

PMI: ARCO TIETÊ

Chamamento Público nº 1/2013/SMDU

2ª Fase Estudo de Viabilidade

Relatório Final: ANÁLISE DAS PROPOSTAS

20/09/2016

02	INTRODUÇÃO
03	CAPÍTULO I. DO PROJETO ARCO TIETÊ E OS CONCEITOS DE PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA E ÁREAS DE INTERVENÇÃO URBANA
08	CAPÍTULO II. DOS OBJETIVOS DA TRANSFORMAÇÃO URBANÍSTICA
09	CAPÍTULO III. DO OBJETO DE ESTUDO DO CHAMAMENTO
10	CAPÍTULO IV. DOS CRITÉRIOS DE ANÁLISE
12	CAPÍTULO V. DO APROVEITAMENTO DOS ESTUDOS
12	CAPÍTULO VI. DOS TRABALHOS RECEBIDOS
13	CAPÍTULO VII. DAS ANÁLISES DAS PROPOSTAS
13	1. CONSÓRCIO ANDRADE GUTIERREZ / QUEIROZ GALVÃO
35	2. AXAL – ARUP / BASE 3
40	3. BARBOSA & CORBUCCI
75	4. MAGALHÃES & ASSOCIADOS ARQUITETURA E PLANEJAMENTO S/C LTDA
79	5. ODEBRECHT / OAS / URBEM
89	CAPÍTULO VIII. CONCLUSÕES INTERMEDIÁRIAS DA COMISSÃO ESPECIAL DE AVALIAÇÃO E ABERTURA DA SEGUNDA ETAPA DA SEGUNDA FASE DOS ESTUDOS
94	CAPÍTULO IX. DOS ESCLARECIMENTOS
96	CAPÍTULO X. DA ASSOCIAÇÃO DO CONSÓRCIO
96	CAPÍTULO XI. DA ANÁLISE DA PROPOSTA
99	CAPÍTULO XII. DO MÉTODO DE AVALIAÇÃO
100	CAPÍTULO XIII. DO APROVEITAMENTO DOS ESTUDOS

INTRODUÇÃO

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

- Que a Lei nº 16.050/2014, que institui o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, estabeleceu a consolidação de um conjunto de instrumentos urbanísticos de transformação da cidade (como as Áreas de Intervenção Urbana - AIU, os Eixos Estruturais da Transformação Urbana, os Projetos de Intervenção Urbana - PIU, a Macroárea de Estruturação Metropolitana, a Rede de Estruturação Urbana, Programas Estruturadores de Desenvolvimento Econômico, entre outros);
- Que o projeto Arco Tietê orienta à concretização da transformação urbana do território do Tietê como estudo de viabilidade para posterior criação de um Projeto de Intervenção Urbana;
- Que foi editada a Lei nº 16.420, de 07 de abril de 2016 – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo;
- Que foi editada a Lei nº 16.541, de 08 de setembro de 2016, que aprova plano de melhoramentos viários para o subsetor Arco Tietê da Macroárea de Estruturação Metropolitana;
- Que a Lei nº 15.893, aprovada em 07 de novembro de 2013, estabelece novas diretrizes para a implantação da Operação Urbana Água Branca, e traz inovações para a consecução das políticas de inclusão e diversidade social, adensamento com uso misto, ordenamento e valorização da paisagem, melhorias ambientais e na infraestrutura, viabilidade ao longo do tempo, transporte coletivo e mobilidade não motorizada, transposições sobre o Rio Tietê, entre outras;
- Que os estudos técnicos, para a implantação de um sistema viário conhecido como Apoio Norte e Sul (PDE) e da ponte sobre o rio Tietê na próxima à Avenida Raimundo Pereira de Magalhães encontram-se em desenvolvimento no âmbito da Prefeitura Municipal de São Paulo - PMSP;
- A existência de projetos para os corredores de ônibus pela SPTRANS – BRT pré-embarcado, de acordo com o Programa de Metas 2013-2016;
- A existência de estudos de desenvolvimento econômico da cidade de São Paulo, realizados pela Municipalidade e por outros entes federativos, como o “Plano Metropolitano de São Paulo”;
- O disposto no art. 7º do Decreto nº 51.397/2010, que determina que ao final dos estudos realizados deverá haver demonstração de elementos suficientes a abertura de procedimento licitatório de parceria público-privada, concessão comum de obras e de serviços públicos ou de permissão de serviços públicos;

Torna pública a avaliação final dos trabalhos recebidos na fase de viabilidade do chamamento público realizado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU e pela São Paulo Urbanismo – SP-Urbanismo, que teve como objetivo apresentar a consolidação de estratégias e estudos para o território Arco Tietê a partir do processo de planejamento urbano coordenado pelo Poder Público, em que uma série de consórcios, instituições e empresas apresentaram propostas

para esta área da cidade, considerada estratégica para a estruturação do desenvolvimento urbano do Município.

As propostas recebidas como estudos de viabilidade foram analisadas por uma equipe técnica composta por profissionais da SMDU e da SP-Urbanismo, além de técnicos de várias outras áreas da Prefeitura Municipal, como transporte, habitação, verde e meio ambiente, finanças e planejamento. Como resultado desta avaliação os projetos tecnicamente adequados foram comparados através da sobreposição e interpretação das propostas que possuíam aderência aos objetivos da municipalidade e que apresentavam soluções viáveis e adequadas à transformação do território.

O presente relatório final tem por objetivo apresentar a síntese dos trabalhos recebidos na fase de viabilidade do Chamamento Público nº 1/2013/SMDU.

CAPÍTULO I

DO PROJETO ARCO TIETÊ E OS CONCEITOS DE PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA E ÁREAS DE INTERVENÇÃO URBANA

O Projeto Arco Tietê está inserido no planejamento da Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM) instituída pela Lei nº 16.050/2014 – Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, mais especificamente nos artigos 11 e 12, e encontra-se delimitado no setor Orla Ferroviária e Fluvial, cujos objetivos específicos são:

I - transformações estruturais orientadas para o maior aproveitamento da terra urbana com o aumento nas densidades construtiva e demográfica e implantação de novas atividades econômicas de abrangência metropolitana, atendendo a critérios de sustentabilidade e garantindo a proteção do patrimônio arquitetônico e cultural, em especial o ferroviário e o industrial;

II - recuperação da qualidade dos sistemas ambientais existentes, especialmente dos rios, córregos e áreas vegetadas, articulando-os adequadamente com os sistemas urbanos, principalmente de drenagem, saneamento básico e mobilidade, com especial atenção à recuperação das planícies fluviais e mitigação das ilhas de calor;

III - manutenção da população moradora, inclusive através da promoção da urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares ocupados pela população de baixa renda com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;

IV - produção de HIS e HMP;

V - incremento e qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, articulando-os aos modos não motorizados de transporte e promovendo melhorias na qualidade urbana e ambiental do entorno;

VI - regulação da produção imobiliária para captura, pela municipalidade, da valorização imobiliária decorrente de investimentos públicos, para financiamento de melhorias e benefícios públicos;

VII - redefinição dos parâmetros de uso e ocupação do solo para qualificação dos espaços públicos e da paisagem urbana;

VIII - minimização dos problemas das áreas com riscos geológico-geotécnicos e de inundações e solos contaminados, acompanhada da prevenção do surgimento de novas situações de vulnerabilidade;

IX - compatibilização de usos e tipologias de parcelamento do solo urbano com as condicionantes geológico-geotécnicas e hidrológicas;

X - recuperação, preservação e proteção de imóveis relacionados ao patrimônio industrial e ferroviário, bem como locais de referência da memória operária, incentivando usos e atividades compatíveis com sua preservação;

XI - manutenção e estímulo ao emprego industrial e atividades econômicas de abrangência metropolitana.

Para adicionar elementos e informações às diretrizes dispostas no Plano Diretor e produzidas pelo esforço contínuo e permanente dos órgãos da Administração no desenvolvimento urbano do Município foi lançado, em fevereiro de 2013, o Chamamento Público nº 01/2013/SMDU, que teve por objeto a convocação para manifestação de interesse (PMI) na elaboração e apresentação de estudos de transformação urbana da área denominada Arco Tietê.

O objetivo da PMI do Arco Tietê, como é sabido, foi a elaboração de estudos técnicos de viabilidade de desenvolvimento urbano do chamado Arco Tietê, com vistas à transformação urbana do perímetro estabelecido no ato convocatório (correspondente a uma área total de 6.004 hectares). Para tanto, os interessados deveriam considerar a condição estratégica de tal território, tanto no sentido do espaço intraurbano, quanto no macrometropolitano e regional, a fim de orientar um desenvolvimento urbano mais equilibrado do ponto de vista social, econômico e ambiental para a cidade de São Paulo.

Para o desenvolvimento dos estudos, foram definidos quatro campos prioritários: 1. Econômico; 2. Ambiental; 3. Mobilidade e Acessibilidade; e 4. Habitacional. Os estudos desenvolvidos deveriam apresentar um conjunto de conceitos que demonstrasse a viabilidade da estruturação do Arco Tietê, mediante: A. Modelo Urbanístico; B. Modelagem Jurídica; C. Estudos Econômicos e Modelagem Financeira; e D. Meios de Interação Social e Institucional.

Sob o aspecto metodológico, a PMI do Arco Tietê previu o desenvolvimento dos trabalhos em duas fases: a de estudos de pré-viabilidade e de estudos de viabilidade. Na primeira fase, os “Estudos de Pré-Viabilidade”, o resultado dos trabalhos desenvolvidos foram cenários relativos à viabilidade do Arco Tietê, considerando os quatro setores prioritários, desenvolvidos os elementos estruturantes para a indução da transformação urbana do território e o consequente método de desenvolvimento e articulação entre estes. Foram, portanto, estudos de caráter conceitual e propositivo. Na segunda fase (Estudos de Viabilidade), realizou-se o detalhamento e fundamentação dos projetos apresentados na primeira fase, com base em Relatório Resumo produzido pela Administração. Tal detalhamento consistiu, em um primeiro momento, em desenvolvimento de estudos circunstanciados em levantamentos de informações e dados, análise das diretrizes e demonstração detalhada das modelagens urbanística, jurídica e econômico-financeira propostas, bem como dos meios de interação social e institucional para a sua realização. A fase de viabilidade do processo de chamamento foi concluída com a apresentação, pelos interessados, dos chamados “Produtos mínimos a serem apresentados na segunda fase”.

Os trabalhos realizados, por sua vez, permitiram identificar um conjunto de estratégias tendente a caracterizar o programa de desenvolvimento territorial considerando em trechos do Arco Tietê. Tal programa acata e tem por desiderato a viabilizar a implantação das diretrizes urbanísticas elencadas pelo PDE para o território em comento, que se insere na denominada Macroárea de Estrutu-

ração Metropolitana, e considera o marco regulatório vigente. Indica, nestes termos, a partir das premissas de parcelamento, uso e ocupação do solo para a região, as estratégias para desenvolvimento das vocações econômicas e das infraestruturas necessárias à transformação urbana, os mecanismos de gestão e financiamento e os instrumentos regulatórios necessários para a viabilidade de cada setor, em diferentes escalas.

Nesta linha de ideias, em termos objetivos, o plano de desenvolvimento do Arco Tietê pretende orientar a implantação de infraestruturas sistêmicas ao longo de todo o território de estudo, das quais se destacam:

- **Apoio Urbano Norte**, que, tendo como lógica a implantação de um eixo da transformação urbana ao longo da linha de transporte coletivo de alta e média capacidade, interligando os bairros da Zona Norte e configurando parte de um anel perimetral - Leopoldina/Tatuapé, prevê a transformação da região norte do Arco Tietê por intermédio do adensamento em torno da linha 23 do Metro e do BRT (Bus Rapid Transit, ou Transporte Rápido por Ônibus) Norte;
- **Apoio Urbano Sul**, consistente em projeto de transformação da região sul do Arco Tietê, tendo por finalidade o desenvolvimento e adensamento urbano ao longo do apoio sul, mais especificamente entre a região central e o leste, extensão do Corredor Edgar Facó/Marquês de São Vicente, em direção ao Belém;
- Implantação da **Operação Urbana Consorciada Água Branca**, já aprovada pela Lei nº 15.893/2013;
- **Centralidade da Metrópole**, que prevê o adensamento construtivo e racionalização das infraestruturas junto a foz do Tamanduateí, mais especificamente no entorno do Anhembi, em um projeto estruturante que tem por premissa a modernização da infraestrutura deste centro de eventos, a aproximação das margens do Rio Tietê e a requalificação do Eixo Cultural Norte Sul;
- **Adensamento em torno de estações de transporte**, que proporrá transformações na região da Lapa, devido às suas novas características de uso e ocupação do solo a partir da implantação de projetos âncora como o Trem Regional e novas linhas de trem e metrô, em consonância com as estratégias adotadas na Operação Urbana Água Branca.

Conforme consulta já realizada à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, mais pormenorizadamente analisada adiante, cada um destes projetos deverá ter licenciamento ambiental específico, com pertinente previsão de estoque de potencial construtivo adicional e indicação de obras de qualificação ou transformação do meio ambiente urbano. Poderão, também, ser implantados em tempos distintos e com a utilização de instrumentos regulatórios específicos (operações urbanas, concessões urbanísticas e áreas de intervenção urbana, por exemplo), incluindo a composição de investimentos e formas de financiamento, incentivos econômicos e estratégias de gestão relacionadas à governança metropolitana de acordo com o público alvo do projeto.

O que revelam tais esclarecimentos preliminares é que o Projeto Arco Tietê configura-se, em um aspecto geral, como um Projeto de Intervenção Urbana (PIU): define as estratégias de desenvolvimento econômico desta região, consolida as estratégias expostas pelo Plano Diretor Estratégico, incorpora as propostas e parâmetros definidos pela nova Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do solo, do trabalho de planejamento realizado pelos órgãos internos da Administração Municipal e, também, do material produzido no processo de PMI. A partir deste conjunto de informações, estipula quais serão os projetos estruturantes necessários a sua implantação, indicando, ainda, a

necessidade ulteriores detalhamentos para implantação de determinadas intervenções que propõe.

No tocante aos PIU, insta abordar as disposições do PDE sobre o instrumento:

Art. 136. Os Projetos de Intervenção Urbana, elaborados pelo Poder Público **objetivam subsidiar e apresentar as propostas de transformações urbanísticas, econômicas e ambientais nos perímetros onde forem aplicados os instrumentos de ordenamento e reestruturação urbana, como as operações urbanas, as áreas de intervenção urbana, áreas de estruturação local e concessão urbanística.**

§ 1º O Projeto de Intervenção Urbana deverá indicar os objetivos prioritários da intervenção, as propostas relativas a aspectos urbanísticos, ambientais, sociais, econômico-financeiros e de gestão democrática, dentre as quais:

I - estudo do perímetro para a realização do Projeto de Intervenção Urbana;

(...)

III - indicações, por meio de quadros, mapas, desenhos ou outras formas de representação visual, dos parâmetros de controle do uso, ocupação e parcelamento do solo propostos, quando aplicável, para o perímetro do Projeto de Intervenção Urbana;

IV - intervenções urbanas para melhorar as condições urbanas, ambientais, morfológicas, paisagísticas, físicas e funcionais dos espaços públicos;

(...)

VI - instalação de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas a serem ofertadas a partir das demandas existentes, do incremento de novas densidades habitacionais e construtivas e da transformação nos padrões de uso e ocupação do solo;

(...)

VIII - estudo sobre a viabilidade econômica das intervenções propostas na modelagem urbanística com estimativas de custo, previsão das dificuldades de execução e avaliação dos impactos positivos e negativos decorrentes das intervenções propostas sobre a economia local;

IX - estratégias de financiamento das intervenções previstas na modelagem urbanística, com identificação de fontes de recursos passíveis de serem utilizadas e proposta, se for o caso, de parcerias com outras esferas do setor público e com o setor privado para a implantação das intervenções previstas;

X - priorização do atendimento das necessidades sociais, da realização das intervenções urbanas e da realização dos investimentos previstos;

XI - etapas e fases de implementação da intervenção urbana;

(...)

§ 5º Para implementar os Projetos de Intervenção Urbana, previstos no § 1º, o Município poderá utilizar os seguintes instrumentos:

I - Operações Urbanas Consorciadas;

II - Concessão Urbanística;

III - Áreas de Intervenção Urbana;**IV - Áreas de Estruturação Local.**

Verifica-se que os PIU procuram garantir que as intervenções urbanas de porte ocorridas no Município sejam articuladas interna e externamente, de tal modo que não sejam realizadas alterações pontuais no tecido urbano que não tenham suporte em planejamento urbanístico adrede realizado. Relaciona-se com os instrumentos formais de intervenção urbana como seu conteúdo material – toda operação urbana consorciada, concessão urbanística, área de intervenção urbana ou área de estruturação local deverão ser elaboradas tendo por finalidade implantar um PIU. O PIU, ainda, trará estudo de perímetro das intervenções propostas e, destaque-se, a previsão das intervenções urbanas para a melhoria de sua área de incidência, de instalação de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas a serem ofertadas a partir das demandas existentes, do incremento de novas densidades habitacionais e construtivas e da transformação nos padrões de uso e ocupação do solo e as etapas e fases do planejamento realizado.

Prosseguindo: do ponto de vista formal, o Arco Tietê será incorporado ao planejamento urbanístico municipal por intermédio de uma **lei, que veiculará seu PIU e criará, na área abrangida por seu perímetro, áreas de intervenção urbana (AIU).** O respectivo projeto deve ser encaminhado à Câmara Municipal até o final do ano de 2016 (art. 76, § 1º e § 3º, inc. II do PDE).

As AIU tem seu regramento definido nos artigos 145 e seguintes do PDE. Destacam-se os seguintes excertos:

Art. 145. *As áreas de intervenção urbana são porções de território definidas em lei destinadas à reestruturação, transformação, recuperação e melhoria ambiental de setores urbanos com efeitos positivos na qualidade de vida, no atendimento às necessidades sociais, na efetivação de direitos sociais e na promoção do desenvolvimento econômico, previstas no Projeto de Intervenção Urbanística elaborado para a área.*

(...)

§ 3º *As leis específicas que regulamentarão as áreas de intervenção urbana conterão, no mínimo:*

I - finalidade e delimitação do perímetro de abrangência da AIU;

II - Projeto de Intervenção Urbana, com a definição das intervenções propostas que atendam as demandas sociais e equacionem os problemas urbanísticos existentes ou decorrentes da implantação de novas infraestruturas, respeitando e integrando as áreas de valor histórico, cultural e ambiental;

III - parâmetros específicos para o controle do uso e ocupação do solo no perímetro da área de intervenção urbana;

(...)

VI - propostas para ofertar serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas articuladas com o incremento de novas densidades habitacionais e construtivas e com a transformação nos padrões de uso e ocupação do solo;

(...)

Art. 147. *Cada Área de Intervenção Urbana poderá prever a quantidade de potencial construtivo adicional utilizável em seu perímetro de intervenção, com base na estrutura, forma, paisagem, características e funções urbanas previstas para o local, bem como nos parâmetros de uso, ocupação, parcelamento e edificação propostos.*

Art. 148. *Os Projetos de Intervenção Urbana poderão ser elaborados e implantados utilizando-se quaisquer instrumentos de política urbana e de gestão ambiental previstos neste Plano Diretor Estratégico, além de outros deles decorrentes.*

Destacam-se, dos trechos colacionados, a finalidade da AIU (reestruturação, transformação, recuperação e melhoria ambiental de setores urbanos), a obrigatoriedade do Projeto de Intervenção Urbana, a possibilidade de definição de previsão de quantidade de potencial construtivo adicional e os diversos modos possíveis de implantação de seus desideratos. As áreas de intervenção urbana, em seus principais aspectos, podem desta forma ser definidas materialmente pelas disposições do PIU que veicula tais elementos.

CAPÍTULO II

DOS OBJETIVOS DA TRANSFORMAÇÃO URBANÍSTICA

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

As estratégias descritas para o perímetro do Arco Tietê foram estabelecidas a partir da necessidade de uma análise territorial que compreendesse suas características sociais, econômicas e ambientais de forma articulada, como fundamento para se firmar as estratégias de planejamento e desenvolvimento urbano necessárias a sua transformação. O objetivo do projeto Arco Tietê não é o de transformação ou renovação completa e circunscrita a este perímetro, mas sim da indução e

promoção das mudanças suficientes, ao longo dos próximos 30 anos, para a consolidação de um novo vetor para o crescimento econômico e social da metrópole paulista, conforme os propósitos do Projeto Arco do Futuro: de reversão da lógica de concentração de investimentos no vetor sudoeste da cidade e do padrão de segregação sócio-espacial dela decorrente.

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

À luz destas referências, o projeto Arco Tietê prevê a possibilidade de tratar o equilíbrio social, econômico e ambiental desse território transformando cerca de 30% do uso de seu solo privado ao longo das próximas 3 décadas. Isto significa uma possibilidade de alterar cerca de 15 milhões de m² de terrenos, criando ao mínimo 60 milhões de m² em área útil construída. Tais números refletem, do ponto de vista quantitativo, na transformação de 8% de todo o seu território, incluindo vias, parques, rios e espaços livres, ao mesmo tempo que significam um processo radical de mudança da oferta de habitação e emprego. São parâmetros quantitativos e relativos às escalas de abrangência da transformação urbana que denotam as estratégias de planejamento urbano que se pretende para a qualificação desse território. Uma região com 6.000 hectares, ou 6% do total da área urbanizada do município, que abriga 5% do total de habitantes da cidade e 12,5% do total dos empregos estará apta a incrementar sua economia, agregando 30% de toda a população e dos empregos a serem criados em São Paulo nos próximos 30 anos. Ação que fará equilibrar a relação habitante/emprego em 1:1. Cerca de 770.000 pessoas poderão morar em um trecho da cidade onde há equivalente número de empregos. Pessoas de diversas faixas de renda e qualificação profissional poderão habitar e usar de maneira mais homogênea esse território, reestruturado e qualificado.

CAPÍTULO III

DO OBJETO DE ESTUDO DO CHAMAMENTO

O resultado esperado da convocação realizada pela Municipalidade para a realização da etapa de Estudos de Viabilidade é o detalhamento e a fundamentação das conceituações da proposta apresentada a partir do relatório resumo, desenvolvendo-se estudos de viabilidade circunstanciados em levantamentos de informações e dados, análise das diretrizes e demonstração detalhada das modelagens urbanística, jurídica e econômico-financeira do Arco Tietê, bem como dos meios de interação social e institucional para sua realização. O relatório resumo foi o documento que subsidiou a elaboração deste escopo detalhado e orienta, a partir de então, o desenvolvimento deste processo. Neste documento se apresentaram os conceitos e estratégias para o Arco Tietê elaborados pela Prefeitura Municipal de São Paulo com base em disposições parciais ou integrais das propostas apresentadas e consideradas pertinentes e adequadas aos objetivos para os desenvolvimento da região, bem como as informações disponíveis de diversos projetos em desenvolvimento em outros órgãos ou entidades da administração direta ou indireta do Município.

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

A partir destas ações, os trabalhos apresentados na segunda fase deveriam conter:

- Serviços e obras que qualificassem o desenvolvimento urbano, de forma espacial e social, com plena regulação pública durante o processo de transformação urbana;
- Projetos para implantação de infraestruturas urbanas articuladas ao projeto de consolidação de uma centralidade para a metrópole;
- Projetos de Intervenção Urbana ou projetos específicos que pudessem ser articulados a programas de desenvolvimento econômicos ou habitacionais;

De forma a contemplar as ações e objetivos do projeto Arco Tietê, o escopo do Chamamento foi formatado para que os proponentes habilitados desenvolvessem, de forma parcial ou total, modelagens de um ou mais Projetos de Intervenção Urbana e projetos específicos que sejam a tais associados ou articulados. Os projetos de promoção de infraestrutura, adensamento, desenvolvimento urbano ou de concessão devem levar em conta a geração de oportunidades para criação de empregos e geração de renda e no consequente desenvolvimento econômico e social da cidade. Para tanto, fez-se necessário que as modelagens urbanísticas propostas estejam estruturadas sobre programas de desenvolvimento habitacional e econômico que trouxessem consigo dinamização econômica e equilíbrio social para a região. Tais programas de desenvolvimento são ferramentas para: (a) no campo do desenvolvimento econômico, associar desenvolvimento de setores produtivos que geram alto valor agregado e oportunidade de novos empregos à qualificação do espaço urbano pela promoção da infraestrutura e, (b) no campo do desenvolvimento habitacional, ofertar condições de habitação para as diferentes classes sociais, não só na produção da habitação, mas das condições plenas de moradia, com qualificação da vida urbana na região.

Em síntese, os proponentes deveriam elaborar de estudos de viabilidade com o objetivo de desenvolver cenários para a transformação urbana do território do Arco Tietê. Tais cenários devem ser compostos por (i) modelagens de projetos de concessões em obras e serviços, na forma de Projetos de Intervenção Urbana e (ii) projetos específicos associados a Programas de Desenvolvimento econômico e habitacional.

CAPÍTULO IV

DOS CRITÉRIOS DE ANÁLISE

A análise dos trabalhos apresentados considera a consistência das informações que subsidiaram sua realização, o grau de aprofundamento dos estudos, as inovações trazidas pelos interessados e o seu efetivo aproveitamento na modelagem final do projeto. Todo o material foi avaliado individualmente pela Comissão Especial de Avaliação, tendo em vista a integralidade do Arco Tietê, bem como a sua aplicabilidade, viabilidade, sustentabilidade, adequação e atendimento ao inte-

resse público. A partir destes pressupostos e daqueles elencados no Relatório Resumo para a fase de viabilidade do Chamamento foram analisados os trabalhos recebidos nesta fase, sendo para tanto metodologicamente divididos nos seguintes campos:

Projeto Urbanístico e de Engenharia

Os projetos urbanísticos e de engenharia foram avaliados especialmente no tocante à adequação à legislação vigente, bem como quanto às normas técnicas aplicáveis a cada área de projeto. Sua leitura considerou o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço (ou complexo de obras ou serviços) objeto dos estudos, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental e de capacidade de suporte da intervenção territorial. Tais estudos devem possibilitar (i) a avaliação do custo da obra e a definição do prazo de execução, devendo em seu conjunto, esclarecer o desenvolvimento da solução escolhida e a identificação de todos os seus elementos construtivos; (ii) o entendimento das soluções técnicas; (iii) o plano de ação e o programa de intervenções; (iv) os cenários alternativos de implantação e sua relação com a variação econômica e a capacidade de investimento do município e (v) os investimentos necessários a sua implantação.

Na avaliação dos projetos urbanísticos e de engenharia, foram obrigatoriamente consideradas a integração de soluções de mobilidade e acessibilidade, meio ambiente e, preferencialmente, soluções tecnológicas que incluam critérios de sustentabilidade adequados ao objeto proposto, a partir de sua concepção urbanística. Nos elementos de projeto foram avaliadas as premissas norteadoras que deverão ser adotadas na elaboração dos projetos executivos pelo futuro agente executor vencedor do processo de licitação, quando cabível.

Modelagem Operacional

Para a modelagem operacional foi considerada a forma e o dimensionamento da administração do projeto, bem como foram previstas a realização das obras e/ou prestados os serviços propostos e como isto beneficiará a população, inclusive durante seu processo de gestão.

Foram considerados na avaliação o plano de operação e manutenção dos ativos e a política de gestão de pessoal, com o detalhamento de custos e despesas ao longo do tempo, considerando (i) custos operacionais; (ii) custos administrativos; (iii) custos de manutenção e renovação dos ativos.

Viabilidade do Projeto

A avaliação dos estudos considerou, de acordo com os elementos de projetos solicitados no relatório resumo, (i) a análise e a projeção de receita do projeto, com base no modelo de renumeração e na metodologia de cálculo da contraprestação pública, inclusive indicadores de desempenho. Considerou também (ii) a análise de viabilidade econômico-financeira, a partir da modalidade mais vantajosa para o Poder Público, levando em conta os aspectos de custo benefício, custos de oportunidade, dentre outros. (iii) A avaliação de impacto e matriz de risco, bem como a (iv) a fundamentação legal de sua viabilidade completam os critérios analíticos especificados para esta avaliação.

CAPÍTULO V

DO APROVEITAMENTO DOS ESTUDOS

De acordo com o edital do Chamamento e das diretrizes estabelecidas pelo Relatório Resumo, a entrega dos estudos implicou, desde logo, a autorização dos interessados para sua utilização em providências necessárias ao desenvolvimento de instrumentos jurídicos e normativos, inclusive alterações em leis e decretos, bem como nas discussões públicas pertinentes, anteriormente à propositura de qualquer forma de concessão pública ou à publicação do correspondente edital de licitação.

No processo de avaliação e dentro de cada item de cada projeto, a Comissão estabeleceu uma nota técnica que trata dos pontos de atenção e aproveitamento de cada estudo, elencando ao final de cada análise as condições de avaliação e, quando coube, a indicação de dispêndios com os estudos até o momento apresentados. O não aproveitamento dos estudos, bem como a eventual modificação posterior do projeto que implique não utilização, ainda que parcial, de estudos declarados aproveitados através deste procedimento, não gerará para o Poder Público a obrigação de ressarcir os custos incorridos conforme estabelecido no Decreto Municipal nº. 51.397/2010.

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

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

CAPÍTULO VI

DOS TRABALHOS RECEBIDOS

Em 8 (oito) de setembro de 2014, dentre os candidatos habilitados a participarem da fase de viabilidade do chamamento, foram recebidos trabalhos conforme segue:

1. CONSÓRCIO ANDRADE GUTIERREZ /QUEIROZ GALVÃO;
2. AXAL CONSULTORIA E PROJETOS;
3. BARBOSA & CORBUCCI ARQUITETOS ASSOCIADOS;
4. ODEBRECHT/OAS/URBEM;
5. CONSÓRCIO MAGALHÃES ASSOCIADOS ARQUITETURA E PLANEJAMENTO S/C
LTDA/FIGUEIROA ARQUITETURA E URBANISMO LTDA/PARK CAPITAL
INVESTIMENTOS E PARTICIPAÇÕES/PAULO LOMAR E JURANDIR ROSSI E EQUIPE.

CAPÍTULO VII

DAS ANÁLISES DAS PROPOSTAS

A seguir serão apresentadas as análises das propostas dos proponentes inicialmente habilitados. Em um segundo momento desta segunda fase, somente os consórcios BARBOSA & CORBUCCI ARQUITETOS ASSOCIADOS e ODEBRECHT/OAS/URBEM, cujos trabalhos foram considerados aderentes à proposta inicial do Chamamento Público nº. 01/2013/SMDU, foram convocados a apresentar complementações ao material neste momento avaliado. A análise deste novo material, por sua vez, não integra a avaliação realizada nos próximos itens, que se restringe à documentação inicialmente apresentada por todos os proponentes em atenção ao esperado na Fase de Viabilidade dos estudos, sendo relatada em momento subsequente deste documento. As imagens utilizadas foram extraídas das respectivas propostas para ilustrar as análises.

1. CONSÓRCIO ANDRADE GUTIERREZ / QUEIROZ GALVÃO

SÍNTESE

Dentro do escopo constante do Relatório Resumo referente à 2ª fase da PMI, o consórcio Andrade Gutierrez/ Queiróz Galvão apresentou proposta baseada em duas ações. A primeira trata da implantação de **uma única Operação Urbana Consorciada – OUC** para todo o perímetro do Arco Tietê, com duração de 25 anos, excluído o perímetro da Operação Urbana Consorciada Água Branca nos primeiros 15 anos, período após o qual a área seria incorporada a OUC. O perímetro da operação urbana proposta foi dividido em 10 setores: Lapa, Água Branca, Rio Branco, Belém, Radial Leste, Dutra, Braz Leme, Limão, Freguesia do Ó e Oeste, setores estes agrupados em 3 regiões: **Centro** – setores Braz Leme e Rio Branco, **Leste** – setores Dutra, Belém e Radial Leste e **Oeste** – setores Lapa, Oeste, Freguesia do Ó e Limão.

A segunda ação trata de criação de **Área de Intervenção Urbana - AIU** sobre glebas públicas (propriedade do Município, do Estado ou da União) que deverão receber projetos com parâmetros específicos que garantam sua transformação e capazes de gerar outorga onerosa do direito de construir nos termos estabelecidos na legislação vigente, tais como: Pátio da Lapa, Campo de Marte, Foz do Tamanduateí (Clube Tietê, antiga área da Subprefeitura da Sé, DER), Pátio do Pari, Moinho. Tais áreas poderão gerar, via Outorga Onerosa do Direito de Construir, recursos que comporão o FDAT, fundo especial criado para garantir as operações de investimento para as obras previstas no Arco Tietê.

A **Modelagem Operacional** proposta é da criação de uma Agência de Desenvolvimento do Arco Tietê – ADAT para recepcionar os ativos públicos e os transferir para o Fundo de desenvolvimento do Arco Tietê, FDAT. Deverá contratar obras públicas para a construção de HIS e implantação do Apoio Norte, licitar contratar e regular 6 contratos de parceria público privada administrativa (3 – implantação de infraestrutura urbana e 3 implantação e manutenção e apoio à operação de equipamentos públicos).

