sendo, portanto indispensáveis para a construção de um programa de atendimento econômico social para a população afetada.</p>

		<p>As comunidades e bairros da área afetada devem ser incentivadas a participar da construção do Plano da Operação Urbana Consorciada, mas isso após a elaboração de estudos especificados acima.</p> <p>Devem ser incentivados a desenvolver processos participativos visando a elaboração de planos de desenvolvimento sustentável locais.</p> <p>A participação da população afetada na construção do Plano poderá ocorrer por meio da realização de oficinas desenvolvidas separadamente com cada grupo de interesses.</p> <p>Nestas oficinas, cada grupo, auxiliado pelo mediador do grupo, desenvolverá uma matriz de planejamento para o plano em questão. Estas matrizes serão a base da explicitação das diferentes disputas e interesses entre os grupos, trazendo à tona a vertente política do processo de planejamento.</p> <p>Depois de desenvolvida uma matriz de planejamento para cada grupo de interesse, será efetuada uma dinâmica de discussão sobre as diferenças existentes nas matrizes, a fim de extrair uma matriz de planejamento pactuada entre os diferentes interesses. Esta dinâmica consistirá numa apresentação pública das matrizes e da ponderação de cada uma delas, a partir dos critérios de avaliação das alternativas selecionadas durante a etapa.</p> <p>Identificação alguns grupos de interesse (interlocutores), para o desenvolvimento das oficinas:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Órgãos de planejamento urbano e ambiental · Comerciantes · Proprietários de imóveis · Incorporadoras e mercado imobiliário · Moradores e movimentos sociais do centro · Trabalhadores da área · Órgãos de preservação do patrimônio histórico · Usuários de bicicleta / pedestres e usuários de transportes públicos <p>Deve ser estabelecido um regulamento para a gestão das oficinas estabelecendo: a) data e hora de início e término dos trabalhos b) quem presidirá a oficina; c) formas de divulgação nos meios de comunicação convocação e notificação dos participantes e interessados; d) forma como os participantes poderão se manifestar ; e) a forma como será efetuado o registro dos trabalhos (ata, vídeo e áudio); f) a forma como será divulgada a conclusão da oficina.</p>
INTERLOCUTORES:		Os interlocutores aqui listados colaboraram com a elaboração do estudo de pré viabilidade como um todo, uma vez que os projetos são independentes mas estão relacionados e se disponibilizaram para continuar contribuindo com o projeto.
HABITAÇÃO	Luiz Fernando Gambi	Diretor do Secovi- Sindicato da Habitação Sindicato que influencia os interesses de adensamento habitacional
MEIO AMBIENTE	Luiz Campos	Instituto Rios e Ruas – Instituto em defesa dos Rios urbanos de São Paulo Auxilia em conceitos na despoluição dos rios e sua poluição difusa.
MOBILIDADE	Thiago Benichio	Ciclocidade- Associação dos Ciclistas de São Paulo. Associação que fomenta o uso da bicicleta como meio de transporte.

PATRIMÔNIO	DPH	Marcos Winther- Departamento do Patrimonio Histórico de São Paulo. Este departamento comentou a necessidade de uma análise detalhada da área para a preservação da visuais e patrimoniais Históricas.
PLANEJAMENTO	Alexandre Delijaicov	Professor da FAU USP cordenador do Projeto Hidroanel. Projeto que se relaciona com o conceito de voltar a cidade para os rios.
OUTROS	<i>Inês Ferreira</i>	Associação Comercial Alô Bras Única associação comercial e de bairro que respondeu e colaborou com o planejamento. Tais como Vila Guilherme, Lapa, Barrafunda e Vila Maria.
PROJETO 2: Vias Parque		<p><input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico</p> <p>Com o objetivo de integrar os lados segregados pelas barreiras arquitetônicas, se propõe a remoção destas barreiras com a construção de vias parque ou paques lineares . Haverá duas intervenções de vias parque. A linha férrea da CPTM e o linhão de alta tensão. Com o enterramento da linha ferréa da CPTM, haverá um eixo de aproximados 60 metros, conectando Lapa/Bras a ser urbanizado. Propõe-se como conceito para essa via, ser uma via expressa de baixa velocidade, onde os atuais viadutos permanecem para que não haja cruzamento de veiculos em nivel e somente os modos suaves possa cruzar a via em nivel, mas em etapas, faixa por faixa, protegidos por defenças, (Assim como em um pedágio).</p> <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>A linha da CPTM na várzea do rio Tietê promoveu o escoamento da produção do interior do Brasil com o porto de Santos; ligava São Paulo ao restante do pais mas, concomitantemete, foi uma barreira no processo de expansão da cidade, e atualmente é um elemento de segregação espacial, sendo o seu enterramento necessário para permitir a fluidez da circulação das pessoas e a costura da cidade. A linha de alta tensão na área ao norte do Arco Tieté provoca a interrupção de diversas vias e a descontinuidade dos seus trajetos, segregando a área espacialmente</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>A Via Parque expressa de baixa velocidade (um conceito novo) acima dos trilhos da CPTM, contará com calcadas largas, superiores a 10 metros, ciclovias em ambos os lados, transporte de média capacidade nos dois sentidos e três faixas de carros por sentido, segregadas na travessia. A proposta na área da linha de alta tensão é o seu enterramento e a construção sob esta área da linha 23 do metro aproveitar a construção do mesmo tunel, colocar o Trem de Alta Velocidade utilizando assim a mesma obra para o enterramento do linhão de alta tensão e a construção do tunel para o TAV e a linha 23 do metro. Na superfície propõe-se uma via parque com perfil viário variável, mas essencialmente com transporte de média capacidade, ciclovia de ambos os lados e calçada confortável. Nestas vias estariam locados diversos equipamentos urbanos publicos que proveriam as áreas de melhor infraestruturas, tais como esporte, cultura saude e lazer, conectados ao transporte coletivo.</p> <p><input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica e Contratual</p> <p>As avenidas parques são obras viárias estruturantes da Operação Urbana Consorciada que se pretende construir como forma de parceria entre o</p>

	<p>poder público e a iniciativa privada já descrita no Projeto 1.</p> <p><input type="checkbox"/> Análise A implementação do projeto demanda a aplicação de recursos sendo necessária permissão em lei municipal para a emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs) com o objetivo de estes serem alienados com o intuito de auferir antecipação dos recursos financeiros necessários para a execução das intervenções urbanísticas planejadas. São necessárias, ainda, intervenções do Governo do Estado para o enterramento das linhas da CPTM e da linha de alta tensão.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta Propõe-se a instituição de uma Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções. Todos os recursos arrecadados serão utilizados para custear as despesas relacionadas aos objetivos da operação, tais como desapropriações, obras, desenvolvimento de projetos, e outras despesas relacionadas às intervenções. As regras de uso e ocupação do solo, a exata delimitação do perímetro da Operação, o programa de intervenções e melhoramentos, a análise do comportamento do mercado imobiliário e da viabilidade dos CEPACs como valor mobiliário no âmbito da Operação Urbana Consorciada, tendo em vista a dinâmica do mercado imobiliário na região e os estoques serão objeto do Estudo de Viabilidade a ser oportunamente apresentado. Essa ampla operação envolve todos os projetos descritos (de 1 a 7).</p>
	<p><input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Análise A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta A serem apresentados na fase de viabilidade</p>
	<p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional A gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano é uma das diretrizes da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade. Especificamente, quando se pretende a realização de criação de uma Operação Urbana Consorciada, a lei exige além de temas relacionadas à definição da área e questões relacionados a aspectos urbanísticos, tanto a instituição de um programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação, como o compartilhamento com representação da sociedade civil de uma forma de controle da operação. Para o cumprimento desse dispositivo legal é indispensável a confecção de estudos de impacto ambiental e de vizinhança e dar publicidade sobre os diagnósticos e alternativas propostas. Não é possível definir como acontecem os impactos positivos e negativos sobre a população diretamente afetada sem estes diagnósticos sendo, portanto</p>

		<p>indispensáveis para a construção de um programa de atendimento econômico social para a população afetada.</p> <p>As comunidades e bairros da área afetada devem ser incentivadas a participar da construção do Plano da Operação Urbana Consorciada, mas isso após a elaboração de estudos especificados acima.</p> <p>Devem ser incentivados a desenvolver processos participativos visando a elaboração de planos de desenvolvimento sustentável locais.</p> <p>A participação da população afetada na construção do Plano poderá ocorrer por meio da realização de oficinas desenvolvidas separadamente com cada grupo de interesses, consoante descrito no Projeto 2.</p>
INTERLOCUTORES:		Os interlocutores aqui listados colaboraram com a elaboração do estudo de pré viabilidade como um todo, uma vez que os projetos são independentes mas estão relacionados e se disponibilizaram para continuar contribuindo com o projeto.
HABITAÇÃO	Luiz Fernando Gambi	Diretor do Secovi- Sindicato da Habitação Sindicato que influencia os interesses de adensamento habitacional
MEIO AMBIENTE	Luiz Campos	Instituto Rios e Ruas – Instituto em defesa dos Rios urbanos de São Paulo Auxilia em conceitos na despoluição dos rios e sua poluição difusa.
MOBILIDADE	Thiago Benichio	Ciclocidade- Associação dos Ciclistas de São Paulo. Associação que fomenta o uso da bicicleta como meio de transporte.
PATRIMÔNIO	DPH	Marcos Winther- Departamento do Patrimonio Histórico de São Paulo. Este departamento comentou a necessidade de uma análise detalhada da área para a preservação da visuais e patrimoniais Históricas.
PLANEJAMENTO	Alexandre Delijaicov	Professor da FAU USP coordenador do Projeto Hidroanel. Projeto que se relaciona com o conceito de voltar a cidade para os rios.
OUTROS	Inês Ferreira	Associação Comercial Alô Bras Única associação comercial e de bairro que respondeu e colaborou com o planejamento. Tais como Vila Guilherme, Lapa, Barrafunda e Vila Maria.
PROJETO 3: Transporte para todos		<p><input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico</p> <p>A eficiência dos meios de transporte ocorre devido a conectividade e a integração entre sistemas que devem funcionar em conjunto, proporcionando integração entre os diferentes modos de transporte afim de que qualquer indivíduo, independente do seu trajeto tenha diversas opções de transporte, sejam elas através do transporte coletivo, suave (não motorizado) ou individual, sempre priorizando o coletivo em detrimento ao individual como aponta a política de mobilidade urbana nacional.</p> <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>O transporte de alta capacidade é de excelente atratividade para distâncias superiores a 8 Km; contudo, grande parte das distâncias dentro da área que serão percorridas tendem a ser inferiores a 8km.</p> <p>A área não possui uma alimentação eficiente de transporte coletivo integrando o deslocamento local e regional, sendo de grande dificuldade o deslocamento interno aos bairros de transporte coletivo e muito dispendioso.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>Propõe-se aqui uma rede de transporte de media capacidade que costure as relações entre diferentes pontos e infraestruturas da área e o transporte de alta capacidade, ambos alimentados por pequenos ônibus eletricos de baixa capacidade que somente circulariam internamente nos</p>

	<p>bairros, promovendo desta forma esse recurso entre local, regional e metropolitano.</p>
	<p><input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica e Contratual</p> <p>Na modelagem urbanística da Operação Urbana Consorciada mencionada no projeto 1 deverão ser e previstos os locais possíveis das estações, paradas de embarque e desembarque e as estruturas de apoio situadas no nível do solo relativamente aos impactos na paisagem, à convivência com as edificações existentes no entorno e à formação de barreiras à circulação de pedestres e veículos;</p> <p>Os serviços de transporte coletivo são serviços públicos que tem caráter essencial e podem prestados, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão</p> <p>Qualquer que seja a opção do Poder Público - pela concessão ou pela permissão -, fato que depende de um estudo de viabilidade prévio, a delegação de sua prestação depende de licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco</p>
	<p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>Deverá ser analisada a capacidade de atendimento dos sistemas às demandas de adensamento populacional e de atividades econômicas existentes e propostas ;</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>Elaboração da modelagem dos sistemas de média e baixa capacidade. Devem ser efetuadas pesquisas com as condições de itinerários, frequência de atendimento, as melhores rotas para o coletivo, lotação dos veículos, condições das vias, análises sobre a oferta de viagens, e organização da prestação de serviços.</p> <p>Toda a pesquisa deve resultar em projeto para equipamentos urbanos de apoio à operação dos serviços de transporte coletivo, novas tecnologias, medidas no campo da informação ao usuário, adequação na legislação (em especial a legislação federal de mobilidade), estruturas e facilidades para operação do sistema, adequação das linhas e dos pontos de parada e quilometragens. Haverá também o dimensionamento da necessidade com o quadro de horários de partida, faixa horária, dias da semana, tabela de bordo e veículos.</p>
	<p><input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira</p> <p>A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>A serem apresentados na fase de viabilidade</p>
	<p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional</p> <p>Conforme descrito no Projeto 1</p>
INTERLOCUTORES:	Os interlocutores aqui listados colaboraram com a elaboração do estudo

		de pré viabilidade como um todo, uma vez que os projetos são independentes mas estão relacionados e se disponibilizaram para continuar contribuindo com o projeto.
HABITAÇÃO	Luiz Fernando Gambi	Diretor do Secovi - Sindicato da Habitação Sindicato que influencia os interesses de adensamento habitacional
MEIO AMBIENTE	Luiz Campos	Instituto Rios e Ruas – Instituto em defesa dos Rios urbanos de São Paulo Auxilia em conceitos na despoluição dos rios e sua poluição difusa.
MOBILIDADE	Thiago Benichio	Ciclocidade- Associação dos Ciclistas de São Paulo. Associação que fomenta o uso da bicicleta como meio de transporte.
PATRIMÔNIO	DPH	Marcos Winther- Departamento do Patrimonio Histórico de São Paulo. Este departamento comentou a necessidade de uma análise detalhada da área para a preservação da visuais e patrimoniais Históricas.
PLANEJAMENTO	Alexandre Delijaicov	Professor da FAU USP cordenador do Projeto Hidroanel. Projeto que se relaciona com o conceito de voltar a cidade para os rios.
OUTROS	<i>Inês Ferreira</i>	Associação Comercial Alô Bras Única associação comercial e de bairro que respondeu e colaborou com o planejamento. Tais como Vila Guilherme, Lapa, Barrafunda e Vila Maria.
PROJETO 4: Dinâmica de ocupação e de uso do solo.		<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico <p>O poder público tem o dever de trabalhar na potencialização do uso de suas infraestruturas já instaladas nas áreas centrais e, aliado ao poder privado, prover o adensamento dessas áreas, de forma a otimizar a distribuição das pessoas e suas relações dentro do espaço urbano.</p> <input type="checkbox"/> Análise <p>Como a densidade habitacional da área do Arco Tiete é extremamente baixa, o poder público acaba, de fato, onerado por ter que prover área cada vez maior de infraestrutura (transporte, drenagem, recolhimento de lixo e esgoto, abastecimento, equipamentos públicos cada vez mais distantes etc). E é na circulação diária de pessoas onde mais se percebe esse espalhamento da cidade e suas desigualdades, uma vez que se tem alta densidade nas periferias e no centro e um grande anel praticamente vazio, que serve somente de passagem para essas pessoas que se deslocam diariamente no vetor periferia-centro-periferia.</p> <input type="checkbox"/> Proposta <p>Em toda a área do Arco Tietê é prevista mudança na legislação de uso e ocupação do solo direcionado a habitação social, uma vez que o modelo atual utilizado, de delimitação de ZEIS, não funciona, já que não é interessante para o mercado construir de maneira tão “engessada”, o que faz com que não sejam construídas as unidades habitacionais necessárias.</p> <p>Assim, em lugar de onerar os empreendedores e proprietários de lotes em áreas de ZEIS, busca-se inserir o Estado na equação, através de isenção de impostos urbanos e outros instrumentos, a serem estudados. A ideia não é de colocar no mercado a responsabilidade de prover habitação social à população de baixa renda, mas sim, promover uma maior diversidade social na área do Arco e garantir o mínimo de acesso à moradia nessa área para a população de renda média.</p> <p>Na modelagem da Operação Urbana Consorciada, pretende-se que em áreas onde seja permitido potencial construtivo maior, deverão ser destinados 1/5 dos andares a habitação de baixa renda tendo seus limites</p>

estabelecidos pelos parâmetros da CDHU e o térreo dos novos prédios destinados ao uso de comércios e serviços, para permitir a livre circulação de pessoas.