Para o êxito da proposta, considera-se fundamental a inclusão de terrenos públicos no fundo e um processo que facilite sua alienação. Parte das cotas do FDAT deverá ser segregada para composição de um fundo garantidor, que deverá ser acessado em caso de inadimplência do poder concedente. O valor dos terrenos propostos no projeto através da inclusão de terrenos públicos no FDAT é estimado em R\$ 4,58 bilhões.

Como forma de gerar uma "ignição" no projeto, que permita iniciar as obras de infraestrutura, propõe-se a alienação de cotas do FDAT, mas não de seus ativos em si (CEPACs e Terrenos Públicos). A sucessiva alienação de cotas diminuiria as necessidades financeiras imediatas da ADAT,

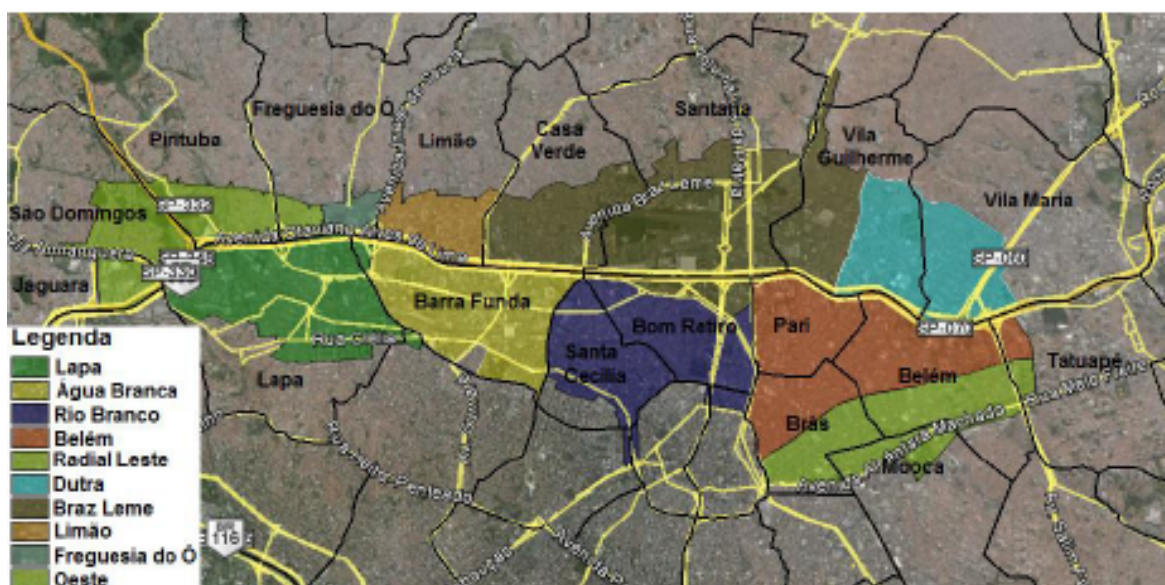
que, entretanto, deveria arcar com o aporte inicial. Este aporte público inicial seria de 90% dos investimentos nas PPP de Infraestrutura Urbana e 80% nas PPP de Equipamentos Públicos, totalizando R\$ 2,2 Bilhões, ao longo dos 7 anos de implantação das infraestruturas.

A proposta desenvolve também uma PPP administrativa (construção e administração condominial das obras de infraestrutura e equipamentos públicos) com diversos serviços no perímetro da OUC, totalizando uma contrapartida anual de R\$ 317,4 milhões, sendo R\$ 153,9 das concessões de infraestrutura e 163,6 milhões das concessões de equipamentos públicos, pagos pela alienação de cotas do FDAT.

A. PROPOSTA URBANÍSTICA

A proposta Urbanística apresentada contém intervenções no sistema de macro e micro drenagem, implantação e criação de áreas verdes, parque e praças, de mobilidade, implantação de equipamentos públicos e unidades de Habitação de Interesse Social. Com base nestas intervenções a proposta acredita alcançar a qualidade urbana pretendida, atrair investidores e moradores e conjuntamente a valorização da área. As intervenções propostas seguirão a priorização dos setores, primeiramente a Região Centro, seguida pela Região Leste e ao final a Região Oeste a serem implantadas no período de 7 anos iniciais da operação urbana, através de parcerias público privadas. A construção de uma proposta alternativa, que articula ações que mitiguem e revertam os desequilíbrios, impactos, carências e gargalos observados teve como premissas e objetivos:

- Estimular uma cidade compacta, policêntrica e aberta;
- Integrar operações urbanas;
- Formatar medidas de habitação não segregadoras;
- Configurar um tecido urbano com mescla de usos e classes sociais;
- Adensar o território de modo equilibrado e planejado;
- Incrementar áreas verdes e a permeabilidade do solo;
- Incorporar o conceito de rede verde;
- Formatar usos e ocupação distribuídos de maneira adequada no território;
- Respeitar usos e potencialidades bem sucedidas no território;
- Normatizar o uso e ocupação do solo com revisão da lei de zoneamento;
- Regulamentar novas diretrizes de uso e ocupação do solo para viabilizar a complexidade urbana necessária;
- Promover o equilíbrio sustentável entre ocupação urbana e preservação ambiental; e
- Promover o equilíbrio entre áreas permeáveis e impermeabilizadas.



São propostos **10 setores para a OUC**, com a seguinte priorização:

- **Região Centro:** Setor Braz Leme e Setor Rio Branco.
- **Região Leste:** Setor Dutra, Setor Belém e Setor Radial Leste.
- **Região Oeste:** Setor Lapa, Setor Oeste, Setor Freguesia do Ó e Setor Limão.

A seguir, apresenta-se o cronograma geral por região e por tipo de contrato:

Região	Contrato	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7
Região Centro	Infraestrutura urbana							
	Equipamentos públicos							
Região Leste	Infraestrutura urbana							
	Equipamentos públicos							
Região Oeste	Infraestrutura urbana							
	Equipamentos públicos							

Tabela 1. Cronograma de implantação de obras de infraestrutura urbana e equipamentos públicos na região do Arco Tietê

Intervenções Propostas

O projeto urbanístico apresentado baseia-se na implantação de novas infraestruturas e na qualificação do ambiente urbano como se descreve a seguir, a partir:

- Mobilidade,
- Áreas verdes,
- Sistemas de drenagem,
- Equipamentos e
- Oferta de habitação de interesse social.

Mobilidade

- Principais objetivos:
 - Prolongar os corredores transversais existentes do Sistema de Alta Capacidade;
 - Implantar sistema viário e corredores de ônibus de distribuição;
 - Ampliar as existentes e implantar novas pontes sobre o rio Tietê para acesso exclusivo de transporte público.
- Intervenções: Implantação de 19,4km de vias para os novos corredores de ônibus, incluindo novas passagens sobre os rios e 12,4 km de novos viários, que resultam em 31,8 km.

Eixo	Local	Extensão	Intervenção	Detalhamento
Belém e Radial Leste	Bresser	4.000m	Implantação de corredor de ônibus estrutural	Duplicação e implantação de nova via
	Avenida Trilhos	5.000m	Novas vias de interesse	Alargamento da via para criação de avenida
Oeste e Lapa	Ponte Trilhos	2.900m		Extensão das alças
Belém	Avenida Nova Estado	4.500m	Novas vias de interesse	Redirecionamento do fluxo da Avenida do Estado, com novo mais espaços para pedestres, passeios públicos.
	Ponte Nova Estado	2.900m	Ampliar/Implantar Pontes sobre o rio para acesso exclusivo de transporte público	Extensão das alças
Braz Leme	Corredor Oeste - Av. Antártica e Eng. Caetano Álvares	7.600m	Prolongar os Corredores de Ônibus da Zona Norte até Sistema de Alta Capacidade (CPTM-Expresso e Metrô-Linha Vermelha)	Implantação de ponte e prolongamento de via
		3.600m	Implantar Viário e Corredores de Ônibus de Distribuição	Construção de corredor de ônibus
	Ponte Engº Caetano Álvares	1.300m	Ampliar/Implantar Pontes sobre o rio para acesso exclusivo de transporte público	Implantação de ponte com alça de acesso à marginal

Tabela 1. Total de intervenções viárias na região do Arco Tietê

Áreas Verdes (Parques Urbanos, Praças e Quadras Esportivas) e Ciclovias

- Principais objetivos
 - Revitalizar e valorizar os espaços e equipamentos existentes;
 - Interconectar áreas verdes;
 - Implantar sistema ciclovias integrado, com pistas exclusivas ou faixas compartilhadas.
- Intervenções: As novas áreas verdes e praças totalizam 600 mil m² adicionais e 96,1 km de novas ciclovias

Eixo	Áreas Verdes (m²)	Praças e parques (m²)	Ciclovias (km)
Belém	48.000	48.000	15,4
Radial Leste	48.000	48.000	9,0
Dutra	48.000	48.000	7,0
Brás Leme	15.000	15.000	25,2
Rio Branco	48.000	48.000	10,5
Freguesia do Ó	9.000	9.000	3,5
Oeste	30.007	30.007	11,0
Lapa	42.000	42.000	11,0
Limão	11.337	11.337	3,5
Total	300.000	300.000	96,1 km

Tabela 2. — Quantitativo total de novas áreas verdes, praças, parques e ciclovias na região do Arco Tietê

Drenagem

- Principais objetivos:
 - Valorizar a ocupação das áreas de fundo de vale ocupando-as como áreas verdes e de lazer;
 - Evitar a impermeabilização de áreas extensas, favorecendo a infiltração de água pluvial, utilizar pavimentos permeáveis;
 - Recuperar matas ciliares;
 - Garantir a qualidade da água dos cursos d'água através da implantação de processos de tratamento de esgotos e monitoramento/controlado dos efluentes;
 - Implantar reservatórios e parques lineares como solução para os problemas de macro drenagem.
- Intervenções: Proposta de 16 novas estruturas para a bacia do Rio Tietê, entre reservatórios e parques lineares.

Bacia/Córrego	Intervenção
Anhanguera	Parque Linear Córrego Anhanguera
	Corredor Verde I
	Reservatório CMTC - Cruzeiro
	Reservatório Adolfo Gordo
	Reservatório Santa Cecília
Carandiru	Reservatório Dumont Vilarés
	Parque Linear Carandiru
Mandaqui	Reservatório Av. Direitos Humanos 1
	Reservatório Av. Direitos Humanos 2
	Reservatório Foz Água Fria
	Reservatório Vol. Pátria
Bacia/Córrego	Intervenção
Pirituba	Reservatório Córrego Lauzane Jusante
	Corredor Verde I
	Reservatório 1
	Reservatório 2
	Reservatório 3

Tabela 3. Total de intervenções de drenagem na região do Arco Tietê

Equipamentos Públicos

- Principais objetivos: Implantar novos equipamentos de forma a suprir a carência atual e a demanda proveniente do processo de adensamento.
- Intervenções
 - Equipamentos de educação e esportes - Propõe-se a implantação de 79 equipamentos de educação, escolas e creches; 13 quadras poliesportivas em novas praças e um centro de Recreação (SESC);
 - Equipamentos culturais – 12 centros culturais;
 - Equipamentos de saúde e de assistência social – 15 unidades Básica de Saúde (UBS) e 12 equipamentos de assistência social (CRAS e CREAS).

Descrição	Unidades
Educação	79
Creche tipo A – para 56 crianças	30
Creche tipo B – para 112 crianças	30
Esportes	13
Quadra poliesportiva	13
Recreação	1
Centro de Recreação/Esportes (Ex:SESC)	1
Cultura	12
Centro comunitário (Galpão 100m²)	12
Assistência Social	15
Unidades Básicas de Saúde	15
Assistência Social	6
CRAS (Proteção Social Básica) (100m² sala comercial)	4
CREAS (Proteção Social Especial) (100m² sala comercial)	2

Tabela 4. Total de novos equipamentos públicos na região do Arco Tietê

Habitação

- Intervenções: Construção de 26.500 novas unidades de HIS através de contratação por empreitada global.

Descrição	Unidades
Habitação Popular (HIS - Unidades de 50m²)	26.500

Tabela 5. Total de unidades de habitação popular previstas para a região Arco Tietê

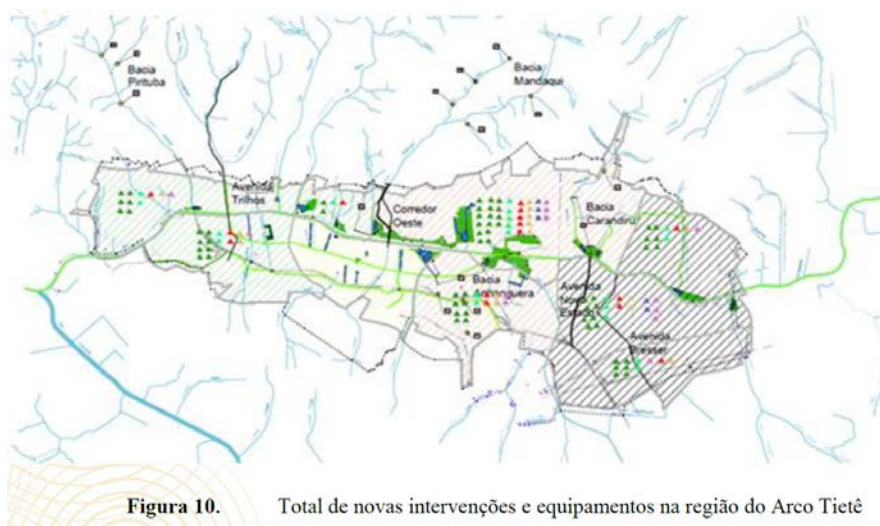


Figura 10. Total de novas intervenções e equipamentos na região do Arco Tietê

Potencial de Renovação

A proposta apresenta como **Potencial de Renovação** a probabilidade dos terrenos aderirem à Operação Urbana e usufruírem de um coeficiente maior que o básico fixado pela Lei de Uso e Ocupação do Solo, estas áreas são passíveis de receberem investimentos e renovar seus usos e características de ocupação.

Com base nos dados de SMDU, o consórcio apresentou a seguinte distribuição de estoque de terrenos passíveis de renovação para a área da operação (setores e subsetores):

Distrito	Estoque Terreno (m²)
Barra Funda	1.570.000,00
Belém	2.000.000,00
Bom Retiro	950.000,00
Brás	1.080.000,00
Casa Verde	1.500.000,00
Freguesia do Ó	950.000,00
Jaguara	860.000,00
Lapa	1.680.000,00
Limão	1.060.000,00
Pari	820.000,00
Pirituba	1.470.000,00
Santa Cecília	800.000,00
Santana	1.160.000,00
São Domingos	790.000,00
Sé	40.000,00
Vila Guilherme	2.120.000,00
Vila Maria	1.530.000,00
TOTAL	20.380.000,00

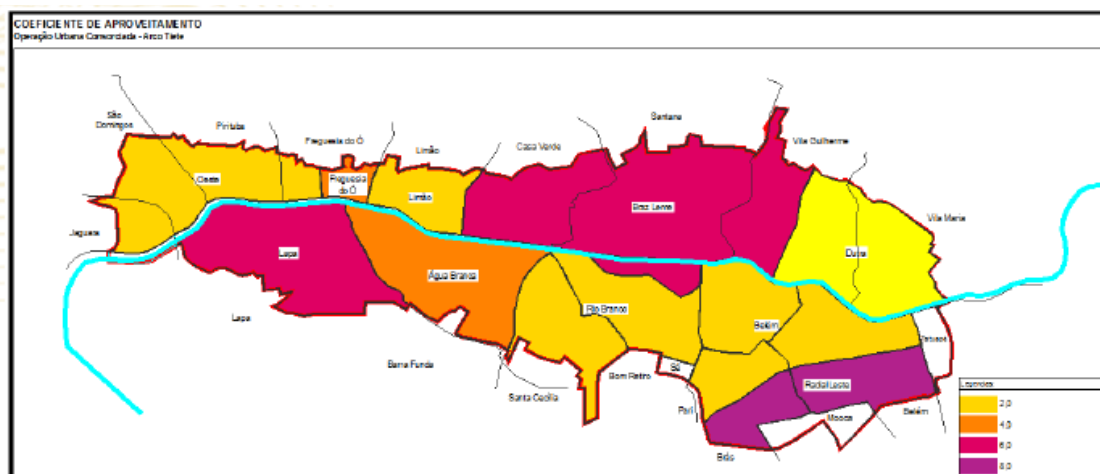
Fonte: Elaboração Própria a partir dos dados da SMDU

Tabela 22. Estoque de Potencial de Renovação

Com base no estoque de terrenos passível de renovação e nas projeções de mercado realizadas pelo Consórcio, estimou-se um consumo de terrenos no período de cerca de 3,5 milhões de metros quadrados. Multiplicando este consumo pelo coeficiente de aproveitamento de cada setor (já desconsiderando o coeficiente de aproveitamento básico), obteve-se a expectativa de área Construída Adicional (parcela vendável do potencial construtivo) da ordem de 7,3 milhões de metros quadrados.

Potencial Construtivo

A proposta apresenta a adoção de coeficientes de aproveitamento 2, 4, 6 e 8 para o território da operação urbana da seguinte forma:



Fonte: Elaboração Própria a partir dos dados da SMDU

Figura 30. Coeficiente de Aproveitamento Proposto

Setor	Estoque de Terreno (m²)	%	Consumo de Terreno Estimado (m²)	CA Praticado	Área Construída Adicional (m²)
Lapa	1.680.000,00	12%	202.543,59	6,00	1.012.717,96
Água Branca	1.570.000,00	8%	119.781,61	4,00	359.344,82
Rio Branco	1.600.000,00	41%	654.862,53	2,00	654.862,53
Belém	1.998.000,00	30%	608.476,78	2,00	608.476,78
Radial Leste	1.902.000,00	13%	238.740,40	8,00	1.671.182,83
Dutra	2.590.000,00	11%	290.893,00	2,00	290.893,00
Braz Leme	3.910.000,00	11%	422.145,33	6,00	2.110.726,64
Limão	1.060.000,00	26%	278.305,32	2,00	278.305,32
Freguesia do Ó	475.000,00	2%	11.630,52	4,00	34.891,56
Oeste	3.595.000,00	9%	322.762,39	2,00	322.762,39
TOTAL	20.380.000,00		3.150.141,46		7.344.163,82

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 23. Estimativa de Consumo de Terreno do Arco Tietê

NOTA TÉCNICA

A proposta apresenta um rol de intervenções distribuídas pelo território do Arco Tietê - dividido em 10 setores, intervenções de mobilidade, meio ambiente, drenagem, implantação de equipamentos e de unidades de HIS.

Em relação ao Meio Ambiente o projeto apresenta a construção de 300.000m² de áreas verdes e de 300.000m² de praças e parques, distribuídos nos setores, porém, não relaciona a densidade demográfica futura, de cada um destes setores, com a distribuição apresentada das áreas verdes, praças e parques dentro do perímetro do Arco Tietê.

Quanto às soluções de micro e macro drenagem, consideram apropriadamente que o tratamento dos córregos deva ser executado a partir de suas cabeceiras, levando-se em consideração o estudo da bacia hidrográfica na qual estão inseridos, entretanto, propõe a construção de reservatórios para os córregos Pirituba e Mandaqui fora do perímetro do Arco Tietê. Em relação à proposta de construção dos reservatórios para os córregos Anhanguera, Carandiru, Mandaqui e Pirituba, caso funcionem como piscinões, consideramos mais adequada à adoção de áreas verdes como estruturas de drenagem (parques e praças inundáveis, trincheiras, poços de infiltração e jardins de chuva) que retêm as águas pluviais, aumentam a permeabilidade do solo, retardam o fluxo para os córregos, reduzem enchentes, e necessitam de operações de limpeza restritas à remoção da poluição difusa. Estas soluções, juntamente com a implantação dos parques lineares, nos córregos existentes no perímetro do Arco Tietê, complementarão as intervenções previstas. Finalmente, a proposta dos parques lineares deveria levar em consideração a necessidade da despoluição dos córregos antes da sua implantação.

Do ponto de vista de mobilidade não está claro como as vias e os corredores de ônibus propostos se integrarão ao sistema viário e de transporte público existente e/ou em implantação na região. Não foi mostrado se as intervenções de mobilidade do proponente são resultado de um estudo das demandas existentes ou projetadas com o novo adensamento, nem quais os impactos (positivos ou negativos) dessas obras sobre os deslocamentos das pessoas, sobre o carregamento da rede de transporte ou sobre o congestionamento do sistema viário.

Somadas às considerações acima, a proposta de implantação de equipamentos e de HIS, mesmo que distribuídas pelo território do Arco Tietê, não são apresentadas como resultado de um estudo de capacidade de suporte. Não foi possível encontrar no trabalho o adensamento proposto para o território e especificamente para cada setor. A Área Construída Adicional definida para cada setor não necessariamente representa adensamento populacional, a proposta não apresenta o adensamento proposto como também o número de novos empregos criados através dos incentivos mencionados, considerando que um dos objetivos do Projeto Arco Tietê é buscar o equilíbrio entre emprego/habitante.

A proposta define novos índices urbanísticos como coeficientes de aproveitamento 2, 4, 6 e 8 para os setores estabelecidos, mas não a capacidade de sua realização frente aos índices estabelecidos pelas operações urbanas em vigência e pelo PDE para os eixos de transformação urbana fora do perímetro da Macroárea de Estruturação Metropolitana. Não é possível compreender que a proposta consiga garantir a transformação desejada em seu território e nos setores definidos, a partir das premissas apresentadas.

B. ESTUDOS AMBIENTAIS – EIA/RIMA

Não houve apresentação, por parte do proponente, de estudos ambientais.

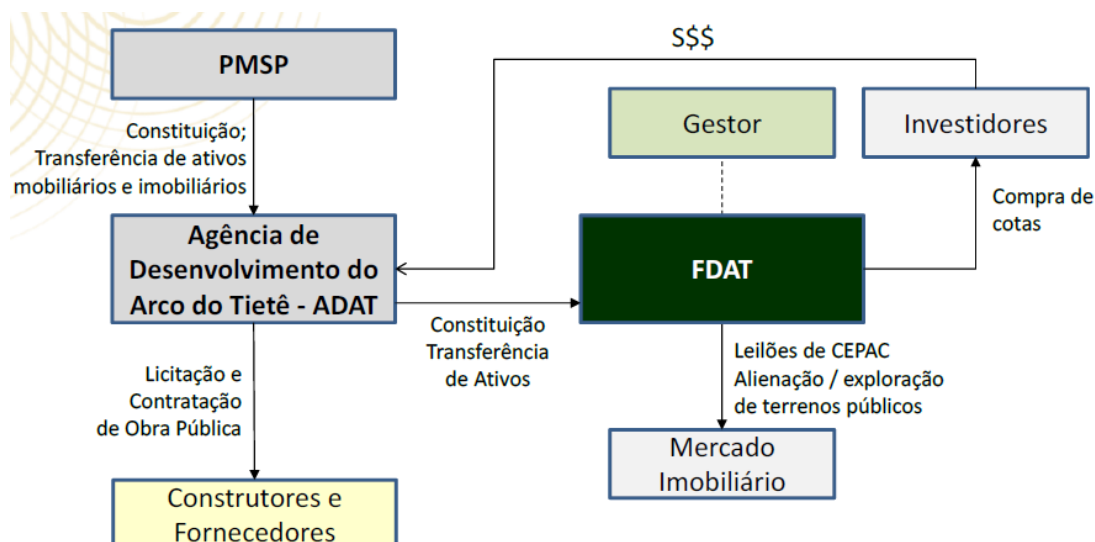
C. PROPOSTA ECONOMICA

Proposta de Estruturação Institucional e Econômica

A proposta parte de uma criação de empresa pública constituída em sua totalidade por capital público do Município de São Paulo, denominada **Agência de Desenvolvimento do Arco Tietê – ADAT**, autorizada a exercer as competências de gestão dos serviços previstos no Projeto de Intervenção Urbana, inclusive a realização de contratações em todas as modalidades previstas na Lei Federal de Licitações, na Lei Federal de Concessões e na Lei Federal de PPP.

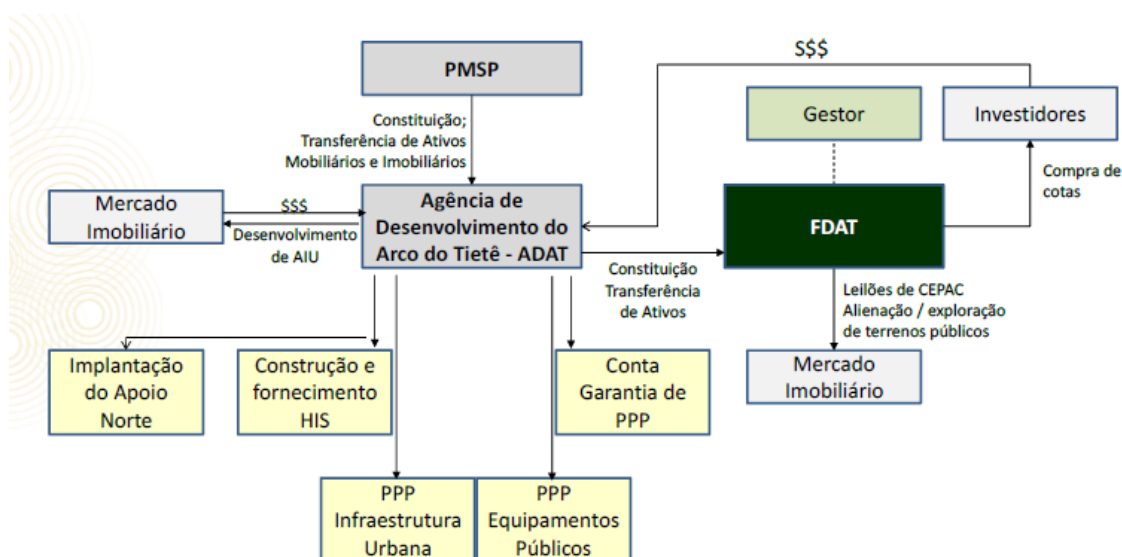
- **Competência da ADAT**
 - Na figura de Poder Concedente, deverá estar autorizada a comercializar os CEPACs no mercado aberto e a outorgar onerosamente o direito de construir nas AIU, nos termos estabelecidos na legislação vigente, bem como a receber os recursos advindos desta comercialização, os quais comporão o FDAT, fundo especial criado para garantir as operações de investimento.
 - Para o êxito da proposta, considera-se fundamental a inclusão de terrenos públicos no fundo e um processo que facilite sua alienação.
 - Parte das cotas do FDAT deverá ser segregada para composição de um fundo garantidor, que deverá ser acessado em caso de inadimplência poder concedente.
 - É proposta a inclusão de terrenos públicos no FDAT no valor de R\$ 4,58 bi.
- **Golden share:** a ADAT será detentora de uma Golden Share do FDAT que dará direito a veto sobre temas como alterações no estatuto do FDAT e mudança nas finalidades de uso dos terrenos públicos disponibilizados.
- **Licenças e desapropriações:** a ADAT será responsável pela sua obtenção, desenvolvimento e autorização das licenças necessárias a instalação do projeto.
- **Remuneração do FDAT:** o Fundo (FDAT) terá sua remuneração composta de uma taxa fixa sobre o patrimônio inicial do fundo, uma taxa variável sobre alienação das cotas e uma taxa variável sobre alienação de CEPACs e Terrenos.
- **OUC ARCO TIETÊ + 2 AIUs:** definiu-se que o projeto Arco Tietê seria uma única Operação Urbana Consorciada e duas potenciais AIUs, **com duração de 25 anos. A OUC Água Branca possui legislação específica e uso do CEPAC já determinado**, e foi desconsiderada da mancha da OUC Arco Tietê apenas no seu período de vigência.
- **“Ignição” do processo:**
 - **ALIENAÇÃO DE COTAS DO FDAT:** como forma de gerar uma "ignição" no projeto, que permita iniciar as obras de infraestrutura, propõem-se a alienação de cotas do FDAT (cujos ativos seriam CEPACs e terrenos públicos), mas não de seus ativos em si. As alienações subsequentes de cotas, ou formas alternativas de captação, visam antecipar na medida do necessário os recursos para que os investimentos críticos sejam realizados antes da alienação da maior parte dos terrenos e CEPAC transferidos para o FDAT. A valorização destes terrenos e CEPAC constituirá o cerne da remuneração dos cotistas que adquirirem cotas parte do FDAT. Os recursos provenientes da alienação de cotas seriam, neste cenário, utilizados para a contratação da implantação do programa. A figura a seguir resume o modelo proposto.

A sucessiva alienação de cotas diminuiria as necessidades financeiras imediatas da ADAT, que, entretanto, deverá arcar com o Aporte Público Inicial, proveniente de Orçamento Público. Quanto menor o aporte público inicial, maior será o volume de contrapartidas com qual a ADAT terá que arcar, pois a mesma terá que financiar o custo de capital exigido pelos parceiros privados (8,9% a.a.).



- **Aporte Público Inicial:** o aporte público inicial seria de 90% dos investimentos nas PPP de Infraestrutura Urbana e 80% nas PPP de Equipamentos Públicos, totalizando **R\$ 2,2 Bilhões, ao longo dos sete anos de implantação das infraestruturas.**

Modelo Esquemático Institucional e Econômico



• Aporte Público Inicial: Terrenos

Também fariam parte da composição do FDAT os **terrenos a seguir elencados, todos atualmente de titularidade do Município**, os quais serão transferidos à ADAT quando da sua criação. O valor estimado dos terrenos é da ordem de R\$ 4,58 bilhões de reais, totalizando 6,1 milhões de metros quadrados.

Dessa forma, a ADAT seria responsável pela desafetação e pela adoção de todas as medidas necessárias ao desimpedimento total de quaisquer ônus e gravames sobre os referidos terrenos, somente a partir do qual estes passariam a compor o FDAT:

<u>m²</u>	Distrito	DESCRIÇÃO DO IMÓVEL
391.652	Lapa	patio cptm
6.650	Lapa	-
12.396	Lapa	campo bento bicudo
13.708	Freguesia do Ó	subprefeitura
38.876	Lapa	tv cultura
14.827	Lapa	subprefeitura
58.034	Lapa	terreno ao lado de linha ferrea
29.390	Barra Funda	galpão da policia federal
131.111	Barra Funda	chube nacional
255.543	Barra Funda	ct spfc/palmeiras
34.019	Barra Funda	favela
9.612	Limão	residencial de baixo padrão
7.760	Barra Funda	rua lateral ao playcenter
19.495	Santa Cecília	subprefeitura
53.267	Santa Cecília	patio cptm
24.440	Bom Retiro	subprefeitura
24.906	Santa Cecília	moinho fluminense
24.279	Bom Retiro	moinho fluminense
106.927	Bom Retiro	campo baseball/Gaviões da Fiel
94.932	Bom Retiro	Gcm e Detran
151.470	Bom Retiro	sabesp e clube de regatas tieté
45.054	Santana	centro de zoonose
155.604	Vila Guilherme	novotel / previdencia / defesa civil
72.697	Santana	presidio feminino
129.138	Pari	subprefeitura
3.070	Pari	Meggashop
38.432	Pari	Escola Técnica Federal/SP Trans
10.067	Bom Retiro	terreno
8.429	Bom Retiro	subprefeitura
140.057	Brás	feira da madrugada
37.589	Belém	clube uniao dos operarios fc
60.187	Vila Maria	presidio
47.229	Belém	condominio residencial hotizontal
113.779	Brás e Mooca	estação bras
33.610	Vila Maria	terreno
6.131.740,09		

Proposta de Investimentos em Infraestrutura

O Arco Tietê será segregado em quatro sub-regiões segmentadas em razão das suas particularidades comuns, de forma que para cada região seriam celebrados dois contratos de concessão:

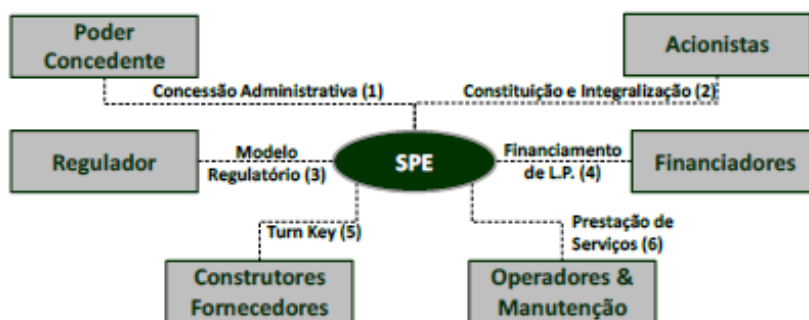
• PPP Global

Concessão Administrativa para implantação de Obras Civas combinadas com sua Operação; um para infraestrutura urbana e outro para equipamentos públicos. As Habitações de Interesse Social (HIS) seriam contratadas num regime de empreitada. O poder concedente pagará à concessionária o aporte, a ser utilizado para a implantação ou aquisição de bens e serviços, e contraprestação pecuniária.