A proposta é de um diferencial através da diversificação da produção imobiliária de forma a integrar diferentes classes sociais e garantir habitação de interesse social no mesmo empreendimento de outras faixas de renda, e o uso misto dos imóveis e não segregar em “zonas de pobres” e “zonas de ricos”.

O projeto também prevê que, na modelagem da operação, parte do dinheiro arrecadado seja utilizada na urbanização de favelas no perímetro expandido

Assim, busca-se aumentar a oferta de unidades habitacionais e a quantidade de pessoas habitando a área, melhorar a qualidade de vida nas calçadas, o sistema de drenagem urbano e do modelo de mobilidade, criando-se uma série de contrapartidas urbanísticas, que vão além da fixação de novos valores de aproveitamento, dimensionamento e ocupação dos lotes.

Modelagem Jurídica e Contratual

A Operação Urbana Consorciada é uma forma de parceria entre o poder público e a iniciativa privada prevista no Estatuto da Cidade que visa alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, mas que demanda a participação efetiva dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados com a coordenação do poder público municipal.

Nesse instrumento, deve ser delimitada uma área e elaborado um plano de ocupação no qual estejam previstos aspectos relacionados à distribuição de usos, densidades permitidas, os padrões de acessibilidade e implementação de infra-estrutura previstas, entre outros aspectos.

Por se tratar de um plano urbanístico em escala local, é possível trabalhar elementos de difícil ajuste em planos mais genéricos tais como o Plano Diretor e leis de zoneamento, como altura das edificações, relações entre espaço público e privado, etc.

Análise

Não se vislumbra a necessidade de aporte de recursos de outras esferas de governo; vislumbra-se a possível necessidade de concessão de benefícios fiscais para a implementação do projeto descrito para incentivar o desenvolvimento de polos comerciais em zonas de uso misto, isso a ser estudado em função da demanda.

Proposta

Propõe-se a instituição de uma Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções através da emissão de CEPACs residenciais e não residenciais.

Todos os recursos arrecadados serão utilizados para custear as despesas relacionadas aos objetivos da operação, tais como desapropriações, obras,

	<p>desenvolvimento de projetos, e outras despesas relacionadas às intervenções.</p> <p>As regras de uso e ocupação do solo, a exata delimitação do perímetro da Operação, o programa de intervenções e melhoramentos, a análise do comportamento do mercado imobiliário e da viabilidade dos CEPACS como valor mobiliário no âmbito da Operação Urbana Consorciada, tendo em vista a dinâmica do mercado imobiliário na região e os estoques serão objeto do Estudo de Viabilidade a ser oportunamente apresentado. Essa ampla operação envolve todos os projetos descritos (de 1 a 7). Além disso, serão consignadas soluções outras como forma de contribuir para a implementação de medidas para a transformação da áreas.</p> <p>A operação poderá viabilizar-se através de futuras contratações, em regime de parceria público-privada, na modalidade concessão administrativa ou patrocinada, do serviço de revitalização, operação e manutenção da Área do Arco para a prestação de serviços e realização de obras na área do Arco, que poderá ser dividido por lotes ou por projetos.</p> <p>Propõe-se um amplo debate com os atores sociais envolvidos de forma a envolvê-los na construção do Plano da Operação Urbana e como instrumento para coleta de mais informações sobre as necessidades locais.</p>
	<p><input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Análise A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta A serem apresentados na fase de viabilidade</p>
	<p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional</p> <p>A gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano é uma das diretrizes da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.</p> <p>Especificamente, quando se pretende a realização de criação de uma Operação Urbana Consorciada, a lei exige além de temas relacionadas à definição da área e questões relacionados a aspectos urbanísticos, tanto a instituição de um programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação, como o compartilhamento com representação da sociedade civil de uma forma de controle da operação.</p> <p>Para o cumprimento desse dispositivo legal é indispensável a confecção de estudos de impacto ambiental e de vizinhança e dar publicidade sobre os diagnósticos e alternativas propostas. Não é possível definir como acontecem os impactos positivos e negativos sobre a população diretamente afetada sem estes diagnósticos sendo, portanto indispensáveis para a construção de um programa de atendimento econômico social para a população afetada.</p> <p>As comunidades e bairros da área afetada devem ser incentivadas a participar da construção do Plano da Operação Urbana Consorciada, mas isso após a elaboração de estudos especificados acima.</p>

		<p>Devem ser incentivados a desenvolver processos participativos visando a elaboração de planos de desenvolvimento sustentável locais.</p> <p>A participação da população afetada na construção do Plano poderá ocorrer por meio da realização de oficinas desenvolvidas separadamente com cada grupo de interesses.</p> <p>Nestas oficinas, cada grupo, auxiliado pelo mediador do grupo, desenvolverá uma matriz de planejamento para o plano em questão. Estas matrizes serão a base da explicitação das diferentes disputas e interesses entre os grupos, trazendo à tona a vertente política do processo de planejamento.</p> <p>Depois de desenvolvida uma matriz de planejamento para cada grupo de interesse, será efetuada uma dinâmica de discussão sobre as diferenças existentes nas matrizes, a fim de extrair uma matriz de planejamento pactuada entre os diferentes interesses. Esta dinâmica consistirá numa apresentação pública das matrizes e da ponderação de cada uma delas, a partir dos critérios de avaliação das alternativas selecionadas durante a etapa.</p> <p>Identificação alguns grupos de interesse (interlocutores), para o desenvolvimento das oficinas:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Órgãos de planejamento urbano e ambiental · Comerciantes · Proprietários de imóveis · Incorporadoras e mercado imobiliário · Moradores e movimentos sociais do centro · Trabalhadores da área · Órgãos de preservação do patrimônio histórico · Usuários de bicicleta / pedestres e usuários de transportes públicos <p>Deve ser estabelecido um regulamento para a gestão das oficinas estabelecendo: a) data e hora de início e término dos trabalhos b) quem presidirá a oficina; c) formas de divulgação nos meios de comunicação convocação e notificação dos participantes e interessados; d) forma como os participantes poderão se manifestar ; e) a forma como será efetuado o registro dos trabalhos (ata, vídeo e áudio); f) a forma como será divulgada a conclusão da oficina;</p>
INTERLOCUTORES:		Os interlocutores aqui listados colaboraram com a elaboração do estudo de pré viabilidade como um todo, uma vez que os projetos são independentes mas estão relacionados e se disponibilizaram para continuar contribuindo com o projeto.
HABITAÇÃO	Luiz Fernando Gambi	Diretor do Secovi- Sindicato da Habitação Sindicato que influencia os interesses de adensamento habitacional
MEIO AMBIENTE	Luiz Campos	Instituto Rios e Ruas – Instituto em defesa dos Rios urbanos de São Paulo Auxilia em conceitos na despoluição dos rios e sua poluição difusa.
MOBILIDADE	Thiago Benichio	Ciclocidade- Associação dos Ciclistas de São Paulo. Associação que fomenta o uso da bicicleta como meio de transporte.
PATRIMÔNIO	DPH	Marcos Winther- Departamento do Patrimônio Histórico de São Paulo. Este departamento comentou a necessidade de uma análise detalhada da área para a preservação da visuais e patrimoniais Históricas.

PLANEJAMENTO	Alexandre Delijaicov	Professor da FAU USP coordenador do Projeto Hidroanel. Projeto que se relaciona com o conceito de voltar a cidade para os rios.
OUTROS	<i>Inês Ferreira</i>	Associação Comercial Alô Bras Única associação comercial e de bairro que respondeu e colaborou com o planejamento. Tais como Vila Guilherme, Lapa, Barrafundada e Vila Maria.
PROJETO 5: Eco Via – Rio Tietê		<p><input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico Incentivar a navegação do Rio Tietê como uma via, a fim de fomentar a instalação de indústrias ao longo do rio e seus afluentes, promovendo a reabertura de córregos para navegação providos de infraestrutura para controlar a vazão e conseqüentemente as enchentes aumentando a capacidade de retenção de água e providas de pequenas estações de tratamento para a despoluição do rio.</p> <p><input type="checkbox"/> Análise A cidade não tem mais praticamente nenhuma relação com o Rio Tietê, que se tornou somente um esgoto a seu aberto.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta A reutilização do rio em sua parte que já é navegável como via para o transporte de resíduos sólidos, como é proposto pelo Hidroanel, terá a sua implantação incentivada para o escoamento da produção das suas margens e por utilizar como transporte de material de construção para o processo de adensamento em suas margens onde as fábricas poderão construir dársenas e locais para a construção civil. A exemplo de semelhantes processos que aconteceram em Tóquio/Japão e Berlim? Alemanha.</p> <p><input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica e Contratual É impostergável uma revolução na parte de logística e de infraestrutura para resolver os gargalos que dificultam o escoamento da produção no Brasil. A recente mudança no marco regulatório dos portos deve acelerar as transformações e incentivar uma maior participação da iniciativa privada no setor. A nova lei estimula a criação de terminais fluviais e atraindo indústrias para instalação na margem dos rios. Podem ser instalados, mediante autorização, terminais de uso privado, estações de transbordo de carga ou instalações portuárias públicas de pequeno porte</p> <p><input type="checkbox"/> Análise A proposta envolve o governo Federal A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária dependem de celebração de contrato, precedido de licitação. A competência para a realização do procedimento é da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidade integrante da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas à Secretaria de Portos da Presidência da República</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta Definir na Operação Urbana Consorciada as áreas que permitem a instalação, mediante autorização, de terminais de uso privado, estações de transbordo de carga ou instalações portuárias públicas de pequeno</p>

		<p>porte. Definir os incentivos fiscais para a instalação de empresas no local.</p> <p><input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Análise A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Análise A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta A serem apresentados na fase de viabilidade</p>
INTERLOCUTORES:		Os interlocutores aqui listados colaboraram com a elaboração do estudo de pré viabilidade como um todo, uma vez que os projetos são independentes mas estão relacionados e se disponibilizaram para continuar contribuindo com o projeto.
HABITAÇÃO	Luiz Fernando Gambi	Diretor do Secovi- Sindicato da Habitação Sindicato que influencia os interesses de adensamento habitacional
MEIO AMBIENTE	Luiz Campos	Instituto Rios e Ruas – Instituto em defesa dos Rios urbanos de São Paulo Auxilia em conceitos na despoluição dos rios e sua poluição difusa.
MOBILIDADE	Thiago Benichio	Ciclocidade- Associação dos Ciclistas de São Paulo. Associação que fomenta o uso da bicicleta como meio de transporte.
PATRIMÔNIO	DPH	Marcos Winther- Departamento do Patrimonio Histórico de São Paulo. Este departamento comentou a necessidade de uma análise detalhada da área para a preservação da visuais e patrimoniais Históricas.
PLANEJAMENTO	Alexandre Delijaicov	Professor da FAU USP coordenador do Projeto Hidroanel. Projeto que se relaciona com o conceito de voltar a cidade para os rios.
OUTROS	Inês Ferreira	Associação Comercial Alô Bras Única associação comercial e de bairro que respondeu e colaborou com o planejamento. Tais como Vila Guilherme, Lapa, Barrafundada e Vila Maria.
PROJETO 6: Campo de Marte e Estação TAV		<p><input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico O Campo de Marte é um local que passa ser extremamente estratégico Com o planejamento, esta área pode ter distintas finalidades e programas a serem definidos de acordo com o processo de implantação do planejamento do Arco Tietê, e outros planejamentos correlacionados como o Hidroanel e a estação do Trem de Alta Velocidade, como previsto em edital em vigor até 13/08/2013.</p> <p><input type="checkbox"/> Análise O presente aeroporto é o quinto aeroporto em pousos e decolagens do Brasil, opera exclusivamente com aviação geral, executiva, táxi aéreo e escolas de pilotagem como o Aeroclube de São Paulo. Também estão hangarados no aeroporto o Serviço Aerotático das Polícias Civil e Militar. O Campo de Marte abriga a maior frota de helicópteros do Brasil. O sítio aeroportuário tem uma área aproximada de 2,1 milhões de metros quadrados. O Campo de Marte é um aeroporto compartilhado, o que significa que parte da sua área física, 1.138.440,41 metros quadrados, está</p>

sob a administração do Comando da Aeronáutica, por meio do Parque de Materiais Aeronáuticos de São Paulo (Pama-SP), do Hospital de Aeronáutica de São Paulo (HASP), do Centro de Logística da Aeronáutica (Celog), da Subdiretoria de Abastecimento (SDAB) e da Prefeitura da Aeronáutica (Pasp), instalados nesse local.

Sob a administração da Infraero está uma área total de cerca de 975 mil m².

Sua localização é privilegiada, na zona norte de São Paulo, próxima ao Terminal Rodoviário do Tietê, à Estação Carandiru do Metrô, a importantes avenidas e à Marginal do Tietê, que é via de acesso às rodovias estaduais e interestaduais. Fonte: <http://www.infraero.gov.br>

Proposta

Esta área pode ter diferentes finalidades estratégicas, que podem ocorrer de formas articuladas ou não.

A utilização do rio como via de escoamento de produção e a posição do aeroporto conjugado ao rio facilita que este seja utilizado como aeroporto de carga e desta forma haveria um porto de cargas conjugado ao aeroporto para o escoamento da produção industrial da cidade de São Paulo onde há um dos maiores mercados de consumo concentrados do mundo, desta maneira colocando a cidade de São Paulo e a região do Arco do Futuro, Hidroanel e Tav em concorrência direta de logística de consumo e escoamento de produção com outras grandes capitais globais tais como Hong Kong, Tóquio, Nova York e Roterdã.

Outra potencialidade para a área é uma nova área de adensamento de negócios na cidade, a exemplo da estação de Lille, na França transformada a partir de uma pequena estação para a nova junção de ligação internacional entre Paris, Londres e Bruxelas. Este foi o piloto para uma série de desenvolvimentos econômico da cidade.

Modelagem Jurídica e Contratual

A Operação Urbana Consorciada é uma forma de parceria entre o poder público e a iniciativa privada prevista no Estatuto da Cidade que visa alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, mas que demanda a participação efetiva dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados com a coordenação do poder público municipal.

Nesse instrumento, deve ser delimitada uma área e elaborado um plano de ocupação no qual estejam previstos aspectos relacionados à distribuição de usos, densidades permitidas, os padrões de acessibilidade e implementação de infra-estrutura previstas, entre outros aspectos. Por se tratar de um plano urbanístico em escala local, é possível trabalhar elementos de difícil ajuste em planos mais genéricos tais como o Plano Diretor e leis de zoneamento, como altura das edificações, relações entre espaço público e privado, etc.

Análise

São necessárias intervenções do Governo do Estado (Metrô e CPTM) e Federal (TAV), já inserido no PPA 2012-2015 MAIS BRASIL; vislumbra-se a possível necessidade de concessão de benefícios fiscais para a implementação do projeto descrito para incentivar o desenvolvimento de polos industriais e comerciais em zonas de uso misto, isso a ser estudado

	<p>na fase de viabilidade.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta Propõe-se a instituição de uma Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções através da emissão de CEPACs residenciais e não residenciais. Todos os recursos arrecadados serão utilizados para custear as despesas relacionadas aos objetivos da operação, tais como desapropriações, obras, desenvolvimento de projetos, e outras despesas relacionadas às intervenções. As regras de uso e ocupação do solo, a exata delimitação do perímetro da Operação, o programa de intervenções e melhoramentos, a análise do comportamento do mercado imobiliário e da viabilidade dos CEPACS como valor mobiliário no âmbito da Operação Urbana Consorciada, tendo em vista a dinâmica do mercado imobiliário na região e os estoques serão objeto do Estudo de Viabilidade a ser oportunamente apresentado. Essa ampla operação envolve todos os projetos descritos (de 1 a 7). Além disso, serão consignadas soluções outras como forma de contribuir para a implementação de medidas para a transformação da áreas.</p> <p>A operação poderá viabilizar-se através de futuras contratações, em regime de parceria público-privada, na modalidade concessão administrativa ou patrocinada, do serviço de revitalização, operação e manutenção da Área do Arco para a prestação de serviços e realização de obras na área do Arco, que poderá ser dividido por lotes ou por projetos.</p> <p>Propõe-se um amplo debate com os atores sociais envolvidos de forma a envolvê-los na construção do Plano da Operação Urbana e como instrumento para coleta de mais informações sobre as necessidades locais</p>
	<p><input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Análise A serem apresentados na fase de viabilidade</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta A serem apresentados na fase de viabilidade</p>
	<p><input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional A gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano é uma das diretrizes da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade. Especificamente, quando se pretende a realização de criação de uma Operação Urbana Consorciada, a lei exige além de temas relacionadas à definição da área e questões relacionados a aspectos urbanísticos, tanto a instituição de um programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação, como o compartilhamento com representação da sociedade civil de uma forma de controle da operação. Para o cumprimento desse dispositivo legal é indispensável</p>