Figura 1. Arco Tietê – segmentação por região

PPP Global - Contratação de Obras e Serviços



- **CAPEX:** os investimentos em infraestrutura e equipamentos totalizariam cerca R\$ 4,3 bilhões, sendo cerca de R\$ 280 milhões em equipamentos, ao longo de sete anos.
- **OPEX:**
 - Os custos administrativos das PPPs e da ADAT somariam cerca de R\$ 74 milhões por ano, sendo R\$ 7 milhões por ano para o custeio da ADAT.
 - Os custos operacionais das PPPs somariam cerca de R\$ 125,2 milhões por ano, sendo cerca de 30% (R\$39,5 milhões) para operação da infraestrutura e o restante para os equipamentos (R\$ 85,7 milhões)

- **CONTRAPRESTAÇÃO das PPPs:** totalizará cerca de **R\$ 317,4 milhões por ano**, sendo R\$ 153,9 milhões das concessões de infraestrutura e 163,6 milhões das concessões de equipamentos públicos. Esta contraprestação é paga pela ADAT, por meio de constante alienação de cotas do FDAT. A contraprestação pressupõe a prestação de serviços pela concessionária na modalidade "full hosting", que inclui todas as despesas de administração condominial dos equipamentos públicos.

AIUs Propostas, que permaneceriam sob gestão da ADAT:

Os terrenos de grandes dimensões deverão ser considerados de forma especial já que, se destinados à Operação Urbana Consorciada, demandarão de um grande potencial construtivo que, caso não tenha adesão, resultará em sobra de CEPAC. Assim sendo, sugere-se que alguns terrenos sejam caracterizados como instrumento urbanístico de AIU – Área de Intervenção Urbana.

- Campo de Marte;
- Área que abriga o Centro de Detenções do Belém

Estas áreas poderiam pagar parcialmente a implantação do Apoio Norte. Segundo o Consórcio, entretanto, o investimento para a implantação do Apoio Norte seria equivalente a todo o investimento proposto (4,3 Bi), portanto não seria viável.

Particularmente na questão do Apoio Norte, a utilização da faixa de domínio da atual Linha de Transmissão para o desenvolvimento de um sistema viário de alta capacidade que atravessasse todo o Arco Tietê dependerá de um processo de avaliação de alternativas, compensação e execução que será desenvolvido com a concessionária federal detentora do direito de uso deste ativo. A atribuição dessa interlocução não pode ser delegada à iniciativa privada, devendo permanecer sob responsabilidade da municipalidade. Por isto a criação da ADAT se torna elemento chave neste processo, uma vez que seu quadro de funcionários estará focado na solução de problemas locais.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PMSP do Google Earth
Figura 4. Mapa das Área de Intervenção Urbana

Potencial de Renovação, Estimativa de Adesão e Receitas do Mercado por Setor

Setor	Estoque de Terreno (m²)	%	Consumo de Terreno Estimado (m²)	CA Praticado	Área Construída Adicional (m²)
Lapa	1.680.000,00	12%	202.543,59	6,00	1.012.717,96
Água Branca	1.570.000,00	8%	119.781,61	4,00	359.344,82
Rio Branco	1.600.000,00	41%	654.862,53	2,00	654.862,53
Belém	1.998.000,00	30%	608.476,78	2,00	608.476,78
Radial Leste	1.902.000,00	13%	238.740,40	8,00	1.671.182,83
Dutra	2.590.000,00	11%	290.893,00	2,00	290.893,00
Braz Leme	3.910.000,00	11%	422.145,33	6,00	2.110.726,64
Limão	1.060.000,00	26%	278.305,32	2,00	278.305,32
Freguesia do Ó	475.000,00	2%	11.630,52	4,00	34.891,56
Oeste	3.595.000,00	9%	322.762,39	2,00	322.762,39
TOTAL	20.380.000,00		3.150.141,46		7.344.163,82

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 23. Estimativa de Consumo de Terreno do Arco Tietê

Com uma valorização do Arco Tietê de 2 a 6% ao ano (acima do IGP-m), espera-se atingir uma receita total de R\$ 14 bilhões nos 25 anos de operação do projeto.

NOTA TÉCNICA

O estudo do consórcio Andrade Gutierrez/Queiroz Galvão apresenta uma proposta incompleta diante dos objetivos de desenvolvimento urbano e econômico almejados para a área.

O Fluxo de Caixa não está aberto o suficiente no modelo apresentado. As estimativas de custos e despesas e os investimentos projetados não apresentam memória de cálculo.

A previsão de potencial construtivo adicional está em linha com as projeções da SP-Urbanismo, e pode ser considerada apropriada. O potencial de valorização imobiliária apresentado deve ser melhor avaliado, pois parece estar superestimado.

O instrumento da PPP não está suficientemente explicado - Estrutura de Governança e modelo econômico não estão endereçados com profundidade.

O Modelo apresenta dois aspectos chave para sua operacionalização: a criação da ADAT e alocação de verba orçamentária pelo Setor Público durante os anos iniciais do projeto, na forma de aporte. Com este orçamento em mãos, as obras poderiam ser iniciadas de imediato pelas concessionárias privadas, o que adiantaria o cronograma de valorização imobiliária da região. O volume e os gastos com desapropriação, de impacto fundamental sobre o cronograma, não se encontram dimensionados.

É questionável a possibilidade de transferência de alguns dos terrenos públicos para a ADAT, na medida em que possuem funções bastante específicas de difícil alteração. É necessário entender quais seriam os ativos fundamentais com real expectativa de liquidez. Dentro desse contexto, ainda assim seria necessário um alinhamento constante com outras esferas de governo e a previsão de um modelo de relacionamento com estas (Consórcio Público).

O modelo proposto, de uma Operação Urbana associada à Projetos de PPP, vêm sendo cada vez mais aventado em outras iniciativas de estruturação de projetos urbanos. Em menor nível, concessões comuns também poderiam estar associadas à Agência de Desenvolvimento do Arco Tietê.

D. PROPOSTA JURÍDICA

Propõe a Criação de uma OUC, com formação de um FUNDO ESPECÍFICO ("FDAT"), cuja contratação de sua administração se dará por um Gestor privado contratado por licitação, devendo compor o fundo CEPAC, outorga, terrenos, etc.

Do FDAT:

Apresentamos aqui os principais artigos do PDE que mencionam o tema proposto e que poderão impactar na análise da formação do fundo:

Art. 115. *A Prefeitura poderá outorgar onerosamente o direito de construir correspondente ao potencial construtivo adicional mediante contrapartida financeira a ser prestada pelos beneficiários, nos termos dos arts. 28 a 31 e seguintes do Estatuto da Cidade, e de acordo com os critérios e procedimentos estabelecidos nesta lei.*

Parágrafo único. *Os recursos auferidos com as contrapartidas financeiras oriundas da outorga onerosa de potencial construtivo adicional serão destinados ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB.*

Art. 337. *O Fundo de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB será constituído de recursos provenientes de:*

- I – dotações orçamentárias e créditos adicionais suplementares a ele destinados;*
- II – repasses ou dotações de origem orçamentária da União ou do Estado de São Paulo a ele destinados;*
- III – empréstimos de operações de financiamento internos ou externos;*
- IV – contribuições ou doações de pessoas físicas ou jurídicas;*
- V – contribuições ou doações de entidades internacionais;*
- VI – acordos, contratos, consórcios e convênios;*
- VII – rendimentos obtidos com a aplicação do seu próprio patrimônio;*
- VIII – outorga onerosa e transferência de potencial construtivo;*
- IX – contribuição de melhoria decorrente de obras públicas realizadas com base na Lei do Plano Diretor Estratégico, excetuada aquela proveniente do asfaltamento de vias públicas;*
- X – receitas provenientes de concessão urbanística;*
- XI – retornos e resultados de suas aplicações;*
- XII – multas, correção monetária e juros recebidos em decorrência de suas aplicações;*
- XIII – outras receitas eventuais.*

Art. 145. *As áreas de intervenção urbana são porções de território definidas em lei destinadas à reestruturação, transformação, recuperação e melhoria ambiental de setores urbanos com efeitos positivos na qualidade de vida, no atendimento às necessidades sociais, na efetivação de direitos sociais e na promoção do desenvolvimento econômico, previstas no Projeto de Intervenção Urbanística elaborado para a área.*

III – áreas com processos de expansão urbana e de mudanças nos padrões de uso e ocupação do solo em larga escala;

Art. 341. *O Fundo de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB será administrado por um Conselho Gestor paritário, composto por 10 (dez) membros titulares e respectivos suplentes, assim definidos:*

I – 5 (cinco) representantes de órgãos do Poder Público;

II – 5 (cinco) representantes da sociedade civil, oriundos dos seguintes Conselhos Municipais:

a) 2 (dois) representantes do Conselho Municipal de Política Urbana – CMPU;

b) 1 (um) representante do Conselho Municipal de Habitação – CMH;

c) 1 (um) representante do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT;

d) 1 (um) representante do Conselho Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES.

NOTA TÉCNICA

A proposta não esclarece como adequar a criação deste fundo, com as normas previstas no PDE, acima mencionada, não trazendo minutas de eventuais Projetos de Lei destas modificações, ressaltamos que eventuais mudanças no PDE fogem ao controle de prazo e sucesso na efetiva modificação da legislação, vez que é discutido e aprovado em outra esfera de Poder (Câmara dos Vereadores). Desta forma, poderá impactar no projeto como um todo, principalmente em sua viabilidade econômica e financeira e efetiva aprovação da OUC.

No mais, considerando que há toda uma regulamentação do FUNDURB no PDE, necessário melhor definir como se daria a relação entre o Gestor Privado do FDAT, Grupo Gestor da Operação Urbana, Conselho Gestor do FUNDURB, e a empresa pública a ser criada.

Criação de empresa pública, descentralizada e autônoma (Agência de Desenvolvimento do Arco Tietê /ADAT”)

Propõe uma empresa governamental, a quem caberá a operacionalização das atividades necessárias à implantação dos projetos de transformação urbana previstos para o Arco Tietê, atuando com autonomia de gestão (grifo nosso) nos termos da legislação aplicável, com mandatos próprios, podendo ser uma Autarquia caso esta receba atribuições que sejam exclusivas do Poder Municipal.

Destaca a restrição de financiamento por essa empresa citando:

“De acordo com a Resolução nº 2.827/2001 do Conselho Monetário Nacional: “Art. 9º-A É admitida a contratação de novas operações de crédito com os Municípios, exceto suas empresas estatais não dependentes, até o limite de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), desde que seja observado, mediante consulta à Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda, o cumprimento do disposto nos arts. 31, § 4º, 32, § 4º, e 51 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.”

NOTA TÉCNICA

Novamente, há riscos legais, caso não haja a devida correspondência no PDE, pois ao definir a competência desta empresa, agência ou autarquia, suas atribuições deverão ser compatíveis com o art. 342, e outros artigos citados anteriormente, visto ser definido o Conselho Gestor do FUNDURB, a responsabilidade na gestão dos gastos dos recursos, contrário a proposta de autonomia da empresa a ser criada, a saber:

Art. 342. *O plano de aplicação de recursos financeiros do FUNDURB deverá ser aprovado pelo Conselho Gestor do Fundo e encaminhado, anualmente, anexo à lei orçamentária, para aprovação da Câmara Municipal.*

§ 1º *Além do plano anual de aplicação de recursos aprovado, a Secretaria Executiva do FUNDURB deverá encaminhar ao CMPU, semestralmente, relatório detalhado dos recursos e das respectivas aplicações realizadas no período.*

§ 2º *O Conselho Gestor do Fundo deverá analisar, anualmente, a prestação de contas do exercício anterior e aprová-la, se a considerar adequada e correta, garantindo sua publicação no sítio eletrônico da Prefeitura.*

Como não houve a descrição das competências exatas desta empresa, há que ser destacado também os seguintes artigos do PDE, que na esteira do colocado acima, reflete na modelagem jurídica do Arco Tietê, pois a OUC deverá ser composta por Gestor paritário:

Art. 141. *A lei específica que regulamentar cada Operação Urbana Consorciada deve atender aos objetivos e diretrizes estabelecidos nesta lei e conter no mínimo:*

XIV – *forma de controle e gestão da operação urbana consorciada, com a previsão de um conselho gestor paritário, formado por representantes do Poder Público e da sociedade civil;*

Criação de um órgão vinculado ao Município, a quem sejam delegadas as competências específicas da Prefeitura Municipal de São Paulo (“Conselho Superior”), ou seja, para o exercício de ações indelegáveis, devendo ser paritário, justificando sua necessidade para inibir argumentações contrárias sobre a delegação de competências exclusivas do Poder Público.

NOTA TÉCNICA

É necessário esclarecer na proposta, visto mencionar que este Conselho caberá competências indelegáveis, como então poderá ser paritário? Presumindo que a paridade proposta traz integridade da sociedade civil e particulares, junto ao Poder Público.

A proposta não desenvolve de forma adequada a função do “Contrato de autonomia” dentro da modelagem proposta da criação do Conselho Superior – entre quem seriam as partes contratantes, considerando ainda que propõem a formalização de convênios de cooperação. Segue a redação da proposta ao mencionar o “Contrato de autonomia”:

“Não obstante a nomenclatura utilizada variar entre “contrato de gestão” e “contrato de autonomia”, considerando-se que a Constituição da República não estabeleceu nome próprio ao instrumento a ser celebrado entre os envolvidos, optou-se pela nomenclatura “contrato de autonomia” visando a diferenciar esse instrumento do “contrato de gestão” celebrado com organizações sociais e em serviços sociais autônomos. É importante ressaltar que, independente do nome, o contrato aqui referido diz respeito àquele previsto no artigo 37, parágrafo 8º da Constituição da República.

Art. 37. *A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

§ 8º *A autonomia gerencial, orçamentária e financeira dos órgãos e entidades da administração direta e indireta poderá ser ampliada mediante contrato, a ser firmado entre seus administradores e o poder público, que tenha por objeto a fixação de metas de desempenho para o órgão ou entidade, cabendo à lei dispor sobre: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

I – o prazo de duração do contrato; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

II – os controles e critérios de avaliação de desempenho, direitos, obrigações e responsabilidade dos dirigentes; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

III – a remuneração do pessoal.”

OUC do Arco Tietê:

O proponente, traz os seguintes artigos do PDE para fundamentar sua proposta:

“Art. 32 (...) **§1º** *Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental.”*

“Art. 137. *A Prefeitura poderá realizar operações urbanas consorciadas, de acordo com a Lei Federal nº 10.257, de 2001, com o objetivo de promover, em um determinado perímetro, transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, previstas no Projeto de Intervenção Urbanística elaborado para a área.*

Parágrafo único. *Novas operações urbanas consorciadas poderão ser criadas, por lei específica, apenas na Macroárea de Estruturação Metropolitana, com prioridade para a realização de estudos nos seguintes subsetores: I – Arco Tamanduateí; II – Arco Tietê; III – Arco Jurubatuba; e IV – Arco Pinheiros.”.*

Para melhor análise colacionamos o art. 141 do PDE:

“Art. 141. *A lei específica que regulamentar cada Operação Urbana Consorciada deve atender aos objetivos e diretrizes estabelecidos nesta lei e conter no mínimo:*

I – delimitação do perímetro de abrangência da Operação Urbana Consorciada;

II – delimitação do perímetro expandido no qual serão realizados investimentos, com recursos da própria Operação Urbana Consorciada, que atendam às necessidades habitacionais da população de baixa renda e melhorem as condições dos sistemas ambientais, de drenagem, de saneamento e de mobilidade, entre outros;

III – finalidade da Operação Urbana Consorciada;

IV – plano urbanístico;

V – programa básico de intervenções urbanas articulado com as finalidades da Operação Urbana Consorciada e com o seu plano urbanístico;

VI – estudo prévio de impacto ambiental, de vizinhança, quando couber, associado aos estudos necessários a área de intervenção;

VII – programa de atendimento econômico, social e habitacional para a população diretamente afetada pela operação;

VIII – previsão de glebas e terrenos para a produção habitacional de interesse social dentro de seu perímetro de abrangência ou perímetro expandido;

IX – a regulamentação das condições específicas de aplicação do parcelamento, edificação e utilização compulsórias para glebas, lotes e edificações subutilizadas, não utilizadas e não edificadas, de acordo com o previsto nesta lei;

X – mecanismos de garantia de preservação dos imóveis e espaços urbanos de especial valor histórico, cultural, arquitetônico, paisagístico e ambiental, protegidos por tombamento ou lei;

XI – instrumentos urbanísticos complementares e de gestão ambiental a serem utilizados na implantação da Operação Urbana Consorciada;

XII – contrapartidas a serem exigidas dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função dos benefícios recebidos;

XIII – estoques de potencial construtivo adicional;

XIV – forma de controle e gestão da operação urbana consorciada, com a previsão de um conselho gestor paritário, formado por representantes do Poder Público e da sociedade civil;

XV – fundo específico que devesse receber os recursos de contrapartidas financeiras e correntes dos benefícios urbanísticos concedidos;

XVI – regras de transição do regime jurídico da operação urbana consorciada para o regime jurídico ordinário da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, aplicáveis ao final de cada Operação Urbana Consorciada.

Parágrafo único. O perímetro expandido mencionado no inciso II poderá extrapolar os limites da Macroárea de Estruturação Metropolitana.”

Cenário 1: Absorção da OUC-AB

Propõe que todo o perímetro do Arco Tietê seja estabelecido como o “perímetro expandido” da OUC-AB.

NOTA TÉCNICA

Tal proposta traz tamanha complexidade que deve ser avaliada à luz da situação atual da Operação Urbana Consorciada Água Branca, uma vez que encontra-se aprovada em Lei, sendo previamente licenciada (EIA/RIMA), e estando em fase de aprovação do registro na Comissão de Valores Mobiliários/CVM, para a venda de CEPAC.

Ao realizar esta opção, terá que ser revisto todos os licenciamentos e registros, bem como justificar tecnicamente o perímetro expandido. Vale mencionar que o perímetro expandido da OUC-AB, é o equivalente ao mencionado do Estudo de Impacto Ambiental.

Outra consequência seria a anulação do registro da Operação Urbana na CVM e a devolução de eventuais valores pagos aos investidores na compra dos CEPAC.

Cenário 2: duas OUCs (AB e Arco Tietê)

Novamente observamos a complexidade em serem realizados todos os procedimentos previstos no art. 141, acima mencionado, com destaque para os incisos VI e VII, face ao gigantismo do perímetro em estudo, bem como os custos prévios em se realiza-los, de modo a tornar esta OUC apta a formalizar o devido Projeto de Lei, no prazo dado pelo PDE (2016).

AIU complementares, propondo “Campo de Marte” e “Centro de Detenção”

Não houve o detalhamento jurídico para a criação do Projeto de Lei de criação do Projeto de Intervenção Urbana, estabelecendo as intervenções a serem realizadas na área das AIUs propostas, e de que forma serão coordenadas com a OUC. Neste sentido os recursos para a execução do Apoio Norte, sobre o qual se refere o proponente, não tem sua origem e cronograma associados a sua viabilidade de implantação.

E. RECOMENDAÇÕES AO ESTUDO CONSOLIDADAS NO RELATÓRIO INTERMEDIÁRIO

A proposta apresentada pelo proponente demonstra caminhos concretos para sua execução. Entretanto, a ausência de proposta urbanístico clara se constitui em um ponto fraco do projeto. Ainda que as intervenções propostas atendam satisfatoriamente o solicitado no Relatório Resumo da primeira fase do Chamamento 01/2013/SMDU sob o ponto de vista de infraestrutura, deveriam também ser capazes de refletir um cenário urbano altamente desejável para habitação, o que, por sua vez, é capaz de atrair o mercado. Neste sentido, falta associar todas as obras apresentadas - que do ponto de vista de sustentabilidade são das mais aderentes ao que se planeja para a região - ao ambiente construído final, de forma a viabilizar a transformação urbanística.

Relacionamos alguns pontos de atenção e destaque que ao longo do processo de desenvolvimento dos projetos serão importantes reavaliar, se for o entendimento de que devem prosperar:

- O Consórcio não apresentou proposta urbanística concisa e nem os índices urbanísticos resultantes do projeto. Não está apresentada a justificativa urbana e a fundamentação das obras de engenharia propostas e análise de demanda por equipamentos. Desta forma podemos afirmar que os elementos da proposta urbanística não são suficientes para sua avaliação. Ainda que sem exibir a fundamentação técnica, consórcio se propõe a solucionar a questão da drenagem, crucial para a região. Entretanto não explora as potencialidades econômicas e urbanísticas que poderiam advir dela.
- O Consórcio não apresenta a estratégia para o desenvolvimento econômico e social da região. Não são apresentados projetos catalisadores, projetos âncoras e estratégias de desenvolvimento local, que pudessem ser capazes de constituir novos polos de oportunidades para os moradores da região e para a atração de investimentos para esta área da cidade.
- Proposta de gestão de implantação do projeto é bastante inovadora e possui condições de prosperar de forma adequada, mas necessariamente com a revisão do projeto urbanístico.
- A proposição de se constituir 6 PPP's pode gerar contradições a cerca da viabilidade econômica do projeto, principalmente quando observadas durante o longo tempo de implantação do projeto.

- A projeção de valorização dos CEPACs deverá ser melhor detalhada, de forma a permitir melhor compreensão de sua viabilidade.
- A proposta prevê a criação de Áreas de Intervenção Urbana nas glebas públicas do perímetro. Toda AIU pressupõe edição de lei, conforme descrito no PDE. Serão, pela proposta, leis específicas de AIU dentro da OUC, o que poderá gerar problemas na atividade regulatória da CVM, pois as AIU viriam depois da lei da OUC;
- É preciso esclarecer, se no tempo previsto para a execução das obras de infraestrutura urbana e equipamentos públicos na região do Arco Tietê, estão incluídos os prazos previstos para a licitação;
- No item III – Proposta Econômica, referente a competência da ADAT, prever a convivência entre o regime de CEPAC e outorga. Apesar do risco da inovação, entendemos possível o regime de outorga onerosa e CEPAC conviverem numa mesma OUC, desde que não se refiram ao mesmo território. A extensão da OUC proposta permitiria, em tese, tal abordagem, mas precisa ser justificada;
- Na nota técnica sobre a proposta econômica, há menção ao fato de que a previsão de potencial construtivo adicional está em linha com as projeções da SP-Urbanismo e pode ser considerado apropriado, ao contrário do potencial de valorização imobiliária.
- A proposta prevê como um dos cenários que todo o perímetro do Arco Tietê seja considerado o perímetro expandido da OUCAB. Este cenário traz sérios impactos, especialmente em razão de se tratar de lei já regulamentada e projeto em implantação.
- Por fim entendemos que o licenciamento de uma operação urbana desta dimensão é um grande desafio e poderá ser um obstáculo a sua realização. A proposta não traz nenhum elemento que propicie estudar este impacto avaliando processos de mitigação do mesmo.

2. AXAL – ARUP / BASE 3

A partir do reconhecimento das desigualdades entre as margens do Rio Tietê, onde a margem sul é mais valorizada, mais dinâmica e mais qualificada do ponto de vista urbanístico e desta forma mais atraente a novos investimentos em relação à margem norte, o Consórcio apresentou a proposta **Tietê Transposições** com o objetivo de equalizar o território e reduzir as desigualdades entre as margens, de forma a promover a expansão das oportunidades, dos empregos e do interesse do mercado. A proposta de transposições do Rio Tietê consta do Relatório Resumo para Estudos de Viabilidade do chamamento do Arco Tietê "Projetos Específicos".

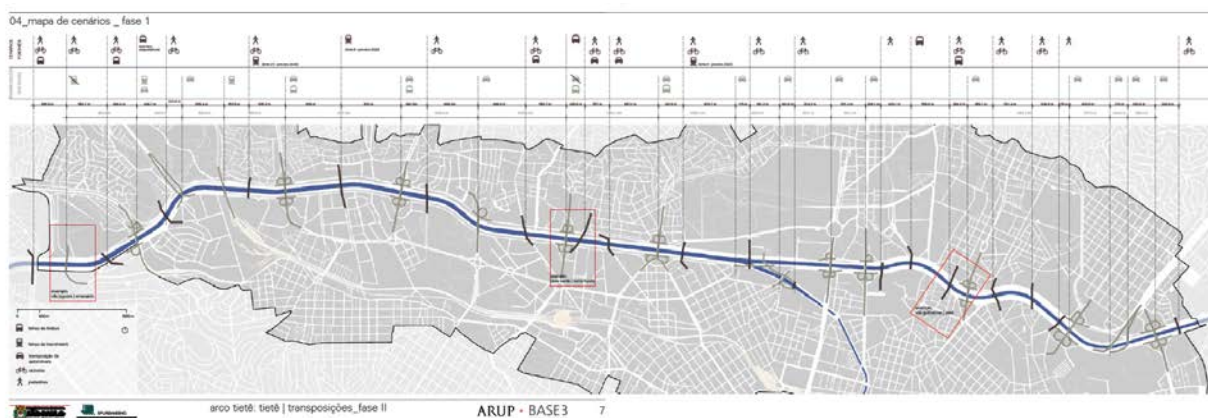
As transposições ocorreriam a cada 400 metros ao longo do Rio Tietê, dentro do perímetro do Arco Tietê, sendo que a maior parte das transversalidades propostas abrange a construção de novos viadutos para pedestres e ciclistas e melhoramentos de viadutos existentes. A proposição de novas transposições se apresenta como atividade de projeto de desenho urbano capaz de qualificar o entorno.

A proposta parte da ideia de que existem proprietários de imóveis, empreendedores e o próprio poder público que se beneficiarão do aumento do número e da qualidade das transposições, lembrando que o maior beneficiário é o conjunto da cidade, pois as transposições deverão ser todas públicas.

O modelo de negócios apresentado estabelece que empreendimentos que propuserem transposições poderão usar maior potencial construtivo ou outro benefício negociável. A ideia é requalificar polos geradores de tráfego, que exigem medidas mitigadoras após o protocolamento dos empreendimentos e induzir aos empreendedores concebam empreendimentos a partir das transposições, proporcionando projetos arquitetônicos integrados aos espaços públicos.

O poder público passa a ser o agente organizador e mediador deste processo numa ação de integração e interesses públicos e privados.

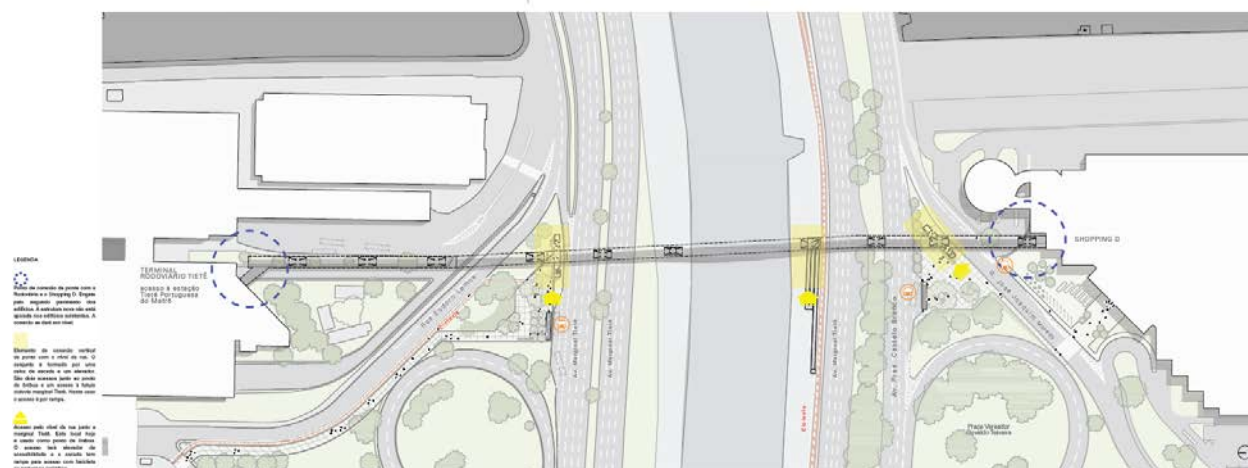
Considerando uma oportunidade de aproximação com os interlocutores diretamente interessados, foi definido como área de estudo transposição junto ao Terminal Rodoviário Tietê e o Shopping D.



A. PROPOSTA URBANÍSTICA

Proposta de implantação de ponte peatonal e de bicicletas entre os edifícios do Terminal Rodoviário Tietê e do Shopping D.

Adicionalmente à demanda de público dos edifícios mencionados, a proposta atenderia na margem norte à uma universidade e aos usuários da ciclovia, na margem sul aos usuários do estádio da Portuguesa, aos alunos das escolas e ao público dos edifícios institucionais, bem como o público que utiliza a Estação Armênia do Metrô.



O projeto propõe articular o maior número e os mais diversos tipos de equipamentos, o que resulta em 5 acessos a ponte, 2 em nível mais elevado pela Rodoviária e pelo shopping e 3 no nível da rua, através dos espaços públicos de fácil acesso aos pontos de ônibus e à futura ciclovia Tietê.

NOTA TÉCNICA

- Apesar da pertinência das transposições sobre o Rio Tietê como objeto de projeto dentro (e fora) do território do Arco Tietê, a proposta do consórcio Axal não apresenta, com clareza, um modelo de parceria público-privado viável para sua implantação.

- O trabalho apresenta:

“O modelo de negócio elaborado estabelece **que empreendimentos que propuserem transposições poderão usar maior potencial construtivo ou outro benefício negociável. A ideia é requalificar instrumentos como os polos geradores de tráfego, por exemplo, que exigem medidas mitigadoras após o protocolamento** dos empreendimentos, e induzir que os próprios empreendedores concebam os empreendimentos a partir da ideia da execução das transposições, integrando as propostas arquitetônicas com a dimensão da qualificação dos espaços públicos.”

Entendemos que, a princípio, este modelo se viabilizaria melhor através da construção de novos empreendimentos. No entanto, o projeto piloto explorado no relatório da equipe Axal considera a construção da travessia atrelada ao Terminal Rodoviário Tietê e a um empreendimento existente: O Shopping D. O cenário explorado no trabalho considera que o Shopping D assumiria a obrigação de construir e manter a nova travessia, doando a estrutura à Prefeitura. A pertinência desta obrigatoriedade não fica clara.

Como contrapartidas por parte da PMSP foram propostas: indicação do nome da ponte, autorização para ligação direta com shopping e a isenção de exigências referentes à Lei Cidade Limpa, contrapartidas estas algumas contrárias às diretrizes do Poder Público.

..... pode-se pensar até em eventual exceção à Lei Cidade limpa, de forma a permitir formas mais ostensivas de propaganda no âmbito do projeto (se esse for o interesse).....

- A prioridade para a implantação de transposições deveria ser dada para aqueles locais mais distantes das pontes existentes, neste sentido, a equipe priorizou a instalação de uma travessia que está extremamente próxima (se colocada em perspectiva dentro da análise de todo ACT) de duas travessias existentes: Ponte das Bandeiras e Ponte Cruzeiro do Sul - onde já existem, ainda que com dimensões que poderiam ser julgadas como insuficientes, passagens para pedestres.
- Lembramos que uma das grandes vantagens das novas travessias, conforme colocado em Relatório Resumo da fase de pré-viabilidade do chamamento, seria atrelá-las a novos usos e equipamentos. O projeto proposto não tira partido desta oportunidade;
- Os acessos para ponte considerados “públicos” estão conectados a praças propostas em locais bastante hostis (espaços residuais de alças de acesso à Ponte Cruzeiro do Sul) e pouco atrativos para pedestres. Estes acessos poderiam inibir o uso da travessia – talvez para um pedestre que queira acessar a travessia sem acessar shopping ou rodoviária, o mais conveniente seria utilizar a ponte existente. A ligação direta com o Shopping D, articulação demasiadamente tímida com espaços públicos e a falta de articulação com novos equipamentos, podem conferir um caráter privado à ponte. Os benefícios parecem ser muito maiores para os empreendimentos privados do que para o real interesse público.

B. ESTUDOS AMBIENTAIS – EIA/RIMA

Não houve apresentação, por parte do proponente, de estudos ambientais.

C. PROPOSTA ECONÔMICA

A proposta apresentada pelo Consórcio busca solucionar os problemas referentes às transversalidades da região do Arco Tietê, via ações conjuntas com privados (como no exemplo apresentado da passarela Shopping D – Terminal Tietê, na qual o shopping estaria disposto a incorrer nos custos de construção e operação) e obtenção de recursos por meio de cobrança de outorga onerosa das regiões impactadas pelas transversalidades (sendo necessária a criação de uma conta segregada, a fim de garantir os recursos na construção das transposições).

O plano seria executado em 05 fases, dispostos da seguinte forma: (i) criação de um “Plano de Ação das Transposições”, na qual deveriam ser apresentadas as regiões de interesse do poder público para a realização das transposições; (ii) realização do chamamento público para a manifestação de interesse; (iii) análise dos estudos recebidos junto ao público; (iv) criação de um projeto de lei, com a delimitação das regras para a viabilidade do projeto – dentre as quais, a da origem dos recursos; e (v) Implementação do Perímetro Transposição Tietê”.

NOTA TÉCNICA

- A proposta de projeto específica apresentada, entendida como um projeto-piloto parece demonstrar viabilidade de implantação rápida - pois entende-se que o Shopping D estaria disposto a custear a construção da ponte, contudo sem configurar em um modelo para concessão patrocinada ou administrativas como rege a regulamentação de PPPs.
- O Conceito do Projeto-piloto é interessante, pois pode servir como catalisador para a implantação do programa de transposições como um todo.
- O Programa de transposições é autofinanciável, inclusive com a possibilidade de não utilizar recursos provenientes de arrecadação de outorga ou outro instrumento (adesão voluntária de empreendimentos), exigindo, sobretudo, um esforço de organização e estruturação administrativa, o que configura um ponto forte.
- Não se apontou com maiores detalhes a estruturação do escritório indutor responsável.
- Não se realizou nenhum estudo específico ou simulação sobre a outra possibilidade de financiamento apresentada - via outorga onerosa específica para a transposição - e nem como seria uma estrutura interessante para este caso.
- Não são apontadas as outras formas de contrapartida pública (além de outorga onerosa) que poderiam ser utilizadas pelo poder público para viabilizar as transposições. Sobre este ponto, entendemos que poderia ser utilizada a transferência de potencial construtivo dos terrenos em cada ponta da transposição. Os mesmos poderiam ser declarados ZEPAM (fora de um eventual perímetro de uma OU futura), de forma que se transformassem em parques e seu potencial transferido via declaração de transferência como forma de compensação aos terrenos atingidos. Ao redor dos terrenos seriam declaradas AIUs. A valorização adicional dos terrenos lindeiros aos parques seria capturada por via de uma outorga majorada, que seria investida na transposição e em galerias de drenagem de águas pluviais sob os parques. A água poderia inclusive ser filtrada e utilizada nos empreendimentos da própria AIU.
- Observa-se que a proposta apresentada pelo consórcio pode ser compatível com outros instrumentos - como OUCs, AIUs e PPPs.
- A viabilização da proposta tem um caminho claro. Entretanto, seriam necessários estudos para entender melhor o impacto da possível captura de valor para financiar as transposições sobre o plano maior que se prevê para região. Eventualmente, poderia se adaptar tal proposta de forma a criar uma intervenção mais "leve" sobre todo o perímetro do Arco Tietê, acelerando a intervenção sobre a região. Com esta abordagem, entretanto, as demais obras de infraestrutura necessárias para a área teriam que ser financiadas por outras vias, como o Governo Federal, OUCs ou PPPs, por exemplo. Por fim, em termos ambientais haveria maior necessidade de aperfeiçoamento.

D. PROPOSTA JURÍDICA

A modelagem jurídica apresentada trata do processo de celebração de um termo de doação com consequente cooperação entre o executor do melhoramento e a municipalidade, não se configurando em um processo de pareceria administrativa ou patrocinada, aos moldes da legislação vigente.

E. RECOMENDAÇÕES AO ESTUDO CONSOLIDADAS NO RELATÓRIO INTERMEDIÁRIO

Apesar de o objeto estar em consonância com o Relatório Resumo, o principal instrumento proposto é uma Concessão de direito real de uso do espaço aéreo sobre a marginal e o Rio Tietê. Não se trata de projeto passível de parceria público-privada nos moldes de uma concessão administrativa ou patrocinada, uma vez que não especifica o objeto de concessão e as contrapartidas entre o poder concedente e o concessionário. Ainda que possível, a proposta não apresentou modelo de gestão sobre o qual se pudesse atrelar a renda imobiliária à operação e manutenção de transposições, configurando PPP do tipo administrativo. Assim sendo, a elaboração de tal instrumento poderia se dar fora do escopo da lei federal 11.079 das PPP's. Não apresenta, portanto, condições de prosseguimento, dentro dos objetivos deste chamamento.

3. BARBOSA & CORBUCCI

SÍNTESE

A proposta apresentada pelo Consórcio Barbosa & Corbucci baseou-se no desenvolvimento do Projeto de Intervenção Urbana Apoio Norte, constante do escopo do Relatório Resumo da 2ª fase do chamamento público 01/2013/SMDU. O projeto para o Apoio Urbano Norte, segundo a proposta apresentada, é fundamentado através da instituição de uma Área de Intervenção Urbana (AIU) sobre todo o perímetro do Arco Tietê que compreenderá duas ações estratégicas e complementares: a proposta de criação da Operação Urbana Consorciada Articulação Norte (OUCAN) e a proposta de realização de uma concessão patrocinada - PPP Articulação Norte.

A implantação da Operação Urbana Consorciada Articulação Norte, em uma área de aproximadamente 853 ha, tem por intuito fomentar e induzir o desenvolvimento urbano através da criação de novos equipamentos públicos, pelo estímulo à instalação de atividades industriais vinculadas ao setor de energia, de comunicação e da indústria criativa além de estimular a instalação de usos mistos na região de intervenção. Esta operação tem como principal obra de infraestrutura a execução do **Apoio Urbano Norte**, com extensão de 25,5 km entre a Av. Mutinga e o Terminal Tiquatira, que seria viabilizado a partir da desapropriação de glebas, onde se encontram implantadas as linhas de alta tensão da AES Eletropaulo e da CETEEP, pela Prefeitura do Município (denominado como Poder Concedente). Numa segunda etapa, o parceiro privado (denominado como Concessionário) conduziria as obras de enterramento da linha de alta tensão para disponibilização das glebas, a implantação da infraestrutura necessária para o desenvolvimento de uma nova avenida (leito carroçável, calçadas, galerias, etc.) e a construção de uma infraestrutura subterrânea. A partir da construção deste *boulevard*, seria implantado um sistema de corredor de ônibus segregado, tipo BRT bi-articulados, custeados e operados também pelo Concessionário através de uma Concessão Patrocinada durante um período de 25 anos, com recebimento de contrapartidas pelo Poder Concedente.

Em síntese, para construir a infraestrutura da avenida e operar esse sistema de BRT, o Concessionário seria remunerado pelas: (i) receitas da contrapartida; (ii) tarifas do BRT; (iii) receitas de projetos associados: infraestrutura, terminais e edifícios-garagem e; (iv) receitas do aporte público nos 5 primeiros anos (custeada através da venda de CEPACs em único leilão pela empresa pública de direito privado que seria constituída para conduzir essa Operação Urbana e PPP).

ELEMENTOS DE PROJETO APRESENTADOS

Operação Urbana Consorciada Articulação Norte – OUCAN

O perímetro proposto para a OUCAN resulta em uma área de intervenção de 853 ha correspondente a pouco mais de 14% da área do Arco Tietê. A OUCAN foi considerada estratégica e complementar à segunda ação proposta PPP Articulação Norte, uma vez que 75% da receita oriunda da venda de CEPAC servirão como receita acessória para implantação do BRT.

O proponente apresentou uma visão global da área da OUCAN, identificando e analisando aspectos e características relevantes como densidades demográficas e de empregos, setores de atividades produtivas, uso e ocupação do solo e apresentou os seguintes objetivos para esta operação urbana:

Objetivos específicos

Promover o melhor aproveitamento do solo nas proximidades do sistema estrutural de transporte coletivo, bem como o aumento na densidade construtiva, demográfica, habitacional e de atividades urbanas;

- I. Compatibilizar o adensamento respeitando sempre as características ambientais, geotécnicas, e os bens e áreas de valor histórico, cultural e paisagístico e religioso; qualificar as centralidades existentes (Freguesia do Ó e Santana) e estimular a criação de novas centralidades a partir da oferta de comércios, serviços e emprego, em especial nos entroncamentos entre modais de transporte de massa;
- II. Ampliar a oferta de habitações de interesse social na proximidade do sistema estrutural de transporte coletivo;
- III. Ampliar a oferta de oportunidades de trabalho e emprego, incentivando usos não residenciais e usos mistos, para gerar empregos e reduzir a distância entre moradia e trabalho;
- IV. Garantir espaço para ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos de áreas verdes e de lazer;
- V. Desestimular o uso do transporte individual motorizado, articulando o transporte coletivo com os modos não motorizados de transporte, em especial o transporte cicloviário e pedonal;
- VI. Orientar a produção imobiliária da iniciativa privada, de modo a gerar:
 - Fruição pública no nível da rua, nos pavimentos de acesso aos empreendimentos;
 - Fachadas ativas no pavimento de acesso dos edifícios;
 - Ampliação das calçadas, dos espaços livres, das áreas verdes e permeáveis nos lotes e nos passeios público;
 - Convivência entre espaços públicos e privados e entre usos residenciais e não residenciais;
 - Ampliação da produção de habitação de interesse social e mercado popular;
- VII. Prever a implantação de áreas institucionais de uso público nas proximidades dos entroncamentos entre estações de metrô e corredores de ônibus;
- VIII. Promover a qualificação urbanística e ambiental, incluindo a ampliação de calçadas e a adoção de soluções sustentáveis de economia e reuso de água e energia.

A área da OUCAN foi dividida em 5 setores com projetos de intervenção urbana específico para cada setor:

- Jaguará, Pirituba e São Domingos;
- Freguesia do Ó;
- Casa Verde e Limão;
- Santana;
- Vila Guilherme e Vila Maria.



A. Proposta Urbanística

Em consonância com a estratégia dos Eixos da Transformação Urbana dispostos no PDE (lei 16.050/2014) e com o objetivo de aperfeiçoar a infraestrutura ao longo dos corredores de transporte coletivo a proposta de OUCAN apresenta a adoção de coeficiente de aproveitamento (C.A.) de 4 a 6 vezes das áreas dos terrenos nela contidos, principalmente junto às áreas de entroncamentos entre modais de transporte de massa, da seguinte forma:

- C.A. de 4 vezes para as áreas ao longo do Apoio Urbano Norte – 1, 2A, 3, 4A e 5;
- C.A. de 6 vezes no raio de 400 m das estações de metrô (Freguesia do Ó, Carandiru e Santana) – 2B e 4B.



Ao analisar o uso solo, tipologia e padrão das construções de cada setor a proposta apresentou como área de terreno passível de renovação no perímetro da OUCAN a quantidade de 1.853.597 m². O projeto não considerou como área de transformação as áreas de uso industrial por encontrarem-se ativas e ocuparem áreas que não apresentam processo de deterioração urbana. A área ocupada por indústrias, armazéns e depósitos representa 13% da área da OUCAN e concentram-se nos setores I- Jaguará, III-Limão e IV- Vila Maria.

TABELA 17 - OUC-AN: ÁREA DE TERRENO POR TIPOLOGIA E PADRÃO PASSÍVEL DE RENOVAÇÃO

TABELA 17 - OUC-AN: ÁREA DE TERRENO POR TIPOLOGIA E PADRÃO PASSÍVEL DE RENOVAÇÃO									
SETOR	AT TOTAL LÍQUIDA	RES. HORIZ. BAIXO PADRÃO ⁽¹⁾	RES. HORIZ. MÉDIO PADRÃO ⁽²⁾	COM/ SERV HORIZ ⁽³⁾	ARMAZ/ DEPÓSITO ⁽⁴⁾	TERRENO VAGO ⁽⁵⁾	AT TOTAL RENOVÁVEL TPCL	% SETOR/ AT TOTAL	
01 - uso residencial horizontal de baixo padrão = adotado 35% da área de terreno ocupado nos Setores 1, 3 e 5; 30% nos Subsetores 2a, 2b, 4a e 4b;	I	2.101.961	95.908	94.716	119.276	30.720	154.676	495.297	23,6%
	2A	323.289	8.640	17.956	35.106	2.333	14.905	78.940	24,4%
02 - uso residencial horizontal de médio padrão = adotado 20% da área de terreno ocupado nos Setores 1, 3, e 5, e no Subsetor 4a; 15% nos Subsetores 2a, 2b e 4b;	2B	329.698	13.018	25.378	36.222	2.990	1.538	79.146	24,0%
	3	1.296.868	48.658	70.293	121.423	29.758	45.516	315.647	24,3%
03 - uso comercial/serviços horizontal = adotado 30% da área de terreno ocupado nos setores 1, 3, e 5 e no Subsetor 4-a; 25% nos Subsetores 2a, 2b e 4b;	4A	763.494	21.064	32.887	91.447	5.029	16.989	167.415	21,9%
	4B	345.895	4.145	9.078	54.359	12	5.488	73.082	21,1%
04- armazéns e depósitos = adotado 40% da área de terreno ocupado em todos os Setores;	5	2.905.001	36.449	40.842	379.873	128.261	58.645	644.071	22,2%
05- Terreno vago = adotado 50% da área de terreno ocupado no Setor 1; 45% nos Setores 3 e 5; 40% nos Subsetores 2a, 2b, 4a e 4b.	TOTAL OUC-AN	8.066.206	227.883	291.150	837.705	199.104	297.756	1.853.597	23,0%

Fonte: RMSP/SAU/DENRO | Elaboração e Análise: consultoria URBIS / Contato

Fonte: PMS/SMDU/DEINPO | Elaboração e Análise: consultoria URBIS / Contato

Ao ponderar as condições atuais dos setores, as expectativas de desenvolvimento futuro e os investimentos de transporte de massa para cada setor foram definidos diferentes percentuais de adesão à OUCAN pelo mercado para identificação da área de terreno renovável e tendo como maior procura de outorga o uso residencial (78%).

- Mercado consolidado – Santana, Limão/Casa Verde (Grupo I) – 80% de adesão;
- Mercado forte – Freguesia do Ó (Grupo II) – 70% de adesão;
- Mercado emergente - Vila Maria e Vila Guilherme (Grupo III) – 50% de adesão;
- Mercado incipiente - Jaguará/São Domingos/Pirituba (Grupo IV) – 35% de adesão.

Desta forma a proposta classificou como área de terreno renovável 1.050.964 m².

TABELA 21 - OUC-AN: ÁREA DE TERRENO RENOVÁVEL - TPCL+MERCADO

SETORES		ÁREA TERRENO RENOVÁVEL TPCL(m²)	RANKING MERCADO	APETITE DE MERCADO (%renovação)	ÁREA TERRENO RENOVÁVEL (m²) (TPCL+mercado)
I	Jaguara/Pirituba São Domingos	495.297	Grupo IV	35%	173.354
2A	Freguesia do Ó	78.940	Grupo II	70%	55.258
2B		79.146			55.402
3	Limão Casa Verde	315.647	Grupo I	80%	252.518
4A	Santana	167.415	Grupo I	80%	133.932
4B		73.082			58.465
5	Vila Maria Vila Guilherme	644.071	Grupo III	50%	322.036
TOTAL		1.853.597			1.050.964

Fonte: TPCL e dados de mercado | Elaboração e Análise: consultoria URBIS/ Contacto

Com a proposição de CA 4 para as áreas ao longo do Apoio Urbano Norte e CA 6 no raio de 400 m das estações de metrô (Freguesia do Ó, Carandiru e Santana), obtém-se como Área Construída Adicional – ACA 3.500.000 m², área esta que deverá ser dividida em uso residencial e não residencial e distribuída da seguinte forma:

TABELA 23 - OUC-AN: CÁLCULO DA ÁREA CONSTRUÍDA ADICIONAL ACA

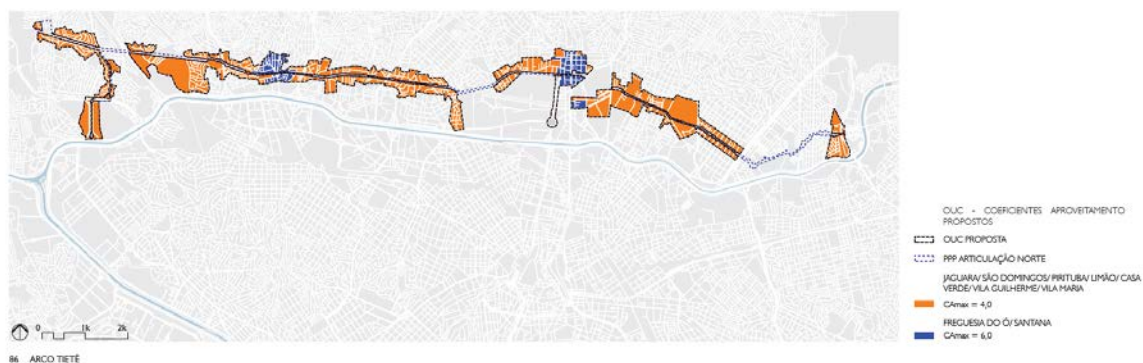
SETORES		ÁREA TERRENO RENOVÁVEL (m²) (TPCL+mercado)	CA PROPOSTO (OUC-AN)	ACA PROPOSTA (TPCL+mercado)	% SETOR
I	Jaguara/Pirituba São Domingos	173.354	4,0	520.000	15%
2A	Freguesia do Ó	55.258	4,0	165.000	5%
2B		55.402	6,0	335.000	10%
3	Limão Casa Verde	252.518	4,0	750.000	21%
4A	Santana	133.932	4,0	405.000	12%
4B		58.465	6,0	355.000	10%
5	Vila Maria Vila Guilherme	322.036	4,0	970.000	28%
TOTAL		1.050.964		3.500.000	

Fonte: TPCL e dados de mercado e diretrizes de política urbana | Elaboração e Análise: consultoria URBIS/ Contacto

TABELA 24 - OUC-AN: ÁREA CONSTRUÍDA ADICIONAL ACA POR SETOR E POR USO

SETORES		CA PROPOSTO (OUC-AN)	ACA PROPOSTA (TPCL+mercado)	ACA POR USO		ACA RES	ACA NÃO-RES
				USO	%	m²	m²
I	Jaguara/Pirituba São Domingos	4,0	520.000	Res Não-Res	50 50	260.000	260.000
2A	Freguesia do Ó	4,0	165.000	Res	50	82.500	82.500
2B		6,0	335.000	Não-Res	50	167.500	167.500
3	Limão Casa Verde	4,0	750.000	Res Não-Res	50 50	375.000	375.000
4A	Santana	4,0	405.000	Res	50	202.500	202.500
4B		6,0	355.000	Não-Res	50	177.500	177.500
5	Vila Maria Vila Guilherme	4,0	970.000	Res Não-Res	50 50	485.000	485.000
TOTAL			3.500.000			1.750.000	1.750.000

Fonte: TPCL e dados de mercado e diretrizes de política urbana | Elaboração e Análise: consultoria URBIS/ Contacto



Programas de Intervenção/Desapropriações

O Programa de Intervenções proposto para a OUCAN apresenta melhoramentos públicos que ocuparão 52.676 m² de terrenos, estas áreas serão obtidas através de desapropriação ou através de processo de doação por parte do proprietário que poderá receber CEPAC como forma de pagamento, indicando a colocação privada destes títulos.

As intervenções propostas são:

- Áreas Verdes – 9.711,10 m² em áreas de terrenos;
- Áreas Institucionais – 17.555,52 m² em áreas de terrenos com 70.222,08 m² em área construída;
- Sistema Viário - 25.410,12 m² em áreas de terrenos.

QUADRO PROPOSTA

Área de terreno potencialmente renovável¹	1.050.964 m²
Estoque de área construída adicional ACA²	3.500.000 m²
Valor mínimo para o título CEPAC³	R\$ 1.100,00
Número de CEPACs	3.699.654 títulos
Arrecadação	R\$ 4.069.619.400,00
DESPESAS	
25% HIS, sendo sua aplicação dedicada a: • Aquisição de imóveis e construção de: • Habitação de Interesse Social • Áreas Institucionais para educação, saúde, esporte, lazer, ensino (previsão mínima 70.222,08m² de área construída)* • Implementação de Infra-estruturas: saneamento, viárias, áreas verdes, lazer	R\$ 1.017.404.800,00
Total Despesas	R\$ 1.017.404.800,00
Remanescente líquido passível de utilização como receita acessória do BRT	R\$ 3.052.214.600,00

QUADRO SITUACIONAL

ÁREA BRUTA DA OUC-AN	8.530.570 m²
ÁREA CONSTRUÍDA BRUTA	6.504.509 m²
ÁREA CONSTRUÍDA COMPUTÁVEL	5.719.300 m²
ÁREA CONSTRUÍDA BRUTA	6.504.509 m²
CA BRUTO MÉDIO	0,81
CA LÍQUIDO MÉDIO	0,71

ARCO TIETÊ 83

Quando das desapropriações necessárias para implantação do Programa de Intervenções, estas poderão atingir integralmente ou parcialmente os lotes.

Na proposta, contudo, foram contabilizadas somente as desapropriações totais. Entendemos que não se trata de doação, como apontado, e sim que caberá ao Poder Público as desapropriações e que poderão ser pagas através de CEPAC, conforme já instituído, por exemplo, pelo art. 41 da lei da Operação Urbana Consorciada Água Branca.

DESAPROPRIAÇÕES TOTAIS X TIPO DE USO – ÁREA ESTIMADA

USO	Nº DE LOTES	ÁREA (M²)	%
Área Verde - Lazer	6	22256,30	0,91
Comercial	67	26016,80	10,20
Construção	5	1801,76	0,76
Estacionamento	14	10461,20	2,13
Habitacional	384	82086,05	58,45
Indústria	1	725,90	0,15
Institucional	9	6028,47	1,37
Misto	58	12874,19	8,83
Serviços	95	63137,30	14,46
Terreno Vazio	3	2366,32	0,46
Outros	12	8139,51	1,83
Sem Informação	3	1318,00	0,46
TOTAL	657	237211,80	100,00

DESAPROPRIAÇÕES PARCIAIS X TIPO DE USO

USO	Nº DE LOTES	ÁREA (M²)	%
Área Verde - Lazer	0	Faixa de desapropriação não definida	0,00
Comercial	3		10,71
Construção	0		0,00
Estacionamento	6		21,43
Habitacional	5		17,86
Industrial	1		3,57
Institucional	0		0,00
Misto	0		0,00
Serviços	13		46,43
Terreno Vazio	0		0,00
Outros	0		0,00
Sem Informação	0		0,00
TOTAL	28		100,00

Instrumentos para viabilização da OUCAN

A OUCAN engloba um Projeto de Intervenção Urbana – PIU, de acordo com as diretrizes do Plano Diretor Estratégico do Município, que deverá ser aprovado conjuntamente com a lei desta operação além de Lei complementar de Melhoramentos Viários, Manual Técnico e especificações e Detalhes Urbanísticos e Paisagísticos, Lei Complementar de Melhoramentos Públicos.

Benefícios

O proponente apresentou para promover a requalificação e o desenvolvimento urbano do território os seguintes benefícios:

- Potencial máximo gratuito calculado sobre faixa de doação para alargamento de calçada, fator enquadrado como área não computável;
- CA 4 – no setor 1 (Jaguará, São Domingos e Pirituba), 3 (Limão e Casa Verde), 5 (Vila Guilherme e Vila Maria);
- CA 6 – no setor 2 (Freguesia do Ó) e 4 (Carandiru e Santana);
- Gabarito sem limite;

Fator de redução no cálculo de CEPACs para os empreendimentos que adotarem a fruição pública, interligando 2 logradouros públicos- vias e praças lindeiras ao imóvel;

- Fator de redução no cálculo de CEPACs para os empreendimentos que adotarem a fachada ativa;
- Criação de Zonas Especial de fomento à instalação de atividades industriais relacionadas à área de energia, comunicação e indústria criativa (similar às diretrizes apontadas no pde para a criação de novas Zonas de Desenvolvimento Econômico – ZDEs);
- Incentivo fiscal para instalação de atividades industriais específicas das ZDEs;
- Incentivos para instalação de empreendimentos em Zonas Especiais de Preservação Cultural – ZEPECs;
- Incentivo fiscal para instalação de equipamentos institucionais relativos à saúde e educação privada;
- Concessão de espaço aéreo e subterrâneo, em consonância com os parâmetros estabelecidos pelo novo PDE, em especial em seus art. 113 e 114, mediante anuência do Conselho Gestor da OUC.
- Fator de redução no cálculo de CEPACs para os empreendimentos que adotarem tecnologias e procedimentos sustentáveis, nos moldes estabelecidos pelo novo PDE, em especial em seu art. 119, mediante anuência do órgão licenciador do projeto.
- Declaração de potencial Construtivo Passível de Transferência e Certidão de Transferência de Potencial de Construtivo em CEPACs, mediante doação de imóveis, total ou parcialmente, enquadrados como melhoramentos públicos do Programa de Intervenções desta OUC, em consonância com o art. 123 do novo PDE;
- Implantação de EZEIS e EHIS com utilização de CA máx., gratuitos e não dedutíveis do estoque de ACA;
- Implantação de equipamentos públicos com utilização de CA máximo, gratuitos e não dedutíveis do estoque de ACA;
- Aplicação de Fator de Interesse Social, nos termos do quadro 5 do novo PDE, visando estimular a instalação de equipamentos de interesse público na região;

- Cálculo de CEPAC a partir do Fator de Conversão residencial e não residencial e Fator de Interesse Social.

Obrigações

O proponente, a fim de qualificar a via parque Apoio Urbano Norte, apresentou como exigências aos lotes lindeiros ao BRT:

- Doação de 5,00 m para ampliação de calçada;
- Lote mínimo (área remanescente) de 5.000m² frente mín. de 20 m;
- Gabarito sem limites;
- A partir do alinhamento, passagem coberta com 3,00 m de largura e 5,00m de altura contados do pavimento de acesso não computável;
- Não obrigatoriedade de vagas;
- 1 vaga de estacionamento/70 m² AC, cota não computável;
- CA básico 1;
- CA mínimo 1;
- CA máximo 6,0 na Freguesia do Ó e em Santana e 4,0 demais setores;
- Uso residencial, não residencial e industrial exceto incômodas e poluentes;
- Uso nR 3 com medidas de moderação de tráfego, evitando o impacto da via-parque junto ao BRT;
- Lotes não lindeiros ao BRT doação de faixa de 2,00 m para alargamento da calçada e lote mín. 1.000m², frente mínima 15m.

Plano Habitacional

A proposta identifica os perímetros de ZEIS constantes na área da OUCAN – 10 (ZEIS 1, 2 e 3) e propõe que 25% dos recursos auferidos por esta operação sejam destinados à produção de unidades habitacionais de HIS e HMP nestes perímetros, através da utilização de potencial construtivo da área como contrapartida pelo do incorporador.

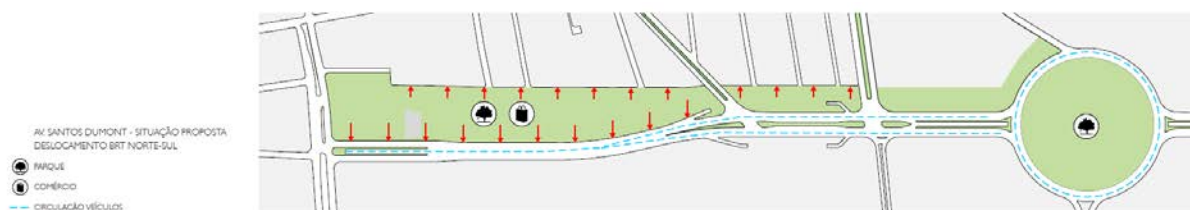
ZEIS	Categoria	HIS	HMP
1. Vila Raimundo	1 e 2	1.764	1.346
2. Piqueri	1	769	160
3. Zaki Narchi 01	3	1.145	244
4. Zaki Narchi 02 - Cingapura	1	361	77
5. Zaki Narchi 03	3	1.959	844
6. Vila Bonilha	1	422	253
7. Joaquim da Costa Miranda	1	565	118
8. Anibal Difrância	1	565	128
9. Vila Guilherme (linha de Transmissão)	1	366	78
10. Casa Verde Baixa - Anhembi	1	89	19
TOTAL		8.005	3.267

Projeto de Intervenção Urbana – PIU

Além dos Projetos de Intervenção Urbana (neste contexto específico entendidos como projetos de melhoramentos e não na lógica dos PIUs propostos pelo PDE) a proposta apresenta a elaboração de Projeto de Intervenção Urbana que estabeleça parâmetros e especificações para a requalificação dos passeios e áreas verdes públicas junto ao EIA RIMA.

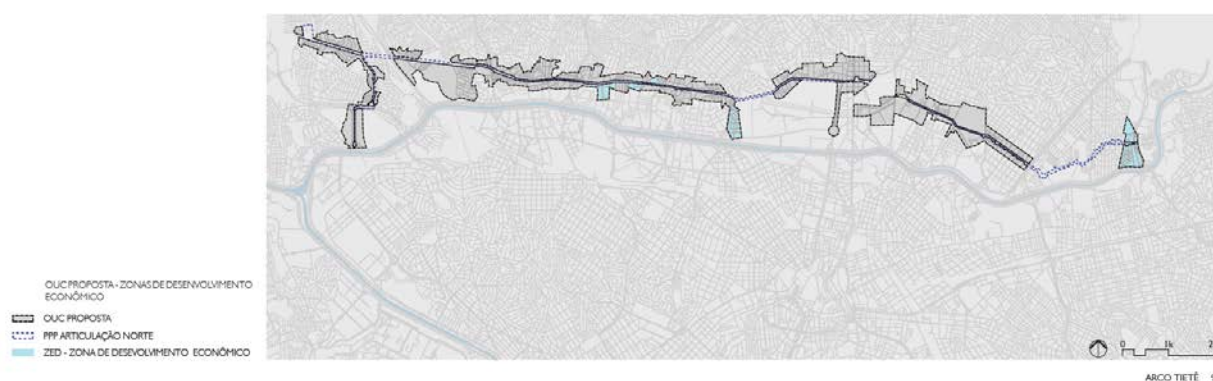
Requalificação Av. Santos Dumont e Praça Campos de Bagatelle

Proposta de eixo verde que conectará o Apoio Urbano Norte à área de exposições do Anhembi e ao Centro da Cidade, criando um parque linear com equipamentos urbanos e lojas a meio nível, cravadas no terreno, com cobertura verde, integradas ao espaço vegetal e abertas às praças.



Proposta de novas ZEDs

Como já destacado pelo proponente as atividades industriais no perímetro da operação se encontram ativas a fim de potencializá-las propôs o incentivo às atividades indústrias destinadas à tecnologia da informação e comunicação e indústria criativa enquadramento como Polo de Economia Criativa, PEC. Contudo a proposta de incentivo não foi desenvolvida ao longo do trabalho.

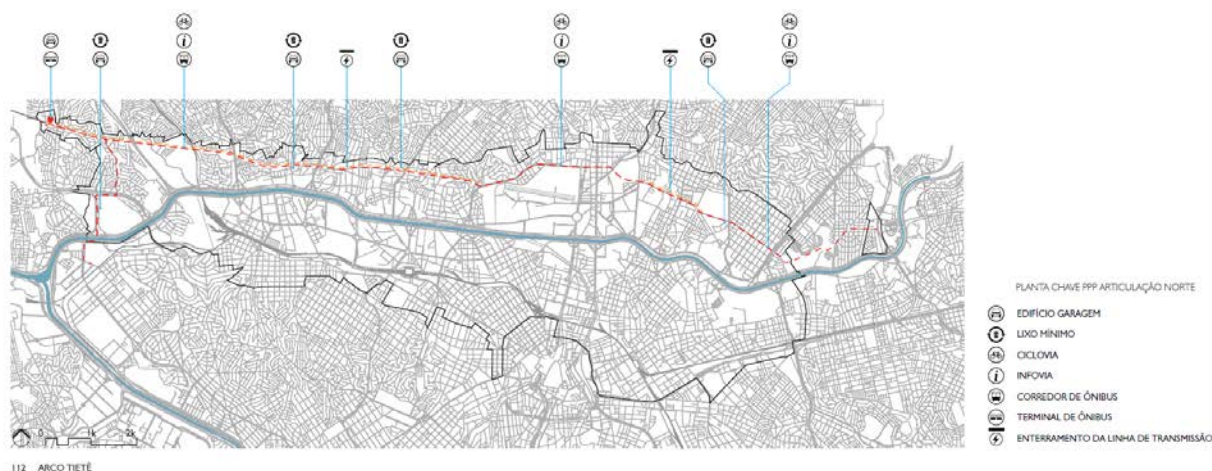


PPP ARTICULAÇÃO NORTE

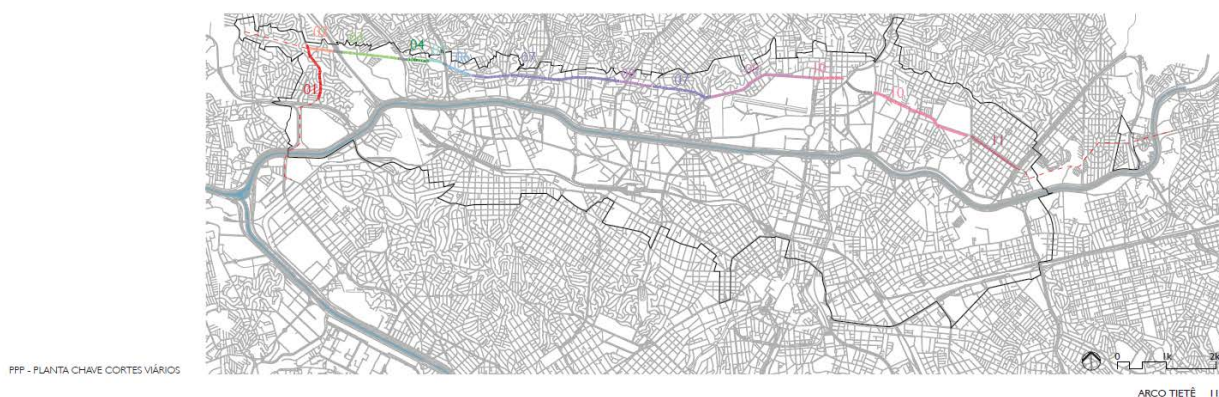
A proposta de parceria exposta neste trabalho visa implantar uma via denominada Apoio Urbano Norte junto ao eixo paralelo à Marginal Tietê, projeto constante do Relatório Resumo do chamamento 01/2013/SMDU, interligando o Terminal Mutinga até o Terminal Tiquatira com 25,5 km. O instrumento para a realização desta parceria é uma concessão administrativa, viabilizando a mobilidade interbairros por meio de um novo sistema viário associado a um modo de transporte coletivo – BRT, uma infovia e edifícios garagem, classificados como projetos associados ao BRT.