	<p>a confecção de estudos de impacto ambiental e de vizinhança e dar publicidade sobre os diagnósticos e alternativas propostas. Não é possível definir como acontecem os impactos positivos e negativos sobre a população diretamente afetada sem estes diagnósticos sendo, portanto indispensáveis para a construção de um programa de atendimento econômico social para a população afetada.</p> <p>As comunidades e bairros da área afetada devem ser incentivadas a participar da construção do Plano da Operação Urbana Consorciada, mas isso após a elaboração de estudos especificados acima.</p> <p>Devem ser incentivados a desenvolver processos participativos visando a elaboração de planos de desenvolvimento sustentável locais.</p> <p>A participação da população afetada na construção do Plano poderá ocorrer por meio da realização de oficinas desenvolvidas separadamente com cada grupo de interesses.</p> <p>Nestas oficinas, cada grupo, auxiliado pelo mediador do grupo, desenvolverá uma matriz de planejamento para o plano em questão. Estas matrizes serão a base da explicitação das diferentes disputas e interesses entre os grupos, trazendo à tona a vertente política do processo de planejamento.</p> <p>Depois de desenvolvida uma matriz de planejamento para cada grupo de interesse, será efetuada uma dinâmica de discussão sobre as diferenças existentes nas matrizes, a fim de extrair uma matriz de planejamento pactuada entre os diferentes interesses. Esta dinâmica consistirá numa apresentação pública das matrizes e da ponderação de cada uma delas, a partir dos critérios de avaliação das alternativas selecionadas durante a etapa.</p> <p>Identificação alguns grupos de interesse (interlocutores), para o desenvolvimento das oficinas:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Órgãos de planejamento urbano e ambiental · Órgãos representativos da Indústria e do Comércio · Comerciantes · Proprietários de imóveis · Incorporadoras e mercado imobiliário · Moradores e movimentos sociais do centro · Trabalhadores da área · Órgãos de preservação do patrimônio histórico · Usuários de bicicleta / pedestres e usuários de transportes públicos <p>Deve ser estabelecido um regulamento para a gestão das oficinas estabelecendo: a) data e hora de início e término dos trabalhos b) quem presidirá a oficina; c) formas de divulgação nos meios de comunicação convocação e notificação dos participantes e interessados; d) forma como os participantes poderão se manifestar ; e) a forma como será efetuado o registro dos trabalhos (ata, vídeo e áudio); f) a forma como será divulgada a conclusão da oficina;</p>
INTERLOCUTORES:	Os interlocutores aqui listados colaboraram com a elaboração do estudo de pré viabilidade como um todo, uma vez que os projetos são independentes mas estão relacionados e se disponibilizaram para continuar contribuindo com o projeto.

HABITAÇÃO	Luiz Fernando Gambi	Diretor do Secovi- Sindicato da Habitação Sindicado que influencia os interesses de adensamento habitacional
MEIO AMBIENTE	Luiz Campos	Instituto Rios e Ruas – Instituto em defesa dos Rios urbanos de São Paulo Auxilia em conceitos na despoluição dos rios e sua poluição difusa.
MOBILIDADE	Thiago Benichio	Ciclocidade- Associação dos Ciclistas de São Paulo. Associação que fomenta o uso da bicicleta como meio de transporte.
PATRIMÔNIO	DPH	Marcos Winther- Departamento do Patrimonio Histórico de São Paulo. Este departamento comentou a necessidade de uma análise detalhada da área para a preservação da visuais e patrimoniais Históricas.
PLANEJAMENTO	Alexandre Delijaicov	Professor da FAU USP cordenador do Projeto Hidroanel. Projeto que se relaciona com o conceito de voltar a cidade para os rios.
OUTROS	<i>Inês Ferreira</i>	Associação Comercial Alô Bras Única associação comercial e de bairro que respondeu e colaborou com o planejamento. Tais como Vila Guilherme, Lapa, Barrafundada e Vila Maria.
PROJETO 7: Parque Linear do Tietê		<p><input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico</p> <p>A Marginal do rio Tietê é um forte elemento de segregação espacial e de separação das cidade do rio e de suas águas. O processo de despoluição é necessário mas, para que de fato ocorra de forma eficaz, é imprescindível que a população possa chegar às margens do rio como local de contemplação, e que este local tenha equipamentos de lazer assim promovendo a necessidade de despoluição do rio.</p> <p>Essa relação com o rio e a busca de transformar as suas margens em um parque se tornará mais efetiva se os projetos 2,3 e 5 forem efetivados, mas o que não torna a sua execução interdependente dos mesmos.</p> <p><input type="checkbox"/> Análise</p> <p>Em cada Margem do Rio há minimamente 10 pistas de carro e calçadas de três metros, cerca de 45 metros (em cada lado) enquanto o leito do rio tem 80 metros.</p> <p>Esta segregação espacial de mais de 160 metros por pontes a cada 1.200 metros, em média, torna está área uma grande barreira para a circulação de pessoas entre as margens do rio Tietê.</p> <p><input type="checkbox"/> Proposta</p> <p>A proposta visa recuperar as margens do Rio Tiete e trazer a cidade e as pessoas para perto do rio.</p> <p>Devem ser suprimidas diversas pistas, que devem tornar-se um parque linear, com diversos equipamentos de cultura, esporte e lazer.</p> <p>Em cada margem do rio Tietê haverá trânsito local bidirecional, sem a necessidade de cruzar o Rio para fluir para ambos os sentidos.</p> <p>Em cada margem do rio deve ser criada uma “avenida parque” projetada, palmo a palmo a sua relação com a cidade, onde prioritariamente deve haver uma ampla calçada de no mínimo 10 metros, uma ciclovía bidirecional de três metros, o transporte de media capacidade bidirecional e quatro pistas de carro com dois sentidos , totalizando 30 metros, restando mais de 15 metros para área permeável e de parque.</p> <p><input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica e Contratual</p> <p>A Operação Urbana Consorciada é uma forma de parceria entre o poder público e a iniciativa privada prevista no Estatuto da Cidade que visa alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, mas que demanda a participação efetiva dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados</p>

com a coordenação do poder público municipal.

Nesse instrumento, deve ser delimitada uma área e elaborado um plano de ocupação no qual estejam previstos aspectos relacionados à distribuição de usos, densidades permitidas, os padrões de acessibilidade e implementação de infraestrutura previstas, entre outros aspectos.

Por se tratar de um plano urbanístico em escala local, é possível trabalhar elementos de difícil ajuste em planos mais genéricos tais como o Plano Diretor e leis de zoneamento, como altura das edificações, relações entre espaço público e privado, etc.

Proposta

Propõe-se a instituição de uma Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções através da emissão de CEPACs residenciais e não residenciais.

Todos os recursos arrecadados serão utilizados para custear as despesas relacionadas aos objetivos da operação, tais como desapropriações, obras, desenvolvimento de projetos, e outras despesas relacionadas às intervenções.

As regras de uso e ocupação do solo, a exata delimitação do perímetro da Operação, o programa de intervenções e melhoramentos, a análise do comportamento do mercado imobiliário e da viabilidade dos CEPACs como valor mobiliário no âmbito da Operação Urbana Consorciada, tendo em vista a dinâmica do mercado imobiliário na região e os estoques serão objeto do Estudo de Viabilidade a ser oportunamente apresentado.

Essa ampla operação envolve todos os projetos descritos (de 1 a 7).

Além disso, serão consignadas soluções outras como forma de contribuir para a implementação de medidas para a transformação da áreas.

A operação poderá viabilizar-se através de futuras contratações, em regime de parceria público-privada, na modalidade concessão administrativa ou patrocinada, do serviço de revitalização, operação e manutenção da Área do Arco para a prestação de serviços e realização de obras na área do Arco, que poderá ser dividido por lotes ou por projetos.