BRT Articulação Norte

Objetivo – implantação, operação e manutenção de Bus Rapid Transit (BRT) no âmbito do município de São Paulo, na área denominada “Apoio Norte”.



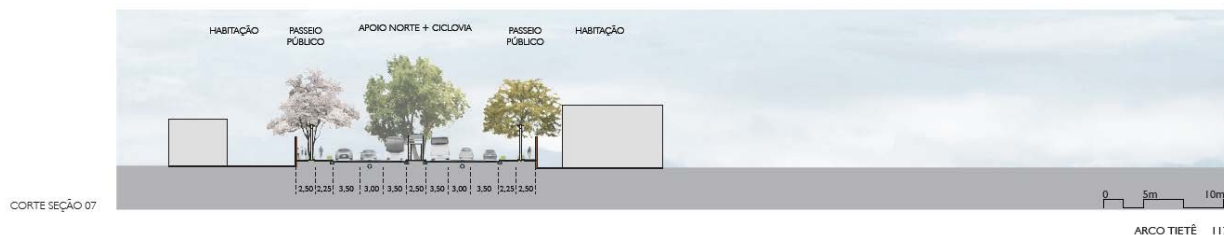
Área de intervenção é de 1.118.595,10 m² ao longo de um eixo de 25,5 km (entre Jaguará e São Domingos até Vila Maria), associada as conexões intermodais com a linha 6 e 2 do metrô até a nova estação Tiquatira (futura integração com a linha 12 da CPTM) com espaçamento médio de 670m entre paradas. O BRT teria um ramal até a região da Av. Mutinga (fora do Arco Tietê), que permite atender a região oeste dos distritos Jaguará e São Domingos e a região norte do município de Osasco, mas não é objeto desta concessão. É condição para implantação desta proposta o enterramento da linha de transmissão ao longo da intervenção em aproximadamente 10,5 km, cuja concessão esta a cargo da AES Eletropaulo e da CETEEP. O projeto propõe 11 seções tipo, 11 obras de arte e 4 terminais.



Seção 05: Freguesia do Ó



Seção 07: Casa Verde /Freguesia do Ó



Obras de arte propostas

- Rodovia Anhanguera (2)
- Marginal Tietê
- Rodovia Bandeirantes
- CPTM
- Av. Edgar Facó
- Av. Caetano Álvares
- Morro da Casa Verde / Braz Leme
- Parque da Juventude
- Rodovia presidente Dutra
- Marginal Tietê

Terminais propostos

- Tiquatira (próximo ao futuro Terminal Tiquatira do Metrô)
- Mutinga (em terreno do CDM Jardim Santo Elias)
- Vila Leopoldina (em terreno de SVMA e GCM)
- Santana (entre o atual Terminal Santana do Metrô e o futuro Terminal Santana do Corredor Norte – Sul SPTrans)

O proponente não apresentou projeto operacional (linhas, veículos, intervalos, etc), razão pela qual não foi possível avaliar a oferta do sistema proposto.

Infovia proposta

A provisão de infraestrutura de conexão de dados através da implantação de infovia foi apresentada como projeto associado.

- Modalidade 1 - aluguel de fibras apagadas (interligação de sistemas entre rodovias);
- Modalidade 2 - capacidade em “metro ethernet” interconexão de redes privadas de empresas;
- Modalidade 3 - Acesso a internet;
- Modalidade 4 - Provisão de serviço de segurança, gerenciamento e administração do BRT e pistas de rodagem.

Implantação de edifícios Garagem (7 unidades)

Outro projeto associado é o projeto de implantação de edifícios garagem ao longo do Apoio Urbano Norte, conforme descrito abaixo.



Garagem Mutinga (Área total: 12.606,00 m²)
 318 Vagas comuns
 12 Vagas PNE
 84 Motos
 Nesse edifício há 2.101,00m² destinados a áreas comerciais.

Garagem Anhanguera (Área total: 22.986,44 m²)
 749 Vagas comuns
 24 Vagas PNE
 208 Motos

Garagem Freguesia do Ó (Área total: 12.475,02 m²)
 410 Vagas comuns
 10 Vagas PNE
 125 Motos
 Nesse edifício há 2.844,23m² destinados a áreas comerciais.

Garagem Casa Verde (Área total: 12.626,15 m²)
 355 Vagas comuns
 15 Vagas PNE
 90 Motos
 Nesse edifício há 2.525,23m² destinados a áreas comerciais.

Garagem Carandiru (Área total: 12.475,02 m²)
 310 Vagas comuns
 09 Vagas PNE
 63 Motos
 Nesse edifício há 2.079,17m² destinados a áreas comerciais.

Garagem Parque da Juventude (Área total: 12.897,75 m²)
 396 Vagas comuns
 12 Vagas PNE
 79 Motos
 Nesse edifício há 2.579,55m² destinados a áreas comerciais.

Garagem Vila Maria (Área total: 20.064,52 m²)
 608 Vagas comuns
 24 Vagas PNE
 168 Motos
 Nesse edifício há 5.016,13m² destinados a áreas comerciais.

NOTA TÉCNICA

A proposta apresentada abordou detalhadamente o Projeto de Intervenção Urbana do Apoio Urbano Norte, constante do Relatório Resumo desta PMI, projeto viário a ser implantado através de recursos auferidos pela Operação Urbana Apoio Norte e um corredor de transporte público, BRT, a ser implantado e operado por PPP. Levantamos alguns pontos que merecem especial atenção na proposta apresentada que, contudo, deverão ser mais bem detalhados ou revistos, quando couber.

Proposta de instituição da Operação Urbana Consorciada Apoio Norte (OUCAN)

- Considerando que os 5 setores da OUCAN possuem características de uso e ocupação do solo tão distintas, Vila Maria – uso industrial e São Domingos – uso residencial, a proposta apresentada não contempla razões que justifiquem a distribuição da ACA, 50% residencial e 50% não residencial igualmente para todos os setores, desta forma não está claro o atendimento do objetivo desejado pelo projeto Arco Tietê de equilíbrio da relação emprego/habitante.
- Tanto as obrigações como os benefícios apresentados na proposta da OUCAN estão em consonância como o PDE, alguns pontos deverão receber melhor detalhamento como:
 - Potencial máximo gratuito recebido pela doação de faixa para alargamento de calçada sem limite de até 30% da área do terreno como instituído pelo PDE, bem como a necessi-

dade de obtenção desta faixa no momento inicial da obra de melhoramento viário, uma vez que esta é condição obrigatória para a implantação da avenida.

- A proposta de gabarito sem limites não define um desenho da paisagem. Considerando a localização da área da OUCAN, mesmo que seja uma estreita faixa ao longo de um eixo de transformação urbana. Deve-se considerar sua localização entre a Serra da Cantareira e margem do Rio Tietê e as áreas de fundo de vale onde se encontram as avenidas que cruzarão este novo eixo viário e as visuais resultantes do adensamento construtivo pretendido.
- A obrigação de dimensões mínimas (área e frente) para os lotes lindeiros ou não ao BRT, inseridos no perímetro da OUCAN incide somente sobre os lotes que apresentarem proposta de participação na operação urbana? É importante lembrarmos que o instrumento urbanístico operação urbana depende de adesão dos proprietários dos lotes, o que deve ser melhor esclarecido.
- O projeto apresentado para a Requalificação Av. Santos Dumont e Praça Campos de Bagatelle propõe a melhoria das condições de mobilidade, a integração em nível de ambos os lados da avenida, a convivência harmoniosa de diferentes modais de circulação, a priorização do transporte coletivo e não motorizado e a valorização do eixo histórico, precisando ser adequado às diretrizes do chamamento.
- A proposta de túnel sob o Parque da Juventude não resulta em uma nova frente urbana, em relação às seções propostas deve-se atentar mais detalhadamente à topografia do território como no trecho do Morro da Casa Verde e as propostas de cruzamento em desnível com as avenidas de fundo de vale (obras de arte). Deverá ser estudado cenários adicionais para a configuração desta frente urbana ou incentivos adequados a transformação na área junto ao Parque.
- Existem algumas contradições no modelo da Operação Urbana que precisam ser esclarecidas uma vez que é citada a necessidade de venda em leilão único dos recursos para o pagamento do aporte público da concessão ao mesmo tempo que sugere a utilização dos certificados para pagamento de obras, com colocação privada, ou recebimento de CEPACs por doação (hipótese não possível) o que é bastante divergente da proposta inicial.
- A proposta cita que os recursos destinados a Habitação de Interesse Social, como montante não inferior a 25% do total arrecadado também deverão servir para o provimento de equipamentos, saneamento e infraestrutura. Por mais precisão que possa conter este conceito deverá ser alinhado com as diretrizes do PDE sobre a destinação destes recursos no âmbito da OUC.
- Não se justifica o critério para a definição do perímetro expandido da Operação.

BRT Articulação Norte

- O projeto do BRT não proporciona integração em nível com alguns dos importantes corredores de transporte já existentes como o da Av. Edgar Facó.
- O projeto apresenta um ramal até a Av. Mutinga, que constitui interessante ponto de acesso para a parte oeste dos distritos Jaguará e São Domingos e para a parte norte do município de Osasco, que deverá ter sua articulação com esta PPP municipal melhor detalhada.

- Os dados de demanda apresentados para o BRT Articulação Norte são resultados de simulações, que dependem de uma vasta gama de dados de entrada: projeção e localização da população, projeção e localização dos empregos e escolas, existência ou não de integração física / operacional / tarifária entre os modos, etc. Por isso, os dados devem ser analisados com melhor cautela quando do desenvolvimento do projeto e interpolados com os dados disponíveis pelo planejamento da SPTrans.
- A simulação do consórcio aponta, para o ano 2022, uma demanda de 40.766 embarques na hpm e 355.414 embarques diários (na somatória de todas as paradas do corredor), com o trecho mais carregado da ordem de 8.460 passageiros por sentido. Em 2025, a demanda seria 41.986 e 366.051, com o trecho mais carregado da ordem de 8.714 passageiros por sentido. Em 2030, a demanda na hpm seria 44.419 e a demanda diária seria 387.264, com carregamento máximo de 9.219 passageiros por sentido. Em todos os cenários, o trecho mais carregado é à saída de Tiquatira em direção ao Parque Novo Mundo, com a linha descarregando gradativamente até a Casa Verde. Pela simulação, os maiores volumes diários de embarque ocorreriam nas estações de integração com os demais sistemas de transporte e nas integrações com eixos radiais importantes (embarques diários, ano 2020, pela ordem): Tiquatira Linha 2 – Verde (43.824), Santana Linha 1 – Azul (41.731), Freguesia do Ó Linha 6 – Laranja (28.086), Vila Leopoldina Linha 8 – Diamante (20.877) e Rodovia Anhanguera (15.587). A título de comparação, a linha 17 – Ouro do Metrô (que tem características de inserção na rede bastante semelhantes –perimetral de ligação entre vários eixos radiais– ainda que tenha inserção urbana diferente – cruza bairros com maior oferta de empregos), tem demanda de embarques na hpm estimada da ordem de 29.959 passageiros, e 230.080 embarques diários (soma de todas as estações, ano base da simulação: 2014). Também na Linha 17 – Ouro, quase todos os maiores volumes de embarques diários ocorrem nas estações de integração com os eixos radiais sobre trilhos: São Paulo Morumbi Linha 4 – Amarela (42.020), Água Espraiada Linha 5 – Lilás (29.340), Paraisópolis (28.670), Morumbi Linha 9 – Esmeralda (25.080) e Jabaquara Linha 1 – Azul (22.530).

Capacidade ofertada pelo BRT

- O projeto não detalha a capacidade ofertada, apenas fala que seriam duas linhas básicas: Mutinga – Tiquatira e Vila Leopoldina – Tiquatira. Provavelmente, seriam necessárias linhas extras para atendimento de trechos intermediários, como Santana – Tiquatira, Casa Verde – Tiquatira, Vila Leopoldina – Freguesia do Ó, etc. Sabemos que o projeto operacional pode ser implantado em etapas, ampliando gradativamente a capacidade ofertada, até o limite da capacidade física do projeto geométrico. Porém, uma análise inicial mostra um projeto geométrico com pontos desmembrados e ultrapassagem nas paradas, capaz de suportar muito mais que a demanda estimada. A título de comparação, os corredores de ônibus sem ultrapassagem ofertam de 10.227 a 14.225 lugares por sentido na hpm (Av. São Gabriel e R. da Consolação, respectivamente, em cálculos SP-Urbanismo sobre dados SPTrans). Os corredores com ultrapassagem ofertam de 20.798 a 23.115 lugares por sentido na hpm (Av. Nove de Julho e Av. Santo Amaro, respectivamente, em cálculos SP-Urbanismo sobre dados SPTrans). O VLT da Baixada Santista, em nível, ofertaria 6.857 lugares / hora / sentido (intervalo 210 segundos, veículos de 45 metros para 400 passageiros, fonte: site EMTU).

O comportamento simulado da demanda do BRT Apoio Urbano Norte é compatível com a característica da linha na rede, mas o número da demanda parece otimista quando comparado a outra linha semelhante. Isso poderia ser explicado por uma estimativa de elevado crescimento de população e atividades, fruto do projeto urbanístico do Arco. A infraestrutura projetada também parece acima da capacidade necessária. Isso poderia ser explicado por um projeto operacional que contemple o atendimento de outras ligações de transporte, porém isso não foi demonstrado.

B. ESTUDOS AMBIENTAIS – EIA/RIMA

Operação Urbana Consorciada Articulação Norte

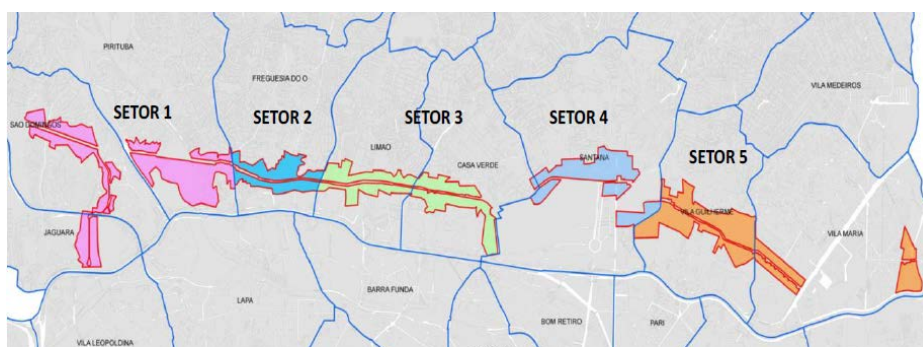
No item 1, CONSIDERAÇÕES GERAIS A RESPEITO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL é destacada a obrigatoriedade de obtenção do Licenciamento Ambiental, estabelecida pela Lei Federal 6.938/1981, da elaboração do EIA e seu respectivo RIMA, como instrumentos para avaliação das transformações e concessão de licenciamento, conforme estabelecido pela Resolução CONAMA Nº 001/86 que define que o EIA deverá desenvolver, no mínimo, as seguintes atividades técnicas:

- Diagnóstico ambiental da área de influência do projeto que complete a descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando os meios físico, biológico e socioeconômico;
- Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes;
- Definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, entre elas os equipamentos de controle e sistemas de tratamento de despejos, avaliando a eficiência de cada uma delas;
- Elaboração do programa de acompanhamento e monitoramento (os impactos positivos e negativos, indicando os fatores e parâmetros a serem considerados).

Conclui este item enfatizando que a empresa e/ou equipe responsável pela elaboração do EIA deverá subsidiar a análise da viabilidade ambiental da OUCAN seguindo o estabelecido no TR.

No item 2, OBJETO é apresentado que a finalidade TR é a contratação da elaboração de EIA e seu respectivo RIMA para as transformações urbanísticas propostas no âmbito da OUCAN.

No item 3, CARACTERÍSTICAS GERAIS DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ARTICULAÇÃO NORTE E DOS ASPECTOS SOCIOAMBIENTAIS E DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DA SUA ÁREA DE INSERÇÃO, é mostrado o perímetro proposto para a OUCAN, dividido em cinco setores pré-determinados, que abrangem parte de 09 Distritos Municipais (Jaguará, São Domingos, Pirituba, Freguesia do Ó, Limão, Casa Verde, Santana, Vila Guilherme e Vila Maria), Figura 3-1.



Fonte: URBIS, 2014.

FIGURA 3-1 – PERÍMETRO PROPOSTO E SUBDIVISÃO POR SETORES.

No item 4, TERMO DE REFERÊNCIA (TR) PARA A CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS PROFISSIONAIS ESPECIALIZADOS PARA ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA/RIMA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ARTICULAÇÃO NORTE, é detalhado o desenvolvimento do TR, conforme segue:

Subitem 4.1, **INFORMAÇÕES BÁSICAS**, a empresa proponente apresenta de forma genérica a metodologia a ser adotada para elaboração do EIA que apresentará o diagnóstico ambiental dos meios físico, biótico e antrópico, obtido através de levantamento de dados primários na Área Diretamente Afetada – ADA, identificação, avaliação dos impactos decorrentes das ações e obras necessárias ao *planejamento, à implantação e à operação* do empreendimento e programas mitigadores que poderão garantir a viabilidade ambiental do empreendimento.

Subitem 4.2, **ITEMIZAÇÃO BÁSICA (TERMO DE REFERÊNCIA) PARA A CONSOLIDAÇÃO DO ESTUDO AMBIENTAL**, relaciona o conteúdo a ser desenvolvido no EIA para análise dos impactos da OUCAN, que deverá ser complementado conforme relacionado abaixo:

- No item **H.2, CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE DO MEIO FÍSICO**, inserir subitem que analise a “Suscetibilidade dos terrenos à ocorrência de processos físicos de dinâmica superficial e/ou inundações”;
- No item **H.4, CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE DO MEIO SOCIOECONÔMICO**, inserir subitem que analise as “Áreas passíveis de desapropriação”;
- No item, **I.2 IDENTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DETALHADA DOS IMPACTOS**, subitem **IMPACTOS DO MEIO FÍSICO**, complementar a relação apresentada com os seguintes aspectos:
 - Alteração do micro clima local;
 - Eliminação dos pontos de alagamento;
 - Alteração da qualidade ambiental do solo, águas superficiais e subterrâneas;
 - Poluição e contaminação por resíduos sólidos;
 - Aumento da quantidade de áreas contaminadas identificadas e remediadas.
- No item, **I.2 IDENTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DETALHADA DOS IMPACTOS**, subitem, **IMPACTOS DO MEIO BIÓTICO**, complementar a relação apresentada com o seguinte aspecto:
 - Maior disponibilidade de micro habitats para a avifauna urbana.
- No item, **I.2 IDENTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DETALHADA DOS IMPACTOS**, subitem, **IMPACTOS DO MEIO SOCIOECONÔMICO**, complementar a relação apresentada com os seguintes aspectos:
 - Impacto na conectividade intersetorial e em âmbito geral;
 - Melhoria da qualidade de vida da população da ADA;
 - Incremento de Habitação de Interesse Social – HIS (Plano Habitacional) e aumento da qualidade de vida da população de baixa renda;
 - Geração de expectativa, ansiedade e insegurança na população da ADA;
 - Perda de imóveis residenciais e comerciais nas áreas passíveis de desapropriação;
 - Demandas associadas à requalificação urbanística.

A relação de impactos apresentada no final do item **I.2 IDENTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DETALHADA DOS IMPACTOS**, deverá ser eliminada do TR, pois tais impactos já fazem parte deste item.

- No item, **K.1, PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL DAS OBRAS (PCAO)**, na proposição de Programas Ambientais específicos, inserir os objetivos dos seguintes programas:

- Elaboração / cumprimento de projetos;
 - Remoção de vegetação / recomposição da paisagem;
 - Edificações lindeiras às frentes de serviços;
- No item, **K.1, PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL DAS OBRAS (PCAO)**, na proposição de Programas Ambientais específicos, inserir os Programas e respectivos objetivos:
 - Erosões, escorregamentos e assoreamentos dos cursos d'água locais;
 - Programa de monitoramento de implantação e manutenção de áreas verdes.
 - No item, **K.1, PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL DAS OBRAS (PCAO)**, na proposição de Programas Ambientais específicos, inserir os Programas:
 - Programa de Comunicação Social (PCS);
 - Programa de Acompanhamento e Apoio ao Processo de Desapropriação e/ou de reassentamento.
 - No item, **Q, RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL**, o subitem, “Os objetivos e as justificativas do projeto, sua relação e compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais”, deverá ser complementado com a caracterização do empreendimento contendo também a localização e histórico da área.
 - No item, **Q, RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL**, incluir os subitens:
 - As intervenções propostas; cenário de adensamento, Proposta de plano habitacional, áreas verdes e equipamentos sociais, soluções de drenagem;
 - Áreas de influência (AII, AID e ADA).

NOTA TÉCNICA

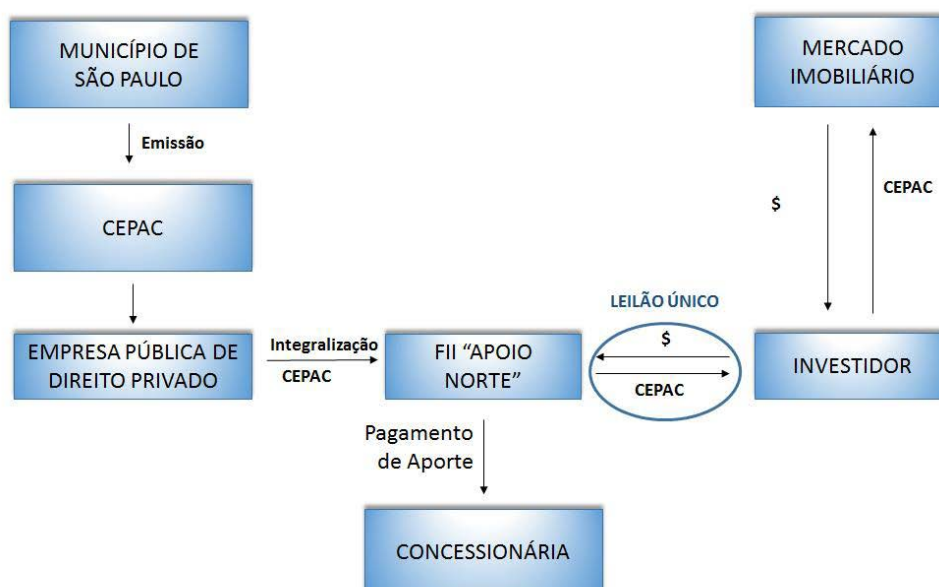
A proposta de TR apresentada contém a itemização básica para a consolidação dos estudos específicos e análises necessárias para a elaboração do EIA/RIMA da OUCAN e das intervenções previstas, conforme Legislação Ambiental nos âmbitos Federal, Estadual e Municipal. No entanto, cabe ressaltar que o TR apresentado deverá ser complementado e detalhado, conforme apontado neste relatório, objetivando sua aprovação pela SP-Urbanismo e Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente – SVMA, que fornecerá as instruções adicionais que se fizerem necessárias, conforme as peculiaridades do projeto e características ambientais da área.

C. PROPOSTA ECONOMICA

MODELO INSTITUCIONAL:

- O consórcio indica a implantação de uma Operação Urbana ao longo do eixo Norte, cujas obras de infraestrutura poderão ser financiadas por uma concessão patrocinada do sistema de Bus Rapid Transit (BRT) que exerce o papel de articulador do desenvolvimento de toda a área.
- Nesta mesma concessão haveria ainda exploração dos serviços de estacionamento e tráfego de dados pela infovia, denominados como projetos associados.

- Para viabilizar o financiamento das obras, é proposto um modelo semelhante ao utilizado na Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro). O Município emite CEPACs em nome de uma empresa Pública de direito privado que integraliza estes ativos em um Fundo Imobiliário específico para o Apoio Norte. Através de um Leilão Único, os títulos são vendidos a um investidor, que passa a comercializá-los com os interessados no Mercado Imobiliário. O Leilão único permitiria constituir fundos para serem utilizados no aporte inicial, viabilizando os investimentos em infraestrutura no Apoio Norte nos 5 anos iniciais de implantação e, conseqüentemente, adiantando o potencial de valorização imobiliária da região.



CEPACs

- O consórcio estima que no período haverá renovação de 1.050.964 m² de terreno, dando origem a 3.500.000 m² de Área Computável Adicional (ACA) vendável, que, com a aplicação dos fatores de conversão, resultaria em um estoque de aproximadamente 3,7 milhões de CEPACs.

QUADRO PROPOSTA

Área de terreno potencialmente renovável ¹	1.050.964 m ²
Estoque de área construída adicional ACA ²	3.500.000 m ²
Valor mínimo para o título CEPAC ³	R\$ 1.100,00
Número de CEPACs	3.699.654 títulos
Arrecadação	R\$ 4.069.619.400,00
DESPESAS	
25% HIS, sendo sua aplicação dedicada a:	
• Aquisição de imóveis e construção de:	
• Habitação de Interesse Social	
• Áreas Institucionais para educação, saúde, esporte, lazer, ensino (previsão mínima 70.222,08m ² de área construída) ⁴	R\$ 1.017.404.800,00
• Implementação de Infra-estruturas: saneamento, viárias, áreas verdes, lazer	
Total Despesas	R\$ 1.017.404.800,00
Remanescente líquido passível de utilização como receita acessória do BRT	R\$ 3.052.214.600,00

QUADRO SITUACIONAL

ÁREA BRUTA DA OUC-AN	8.530.570 m ²
ÁREA CONSTRUÍDA BRUTA	6.504.509 m ²
ÁREA CONSTRUÍDA COMPUTÁVEL	5.719.300 m ²
ÁREA CONSTRUÍDA BRUTA	6.504.509 m ²
CA BRUTO MÉDIO	0,81
CA LÍQUIDO MÉDIO	0,71

- Ao Valor Médio Mínimo inicial de R\$ 1.100 por CEPAC, estimou-se a arrecadação em cerca de R\$ 4,069 Bilhões, dos quais R\$ 3,1 bilhões iriam a leilão único para a constituição de reservas para o aporte, sendo o restante aplicado em habitação de interesse social (25%), de acordo com as exigências do Plano Diretor para Operações Urbanas.

PPP BRT + Infovia

• Premissas utilizadas na PPP do BRT:

- Prazo: 30 anos;
- Modalidade de concessão: Concessão patrocinada (PPP Patrocinada) com aporte;
- Construção: 05 anos;
- Operação: 25 anos;

Determinação do número de CEPAC's

Com base nos fatores apresentados na Tabela 28 e na distribuição de ACA por setor e por tipo de uso definida, é possível determinar-se o número de CEPAC's necessários. E resultará um total de 3.699.654 CEPAC's, definido conforme a Tabela 37.

Fato que decorrerá uma receita total para o valor mínimo do CEPAC de R\$ 4.069.619.400,00

$$\text{RECEITA PROJETADA INICIAL} = 3.699.654 \times \text{R\$ } 1.100,00 = \text{R\$ } 4.069.619.400,00$$

TABELA 37 - QUC-AN: NÚMERO DE CEPAC's

SETORES	ACA RES	ACA NÃO RES	FATORES DE CONVERSÃO		CEPACS NECESSÁRIOS	
	m²	m²	RESIDENCIAL	NÃO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NÃO RESIDENCIAL
1 Jaguará/Pirituba São Domingos	260.000	260.000	1,0	2,0	260.000	130.000
2 Freguesia do Ó	82.500	82.500	1,0	1,7	82.500	48.529
	167.500	167.500	1,0	1,8	167.500	93.056
3 Limão Casa Verde	375.000	375.000	0,6	0,9	625.000	416.667
4 Santana	202.500	202.500	0,7	1,1	289.286	184.091
	177.500	177.500	0,6	0,8	295.833	221.875
5 Vila Maria Vila Guilherme	485.000	485.000	0,9	1,4	538.889	346.429
SUB TOTAL	1.750.000	1.750.000			2.259.008	1.440.646
TOTAL						3.699.654

Elaboração e análise: consultoria URSI/Conecta

- Regime de Tributação com base no Lucro Real;
- Taxa interna de retorno real indicada de 8% a.a.;
- Inflação estimada: 6,5% no primeiro ano (2015) e 6% nos demais anos;
- APORTE: R\$ 3 bilhões ao longo do período de construção (05 anos);

. Aporte seria custeado conforme fluxo abaixo;

. Recursos viriam da venda de LEILÃO ÚNICO de CEPACs no momento to;

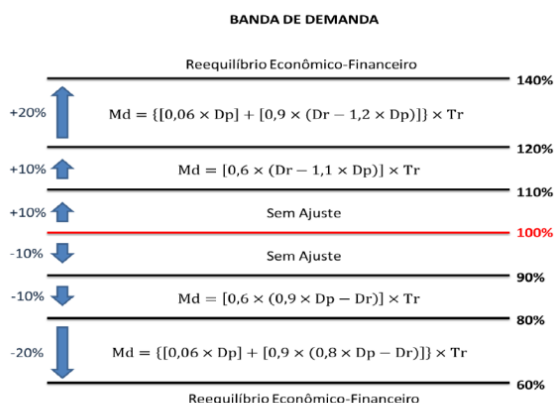
TABELA 10: APORTE DE RECURSOS PÚBLICOS

PROJETOS	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	TOTAL
BRT	227.117	405.280	1.013.460	912.129	494.229	3.052.215
* Em R\$ Mil						

• Modelagem Econômico Financeira

- Modo licitatório: menor valor de contraprestações;
- Contraprestação (ou despesas de caráter continuado) do Poder Público:
- Valor anual máximo: R\$ 179, 3 milhões (à partir do 6º ano);
- Total: R\$ 4,5 bilhões (25 anos);
- Receita Total no período: R\$ 12,4 bilhões;
- R\$ 4,7 bilhões – Receita tarifária
- R\$ 4,5 bilhões – Contraprestação
- R\$ 170 milhões – Receita Acessória

- Receita Acessória do BRT corresponde a 1% da receita tarifária do BRT (Total R\$ 47 milhões);
- Receita Acessória da Infovia – Total R\$ 123 milhões;
- Aluguel dos cabos de fibra óptica para empresas;
- Instalação de um sistema de acesso à internet por usuários do BRT e dos veículos particulares que transitarão pelas pistas de rolamento e também por usuários pedestres, visitantes e moradores do entorno;
- Implantação de serviços inteligentes de segurança e controle para o tráfego nas vias;
- Instalação de serviços de marketing inteligente e de diversão eletrônica, infotainment, para os usuários em trânsito. (Estudo de Viabilidade);
- R\$ 3,1 bilhões através de aporte público oriundo do leilão em lote único e indivisível dos CEPACs.
- Receita tarifária com base em uma tarifa técnica de R\$ 1,65/Pass. (tarifa proporcional calculada R\$ 1,84, porém foram considerados 90% de passageiros pagantes resultando em R\$ 1,65);
- Estimação da demanda do BRT:
 - o Demanda crescente de 0,59% (ano 06 ao ano 10) e 1,13% (Ano 11 ao Ano 30)
 - o Bandas de demanda (semelhante à utilizada na VIA Quatro Amarela):



* Fonte: Contrato da Linha 4-Amarela do Metrô de São Paulo

Em que:

Md = Pagamento ou Recebimento – Concessionária

Dp = Demanda projetada

Dr = Demanda real

Tr = Tarifa de remuneração da Concessionária

CAPEX

• Investimentos em Infraestrutura:

- Enterramento do linhão e construção da avenida (não incluída a desapropriação);
- Implantação, operação e manutenção dos BRTs (e as atividades adicionais vinculadas ao BRT);
- Construção, operação e manutenção de 36 estações de embarque e 3 terminais de passageiros de grande porte;
- Aquisição e manutenção de ônibus e os sistemas vinculados;
- A construção das 268 novas unidades habitacionais (além do mínimo obrigatório) de responsabilidade da Concessionária, sendo a cessão e indicação do terreno e a gestão e manutenção das moradias a cargo do Poder Concedente.

GRÁFICO 2: DISTRIBUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS TOTAIS

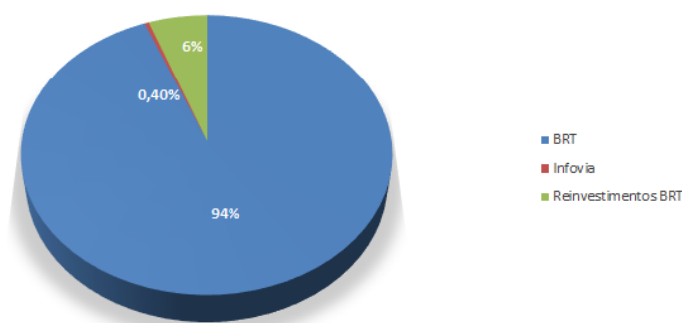


TABELA 4: BREAKDOWN DOS INVESTIMENTOS DE IMPLANTAÇÃO

PROJETOS	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	TOTAL
BRT	297.107	530.174	1.325.776	1.193.218	646.535	3.992.810
Infovia	1.702	3.068	5.114	5.114	3.068	18.067
Total	298.809	533.242	1.330.890	1.198.332	649.603	4.010.877
* Em R\$ Mil						

Desapropriação dos Terrenos: responsabilidade do poder concedente:

- Terrenos da AES (linhão - estimativa Eletropaulo): 177,1 mil m² (R\$ 234,3 milhões / m² = R\$ 1.322,9);
- Terrenos para alargamento da via do Apoio Norte: 237,8 mil m² (R\$ 475,6 milhões / m² = R\$ 2.000);
- Total: 414,9 mil m² (R\$ 709,9 milhões)

OPEX

- BRT (Total): R\$ 4,1 bilhões;
- Infovia (Total): R\$ 183 milhões.