Propõe-se um amplo debate com os atores sociais envolvidos de forma a envolvê-los na construção do Plano da Operação Urbana e como instrumento para coleta de mais informações sobre as necessidades locais

Estudos Sócio-econômicos e Modelagem Financeira

A serem apresentados na fase de viabilidade

Análise

A serem apresentados na fase de viabilidade

Proposta

A serem apresentados na fase de viabilidade.

Meios de Interação Social e Institucional

A gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano é uma das diretrizes da política

urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade. Especificamente, quando se pretende a realização de criação de uma Operação Urbana Consorciada, a lei exige além de temas relacionadas à definição da área e questões relacionados a aspectos urbanísticos, tanto a instituição de um programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação, como o compartilhamento com representação da sociedade civil de uma forma de controle da operação.

Para o cumprimento desse dispositivo legal é indispensável a confecção de estudos de impacto ambiental e de vizinhança e dar publicidade sobre os diagnósticos e alternativas propostas. Não é possível definir como acontecem os impactos positivos e negativos sobre a população diretamente afetada sem estes diagnósticos sendo, portanto indispensáveis para a construção de um programa de atendimento econômico social para a população afetada.

As comunidades e bairros da área afetada devem ser incentivadas a participar da construção do Plano da Operação Urbana Consorciada, mas isso após a elaboração de estudos especificados acima.

Devem ser incentivados a desenvolver processos participativos visando a elaboração de planos de desenvolvimento sustentável locais.

A participação da população afetada na construção do Plano poderá ocorrer por meio da realização de oficinas desenvolvidas separadamente com cada grupo de interesses.

Nestas oficinas, cada grupo, auxiliado pelo mediador do grupo, desenvolverá uma matriz de planejamento para o plano em questão. Estas matrizes serão a base da explicitação das diferentes disputas e interesses entre os grupos, trazendo à tona a vertente política do processo de planejamento.

Depois de desenvolvida uma matriz de planejamento para cada grupo de interesse, será efetuada uma dinâmica de discussão sobre as diferenças existentes nas matrizes, a fim de extrair uma matriz de planejamento pactuada entre os diferentes interesses. Esta dinâmica consistirá numa apresentação pública das matrizes e da ponderação de cada uma delas, a partir dos critérios de avaliação das alternativas selecionadas durante a etapa.

Identificação alguns grupos de interesse (interlocutores), para o desenvolvimento das oficinas:

- Órgãos de planejamento urbano e ambiental
- Comerciantes
- Órgãos representativos da Indústria e do Comércio
- Proprietários de imóveis
- Incorporadoras e mercado imobiliário
- Moradores e movimentos sociais do centro
- Trabalhadores da área
- Órgãos de preservação do patrimônio histórico
- Usuários de bicicleta / pedestres e usuários de transportes públicos

Deve ser estabelecido um regulamento para a gestão das oficinas estabelecendo: a) data e hora de início e término dos trabalhos b) quem

		presidir a oficina; c) formas de divulgação nos meios de comunicação convocação e notificação dos participantes e interessados; d) forma como os participantes poderão se manifestar ; e) a forma como será efetuado o registro dos trabalhos (ata, vídeo e áudio); f) a forma como será divulgada a conclusão da oficina;
INTERLOCUTORES:		Os interlocutores aqui listados colaboraram com a elaboração do estudo de pré viabilidade como um todo, uma vez que os projetos são independentes mas estão relacionados e se disponibilizaram para continuar contribuindo com o projeto.
HABITAÇÃO	Luiz Fernando Gambi	Diretor do Secovi- Sindicato da Habitação Sindicato que influencia os interesses de adensamento habitacional
MEIO AMBIENTE	Luiz Campos	Instituto Rios e Ruas – Instituto em defesa dos Rios urbanos de São Paulo Auxilia em conceitos na despoluição dos rios e sua poluição difusa.
MOBILIDADE	Thiago Benichio	Ciclocidade- Associação dos Ciclistas de São Paulo. Associação que fomenta o uso da bicicleta como meio de transporte.
PATRIMÔNIO	DPH	Marcos Winther- Departamento do Patrimônio Histórico de São Paulo. Este departamento comentou a necessidade de uma análise detalhada da área para a preservação da visuais e patrimoniais Históricas.
PLANEJAMENTO	Alexandre Delijaicov	Professor da FAU USP coordenador do Projeto Hidroanel. Projeto que se relaciona com o conceito de voltar a cidade para os rios.
OUTROS	Inês Ferreira	Associação Comercial Alô Bras Única associação comercial e de bairro que respondeu e colaborou com o planejamento. Tais como Vila Guilherme, Lapa, Barrafundada e Vila Maria.

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

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

PROJETO 1: Urbanismo Leve

Escopo 1:	Desenvolver o Projeto Funcional de toda a área do Arco Tietê em relação a todas as intervenções do urbanismo leve, sendo elas: <ul style="list-style-type: none"> • Sistema cicloviário de bairro • Praças ao longo das barreiras aquitetônicas, • Calçamento padronizado. • Sinalização indicativa. • Paisagismo • Semi permeabilidade sobre os Rios • Abertura de vias prioritárias para pedestres e ciclistas Deste modo ter uma planilha de custos estimados, com os quantitativos separados por zona e subprodutos.
Resultado esperado:	Ter o panorama quantitativo de custo estimado em com intervenção a fim de dar subsídios para licitações de projetos executivos para zonas dentro da área como um todo ou por subprodutos.
Interdependência:	Não interdepende de nenhum outro projeto. Deve acompanhar a mudança da dinâmica do uso do solo.
Restrições:	Lei cidade limpa, CET SP, incentivo fiscal a servidão de passagem em propriedade privada.

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	1 Urbanista Pleno, 3 Arquitetos Juniores, 1 Engenheiro Projetista Pleno, 1 Engenheiro Ambiental Junior, 1 Técnico em Geoprocessamento, 1 Designer Gráfico, 1 Comunicação e Mídia Pleno, 1 Designer Gráfico, 1 Comunicação e Mídia Junior 1 Urbanista Senior, 1 Arquiteto, 1 Engenheiro Civil Pleno, total 14 profissionais	2013/Julho-Janeiro	4.520 horas	R\$ 184.413,20
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	1 Urbanista Pleno, 1 Advogado, 1 Sociólogo, total 3 profissionais	2013/Outubro-Janeiro	760 horas	RS 41.126,80
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	1 Urbanista Pleno, 1 Sociólogo, 1 Economista, Total 3 profissionais	2013/Outubro-Janeiro	500 horas	R\$ 23.753,60
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	1 Urbanista Pleno, 1 Sociólogo, 1 Assistente Social, total 3 profissionais	2013/Outubro-Janeiro	380 horas	R\$14.302,40
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 100.969,22

PROJETO 2: Vias Parque

Escopo 2:	<p>Desenvolver o projeto geométrico funcional das vias sobre infraestrutura de alta capacidade. Projeto Geométrico viário Composto por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ciclovias • Calçadas • Paisagismo • Iluminação • Viário de automóveis • Corredor de média capacidade e seus terminais • Sinalização de segurança. <p>Planilha de custos estimados, com os quantitativos</p>
Resultado esperado:	Promover a conexão entre áreas da cidade que historicamente são segregadas por barreiras arquitetônicas.
Interdependência:	A interdependência não ocorre em relação aos outros projetos do Arco Tietê, mas são necessárias intervenções do Estado para o enterramento das linhas da CPTM e da linha de alta tensão.