Financiamento – Captação**Prazo: 16 anos**

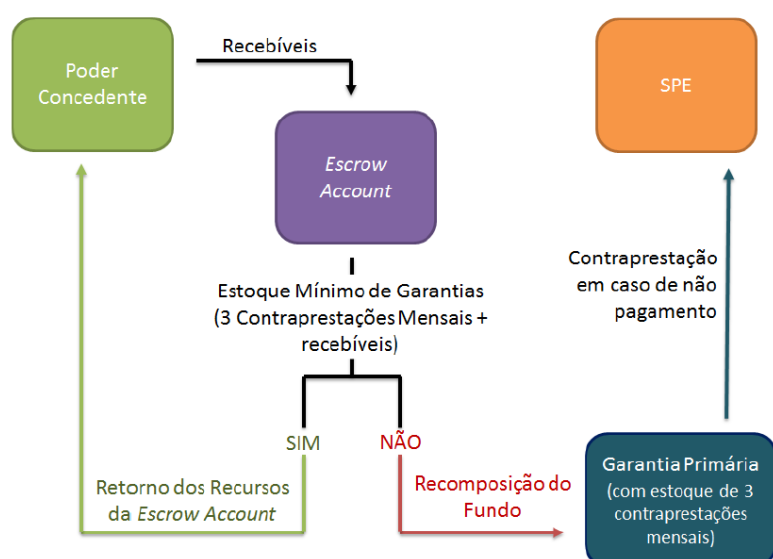
- Curto prazo: Empréstimo Ponte com Instituição privada (CDI+3%) – R\$ 50 milhões;
- Longo prazo: Junto ao BNDES (TJLP+3%a.a) – R\$ 671 milhões.

Modelo de Garantias para a PPP

O Mecanismo de Garantias deverá ser formado por uma Garantia Primária composta por uma reserva de recursos financeiros e uma Garantia Complementar representada por um fluxo de recebíveis.

A Garantia Primária a ser dada à Concessionária em contrapartida ao cumprimento das Obrigações assumidas pelo Poder Concedente nos termos do Contrato de Concessão deverá assumir contratualmente, em caráter irrevogável e irretratável, o valor referente ao pagamento equivalente a 3 (três) parcelas da Contraprestação Mensal.

Ademais, as obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contrato de Parceria Público-Privada terão como Garantia Complementar uma Conta Vinculada (*Escrow Account*), estruturada pelos recebíveis a serem definidos pelo Poder Concedente, que permanecem retidos até a confirmação da manutenção do valor da Garantia Primária. Deste modo, a reposição do estoque de garantias via fluxo de recebíveis é mecanismo indispensável e exigido pelo agente financiador para liberação de empréstimos de longo prazo.



Ressarcimento Dos Estudos Do Chamamento: R\$ 8,91 milhões, não comprovados na apresentação dos trabalhos.

Resumo: Viabilidade e Quadro de Fontes e Usos

TABELA 17: RESULTADOS DA MODELAGEM

ARCO DO TIETÊ	MODELO REAL	
	VALORES	VPL (8%)
Prazo de Concessão	30 anos	
Contra Máxima Anual	179.350	
Prego Unitário Mensal	383	
Receita Total	12.403.270	5.427.039
Contraprestação	4.483.741	1.407.227
Aporte de Recursos	3.052.215	2.558.605
Receita Tarifária	4.697.341	1.415.155
Receita Acessória	169.973	46.052
Opex	4.365.943	1.507.341
Capex de implantação	4.010.877	3.362.328
Capex de Reinvestimentos	253.000	65.538
TIR Projeto	8,00%	
R\$ Mil		

USOS E FONTES - Concessão	Modelo Real	
FONTES	14.254.105	100,00%
Capital Próprio	829.459	5,82%
Receita Tarifária do BRT	4.697.341	32,95%
Receita Acessória	169.973	1,19%
Contraprestação	4.483.741	31,46%
Aporte - Lei 12.766/2012	3.052.215	21,41%
Receita Financeira	46.764	0,33%
Financiamento BNDES	671.063	4,71%
Financiamento Curto Prazo	50.184	0,35%
Financiamento do Aporte	253.365	1,78%
USOS	14.254.105	100,00%
Investimento	4.263.877	29,91%
Custos Operacionais	4.365.943	30,63%
Impostos (Diretos e Indiretos)	1.363.657	9,57%
Juros e Fee	388.904	2,73%
Amortização	796.341	5,59%
Dividendos	2.245.924	15,76%
Retirada de Capital	829.459	5,82%

Cronograma de Investimentos

BRT										
INVESTIMENTO										
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30
Obras Cíveis	297.107.257	530.173.940	1.325.775.576	1.193.218.167	473.824.989	-	-	-	-	-
Sistemas	-	-	-	-	3.647.915	-	-	-	-	-
Equipamentos	-	-	-	-	169.061.969	-	-	-	-	-
Reinvestimentos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	297.107.257	530.173.940	1.325.775.576	1.193.218.167	646.534.873	-	-	-	-	-
CRONOGRAMA FÍSICO										
CUSTOS OPERACIONAIS										
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30
TOTAL	33.095.587	33.095.587	66.191.175	99.286.762	99.286.762	166.029.198	167.265.959	169.612.520	170.458.152	172.702.141
DEMANDA										
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30
TOTAL	-	-	-	-	106.624.189	131.508.213	132.998.272	134.505.214	136.029.230	137.570.515
InfoVia										
INVESTIMENTO										
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30
Obras Cíveis	1.309.565	1.303.790	2.172.983	2.172.983	1.303.790	-	-	-	-	-
Sistemas	41.400	186.300	310.500	310.500	186.300	-	-	-	-	-
Equipamentos	350.750	1.578.375	2.630.625	2.630.625	1.578.375	-	-	-	-	-
TOTAL	1.701.715	3.068.465	5.114.108	5.114.108	3.068.465	-	-	-	-	-
RECEITAS										
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30
Receita Acessória	-	-	-	-	-	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000
TOTAL	-	-	-	-	-	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000
CUSTOS OPERACIONAIS										
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30
Mão de Obra	-	-	-	-	3.588.000	2.208.000	2.208.000	2.208.000	2.208.000	2.208.000
Materials/Insumos	-	-	-	12.420.000	878.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000
Outros	-	-	-	-	-	414.000	414.000	414.000	414.000	414.000
TOTAL	-	-	-	12.420.000	4.416.000	5.382.000	5.382.000	5.382.000	5.382.000	5.382.000
TOTAL CAPEX GERAL	298.808.973	533.242.404	1.330.889.684	1.198.332.274	649.603.337	-	-	-	-	-

NOTA TÉCNICA

Acreditamos que a disponibilização de recursos para o Concessionário via Aporte Público nos cinco anos iniciais (com recursos oriundos do leilão em lote único e indivisível dos CEPACs) seja uma opção viável. Entretanto, a partir das experiências existentes em vendas por lote único e considerando a conjuntura econômica atual, a venda dos CEPACs poderia ser parcial, sendo realizadas conjuntamente com recursos provenientes de outras fontes de financiamento, visando uma otimização dos ganhos com a captura da valorização dos CEPACs restantes no longo médio/longo prazo. Cabe salientar a disponibilidade do mercado e de seus agentes de investimento para aporte de uma considerável quantia no momento inicial da Operação, tendo em vista outros fatores eco-

nômicos e outras operações vigentes na cidade. A relação destes recursos e a necessidade de outras obras de qualificação da região também não ficaram esclarecidas ao longo do desenvolvimento da proposta.

Outra hipótese que necessita maior investigação, seria a venda de cotas do FII a terceiros, prometendo um prêmio competitivo no mercado para investidores. Essa opção teria a vantagem do FII (e a PMSP) capturar a valorização de parte dos CEPACs, com sua venda gradual no longo prazo; no caso da venda de todo CEPAC no início da OUC, essa valorização seria capturada pelo comprador (ou compradores) desses CEPACs no mercado secundário ao longo do tempo; acreditamos que a valorização dos CEPACs ao longo do tempo seja maior que o prêmio prometido na venda das cotas do FII; assim, através dessa estruturação financeira conseguiríamos aperfeiçoar os ganhos do Fundo e da Empresa Pública, revertendo-os em benefícios para a população através de HIS, infraestrutura, etc.

D. PROPOSTA JURÍDICA

A proponente apresentou uma proposta para o Apoio Norte, com BRT mais enterramento do linhão, agradada a exploração da infovia, mencionando o atendimento as regras dos artigos 197 e 198 do PDE (diretrizes), a saber:

Art. 197. São objetivos da Política e do Sistema de Infraestruturas:

I - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar;

II - assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços;

III - coordenar e monitorar a utilização do subsolo pelas concessionárias de serviços públicos;

IV - incentivar a pesquisa e o desenvolvimento de novas tecnologias, buscando otimizar o uso dos recursos dos sistemas de infraestrutura e dos serviços de utilidade pública, garantindo um ambiente equilibrado e sustentável;

V - promover a gestão integrada da infraestrutura e o uso racional do subsolo e do espaço aéreo urbano, garantindo o compartilhamento das redes, coordenando ações com concessionários e prestadores de serviços e assegurando a preservação das condições ambientais urbanas;

VI - estabelecer mecanismos de gestão entre Município, Estado e União para serviços de interesse comum, tais como abastecimento de água, tratamento de esgotos, destinação final de lixo, energia e telefonia;

VII - garantir o investimento em infraestrutura;

VIII - garantir a justa distribuição dos ônus e benefícios decorrentes das obras e serviços de infraestrutura urbana;

IX - coordenar o cadastramento das redes de água, esgoto, telefone, energia elétrica, cabos e demais redes que utilizam o subsolo e o espaço aéreo, mantendo Sistema de Informações Integrado de Infraestrutura Urbana, incluindo base cartográfica georreferenciada das redes de infraestrutura;

X - estimular a implantação de sistemas de cogitação de energia a serem instalados em espaços urbanos definidos nos projetos de estruturação urbana, e nos complexos multiusos.

Art. 198. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Infraestrutura devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

I - garantia da universalização do acesso a infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública por parte da população;

II - garantia da preservação do solo e do lençol freático, realizando as obras e a manutenção necessárias para o devido isolamento das redes de serviços de infraestrutura;

III - implantação por meio de galerias técnicas de equipamentos de infraestrutura de serviços públicos ou privados nas vias públicas, incluídos seus subsolo e espaço aéreo, priorizando as vias de maior concentração de redes de infraestrutura;

IV - racionalização da ocupação e da utilização da infraestrutura instalada e por instalar, garantindo o compartilhamento e evitando a duplicação de equipamentos;

V - instalação e manutenção dos equipamentos de infraestrutura e dos serviços de utilidade pública, garantindo o menor incômodo possível aos moradores e usuários do local, bem como exigindo a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos;

VI - o estabelecimento e a obediência às normas de saúde pública e ambiental, com base no princípio da precaução, exigindo laudos técnicos, quanto aos seus efeitos na saúde humana e no meio ambiente, para a implantação e manutenção da infraestrutura dos serviços de telecomunicações emissores de radiação eletromagnética;

VII - a proibição da deposição de material radioativo no subsolo e a promoção de ações que visem preservar e desconta minar o subsolo.

Menciona ainda a criação de uma única OUC (OUCAN), com gestão sob a responsabilidade de uma Empresa Pública, utilizando-se de uma concessão patrocinada, custeada com recursos provenientes dos CEPAC, e aporte de investidores privados dentro de um fundo específico, valendo-se aqui dos moldes dispostos no Estatuto da Cidade:

Art. 4º Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

I – planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

II – planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;

III – planejamento municipal, em especial:

a) plano diretor;

b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;

c) zoneamento ambiental;

d) plano plurianual;

e) diretrizes orçamentárias e orçamento anual;

f) gestão orçamentária participativa;

g) planos, programas e projetos setoriais;

h) planos de desenvolvimento econômico e social;

IV – institutos tributários e financeiros:

a) imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana - IPTU;

b) contribuição de melhoria;

c) incentivos e benefícios fiscais e financeiros;

V – institutos jurídicos e políticos:

a) desapropriação;

b) servidão administrativa;

c) limitações administrativas;

d) tombamento de imóveis ou de mobiliário urbano;

e) instituição de unidades de conservação;

f) instituição de zonas especiais de interesse social;

g) concessão de direito real de uso;

h) concessão de uso especial para fins de moradia;

i) parcelamento, edificação ou utilização compulsórios;

j) usucapião especial de imóvel urbano;

l) direito de superfície;

m) direito de preempção;

n) outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso;

o) transferência do direito de construir;

p) operações urbanas consorciadas;

q) regularização fundiária;

r) assistência técnica e jurídica gratuita para as comunidades e grupos sociais menos favorecidos;

s) referendo popular e plebiscito;

VI – estudo prévio de impacto ambiental (EIA) e estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV).

§ 1º Os instrumentos mencionados neste artigo regem-se pela legislação que lhes é própria, observado o disposto nesta Lei.

§ 2º Nos casos de programas e projetos habitacionais de interesse social, desenvolvidos por órgãos ou entidades da Administração Pública com atuação específica nessa área, a concessão de direito real de uso de imóveis públicos poderá ser contratada coletivamente.

§ 3º Os instrumentos previstos neste artigo que demandam dispêndio de recursos por parte do Poder Público municipal devem ser objeto de controle social, garantida a participação de comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil.

Art. 32. Lei municipal específica, baseada no plano diretor, poderá delimitar área para aplicação de operações consorciadas.

§ 1º Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

§ 2º Poderão ser previstas nas operações urbanas consorciadas, entre outras medidas:

I – a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente;

II – a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

III – a concessão de incentivos a operações urbanas que utilizam tecnologias visando a redução de impactos ambientais, e que comprovem a utilização, nas construções e uso de edificações urbanas, de tecnologias que reduzam os impactos ambientais e economizem recursos naturais, especificadas as modalidades de design e de obras a serem contempladas. (Incluído pela Lei nº 12.836, de 2013)

Art. 33. Da lei específica que aprovar a operação urbana consorciada constará o plano de operação urbana consorciada, contendo, no mínimo:

I – definição da área a ser atingida;

II – programa básico de ocupação da área;

III – programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;

IV – finalidades da operação;

V – estudo prévio de impacto de vizinhança;

VI – contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I e II do § 2º do art. 32 desta Lei;

VI - contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I, II e III do § 2º do art. 32 desta Lei; (Redação dada pela Lei nº 12.836, de 2013)

VII – forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil.

VIII - natureza dos incentivos a serem concedidos aos proprietários, usuários permanentes e investidores privados, uma vez atendido o disposto no inciso III do § 2º do art. 32 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 12.836, de 2013)

§ 1º Os recursos obtidos pelo Poder Público municipal na forma do inciso VI deste artigo serão aplicados exclusivamente na própria operação urbana consorciada.

§ 2º A partir da aprovação da lei específica de que trata o caput, são nulas as licenças e autorizações a cargo do Poder Público municipal expedidas em desacordo com o plano de operação urbana consorciada.

Art. 34. A lei específica que aprovar a operação urbana consorciada poderá prever a emissão pelo Município de quantidade determinada de certificados de potencial adicional de construção, que serão alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à própria operação.

§ 1º Os certificados de potencial adicional de construção serão livremente negociados, mas conversíveis em direito de construir unicamente na área objeto da operação.

§ 2º Apresentado pedido de licença para construir, o certificado de potencial adicional será utilizado no pagamento da área de construção que supere os padrões estabelecidos pela legislação de uso e ocupação do solo, até o limite fixado pela lei específica que aprovar a operação urbana consorciada.

O Risco jurídico encontra-se na parte da proposta em que o perímetro da OUCAN, vai além da Área de Estruturação Metropolitana – MEM. Com isso, por definição do novo PDE, como a OUC é um instrumento urbanístico, para sua viabilidade poderá haver necessidade de alteração das regras do PDE, abaixo transcrito ou adequar o perímetro proposto, podendo impactar em seu estudo de viabilidade econômica da proposta:

Art. 10. A Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, situada integralmente na Zona Urbana, apresenta grande diversidade de padrões de uso e ocupação do solo, desigualdade socioespacial, padrões diferenciados de urbanização e é a área do Município mais propícia para abrigar os usos e atividades urbanos.

§ 1º Para orientar o desenvolvimento urbano e dirigir a aplicação dos instrumentos urbanísticos e jurídicos para atingir os objetivos específicos, a Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana subdivide-se em 4 (quatro) macroáreas, delimitadas no Mapa 2 anexo:

I - Macroárea de Estruturação Metropolitana;

II - Macroárea de Urbanização Consolidada;

III - Macroárea de Qualificação da Urbanização;

IV - Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana.

Art.

76...

§ 3º Deverão ser encaminhados à Câmara Municipal projetos de lei tratando de disciplina especial de uso e ocupação do solo, operações urbanas consorciadas, áreas de intervenção urbana ou projetos de intervenção urbana para os subsetores da Macroárea de Estruturação Metropolitana relacionados nas alíneas do inciso VIII do § 1º nos prazos máximos de:

I - Arco Tamanduateí, até 2015;

II - Arco Tietê, até 2016;

III - Arco Jurubatuba, até 2017;

IV - Arco Pinheiros, até 2018.

Art. 116.:

§ 3º Leis específicas que criarem novas Operações Urbanas Consorciadas e Áreas de Intervenção Urbana poderão fixar coeficientes de aproveitamento Máximo distintos

dos limites estabelecidos nesta lei mediante Projeto de Intervenção Urbana, mantendo o coeficiente de aproveitamento básico 1 (um).

Art. 141. *A lei específica que regulamentar cada Operação Urbana Consorciada deve atender aos objetivos e diretrizes estabelecidos nesta lei e conter no mínimo:*

- I - delimitação do perímetro de abrangência da Operação Urbana Consorciada;*
- II - delimitação do perímetro expandido no qual serão realizados investimentos, com recursos da própria Operação Urbana Consorciada, que atendam às necessidades habitacionais da população de baixa renda e melhorem as condições dos sistemas ambientais, de drenagem, de saneamento e de mobilidade, entre outros;*
- III - finalidade da Operação Urbana Consorciada;*
- IV - plano urbanístico;*
- V - programa básico de intervenções urbanas articulado com as finalidades da Operação Urbana Consorciada e com o seu plano urbanístico;*
- VI - estudo prévio de impacto ambiental, de vizinhança, quando couber, associado aos estudos necessários a área de intervenção;*
- VII - programa de atendimento econômico, social e habitacional para a população diretamente afetada pela operação;*
- VIII - previsão de glebas e terrenos para a produção habitacional de interesse social dentro de seu perímetro de abrangência ou perímetro expandido;*
- IX - a regulamentação das condições específicas de aplicação do parcelamento, edificação e utilização compulsórias para glebas, lotes e edificações subutilizadas, não utilizadas e não edificadas, de acordo com o previsto nesta lei;*
- X - mecanismos de garantia de preservação dos imóveis e espaços urbanos de especial valor histórico, cultural, arquitetônico, paisagístico e ambiental, protegidos por tombamento ou lei;*
- XI - instrumentos urbanísticos complementares e de gestão ambiental a serem utilizados na implantação da Operação Urbana Consorciada;*
- XII - contrapartidas a serem exigidas dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função dos benefícios recebidos;*
- XIII - estoques de potencial construtivo adicional;*
- XIV - forma de controle e gestão da operação urbana consorciada, com a previsão de um conselho gestor paritário, formado por representantes do Poder Público e da sociedade civil;*
- XV - fundo específico que devesse receber os recursos de contrapartidas financeiras e correntes dos benefícios urbanísticos concedidos;*
- XVI - regras de transição do regime jurídico da operação urbana consorciada para o regime jurídico ordinário da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, aplicáveis ao final de cada Operação Urbana Consorciada.*

Parágrafo único. *O perímetro expandido mencionado no inciso II poderá extrapolar os limites da Macroarea de Estruturação Metropolitana.*

NOTA TÉCNICA

A proposta não esclarece como se adequar com as normas previstas no PDE, acima mencionada, não trazendo minutas de eventuais Projetos de Lei destas modificações, ressaltamos que eventuais mudanças no PDE fogem ao controle de prazo e sucesso na efetiva modificação, vez que é discutido e aprovado na esfera do poder legislativo. Desta forma, poderá impactar no projeto como um todo, tais como a viabilidade econômica e financeira e efetiva aprovação da OUC, de modo a viabilizar a entrada de recurso com a venda dos CEPAC.

No mais, a proposta baseia-se em modelos já utilizados em Projetos similares (“Porto Maravilha”), não trazendo qualquer elemento ou instrumento inovador que são discutíveis juridicamente, em

sua formação teórica, cabendo a discussão apenas quanto aos termos constantes nas minutas legais propostas e no quanto disposto no parágrafo anterior.

E. RECOMENDAÇÕES AO ESTUDO CONSOLIDADAS NO RELATÓRIO INTERMEDIÁRIO

A proposta apresentado pelo proponente está em consonância com o PDE utilizando-se de diversos instrumentos por ele instituídos e o Plano Urbanístico atende satisfatoriamente o solicitado no Relatório Resumo da primeira fase do Chamamento 01/2013/SMDU. A proposta é capaz de promover a transformação do território conforme os objetivos estabelecidos pelo Poder Público, desde que seja aperfeiçoada de acordo com as notas técnicas apresentadas em cada um dos produtos acima analisados.

A proposta de criação de uma Área de Intervenção Urbana – AIU para todo o território do Arco Tietê, segundo o PDE determina a necessidade de elaboração de Projeto de Intervenção Urbana – PIU, bem como definição de parâmetros de uso e ocupação do solo e a própria dinâmica da cobrança de outorga onerosa, ambos não apresentados no trabalho. O trabalho se restringiu a estudar apenas o perímetro proposto para a Operação Urbana Articulação Norte (OUCAN). O fato de não se determinar parâmetros para área de influência indireta da OUC poderá comprometer a atratividade do perímetro desta operação em relação ao perímetro da área de fundo. A perspectiva de trazer os investimentos para o início da operação urbana tem potencial de acelerar o processo de valorização imobiliária da região, entretanto a visão de desenvolvimento apresentada não sustentará este potencial, graças a existência de outras operações em curso na cidade.

Relacionamos alguns pontos de atenção e destaque que ao longo do processo de desenvolvimento dos projetos serão importantes reavaliar, se for o entendimento de que devem prosperar:

- Perímetro da OUCAN se estende para fora da Área de Estruturação Metropolitana – MEM, devendo ser compatível ao entendimento estabelecido pelo PDE.
- O cálculo dos valores mínimos de cada título, seus respectivos fatores de conversão e os estoques disponibilizados deverão ser melhor detalhados, inclusive sua metodologia de aferição, para o prosseguimento do trabalho.
- Não foi demonstrado estudo de viabilidade para os recursos a serem empregados nas desapropriações necessárias as obras de infraestrutura, a cargo do poder concedente, segundo o relatório, o que prejudica o entendimento completo da viabilidade do projeto.
- No projeto associado BRT – Articulação Norte, não foi apresentado projeto operacional que detalhasse a oferta de transporte e sua adequação à demanda estimada.
- A partir da hipótese que o sistema BRT, sem ultrapassagem, seria capaz de atender à demanda estimada para o **Apoio Urbano Norte**, eventualmente também poderia ser considerado que outro modal, como um VLT, com intervalos reduzidos ou veículos maiores, também poderia realizar o mesmo atendimento.
- Na descrição da proposta destaca-se a informação de que a principal obra de infraestrutura é a execução do **Apoio Urbano Norte**, que seria viabilizado a partir da **desapropriação de glebas, onde se encontram implantadas as linhas de alta tensão da AES Eletropaulo e da CETEEP, pela Prefeitura do Município**. É preciso lembrar que os bens de concessionários afetados a serviço público são bens públicos por equiparação (ao final da concessão, serão definitivamente incorporados ao patrimônio público, inclusive).
- No item I, Elementos de projetos apresentados, Capítulo 1 (Operação Urbana Consorciada Articulação Norte), no objetivo específico II, há a previsão de compatibilização do adensamento respeitando os bens de valor religioso. Esse não é um item a ponderar, a não ser que o bem tenha valor histórico ou arquitetônico;

- No mesmo capítulo, prevê-se a divisão da operação urbana em 5 setores com projetos de intervenção urbana específicos – a ideia é exatamente a inversa: considerar o planejamento para o local como um grande PIU, somente detalhando as futuras intervenções;
- Ao tratar do programa de intervenção/desapropriações, a proposta assevera que a OUCAN apresenta plano de melhoramentos públicos que ocuparão 57.676 m² de terrenos. Tais áreas serão obtidas mediante desapropriação ou por “doação por parte do proprietário, que poderá receber CEPAC como forma de pagamento”. Esta negociação não deve ser caracterizada como doação, e sim como compra e venda e, ao mesmo tempo, enfraquece a hipótese de compra de todos os títulos em um único leilão, conforme afirmado na viabilidade econômica, quando do aporte público de recursos oriundos desta operação.
- No item “d”, “Benefícios”, ainda do Capítulo 1 do Título I, existe a previsão de que o proponente que apresentar para promoção e requalificação do território obterá o “potencial máximo gratuito calculado sobre faixa de doação para alargamento de calçada, fator enquadrado como área não computável”. O que se pretende considerar gratuito, aparentemente, é o potencial construtivo adicional da faixa doada;
- No mesmo item “d”, existe a previsão de existência de “Declaração de potencial Construtivo Passível de Transferência e Certidão de Transferência de Potencial de Construtivo em CEPACs, mediante doação de imóveis, total ou parcialmente, enquadrados como melhoramentos públicos do Programa de Intervenções desta OUC, em consonância com o art. 123 do novo PDE”. Acerca deste tema, há dúvidas sobre a viabilidade realizar transferência de potencial construtivo via CEPAC;
- O item “g” – Projeto de Intervenção Urbana (PIU), existe a menção a tais como “projetos de melhoramentos e não na lógica dos PIUs propostos pelo PDE”.
- Ao iniciar o Capítulo 2 – PPP Articulação Norte -, a proposta esclarece que o instrumento da realização da parceria é a concessão administrativa. A depender do projeto, pode haver receitas alternativas ao concessionário, a caracterizar a concessão patrocinada, o que gera dúvidas;
- O item “a” do Capítulo 2 trata especificamente do BRT Articulação Norte, e reitera que é condição para implantação desta proposta o enterramento da linha de transmissão ao longo da intervenção em aproximadamente 10,5 km, cuja concessão está a cargo da AES Eletropaulo e da CETEOP. Como já observado, é necessário esclarecer a forma de aquisição de tais bens.

Pontos de Destaque

- Projeto de mobilidade contempla a extensão do Apoio Urbano Norte conectando o Terminal Tiquatira (no Arco Leste) ao Terminal Vila Leopoldina (no Arco Pinheiros) e ao Terminal Mutinga, proporcionando a ligação de grande importância para a cidade no sentido leste-oeste.
- Extensão do viário e do BRT até Mutinga (fora da MEM) amplia o atendimento e o impacto do projeto.
- Integração da Rede de BRT a um sistema de Edifícios Garagem, cuja localização poderia ser revisada visando à otimização e a potencialização da rede estrutural de transporte público.

4. MAGALHÃES & ASSOCIADOS ARQUITETURA E PLANEJAMENTO S/C LTDA

SÍNTESE

A proposta do consórcio consiste na escolha de uma área inserida no perímetro do Arco Tietê que abarcasse em si especificidades de inserção urbana e que fosse capaz de responder às problemáticas comuns da região, cujos proprietários fossem de fácil acesso pelo consórcio e por fim que apresentasse características que potencializassem as possibilidades de soluções como frentes a vias com córregos abertos contaminados ou fechados, além ser uma área dividida em duas quadras e divididas por uma via oficial.

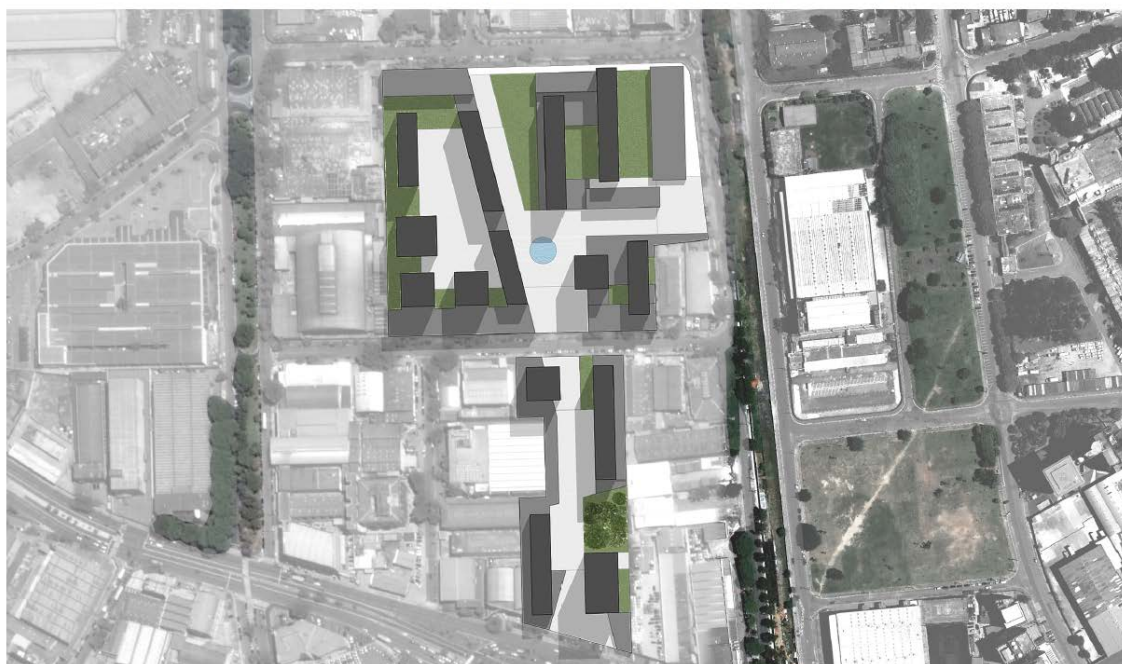
Partindo da legislação vigente a área em estudo apresenta CA básico, podendo ser comprado até CA 4 através de outorga, propõe-se então a adoção do coeficiente CA 6 para área, considerando uma Operação Urbana para todo o território do Arco, desenvolvida a partir das premissas elencadas pelo proponente na primeira fase do chamamento.

A. PROPOSTA URBANÍSTICA

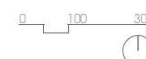
Para testar a proposta foi selecionada uma área com 59.994,94 m² inserida em 5 quadras localizadas na Subprefeitura da Lapa, entre as Rua Luis Gatti, Av. Hermano Marchetti, Av. José Maria de Faria e Av. Embaixador Macedo Soares.

Sobre esta área foram propostos empreendimentos de uso misto formado por lajes e salas comerciais, residências R2v, HMP e HIS a ser implantado em fases, cada torre uma fase, com intervalo de 4 meses cada.

PROPOSTA EMPRESA TIETÊ URBANO



IMPLANTAÇÃO_ESTUDO 6x
escala 1:2.500





A proposta garante ações e projetos alinhados às questões ambientais, de interesse global, identificando oportunidades de investimentos e parcerias atreladas ao potencial ambiental. São apresentados como:

- Sistema de mitigação e recuperação dos impactos decorrentes da urbanização:
 - Definição de usos e regras para ocupação compatíveis com a capacidade de suporte urbana e ambiental;
 - Ampliação e melhoria das transposições do Rio Tietê e de suas marginais; desenvolvimento e renovação de programas estruturadores da bacia do Rio Tietê;
- Sistema de resíduos sólidos e incentivo a logística reversa interna ao território da intervenção:
- Medidas estruturais e não estruturais de combate às inundações e manejo das águas pluviais:
 - Implantação de sistema de macro e micro drenagem;
 - Sistema de manejo das águas pluviais abrangendo o sistema de drenagem, de saneamento e reaproveitamento através do tratamento da poluição específica e difusa;
 - Viabilizar novas áreas verdes, ampliando a permeabilidade ao longo dos córregos;
- Tipologias adequadas à melhoria das condições microclimáticas:
 - Recuperação dos córregos Tiburtino e Curtume e do próprio Rio Tietê, criando corredores ecológicos, minimizando a criação de ilhas de calor;
 - Novos modelos de urbanização que contribuam na mitigação do agravamento dos processos de mudança climática no meio urbano;
 - Maior oferta de áreas verdes, integrando equipamentos existentes;
 - Rede de parques melhorando a condição ambiental e de drenagem;

- Áreas verdes – grandes áreas verdes associadas às vegetações propostas nas marginais e córregos definindo parques lineares;
- Praças e Parques existentes – recuperação e reformulação com valorização ambiental e paisagística ampliando áreas de lazer, Praças Mal. Carlos Machado Bittencourt e Jácomo Zanela;
- Corredores viários, rotas verdes, e bulevares – ampliar massa arbórea nas ruas lindeiras a área em estudo;
- Melhorias na qualidade das águas:
 - Despoluição do córrego do Curtume entre as ruas Luis Gatti e Antônio Nagib Ibrahim e o Córrego Tiburtino junto à Av. José Maria de Faria;
 - Proposta de articulação dos diversos agentes sociais e econômicos visando garantir a adequação dos meios de exploração dos recursos naturais às especificidades do meio ambiente.

A área de intervenção foi analisada do ponto de vista ambiental, a partir do seu contexto metropolitano e local, tendo como preocupação as suas especificidades para garantir um projeto urbano com qualidade ambiental para o Arco Tietê.

NOTA TÉCNICA

A proposta parte da implantação de uma grande Operação Urbana Consorciada Arco Tietê e apresenta projeto para uma área específica, entretanto não há articulação deste projeto com o restante da área da operação bem como outras propostas para outras áreas da OUC Arco Tietê.

O projeto também não apresenta proposta de desenvolvimento econômico, adensamento populacional estimado e capacidade de suporte correspondente.

B. ESTUDOS AMBIENTAIS – EIA/RIMA

Não houve apresentação, por parte do proponente, de estudos ambientais.

C. PROPOSTA ECONOMICA

O plano para a região, chamado de PASERRT (Plano Ambiental, Social e Econômico da Região do Rio Tietê), atenderia as demandas do Arco Tietê no âmbito ambiental, socioeconômico, mobilidade e habitacional.

Para operacionalização, profissionalização e perpetuidade da implantação do PASERRT, independente de eventuais mudanças estratégicas da administração do Poder Público ou problemáticas operacionais atuais desenvolvidas, torna-se oportuna a Criação da “EMPRESA TIETÊ URBANO” que será a gestora responsável pela implantação e gestão qualitativa da área, com características administrativas.

- O PASERRT permitirá, regulará e autorizará à empresa gestora a:
 - Promover direta ou indiretamente o desenvolvimento do PASERRT;
 - Coordenar, colaborar, viabilizar ou executar, no âmbito de competência do Município de São Paulo, as concessões, em quaisquer modalidades previstas na Lei Federal específica, ou associações, parcerias, ações e regimes legais que contribuam ao desenvolvimento do PASERRT;

- Disponibilizar bens, equipamentos e utilidades para a Administração Pública, direta ou indireta, para concessionários e permissionários de serviço público, ou para outras entidades privadas mediante cobrança adequada de contrapartida financeira a mercado;
 - Gerir ativos patrimoniais transferidos pelo Município ou outros âmbitos do Poder Público ou seus demais acionistas que tenham adquirido qualquer título ou cota, inclusive através de ações públicas ou dívidas;
 - Receber a delegação por serviços públicos de obrigação naturalmente municipal, como paisagismo, limpeza urbana, coleta de resíduos sólidos em padrões internacionais de sustentabilidade, drenagem de águas pluviais complementares, já concebida no PASERRT, iluminação pública, restauração e reconversão de imóveis, conservação de áreas públicas e de equipamentos urbanos; e
 - Solicitar desapropriações, direito de preempção e direito à superfície no perímetro do Arco Tietê em seu nome, mediante outorga de poderes específica.
- Das obrigações do concessionário:
 - Gerir as obras de infraestrutura com os recursos capitalizados pela PMSP e auferidos pela Empresa Tietê Urbano, mas pagos pela primeira à segunda.
 - As unidades habitacionais de HIS enquadradas na Cota Social do novo PDE não seriam comercializadas no modelo praticado hoje no Brasil, mas entregues à Empresa Tietê Urbano para esta fazer a gestão administrativa de “locação social”, que deveria não ser tabelada, mas percentual à renda familiar alocada e retida na fonte desta, de modo a garantir a manutenção das unidades e do caixa dessa empresa (a receita gerada por essas locações não deverá ser auferida como lucro dessa empresa, mas como fluxo de caixa para reinvestimento mensal, contínuo e perpétuo para manutenção do território urbano planejado, com obras de infraestrutura);
 - Fazer a gestão, acompanhamento e cobrança dos empreendedores em relação à “Infraestrutura PASSERT” que inclui, à custa dos empreendedores: construção de caixas de retenções pontuais do projeto e revitalização dos córregos e reformas das infraestruturas obrigatórias para intervenção do território.

A Empresa Tietê Urbano terá seu regime de capital social autorizado misto, público e privado de investidores, contanto que a titularidade direta da maioria das ações com direito a voto para assuntos somente estratégicos e financeiros seja do Poder Público. Essa poderá ter a forma de companhia aberta, com valores mobiliários admitidos à negociação em bolsa ou mercado de balcão, desde que resguardado ao Município direito de veto em determinadas matérias de questão pública.

Considerando a natureza e a dimensão das transformações estruturais exigidas, paralelamente ao exame da instituição de Operação Urbana Consorciada, pode ser estudada também a conveniência da utilização de dois outros instrumentos previstos no novo PDE: o Reordenamento Urbanístico Integrado e a Concessão Urbanística. Ainda, poderá ser constituído ou delegado a instituição de um fundo de investimento imobiliário, com as seguintes finalidades: instalar infraestrutura necessária à implantação dos planos urbanísticos e projetos de intervenção urbana; viabilizar eventuais desapropriações; viabilizar a utilização do Reordenamento Urbanístico Integrado; realizar incorporações imobiliárias; e implantar projetos de HIS e equipamentos sociais.

A fim de aproveitar o potencial de investimento privado para construção de uma cidade organizada poderia haver a isenção do pagamento do potencial construtivo adicional, seja através da aquisição de outorga onerosa ou CEPAC, dentro de uma estratégia de densidade planejada determinada no PASERRT, mas com alto nível de contrapartidas públicas e baixa taxa de ocupação.

Na possibilidade de isentar o privado de pagamento de outorga, o capital que entra nos cofres públicos poderia ser mais eficiente e volumoso, tendo em vista que na leitura do Consórcio Magalhães:

- A receita oriunda das CEPACs está fora do valor real de mercado; e
- A venda de Outorga Onerosa é capitalizada somente às vésperas da aprovação dos projetos, sendo o Poder Público vítima da própria lentidão nas análises técnicas.

Sendo assim, a isenção da cobrança do potencial construtivo adicional impactaria direta e proporcionalmente no valor dos terrenos, de forma a agilizar a captação de recursos (a valor de mercado) por parte do Poder Público, através do ITBI (Imposto de Transmissão de Bens Imóveis), pago ao Município no ato de qualquer comercialização imobiliária.

NOTA TÉCNICA

Na forma como foi concebida, a proposta necessitaria de muitos estudos e estruturação adicional. Com exceção de algumas ideias apresentadas, encontra-se em fase muito preliminar e sem um caminho claro de implementação.

O plano proposto para o transporte urbano está atrelado aos melhoramentos dos modais existentes, via integração entre entes públicos, sem a proposição de novos modais.

O fluxo de caixa não é bem detalhado, não há previsão da TIR do projeto, dificultando a análise econômico-financeira do projeto.

Como a proposta é isentar o privado da cobrança de outorga, levando que o seu imóvel valorize, a arrecadação viria através de impostos gerados, como o ITBI (Imposto de Transmissão de Bens Imóveis). O problema dessa estratégia é o fato do imposto arrecadado pelo município, via ITBI, não parecer ser suficiente para financiar as reformas planejadas na região.

D. PROPOSTA JURÍDICA

Inicialmente, é preciso destacar que qualquer concessão urbanística ou área de intervenção urbana necessitam lei específica para sua implantação. Desta forma, a proposta prevê ao menos duas leis incidentes sobre o território do Arco Tietê: a geral, de criação da operação urbana e da empresa gestora (Empresa Tietê Urbano) e a lei específica. Sob este aspecto, é importante relembrar que projetos de lei fogem ao controle de prazo e sucesso na efetiva modificação da legislação, vez que é discutido e aprovado em outra esfera de Poder (Câmara dos Vereadores). O nível de impacto destas providências no projeto como um todo não é, a priori, mensurável, podendo ter importante reflexos em sua viabilidade econômica e financeira.

E. RECOMENDAÇÕES AO ESTUDO CONSOLIDADAS NO RELATÓRIO INTERMEDIÁRIO

A proposta apresentada pelo proponente não detalha como os instrumentos (AIU, PIU, OUC, Concessão Urbanística, entre outros) seriam de fato utilizados. São propostas de diversas abordagens, baseadas em concessão comum de serviços e obras, concessões urbanísticas e reordenamento urbanístico integrado. Para a arrecadação de receitas, é proposta uma abordagem fiscal, sem detalhamento do "modus operandi" e sem uma demonstração clara e convincente do mecanismo.

Não se trata de projeto passível de parceria público-privada nos moldes de uma concessão administrativa ou patrocinada, uma vez que não especifica o objeto de concessão e as contrapartidas

entre o poder concedente e o concessionário. A proposta está implantada em área privada e trata-se apenas de mudança de parâmetros urbanísticos junto a quadra de intervenção. Não apresenta, portanto, condições de prosseguimento, a luz dos objetivos deste chamamento.

5. PROPOSTA ODEBRECHT / OAS / URBEM

SÍNTESE

A proposta apresenta a implantação de uma Área de Intervenção Urbana – AIU correspondente ao perímetro do Arco Tietê. A abordagem da proposta se faz a partir de duas escalas distintas e complementares:

- **Escala macro:**

De interrelação deste território com a cidade e a macrometrópole, no sentido das conexões físicas, econômicas, de deslocamento de pessoas e de produtos.

- **Escala local ou específica:**

De intervenção sobre os territórios identificados como territórios de oportunidades, âncoras do processo de transformação, inseridos na estratégia geral de ação.

O desenvolvimento da proposta parte da identificação de áreas com maior potencial de transformação, chamada de território de oportunidades, como âncoras do processo de desenvolvimento, oferta de empregos e de infraestrutura de mobilidade, de suporte ao desenvolvimento urbano como forma de reequilíbrio dos deslocamentos e das relações casa-trabalho. A proposta considera fomentar algumas categorias de atividades como geradoras de empregos, seja potencializando setores existentes, como vestuário e acessórios, estimulando a presença da indústria e atividades comerciais relativas a estes seguimentos; como também a criação de novos postos ligados à constituição do setor logístico e consequente necessidade de ampliação dos equipamentos sociais nesta área.

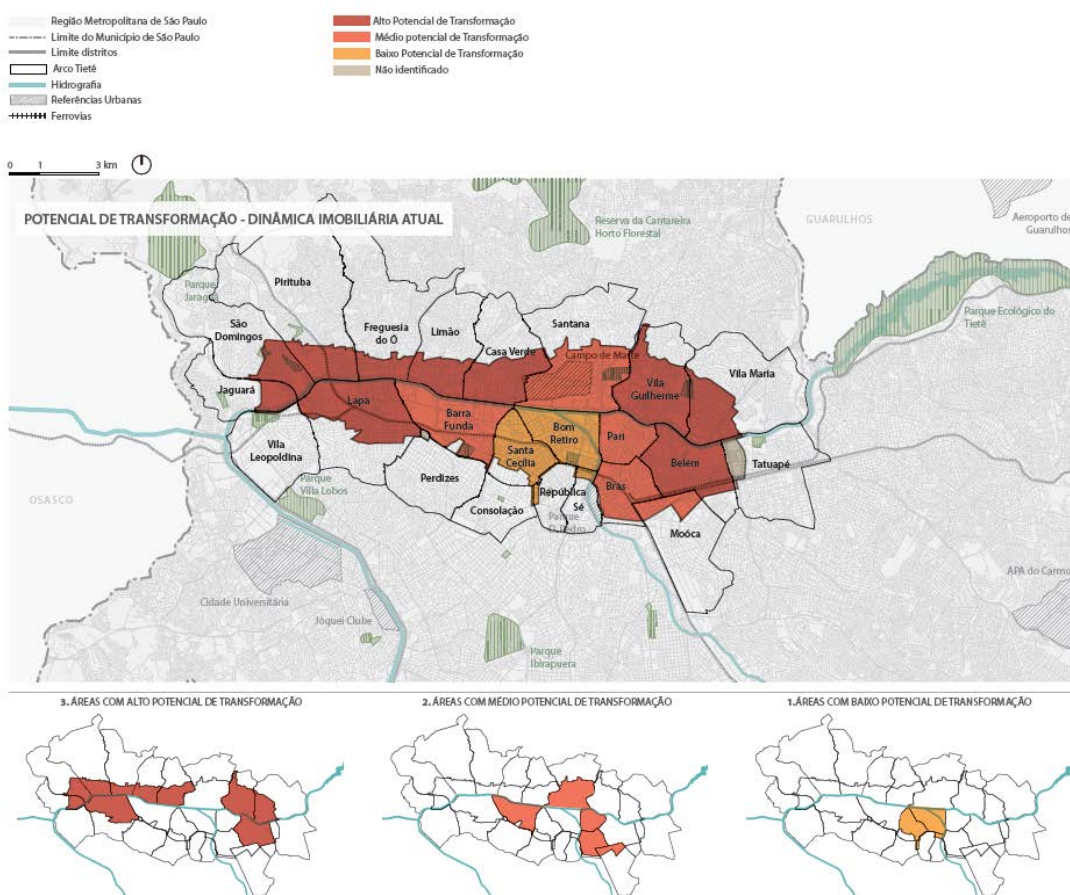
- Valorização imobiliária da região a partir da requalificação urbana;
- Integração das ações de drenagem determinando abertura de canais, promovendo ações associadas à micro drenagem, intensificação de vegetação das margens, integração com áreas verdes e melhorias na paisagem urbana e ambiental;
- Consolidação das infraestruturas como o Rodoanel e Ferroanel nas interligações regionais, mantém a marginal Tietê no atendimento da escala metropolitana de conexão com a cidade e não mais como eixo de passagem e cria um novo anel viário como rede interna de apoio aos bairros;
- Integração de diferentes modais, priorizando o transporte coletivo;
- Provisão de novas unidades habitacionais para a faixa de baixa renda dentro da estratégia geral de ação de concentração de usos e aproveitamento de parte das glebas públicas;
- Forma de gestão articulada, através de uma empresa pública, que gerencie, fiscalize e coordene todas as ações de desenvolvimento urbano na região foco do projeto.

A. PROPOSTA URBANÍSTICA

A partir de leitura dos aspectos físicos e ambientais do território do Arco Tietê tais como: a presença da várzea com morfologia e ocupação específica; a macrodrenagem como a questão da drenagem e saneamento para além do território do Arco Tietê e a microdrenagem com pontos de inundação, córregos canalizados e poucas áreas verdes, foram definidas intervenções que estruturariam e o qualificariam para se alcançar sua valorização e conseqüente transformação.

Para identificação dos territórios de oportunidades a proposta considerou a existência de previsão de infraestrutura de suporte ao desenvolvimento urbano, principalmente na área de transporte público de alta e média capacidade, o baixo adensamento populacional relativamente ao entorno, a carência de equipamentos públicos, a diversidade de habitantes nos distritos do Arco, as ações previstas para promoção de habitação de interesse social, a alta densidade de empregos, a concentração industrial ao longo da ferrovia.

Figura 45 - Potencial de transformação

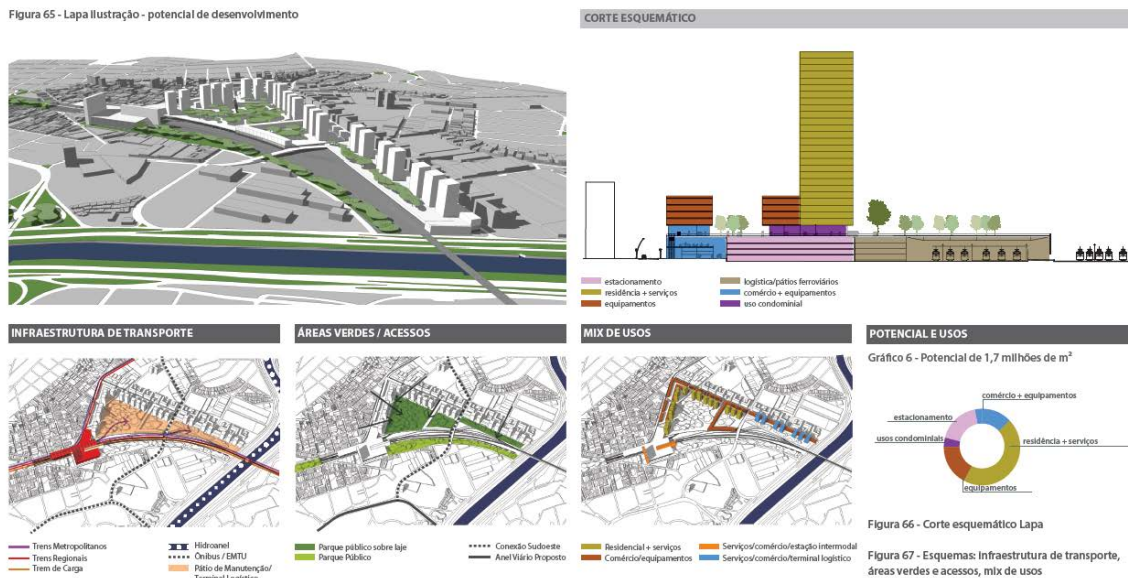


A proposta identifica como âncoras do desenvolvimento imobiliário os setores da OUC Água Branca, Lapa e Santana e defende o desenvolvimento de uma centralidade na orla ferroviária. O adensamento projetado considera uma faixa entre 100 e 250 hab/ha, proposto em 5 novas centralidades:

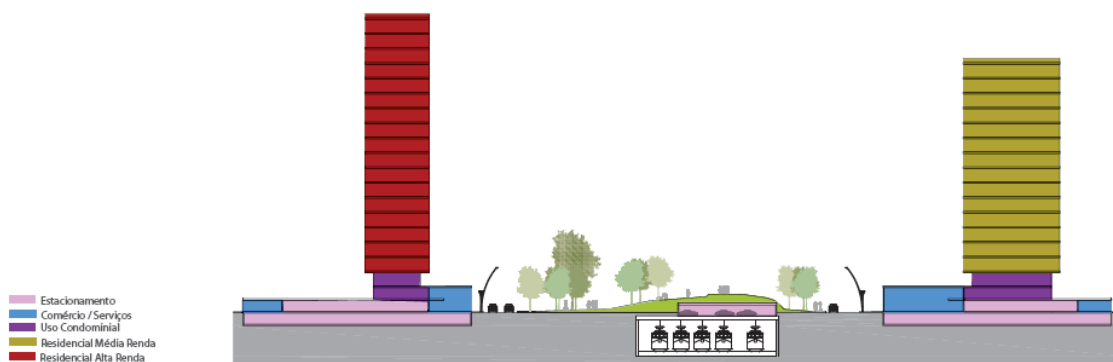
- Logística e Centro Atacadista – Pari;
- Equipamentos educacionais (técnico e ensino superior) – Barra Funda;
- Logística e intermodalidade – Lapa;
- Equipamentos, serviços e sociais – Freguesia do Ó;
- Logística – Vila Maria.

Entre os territórios identificados como território de oportunidades a proposta apresenta projeto para o Pátio da Lapa promovendo atividades de logística e implantando habitações para as faixas de renda baixa e média/baixa.

Figura 65 - Lapa ilustração - potencial de desenvolvimento



Outra proposta é a implantação de parque linear resultante do enterramento da ferrovia no trecho entre a Estação Água Branca da CPTM até a Avenida Pacaembu, permitindo a conexão entre os bairros a norte e a sul. Esta frente urbana poderá definir uma centralidade linear com predominância do uso residencial.



No âmbito do meio ambiente foram propostas intervenções em cursos d'água com a abertura e adequação de seção de córrego aberto, melhoria paisagística, adequação de seção de galeria. A incorporação de parques lineares junto aos rios e córregos além de função ambiental e social complementam o sistema de drenagem, como solução local e não estruturante.

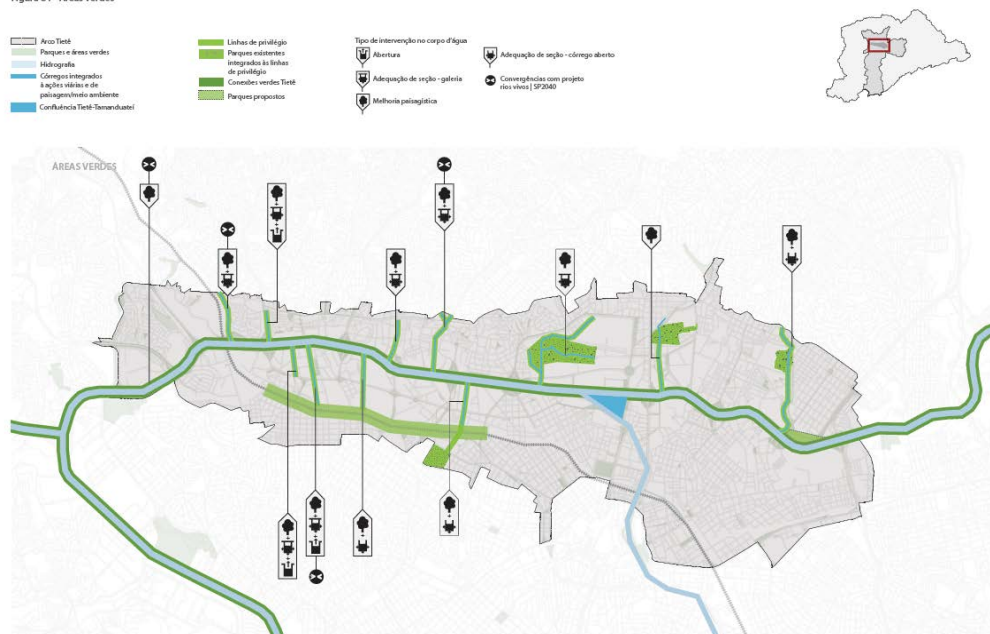
- Implantação de parques lineares ao longo dos córregos. Com a abertura e revisão das dimensões das seções das galerias.
- Criação de reservatórios de retenção nos locais de alagamento nas principais vias de acesso e nos emboques das pontes.
- Implantação de edifícios inteligentes e sustentáveis.
- Criação de estações de tratamento de esgoto menores e individuais para redução da emissão de esgoto na rede.

O proponente dividiu as atuações em:

- Macro-drenagem – abrangência regional;
- Micro-drenagem – abrangência local.

Embora a classificação não seja precisa, vamos nos referir a ela nesta análise. A proposta optou por deixar as questões de macro-drenagem apenas para o âmbito do PDMAT e Projeto Tietê (saneamento da bacia do Tietê). Propõe que a micro-drenagem seja tratada integralmente ao saneamento e a habitação indicando, para os diversos afluentes, distintas formas de atuação, tais como a abertura e adequação de galerias e a melhoria paisagística com implantação de sistema de áreas verdes junto aos córregos.

Figura 81 - Áreas verdes

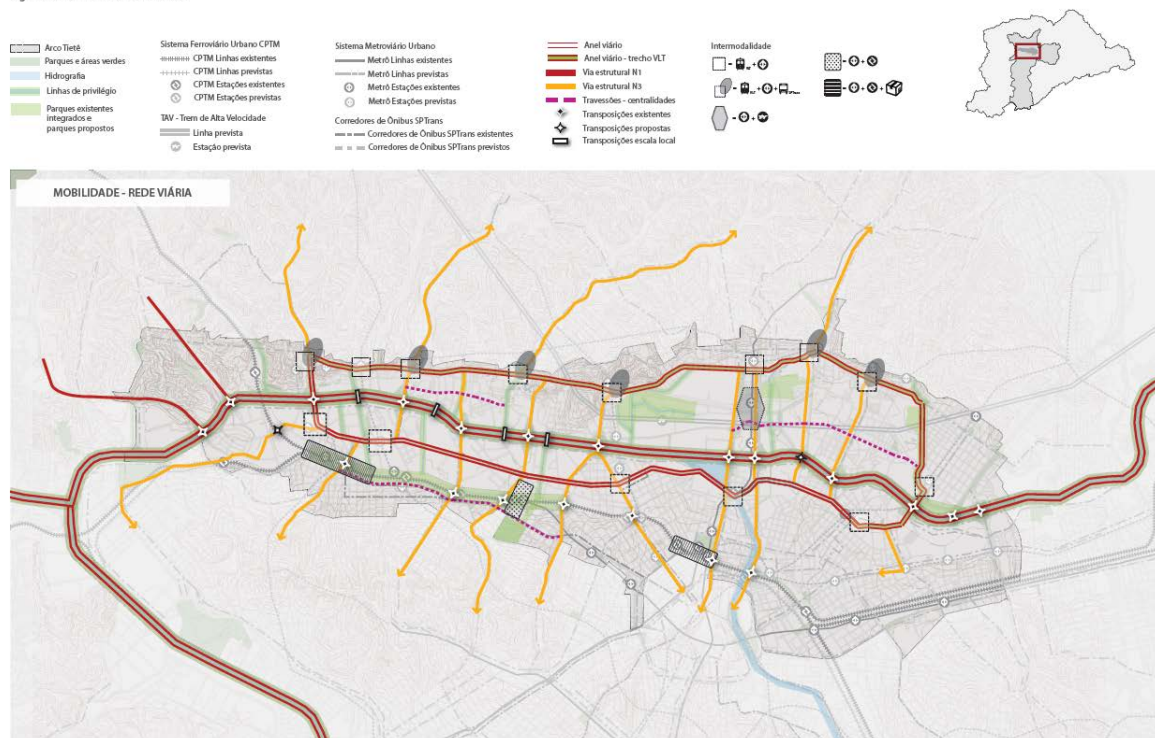


Em relação à mobilidade o consórcio propõem a implantação de um anel viário em torno do perímetro do projeto, qualificado por um aumento do sistema viário existente, novas pontes sobre o rio Tietê e o enterramento de um trecho da ferrovia, entre a Lapa e a Barra Funda.

- **Anel Viário**, no território do Arco Tietê, formado por Apoio Norte, Ponte da Vila Maria, Apoio Sul e Ponte do Piqueri. O Anel seria interceptado pelo Eixo Norte Sul e haveria conexões viárias intermediárias em 6 outras pontes existentes e 1 ponte nova. Parte deste Anel seria suporte de um sistema de transporte de média capacidade (VLT). Nos cruzamentos do Anel com as linhas de metrô e trem haveria estações intermodais;
- **Novas Pontes** fazendo a ligação entre os bairros ao norte e ao sul do Rio Tietê, sem conexão com a Marginal:
 - Entre Freguesia do Ó e Lapa;
 - Entre Limão e Água Branca;
 - Entre Limão e Barra Funda;
 - Entre Casa Verde e Barra Funda.
- **Novas Vias Coletoras**, todas no sentido Leste – Oeste:
 - Lapa (junto à ferrovia);
 - Limão;
 - Vila Maria / Vila Guilherme.

- **Enterramento da Ferrovia** no distrito Barra Funda (entre a estação Água Branca e a Av. Paqueta), com criação de ligações transversais no nível do solo, um parque sobre a ferrovia enterrada, e estacionamentos.

Figura 84 - Mobilidade: Rede viária



NOTA TÉCNICA

Entendemos que a proposta urbanística atende parcialmente aos objetivos identificados no relatório resumo do chamamento público 01/2013/SMDU ao identificar como territórios de oportunidades regiões do Arco já valorizadas. Entendemos que a proposta deveria promover o desenvolvimento equilibrado entre as regiões do Arco e não pautar a transformação desejada em territórios com valorização reconhecida pelo mercado, como a área da Água Branca.

Sobre as intervenções de meio ambiente, micro e macro drenagem, implantação de áreas verdes entendemos serem capazes de qualificar o território contribuindo assim para sua valorização. As intervenções precisariam ser mais detalhadas e fundamentadas. Não foram apresentados os fundamentos das escolhas das diversas atuações (vazões, possibilidade de abertura de canal, histórico de inundações). Além da fundamentação da escolha o participante deve detalhar as propostas incluindo: geometria, análises hídricas, custos de implantação, custos e dificuldades de desapropriações e outros que possam ser úteis para tomada de decisão.

Em relação aos projetos propostos como o enterramento da ferrovia e a construção sobre ela de estacionamento mais parque linear promoverá somente a ruptura da barreira em relação à mobilidade, mas consolidará uma barreira visual, a área ao longo do parque linear proposto já se encontra em processo de transformação através da Operação Urbana Consorciada Água Branca. O projeto não contempla a “produção” de novos territórios.

Considerando a implantação do Apoio Urbano Norte o consórcio não abordou o potencial de transformação resultante desta intervenção bem como não definiu parâmetros urbanísticos ou seu papel no processo de desenvolvimento econômico para região.

A proposta de Anel Viário parte com VLT, se por um lado qualifica a circulação dos bairros do Arco Tietê, por outro lado poderá seccionar ligações existentes atualmente atendidas pelos ônibus municipais, que não foram demonstrados. Atenção especial deverá ser dada aos trechos atualmente com maior fluxo de transporte público como a Av. Nossa Sra do Ó e Ponte Jânio Quadros.

B. ESTUDOS AMBIENTAIS – EIA/RIMA

Não houve apresentação, por parte do proponente, de estudos ambientais

C. PROPOSTA ECONÔMICA

O projeto se daria a partir da implantação de uma única AIU para todo o Arco Tietê a fim de assegurar a visão de conjunto ao Projeto, possibilitando que o desenvolvimento seja adequadamente distribuído em toda a área.

A realização das intervenções ficaria a cargo de uma nova empresa estatal, denominada Arco Tietê S.A., autorizada a: (i) gerir os ativos públicos; e (ii) realizar as intervenções na área, essa última via contratação de uma Parceria Público-Privada (“PPP”) administrativa. A captura da valorização imobiliária ocorreria via valor mobiliário, denominado “Direito de Construir”, mas com algumas diferenças em relação ao CEPAC relacionadas à flexibilidade para induzir o desenvolvimento de todo o Arco Tietê.

O consórcio apresenta como problema para precificação do potencial imobiliário do Arco Tietê, o fato de quase a totalidade de sua área ser alagável. Assim, detalhamentos econômico-financeiros, urbanísticos e jurídicos pressupõem equacionamento prévio da macrodrenagem e as respectivas construções, por parte do Poder Público, das obras requeridas, assunto não inserido entre os Projetos Estruturantes delineados pelas empresas. Para o êxito da proposta é considerado fundamental que seja formatado um arranjo institucional via consórcio público envolvendo União, Estado e Município de modo a coordenar ações e interesses das três esferas, como: a resolução de problemas de macrodrenagem, uma vez que apresentam a afirmação de que, caso esses problemas não sejam resolvidos, não será possível realizar a mensuração da atratividade da região e, portanto, as expectativas de receita.

O modelo apresentado pelo consórcio é composto pelos seguintes passos:

- Identificação de obras necessárias para sua transformação/valorização do território da AIU;
- Realização de leilão reverso em “Direito de Construir” necessários para responder pela realização da obra;
- Concessionários de posse do “Direito de Construir” os comercializam no mercado imobiliário.

Seria necessário também, pela proposta, que as receitas geradas pelo novo valor mobiliário, “Direito de Construir”, não sejam vinculadas ao artigo 146 do novo PDE (aplicação de 25% dos recursos obtidos na AIU em HIS, caso esses recursos estejam em conta segregada no FUNDURB), uma vez que tal fato poderia tornar o projeto Arco Tietê economicamente inviável tal como concebido pelo consórcio.

NOTA TÉCNICA

Não foi apresentada a modelagem econômico financeira com as estimativas de gastos e receitas.

D. PROPOSTA JURÍDICA**AIU Arco Tietê**

Propõe a criação de uma AIU para todo o território do Arco Tietê, por meio de Lei específica, afirmando de que a criação deste instrumento não necessitaria, de início, da realização de licenciamento através de EIA/RIMA e EIV. Invoca os seguintes artigos do PDE:

“Art. 145. As áreas de intervenção urbana são porções de território definidas em lei destinadas à reestruturação, transformação, recuperação e melhoria ambiental de setores urbanos com efeitos positivos na qualidade de vida, no atendimento às necessidades sociais, na efetivação de direitos sociais e na promoção do desenvolvimento econômico, previstas no Projeto de Intervenção Urbanística elaborado para a área.

§ 1º São territórios passíveis de serem qualificados como áreas de intervenção urbana os perímetros que se caracterizem como:

I - áreas urbanizadas que demandem recuperação, reabilitação ou requalificação para aplicação de programas de desenvolvimento econômico;

II - áreas com existência de relevantes concentrações de imóveis não utilizados ou subutilizados;

III - áreas com processos de expansão urbana e de mudanças nos padrões de uso e ocupação do solo em larga escala;

IV - áreas compatíveis com processos de remodelagem e reestruturação urbana, econômica, social e ambiental;

V - áreas com relevantes conjuntos arquitetônicos e urbanísticos com valor histórico e cultural;

VI - perímetros de ZEIS 3, destinados a requalificação urbana com prioridade para a implantação de HIS;

VII - qualificação de áreas de acordo com os objetivos da Rede Hídrica e Ambiental, incluindo os parques propostos e seus entornos.

§ 2º As áreas de intervenção urbana deverão ser propostas pelo Executivo e geridas com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores públicos e privados, promovendo formas de ocupação mais intensa, qualificada e inclusiva do espaço urbano combinadas com medidas que promovam o desenvolvimento econômico, racionalizem e democratizem a utilização das redes de infraestrutura e a preservação dos sistemas ambientais.