Restrições:	<i>Necessárias intervenções do governo do Estado para que as vias parque possam ser implantadas. Possíveis desapropriações.</i>			
ALOCÇÃO DA EQUIPE				
<i>Descrever na tabela abaixo as equipes que compõem as modelagens considerando os prazos do projeto e custos hora/homem associado a cada modelagem. Anexar ao documento a planilha de alocação e cronograma detalhado, além do comprovante. Indicamos a utilização da TABELA DE CUSTOS UNITÁRIOS DA SIURB DATA-BASE: JANEIRO 2012 disponível no site da Prefeitura para a elaboração orçamentária e outras referências orçamentárias de entidades de classe.</i>				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	1 Urbanista, 1 Engenheiro Civil, 2 Arquitetos Junior, 1 Engenheiro Projetista, 1 Engenheiro Junior, 1 Designer Gráfico. 7 Profissionais		2100 horas	R\$128.859,20
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	1 Urbanista Pleno, 1 Advogado, 1 1 Sociólogo, total 3 profissionais		1280 horas	R\$49.720,40
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	1 Urbanista Pleno, 1 1 Sociólogo, 1 Engenheiro Civil, Total 3 profissionais		660 horas	R\$32.764,80
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	1 Urbanista Pleno, 1 1 Sociólogo, 1 Assistente Social, total 3 profissionais		1680 horas	R\$ 34.816,80
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$91.079,00
PROJETO 3: Transporte para todos.				
Escopo 3:	<p><i>Elaboração de um plano de transporte público, de média e baixa capacidade, a fim de proporcionar a circulação interna na área do Arco Tietê e suas conexões com os diferentes modos de transporte existentes em operação.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Levantamento dos itinerários das linhas e demais informações com as concessionárias de transporte coletivo e informações de pesquisas do Metrô</i> • <i>Pesquisas: Pesquisas origem e destino, Pesquisa sobedesce, screen line, pesquisa volumétrica, pesquisa cordom line.</i> • <i>Planejamento da percurso e do geométrico viário do transporte do sistema de media capacidade e sua infra estrutura.</i> • <i>Planejamento do itinerário do sistema de baixa capacidade.</i> • <i>Indicação dos custos de infraestrutura urbana.</i> • <i>Indicação da Modelagem tarifária.</i> • <i>Sistema conceitual de informação ao usuário</i> <p>Planilha de custos estimados, com os quantitativos</p>			
Resultado esperado:	<p>Desenvolver um sistema fechado de média capacidade, integrado ao de alta capacidade alimentado por um sistema gratuito de baixa capacidade alimentador.</p> <p>Ter o panorama quantitativo de custo estimado com intervenção a fim de dar subsídios para licitações de projetos executivos para zonas dentro da área como um todo ou por sub produtos.</p>			
Interdependência:	<p>Não depende diretamente de nenhum outro projeto do Arco Tietê, depende da relação com O Plano de Mobilidade da cidade e sua relação como piloto.</p>			

Restrições:	Aprovação junto aos órgãos responsáveis e a determinação do seu financiamento e operação.			
PROJETO 4: Dinâmica de ocupação do uso do solo				
Escopo 4:	Elaboração de estudo de viabilidade socio econômico para adensamento da área do Arco Tietê. Propor a alteração do zoneamento e/ou definir diretrizes para a composição de uma Operação Urbana Consorciada na área do Tietê. Pesquisa afim de determinar o controle de estoque de área adicional de construção. <ul style="list-style-type: none"> • Determinar os mecanismos jurídicos seus incentivos e benefícios e contra partidas. • Determinar o potencial contrutivo e os gabaritos por zonas a serem definidas. • Determinar as intervenções dos Certificado de Potencial Adicional de Construção. 			
Resultado esperado:	Aumentar o número de moradores da região prioritariamente de baixa renda, incentivar a instalação de indústrias verdes (ao longo dos afluentes do Tietê) e instalação de comércio e serviços.			
Interdependência:	Não depende diretamente de nenhum outro projeto do Arco Tietê, depende da relação com O Plano de diretor da cidade sua aprovação e alteração do zoneamento e aprovação de uma operação urbana.			
Restrições:	Uso do solo não condizente previsto no plano diretor.			
ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
<i>Descrever na tabela abaixo as equipes que compõem as modelagens considerando os prazos do projeto e custos hora/homem associado a cada modelagem. Anexar ao documento a planilha de alocação e cronograma detalhado, além do comprovante.</i>				
<i>Indicamos a utilização da TABELA DE CUSTOS UNITÁRIOS DA SIURB DATA-BASE: JANEIRO 2012 disponível no site da Prefeitura para a elaboração orçamentária e outras referências orçamentárias de entidades de classe.</i>				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	1 Engenheiro Civil Sênior, 1 Engenheiro Agrônomo Sênior, 2 Urbanistas Sênior, 2 Arquitetos Pleno e 1 Arquiteto Júnior. Total: 7 profissionais.	2013 Jan-Dez	2908 horas	R\$ 116.319,32
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	1 Advogado		678 horas	R\$ 32.961,96
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	1 Sociólogo		858 horas	R\$ 40.011,36
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	1 Urbanista Pleno, 1 Arquiteto Júnior, 1 Assistente Social. Total 3 profissionais		1048 horas	R\$ 38.999,76
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 84.924,77
PROJETO 5: Hidrovia Urbana do Tietê				
Escopo 5:	Incentivar a navegação dos do rio Tietê e seus afluentes; Análise dos locais prioritários para a implantação de indústrias. Faseamento do processo.			

	Planejamento e desenho das infraestruturas públicas que tornem a navegação possível. Descrever detalhamento qual o escopo/produto do estudo com mais detalhes do que elaborado na 1ª fase.
Resultado esperado:	Utilização do rio por navegação comercial e a construção ao longo do rio de pequenos portos privados.
Interdependência:	<i>Não depende diretamente de nenhum outro projeto do Arco Tietê, depende de infra estrutura que permita a articulação dos canais e o rio.</i>
-Restrições:	Construções de docas e infra estrutura de interesse privado e a falta de tradição em navegação intra-urbana de cabotagem.

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	1Engenheiro Civil Sênior, 1Engenheiro Agrônomo Sênior, 2 Urbanistas Sênior, 2 Arquitetos Pleno e 1 Arquiteto Júnior . Total: 7 profissionais.	2013 Jan-Dez	4296 horas	R\$253.336,02
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	1 Sociólogo		448 horas	R\$ 23.558,56
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	1 Sociólogo		688 horas	R\$ 29.996,16
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional			748 horas	R\$ 28.367,76
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 124.716,16

PROJETO 6: Campo de Marte e estação TAV

Escopo 6:	<p><i>O Campo de Marte pode possuir diversos projetos estratégicos, em decorrência da sua localização, esters sendo concomitantes ou não.</i></p> <p><i>A presente proposta analisar as viabilidades das distintas propostas e elaborar um estudo de viabilidade</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Diagnostico da área.</i> • <i>Estudos de impacto de vizinhança.</i> • <i>Potencialidades junto aos mercados.</i> • <i>Projeto funcional.</i> <p><i>Quantitativo e estimativa de custos</i></p>
Resultado esperado:	<i>Proporcionar que o aeroporto de Marte se torne um polo de desenvolvimento.</i>
Interdependência:	<i>Não há nenhuma dependência direta com nenhum projeto, mas possui potencial se de se tornar um porto conectado ao aeroporto e este se tornar de uso também de cargas se o rio se tornar utilizado pela navegação.</i>

Restrições:	<i>Restrições de uso de acordo com o uso.</i>			
-ALOCAÇÃO DA EQUIPE				
<p><i>Descrever na tabela abaixo as equipes que compõem as modelagens considerando os prazos do projeto e custos hora/homem associado a cada modelagem. Anexar ao documento a planilha de alocação e cronograma detalhado, além do comprovante.</i></p> <p><i>Indicamos a utilização da TABELA DE CUSTOS UNITÁRIOS DA SIURB DATA-BASE: JANEIRO 2012 disponível no site da Prefeitura para a elaboração orçamentária e outras referências orçamentárias de entidades de classe.</i></p>				
ESTRUTURADORES	Recurso Alocado (Função)	Período	Total Homem/hora	Total Custo
<input type="checkbox"/> Modelo Urbanístico	1Engenheiro Civil Sênior, 1Engenheiro Agrônomo Sênior, 2 Urbanistas Sênior, 2 Arquitetos Pleno e 1 Arquiteto Júnior . Total: 7 profissionais	2013 Jan-Dez	2576 horas	R\$ 105.367,52
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	1 Sociólogo		788 horas	R\$ 37.668,56
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	1 Sociólogo		368 horas	R\$18.313,76
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	1 Sociólogo		1248 horas	R\$45.495,76
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$ 76.946,56
PROJETO 7: Parque Linear do Tietê				
Escopo 7:	<p><i>Desenho das margens do rio alterando o seu viário e a alteração da mudança deste com a cidade.</i></p> <p><i>Elaboração dos projetos funcionais:</i></p> <p><i>Paisagístico</i></p> <p><i>Para pedestres.</i></p> <p><i>Passarelas para pedestres e ciclistas,</i></p> <p><i>Cicloviás,</i></p> <p><i>Projeto de media capacidade</i></p> <p><i>Projeto viário</i></p> <p><i>Projeto de demais equipamentos públicos</i></p>			
Resultado esperado:	<i>Transformar o rio em um parque de local de encontro da cidade</i>			
Interdependência:	<i>Este projeto é o com maior interdependência entre os aqui apresentados para a área do Arco Tietê, para as marginais poderem se desarticular como eixo viário é importante que o projeto 2 vias parque ocorra, e também é importante que o Tietê se torne uma via fluvial de transporte de carga e que a operação urbana em suas margens seja consolidada para que seja uma das fontes de recurso para a sua implantação.</i>			
Restrições:	<i>O Projeto trará grande impacto na alteração no paradigma da mobilidade da cidade e é provável que seja muita controversa.</i>			

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	1 Engenheiro Civil Sênior, 1 Engenheiro Agrônomo Sênior, 2 Urbanistas Sênior, 2 Arquitetos Pleno e 1 Arquiteto Júnior. Total: 7 profissionais	2013 Jan-Dez	3680 horas	R\$ 198.383,88
<input type="checkbox"/> Modelagem Jurídica	1 Sociólogo		630 horas	R\$34.016,00
<input type="checkbox"/> Estudos Sócio-econômicos (e Modelagem Financeira)	1 Sociólogo		940 horas	R\$ 40.174,60
<input type="checkbox"/> Meios de Interação Social e Institucional	1 Sociólogo		930 horas	R\$ 35.486,00
<input type="checkbox"/> BDI (37,2%) elemento orçamentário destinado				R\$114.598,50

V- PLANO DE TRABALHO:

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

MÉTODO DE TRABALHO

Obtenção da base de informações;
Diagnóstico técnico;
Diagnóstico participativo;
Diretrizes de Planejamento e de projeto;
Plano ou Projeto;
Estudos Econômicos;
Organização Institucional;
Plano de Ação Estratégico;
(estas informações estão mais detalhadas nas propostas em anexo)

FASEAMENTO DO ARCO TIETÊ

Os projetos apresentados defendem um planejamento urbano que trabalhe com as redes de infraestrutura e com os espaços públicos, não só com empreendimentos imobiliários.

Não há uma sequência pré-estabelecida para a realização deste programa. No entanto, é sempre importante pensar em redes de mobilidade relacionadas ao meio ambiente, o que faz com que as diferentes propostas, mesmo que independentes, se fortaleçam quando pensadas conjuntamente.

Cada intervenção pode ser tratada como parte de um conjunto de ferramentas para demonstrar todas as possibilidades e seus efeitos distintos para que as escolhas corretas para a transformação da área possam ocorrer.

Composição e Ordenação do Faseamento

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

	Programa:	Período:	Valor estimado: R\$
Etapa A	1: Urbanismo leve	6 meses	R\$ 332.581,39
	2: Vias Parque	6 meses	R\$ 307.688,37
	3: Transporte para todos	6 meses	R\$ 554.124,27
Etapa B	4: Dinâmica de ocupação e de uso do solo	6 meses	R\$ 283.172,37
	5: Hidrovia Urbana do Tietê	6 meses	R\$ 465.974,66
	6: Campo de Marte e estação TAV	6 meses	R\$ 253.747,36
Etapa C	7: Parque Linear do Tietê	6 meses	R\$ 459.997,11

VI- INSTRUMENTOS JURÍDICOS

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

PROJETO 1:	<ul style="list-style-type: none"> - Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções através da emissão de CEPACs - Outorga Onerosa do Direito de Construir - Eventuais desapropriações
PROJETO 2:	<ul style="list-style-type: none"> - Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções através da emissão de CEPACs - Outorga Onerosa do Direito de Construir - Eventuais desapropriações
PROJETO 3:	<ul style="list-style-type: none"> - Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções através da emissão de CEPACs - Concessão ou Permissão de Serviço Público de Transporte
PROJETO 4:	<ul style="list-style-type: none"> - Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções através da emissão de CEPACs - Contratações, em regime de parceria público-privada, na modalidade concessão administrativa ou patrocinada, do serviço de revitalização, operação e manutenção da Área do Arco para a prestação de serviços e realização de obras na área do Arco, que poderá ser dividido por lotes ou por projetos

	<ul style="list-style-type: none"> - Outorga Onerosa do Direito de Construir - Alterações na forma de instituição de ZEIS e da HIS visando a integração de diferentes classes sociais - Eventuais desapropriações - Incentivos Fiscais
PROJETO 5:	<ul style="list-style-type: none"> - Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções através da emissão de CEPACs - Contratações, em regime de parceria público-privada, na modalidade concessão administrativa ou patrocinada, do serviço de revitalização, operação e manutenção da Área do Arco para a prestação de serviços e realização de obras na área do Arco, que poderá ser dividido por lotes ou por projetos - Outorga Onerosa do Direito de Construir - Desapropriações - Instalação, mediante autorização, de terminais de uso privado, estações de transbordo de carga ou instalações portuária pública de pequeno porte. - Incentivos fiscais para a instalação de empresas no local.
PROJETO 6:	<ul style="list-style-type: none"> - Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções através da emissão de CEPACs - Contratações, em regime de parceria público-privada, na modalidade concessão administrativa ou patrocinada, do serviço de revitalização, operação e manutenção da Área do Arco para a prestação de serviços e realização de obras na área do Arco, que poderá ser dividido por lotes ou por projetos; - Outorga Onerosa do Direito de Construir - Desapropriações - Alterações na forma de instituição de ZEIS e da HIS visando a integração de diferentes classes sociais - Eventuais desapropriações - Incentivos Fiscais
PROJETO 7:	<ul style="list-style-type: none"> - Operação Urbana Consorciada em que há a possibilidade de Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção como forma de obtenção de recursos destinados à implementação do programa de intervenções através da emissão de CEPACs - Contratações, em regime de parceria público-privada, na modalidade concessão administrativa ou patrocinada, do serviço de revitalização, operação e manutenção da Área do Arco para a prestação de serviços e realização de obras na área do Arco, que poderá ser dividido por lotes ou por projetos - Outorga Onerosa do Direito de Construir - Desapropriações - Incentivos fiscais para a instalação de empresas no local.

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.

Planejamento com projetos independentes onde a Recostura da região acontece de forma concatenada entre os ditintos projetos. Aqui propostos, mas que atraves de uma sinergia entre si e se contecerem de forrma planejada proverão a região de um desenvolvimeto urbano segundo as diretrizes deste chamamento: orientadoparaum desenvolvimento urbano mais equilibrado do ponto de vista social, econômico e ambiental para a cidade de São Paulo.

Promoção da coexistencia entre diferente classes sociais.

Propsta de novos artificios de legislação que promovão a inclusão e a melhora da dinamica social.

Integração de diferentes dinamicas de mobilidade.

Melhoria da infraestruturra do espaço publico urbano e não no espaço privado.

Integração entre diferentes escalas de infra estrutura visando a himanização das cidade.

3. Lista de Anexos:

Listar todos os arquivos suplementares à este documento

Nome do Documento	Nome do Arquivo
2 Vias impressas do Caderno de Conceitos	25_Cons_TCUrbes_IBC_Caderno_Conceitos.pdf
2 Vias impressas de propostas de sete projetos	25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto01.pdf 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto02.pdf 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto03.pdf 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto04.pdf 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto05.pdf 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto06.pdf 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto07.pdf
1 Unidade de CD contendo:	Sumário Executivo: 25_Cons_TCUrbes_IBC_Sumário_Executivo.doc 25_Cons_TC Urbes_IBC_Sumário_Executivo.pdf Caderno de Conceitos: Arquivos Fechados: 25_Cons_TCUrbes_IBC_Caderno_Conceitos.pdf Arquivos Editáveis: 25_Cons_TCUrbes_IBC_Caderno_Conceitos_Folder 25_Cons_TCUrbes_IBC_Caderno_Conceitos.indd Propostas: 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto01.doc 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto01.pdf 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto02.doc 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto02.pdf 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto03.doc 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto03.pdf

	25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto04.doc 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto04.pdf 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto05.doc 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto05.pdf 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto06.doc 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto06.pdf 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto07.doc 25_Cons_TCUrbes_IBC_Projeto07.pdf
--	--