§ 3º As leis específicas que regulamentarão as áreas de intervenção urbana conterão, no mínimo:

I - finalidade e delimitação do perímetro de abrangência da AIU;

II - Projeto de Intervenção Urbana, com a definição das intervenções propostas que atendam as demandas sociais e equacionem os problemas urbanísticos existentes ou decorrentes da implantação de novas infraestruturas, respeitando e integrando as áreas de valor histórico, cultural e ambiental;

III - parâmetros específicos para o controle do uso e ocupação do solo no perímetro da área de intervenção urbana;

IV - mecanismos de recuperação, para a coletividade, de parte da valorização de imóveis urbanos decorrentes dos investimentos realizados pelo Poder Público e para a promoção da justa distribuição dos ônus e benefícios decorrentes do processo de urbanização;

V - instrumentos de controle social para a democratização da gestão, com a previsão de um conselho gestor paritário, formado por representantes do Poder Público e da sociedade civil;

VI - propostas para ofertar serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas articuladas com o incremento de novas densidades habitacionais e construtivas e com a transformação nos padrões de uso e ocupação do solo;

VII - mecanismos para integração de políticas setoriais de diferentes níveis de governo, em especial relacionada com os elementos estruturadores do território;

VIII - mecanismos para a implantação compartilhada das intervenções propostas e de arrecadação de receitas mediante parcerias do Poder Público com o setor privado;

IX - soluções para a provisão de Habitação de Interesse Social para a população de baixa renda residente dentro das áreas de intervenção urbana ou em sua vizinhança, com prioridade para o atendimento das necessidades habitacionais das famílias moradoras de favelas e cortiços, que possam ser realocadas, e das pessoas que ocupam logradouros e praças públicas;

X - regulamentação das condições específicas de aplicação do parcelamento, edificação e utilização compulsórias para glebas, lotes e edificações subutilizadas, não utilizadas e não edificadas, de acordo com o previsto nesta lei;

XI - mecanismos de garantia de preservação dos imóveis e espaços urbanos de especial valor histórico, cultural, arquitetônico, paisagístico e ambiental, protegidos por tombamento ou lei, quando couber.

§ 4º Até a aprovação das leis específicas de cada Área de Intervenção Urbana, prevalecem as condições estabelecidas pela legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

§ 5º As leis específicas que regulamentarão as Áreas de Intervenção Urbana poderão definir:

I - valor específico para a outorga onerosa do direito de construir, mediante Fp e Fs próprios;

II - possibilidade de realização de leilão de outorga onerosa do direito de construir;

III - conta segregada no Fundo de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB para vincular o investimento do valor arrecadado nos perímetros de abrangência e expandido;

IV - delimitação do perímetro expandido no qual serão realizados investimentos, com recursos da própria AIU, que atendam às necessidades habitacionais da população de baixa renda e melhorem as condições dos sistemas ambientais, de drenagem, de saneamento e de mobilidade, entre outros.

Art. 146. No caso de criação de conta segregada, conforme previsto no inciso III do § 5º do artigo anterior, os recursos serão aplicados exclusivamente na implantação do Programa De Intervenções Urbanas previsto na lei de criação da Área de Intervenção Urbana.

Parágrafo único. No mínimo 25% (vinte e cinco por cento) dos recursos arrecadados deverão ser aplicados em Habitação de Interesse Social, incluindo infraestrutura e equipamentos sociais para atender à população moradora, preferencialmente na aquisição de glebas e terras no perímetro de abrangência ou no perímetro expandido.

Art. 147. Cada Área de Intervenção Urbana poderá prever a quantidade de potencial construtivo adicional utilizável em seu perímetro de intervenção, com base na estrutura, forma, paisagem, características e funções urbanas previstas para o local bem como nos parâmetros de uso, ocupação, parcelamento e edificação propostos.

Art. 148. Os Projetos de Intervenção Urbana poderão ser elaborados e implantados utilizando-se quaisquer instrumentos de política urbana e de gestão ambiental previstos neste Plano Diretor Estratégico, além de outros deles decorrentes."

O risco jurídico desta afirmação surge quanto a delimitação de todo o perímetro do Arco Tietê, como uma única AIU, considerando a OUC-AB, já existente. Então vejamos:

“Art. 76:...

§ 3º Deverão ser encaminhados à Câmara Municipal projetos de lei tratando de disciplina especial de uso e ocupação do solo, operações urbanas consorciadas, áreas de intervenção urbana ou projetos de intervenção urbana para os subsetores da Macroárea de Estruturação Metropolitana relacionados nas alíneas do inciso VIII do § 1º nos prazos máximos de:

I - Arco Tamanduateí, até 2015;

II - Arco Tietê, até 2016;

III - Arco Jurubatuba, até 2017;

IV - Arco Pinheiros, até 2018.

§ 4º Os prazos estabelecidos no parágrafo anterior poderão ser prorrogados pelo prazo de 6 (seis) meses, desde que devidamente justificados pelo Executivo, e, em caso de não cumprimento dos referidos prazos, fica revogada a alínea correspondente ao respectivo subsector no inciso VIII do § 1º

Como se vê no, § 3º, o subsector Arco Tietê, poderá ser composto por OUC, AIU ou PIUs. Desta forma, ao considerarmos a inserção do perímetro da OUC-AB inserido junto ao da AIU, deve-se ser muito bem delineado e justificado a inclusão ou não do perímetro da OUC-AB e quais seriam as regras afetas a esta, visto que qualquer modificação poderá ser questionado pela Comissão de Valores Mobiliários, podendo esta, inclusive suspender o registro e consequente venda de CEPAC.

No mais, conforme regra prevista no art. 145, “caput”, a AIU é instrumento para a viabilização do Projeto de Intervenção Urbana, que salvo melhor juízo, não foi apresentada pela proponente.

Criação da Arco Tietê S.A.

Criação de uma empresa pública (Arco Tietê S.A.), administrada por mandatos fixos e preferencialmente não coincidentes com o do Poder Executivo, em sociedade com o privado, na modalidade S.A., pois há vantagens como a entrada em fundos de investimentos, cabendo sua principal função a de articuladora com outros Entes, bem como gerir todos os projetos a ser determinado na lei da AIU e o seu potencial construtivo.

No desenvolvimento dos procedimentos administrativos e das regras de composição desta empresa a proposta não aborda como que se dará a relação do FUNDURB (Art. 115, 337 e 341) Conselho Gestor Paritário da AIU (ART. 145, § 3º, V) com a Empresa Arco Tietê S/A, a saber:

Art. 115. A Prefeitura poderá outorgar onerosamente o direito de construir correspondente ao potencial construtivo adicional mediante contrapartida financeira a ser prestada pelos beneficiários, nos termos dos arts. 28 a 31 e seguintes do Estatuto da Cidade, e de acordo com os critérios e procedimentos estabelecidos nesta lei. Parágrafo único. Os recursos auferidos com as contrapartidas financeiras oriundas da outorga onerosa de potencial construtivo adicional serão destinados ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB.

Art. 337. O Fundo de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB será constituído de recursos provenientes de:

I - dotações orçamentárias e créditos adicionais suplementares a ele destinados;

II - repasses ou dotações de origem orçamentária da União ou do Estado de São Paulo a ele destinados;

III - empréstimos de operações de financiamento internos ou externos;

IV - contribuições ou doações de pessoas físicas ou jurídicas;

V - contribuições ou doações de entidades internacionais;

VI - acordos, contratos, consórcios e convênios;

VII - rendimentos obtidos com a aplicação do seu próprio patrimônio;

VIII - outorga onerosa e transferência de potencial construtivo;

IX - contribuição de melhoria decorrente de obras públicas realizadas com base na Lei do Plano Diretor Estratégico, excetuada aquela proveniente do asfaltamento de vias públicas;

X - receitas provenientes de concessão urbanística;

XI - retornos e resultados de suas aplicações;

XII - multas, correção monetária e juros recebidos em decorrência de suas aplicações;

XIII - outras receitas eventuais.

Art. 341. O Fundo de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB será administrado por um Conselho Gestor paritário, composto por 10 (dez) membros titulares e respectivos suplentes, assim definidos:

I - 5 (cinco) representantes de órgãos do Poder Público;

II - 5 (cinco) representantes da sociedade civil, oriundos dos seguintes Conselhos Municipais:

a) 2 (dois) representantes do Conselho Municipal de Política Urbana - CMPU;

b) 1 (um) representante do Conselho Municipal de Habitação - CMH;

c) 1 (um) representante do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT;

d) 1 (um) representante do Conselho Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES.

Art. 145. As áreas de intervenção urbana são porções de território definidas em lei destinadas à reestruturação, transformação, recuperação e melhoria ambiental de setores urbanos com efeitos positivos na qualidade de vida, no atendimento às necessidades sociais, na efetivação de direitos sociais e na promoção do desenvolvimento econômico, previstas no Projeto de Intervenção Urbanística elaborado para a área.

III - áreas com processos de expansão urbana e de mudanças nos padrões de uso e ocupação do solo em larga escala;

Para melhor análise jurídica se faz necessário a elaboração das minutas dos Projetos de Lei destas modificações, ressaltando que eventuais mudanças no PDE fogem ao controle de prazo e sucesso na efetiva modificação, podendo impactar no projeto como um todo, tais como a viabilidade econômica e financeira e efetiva aprovação da AIU e criação da Arco Tietê S/A. A matriz de risco do projeto, não apresentada na proposta, deve ser elaborada para mediar tais conflitos.

No mais, considerando que há toda uma regulamentação deste FUNDURB no PDE, necessário melhor definir como se daria a relação entre Grupo Gestor da Operação Urbana Água Branca, Conselho Gestor do FUNDURB, e a empresa pública a ser criada.

Outra ponto a ser mais bem estruturado seria a questão da instância PRE-ARBITRAL, caso as decisões dos sócios da empresa não encontrem solução, prejudicando a solução de determinadas intervenções urgentes e atraso na implantação do PIU. A compatibilização da legislação municipal com esta referência não ficou clara.

No mais, a proposta considera como necessário e indispensável a realização de outros projetos de outras esferas de governo, ex. macrodrenagem do rio Tietê, os quais não estão sob o controle da Administração Municipal, propondo a **formatação de arranjo institucional via consórcio público (União, Estado, Municípios):**

- Consórcio Público: Lei 11.107/2005;
- Elaboração de contrato de programa: art. 30 do Decreto Federal 6.017, para transferência e gestão dos bens para a Arco Tietê S/A;
- TAV e habitação, responsabilidade da União;
- Macrodrenagem, metro, cptm e habitação, responsabilidade do Estado;

- Macrodrenagem, onibus, ciclovias, vias e habitação, responsabilidade da PMSP;

Para formalização do contrato de consórcio público, este deverá ser celebrado com a ratificação, mediante lei, do protocolo de intenções. (Lei 11.107/05, art. 5º), sendo dispensado da ratificação prevista no caput deste artigo o ente da Federação que, antes de subscrever o protocolo de intenções, disciplinar por lei a sua participação no consórcio público (§ 4º).

Deverão ser constituídas e reguladas por contrato de programa, como condição de sua validade, as obrigações que um ente da Federação constituir para com outro ente da Federação ou para com consórcio público no âmbito de gestão associada em que haja a prestação de serviços públicos ou a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal ou de bens necessários à continuidade dos serviços transferidos (art. 13).

Assim, traz mais um tema que independe somente da vontade política municipal, fugindo ao controle de tempo quanto a sua formalização e aprovações legais no âmbito Federal, Estadual e Municipal, valendo-se o mesmo comentário para a proposta de eventuais modificações no novo PDE, acima descrita.

Gestão de Recursos

Quanto aos Recursos propõem transformar a Outorga de Potencial Adicional do perímetro da AIU, em Títulos Mobiliários com livre negociação em bolsa ou mercado de balcão, registrado na CVM, com os seguintes quesitos;

- Lei 6385/76, art. 2º, IX e art. 4º do Estatuto da Cidade;
- Ser criada na lei que instituir a AIU, chamando de “Direito de Construir” ao invés de outorga onerosa;
- Direito de Construir classificado como um CIC – IN nº 296/98-CVM, por falta de regulamentação específica na CVM.

Dúvida jurídica surge ao se analisar o Art. 145, § 5º, I e II, em que fala em “outorga onerosa do Direito de construir”, não fazendo distinção entre um e outro, desta forma o entendimento da avaliação é que, para viabilizar esta hipótese, a lei específica necessita de ajustes em relação ao PDE.

Art. 145. As áreas de intervenção urbana são porções de território definidas em lei destinadas à reestruturação, transformação, recuperação e melhoria ambiental de setores urbanos com efeitos positivos na qualidade de vida, no atendimento às necessidades sociais, na efetivação de direitos sociais e na promoção do desenvolvimento econômico, previstas no Projeto de Intervenção Urbanística elaborado para a área.

§ 5º As leis específicas que regulamentarão as Áreas de Intervenção Urbana poderão definir:

I - valor específico para a outorga onerosa do direito de construir, mediante Fp e Fs próprios;

II - possibilidade de realização de leilão de outorga onerosa do direito de construir;

III - conta segregada no Fundo de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB para vincular o investimento do valor arrecadado nos perímetros de abrangência e expandido;

IV - delimitação do perímetro expandido no qual serão realizados investimentos, com recursos da própria AIU, que atendam às necessidades habitacionais da população de baixa renda e melhorem as condições dos sistemas ambientais, de drenagem, de saneamento e de mobilidade, entre outros.

Citamos também alguns artigos do Estatuto da Cidade, que poderão ser utilizados para a melhor análise do tema, demonstrando que poderão ocorrer entendimentos em contrário a criação de “títulos do direito de construir”, que não na forma de CEPAC:

“Art. 4o Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

I – planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

II – planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;

III – planejamento municipal, em especial:

a) plano diretor;

b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;

c) zoneamento ambiental;

d) plano plurianual;

e) diretrizes orçamentárias e orçamento anual;

f) gestão orçamentária participativa;

g) planos, programas e projetos setoriais;

h) planos de desenvolvimento econômico e social;

IV – institutos tributários e financeiros:

a) imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana - IPTU;

b) contribuição de melhoria;

c) incentivos e benefícios fiscais e financeiros;

V – institutos jurídicos e políticos:

a) desapropriação;

b) servidão administrativa;

c) limitações administrativas;

d) tombamento de imóveis ou de mobiliário urbano;

e) instituição de unidades de conservação;

f) instituição de zonas especiais de interesse social;

g) concessão de direito real de uso;

h) concessão de uso especial para fins de moradia;

i) parcelamento, edificação ou utilização compulsórios;

j) usucapião especial de imóvel urbano;

l) direito de superfície;

m) direito de preempção;

n) outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso;

o) transferência do direito de construir;

p) operações urbanas consorciadas;

q) regularização fundiária;

r) assistência técnica e jurídica gratuita para as comunidades e grupos sociais menos favorecidos;

s) referendo popular e plebiscito;

VI – estudo prévio de impacto ambiental (EIA) e estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV).

§ 1o Os instrumentos mencionados neste artigo regem-se pela legislação que lhes é própria, observado o disposto nesta Lei.

§ 2o Nos casos de programas e projetos habitacionais de interesse social, desenvolvidos por órgãos ou entidades da Administração Pública com atuação específica nessa área, a concessão de direito real de uso de imóveis públicos poderá ser contratada coletivamente.

§ 3o Os instrumentos previstos neste artigo que demandam dispêndio de recursos por parte do Poder Público municipal devem ser objeto de controle social, garantida a participação de comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil.

Das operações urbanas consorciadas

Art. 32. Lei municipal específica, baseada no plano diretor, poderá delimitar área para aplicação de operações consorciadas.

§ 1º Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

§ 2º Poderão ser previstas nas operações urbanas consorciadas, entre outras medidas:

I – a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente;

II – a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

III - a concessão de incentivos a operações urbanas que utilizam tecnologias visando a redução de impactos ambientais, e que comprovem a utilização, nas construções e uso de edificações urbanas, de tecnologias que reduzam os impactos ambientais e economizem recursos naturais, especificadas as modalidades de design e de obras a serem contempladas. (Incluído pela Lei nº 12.836, de 2013)

Art. 33. Da lei específica que aprovar a operação urbana consorciada constará o plano de operação urbana consorciada, contendo, no mínimo:

I – definição da área a ser atingida;

II – programa básico de ocupação da área;

III – programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;

IV – finalidades da operação;

V – estudo prévio de impacto de vizinhança;

VI – contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I e II do § 2º do art. 32 desta Lei;

VI - contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I, II e III do § 2º do art. 32 desta Lei; (Redação dada pela Lei nº 12.836, de 2013)

VII – forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil.

VIII - natureza dos incentivos a serem concedidos aos proprietários, usuários permanentes e investidores privados, uma vez atendido o disposto no inciso III do § 2º do art. 32 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 12.836, de 2013)

§ 1º Os recursos obtidos pelo Poder Público municipal na forma do inciso VI deste artigo serão aplicados exclusivamente na própria operação urbana consorciada.

§ 2º A partir da aprovação da lei específica de que trata o caput, são nulas as licenças e autorizações a cargo do Poder Público municipal expedidas em desacordo com o plano de operação urbana consorciada.

Art. 34. A lei específica que aprovar a operação urbana consorciada poderá prever a emissão pelo Município de quantidade determinada de certificados de potencial adicional de construção, que serão alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à própria operação.

§ 1º Os certificados de potencial adicional de construção serão livremente negociados, mas conversíveis em direito de construir unicamente na área objeto da operação.

§ 2º Apresentado pedido de licença para construir, o certificado de potencial adicional será utilizado no pagamento da área de construção que supere os padrões estabelecidos pela

legislação de uso e ocupação do solo, até o limite fixado pela lei específica que aprovar a operação urbana consorciada.

Considerando que a AIU é inovação trazida pelo PDE, a qual prevê, em seu art. 145, § 5º, II a “possibilidade de realização de leilão de outorga onerosa do direito de construir”, entendemos que deverá haver ampla discussão jurídica sobre o tema, e eventuais e necessárias alterações nas legislações hoje existentes, que não somente a previsão na Lei da AIU a ser criada.

Acreditamos, ainda, que com relação ao registro para distribuição destes títulos perante a CVM, após toda a estruturação e aprovação do projeto de lei da AIU, se assemelha, muito mais ao contido na IN CVM 401/2013, que regulamenta os CEPAC, enfraquecendo a tese de que os títulos criados com o Direito de Construir, sejam diferentes dos CEPAC. Vale, portanto, quando da estruturação da proposta, uma consulta prévia a este órgão durante a estruturação desta proposta.

E. RECOMENDAÇÕES AO ESTUDO CONSOLIDADAS NO RELATÓRIO INTERMEDIÁRIO

O consórcio apresentou como elementos urbanísticos propostas em áreas que já se encontram em processo de transformação, comprometendo a capacidade alcançar os objetivos do Arco Tietê, de acordo com o *Relatório Resumo da primeira fase do Chamamento 01/2013/SMDU*. Neste sentido é necessária uma revisão da proposta urbanística com os objetivos apresentados pela municipalidade, bem como da viabilidade das obras de infraestruturas propostas.

O mecanismo do “Direito de Construir” apresentado, por representar uma inovação ao Plano Diretor, exigiria fundamentação clara e precisa de forma a viabilizar sua instituição não somente por lei específica, mas principalmente por sua operacionalização e inserção na lógica da outorga onerosa do direito de construir (OODC) sobre o restante da cidade.

A inovação proposta é a forma de gestão do projeto e do processo de transformação territorial através da criação da empresa pública gestora – Arco Tietê S.A, sua composição societária e a forma de governança e atuação na cidade. Contudo as formas de operação e relação desta empresa com o FUNDURB a OUC Água Branca não apresentaram detalhamento suficientes para análise. Os indexadores dos valores a serem cobrados sobre este direito de construir também não foram suficientemente esclarecidos, uma vez que não houve apresentação detalhada sobre a viabilidade financeira do projeto, haja vista as diversas propostas de infraestruturas apresentadas. Neste sentido a proposta de gestão é a maior contribuição do projeto para o chamamento, uma vez que possui inovação e transparência no processo de governança, mas deve ser compatibilizada com uma melhor proposta urbanística e de viabilidade financeira.

Relacionamos alguns pontos de atenção que ao longo do processo de desenvolvimento dos projetos serão importantes reavaliar, se for o entendimento de que devem prosperar:

Pontos de atenção

- Na proposta econômica, expõe-se que é necessário que as receitas geradas pelo novo valor mobiliário, “Direito de Construir”, não sejam vinculadas ao artigo 146 do novo PDE (aplicação de 25% dos recursos obtidos na AIU em HIS, caso esses recursos estejam em conta segregada no FUNDURB), uma vez que tal fato poderia tornar o projeto Arco Tietê economicamente inviável tal como concebido pelo proponente. É preciso lembrar que qualquer plano ou projeto urbano implantado no Município deve ter por escopo implantar as diretrizes do PDE, que determina expressamente, em diversas passagens, que a construção de HIS é tema prioritário;

- No item 3 da Proposta Jurídica, existe a previsão de transformar a “outorga onerosa de potencial adicional” (em verdade, o potencial construtivo adicional) da AIU em títulos mobiliários com livre negociação em bolsa ou mercado de balcão, transformando o “direito de construir” (potencial construtivo) em CIC, nos termos da IN nº 296/98-CVM, por analogia. Há o entendimento de que esta medida é questionável. Primeiro, o Contrato de Investimento Coletivo (CIC) é uma ação voltada para a execução de um empreendimento específico, tanto que a Instrução da CVM exige que em 90 dias pelo menos 50% do dinheiro seja aplicado no objeto do contrato. Por ser muito específico, ademais, corre-se o risco de legislar sobre o que não podemos - títulos mobiliários;
- No mesmo item 3, a proposta, pondera-se que a AIU é inovação trazida pelo PDE, a qual prevê, em seu art. 145, § 5º, II a “possibilidade de realização de leilão de outorga onerosa do direito de construir”. Propõe-se, então, ampla discussão jurídica sobre o tema, e eventuais e necessárias alterações nas legislações hoje existentes, que não somente a previsão na Lei da AIU a ser criada. Quanto a este aspecto, é importante destacar que o potencial construtivo pode até ser securitizado, uma vez que já reconhecido como bem dominial pelo PDE. Da mesma forma, pode haver o leilão, caso se preveja o estoque. O que parece ser difícil é equiparar o potencial construtivo ao CEPAC. O CEPAC é um título, o potencial construtivo é um bem jurídico – o que se propõe criar aqui é um título de crédito, coisa que não é entendida como alçada da regulação municipal.

CAPÍTULO VIII

CONCLUSÕES PARCIAIS

I. Relatório

Preliminarmente à apresentação das conclusões parciais, é preciso relembrar que o item 10 do Relatório Resumo, que encerrou a Primeira Fase e autorizou o início da Segunda Fase dos trabalhos referentes ao Chamamento Público nº 01/2013/SMDU estabeleceu os “Produtos mínimos a serem apresentados na segunda fase”. Tais produtos são os seguintes:

- 10.1. Projeto urbanístico e de engenharia;
- 10.2. Modelagem Operacional;
- 10.3. Viabilidade do Projeto, dividida em 10.3.1. Análise e Projeção de Receita e 10.3.2. Análise de viabilidade econômico-financeira;
- 10.4. Avaliação de impacto e matriz de risco; e
- 10.5. Análise da fundamentação legal.

São estes os produtos, devidamente detalhados em seu conteúdo no “Relatório Resumo”, que ensejarão a conclusão de que os trabalhos referentes a este procedimento administrativo estarão encerrados. O presente relatório, por sua vez, ilustra a análise do material inicialmente apresentado na Segunda Fase do Chamamento Público nº 01/2013/SMDU, e é elaborado em observância ao Decreto nº 51.397/10, que assim dispõe:

Art. 13. Expedida a autorização para que mais de um agente empreendedor realize estudos preliminares, a Comissão Especial de Avaliação da unidade competente conciliará os prazos de apresentação desses trabalhos, bem como avaliará o que melhor se adequa às diretrizes da Prefeitura do Município de São Paulo e apresenta melhor vantagem técnica, econômica, financeira e socioambiental.

Considerando tais premissas, as conclusões doravante expostas expõe o entendimento da Comissão sobre o mérito dos estudos apresentados e fundamentam os encaminhamentos propostos, especialmente no que se refere a possibilidade de aproveitamento dos estudos pela Administração para fins de eventual realização de licitação para celebração de contrato de concessão (art. 14 do Decreto nº 51.397/10).

Ultrapassados estes esclarecimentos preliminares, observa-se que os proponentes elaboraram propostas de intervenções para o espaço urbano do Arco Tietê em diferentes graus de profundidade de análise e de espectro de abrangência.

O grupo formado pelas empresas **Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão** estruturou sua proposta em uma única operação urbana consorciada para todo o perímetro definido para o Arco Tietê, baseado em uma única área de intervenção urbana para esse território. Para organizar a implantação da intervenção, sob o aspecto operacional, previu a criação de uma entidade estatal, a Agência de Desenvolvimento do Arco Tietê – ADAT, que recepcionará os ativos públicos e os transferirá para o denominado Fundo de Desenvolvimento do Arco Tietê, FDAT. O FDAT será responsável por financiar as intervenções urbanísticas fundamentais no território, nos termos já expostos no presente relatório.

A análise encontrou óbices no tocante à estruturação do projeto apresentado pelo Proponente, especialmente na ausência de Projeto de Intervenção Urbana - PIU. De fato, somente o PIU permitiria identificar as proposições para parcelas específicas do território, esclarecendo o processo de urbanização desejado, as transformações efetivamente pretendidas e os objetos passíveis de realização de parcerias público-privadas, nos termos solicitados no relatório resumo da segunda fase do Chamamento. A sobreposição dos instrumentos de ordenamento territorial apresentados pelo proponente (como asseverado, Operação Urbana Consorciada e Área de Intervenção Urbana), também não permite identificar com clareza qual PIU deverá ser produzido. Há que se ponderar, ainda, as dificuldades inerentes ao gerenciamento de uma única Operação Urbana Consorciada para todo o território do Arco Tietê, inclusive no processo e na forma de obtenção da Licença Ambiental Prévia, nos moldes das exigências do Estatuto da Cidade e do Plano Diretor Estratégico. Neste sentido e em atendimento as premissas e produtos descritos no Relatório Resumo, esta proposta, nos termos em que encaminhada, não reúne um conjunto de elementos com nível de precisão adequado a caracterizar a viabilidade de sua continuidade.

O grupo formado pelas empresas **Axal-Arup/Base3**, por sua vez, elaborou estudo para a construção de passarelas sobre o Rio Tietê. Como asseverado retro, ainda que interessante do ponto de vista urbanístico, a proposta não apresenta desenvolvimento em escala metropolitana, adequada para as transformações necessárias e solicitadas para o perímetro do Arco Tietê, bem como não configura um projeto apto a realização de possível edital para concessão, de acordo com os objetivos do chamamento. Em sentido oposto, empresa **Barbosa & Corbucci** propôs um PIU com potencial de grande impacto para o Arco Tietê e de acordo com as premissas solicitadas pelo edital: o Projeto de Intervenção Urbana Apoio Norte, que pressupõe a instituição de uma Área de Intervenção Urbana em todo Arco Tietê e compreende duas ações estratégicas e complementares: a proposta de criação da Operação Urbana Consorciada Articulação Norte (OUCAN) e a proposta de realização de uma concessão patrocinada (PPP Articulação Norte) no território da implantação do corredor de transporte. Em que pese tais constatações, verifica-se que ainda há elementos que devem ser abordados e detalhados, tais como o modo de obtenção da terra afetada ao serviço público pelas concessionárias de energia elétrica e os lotes a serem desapropriados, necessários ao empreendimento, bem como a forma de financiamento da infraestrutura necessária ao corredor que não se resume a instrumentos de captura da alienação do direito de construir, que se demonstrou financeiramente insuficiente.

A empresa **Magalhães & Associados Arquitetura e Planejamento S/C Ltda.**, por sua vez, optou por realizar um estudo de parcela específica do território, considerado uma espécie de microcosmo representativo das complexidades encontráveis em todo Arco Tietê. A despeito de soluções urbanísticas interessantes no que tange a tal proposta de abordagem, não indicou a empresa como tais propostas deveriam ser implementadas para alcançarem as transformações urbanísticas desejadas. Tampouco logrou a Proponente demonstrar o real interesse público desta implantação, que se faz apenas sobre propriedades privadas – tal condição enfraquece em muito a viabilidade de aproveitamento de seus estudos, não configurando oportunidades para o desenvolvimento de parcerias público-privadas e, portanto, não encontrando condições de prosperar nos termos exigidos pelo edital. Por fim, o grupo formado pelas empresas **Odebrecht/OAS/URBEM** também previu a existência de uma Área de Intervenção Urbana para todo Arco Tietê, com propostas em duas

escalas de abordagem: uma escala macro, articulando este território com a cidade e a macrometrópole no que tange às suas conexões físicas, econômicas, de deslocamento de pessoas e de produtos; e uma escala local ou específica, que previu a intervenção sobre os territórios identificados como “territórios de oportunidades”, articulados e integrados através de elementos de infraestrutura de mobilidade e ambientais, identificados como elementos estruturadores. A partir destas escalas de abordagem desenvolveu-se o Projeto de Intervenção Urbana para toda região. Para a gestão da transformação concertada do perímetro, foi proposta a criação da empresa Arco Tietê S.A. Em que pese os elementos apresentados, contudo, a proposta de intervenção urbana (que determina os elementos passíveis de construção de parcerias) não deixou claro quais seriam os possíveis objetos de concessão e quais as modalidades previstas, merecendo, portanto, maior detalhamento.

A análise das propostas apresentadas revelou oportunidades relevantes. Com efeito, partidos urbanísticos consoantes às diretrizes previstas no Edital de Chamamento foram desenvolvidos, sendo o PIU Apoio Norte o mais detalhado e passível de desenvolvimento para formatar uma concessão. Sob o ponto de vista de implementação das medidas propostas e as necessárias estratégias de governança, conforme previsto no Relatório Resumo, a previsão de uma única Área de Intervenção Urbana para o local – a AIU do Arco Tietê - mostrou-se fortemente indicada, da mesma forma que se mostrou adequada a criação de um ente administrativo – a empresa Arco Tietê S.A. - para a gestão do processo de intervenção como um todo.

A par destas oportunidades, revelaram-se também algumas dificuldades para o desenvolvimento da modelagem final dos projetos apresentados. A mais importante consistiu em determinar, com alto grau de precisão, os elementos técnicos dos objetos passíveis de serem licitados em parcerias público-privadas, e suas respectivas modalidades. Os estudos, ainda que reconhecido o seu aprofundamento em determinados aspectos, e em que pese a final avaliação sobre este tema competir ao Conselho Gestor do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas (Decreto nº 51.397/10), não pareciam deter em seu conjunto o detalhamento global que permitisse naquele momento propor um ou mais instrumentos convocatórios de licitação de tal monta e complexidade. De fato, em termos objetivos o **Projeto Arco Tietê** apresentava-se, até então, como um Projeto de Intervenção Urbana (PIU) para o seu território: define as estratégias de desenvolvimento econômico desta região, consolida as diretrizes expostas pelo Plano Diretor Estratégico e o planejamento estratégico obtido da somatória do processo participativo da revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo em debate no legislativo municipal.

Somada a tal constatação, entenderam-se como razoáveis as possibilidades de aproveitamento, pela Administração Municipal, dos estudos já entabulados e considerados aderentes à proposta do Chamamento nº 01/2013/SMDU, decidindo-se então por agregar a tal conjunto de informações elementos do trabalho de planejamento realizado pelos órgãos da Prefeitura de São Paulo. Com tal medida, delinearam-se finalmente quais serão os projetos estruturantes necessários à implantação do Arco Tietê, indicando-se, ainda, a necessidade de detalhamentos das intervenções urbanísticas como tal reconhecidas, assim indicadas:

a. Apoio Urbano Norte, que, tendo como lógica a implantação de um eixo da transformação urbana ao longo da linha de transporte coletivo de alta e média capacidade, prevê a transformação da região norte do Arco Tietê por intermédio do adensamento em torno da linha 23 do Metro e do BRT (Bus Rapid Transit, ou Transporte Rápido por Ônibus) Norte;

b. Apoio Urbano Sul, consistente em projeto de transformação da região sul do Arco Tietê, em consonância com o Apoio Urbano Norte, tendo por finalidade o desenvolvimento e adensamento urbano ao longo do Apoio Sul, mais especificamente entre a região central e o leste, em direção ao Belém, uma vez que a região central oeste é território da Operação Urbana Consorciada Água Branca;

c. Operação Urbana Consorciada Água Branca, implantação já aprovada pela Lei nº 15.893/2013;

d. Centralidade da Metrópole, que prevê o adensamento construtivo e racionalização das infraestruturas junto a foz do Rio Tamanduateí, mais especificamente no entorno do Anhembi, em um

projeto estruturante que tem por premissa a modernização da infraestrutura deste centro de eventos;

e. Orla Ferroviária e Fluvial da Lapa, que proporá transformações na região do Bairro da Lapa, devido às suas novas características de uso e ocupação do solo, em consonância com as estratégias adotadas na Operação Urbana Consorciada Água Branca.

II. Das providências preliminares então adotadas

Com tais informações, e ainda preliminarmente a qualquer medida tendente a aprofundar os estudos já existentes, a SP-Urbanismo realizou consulta formal a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA acerca da possibilidade ou necessidade de licenciamento ambiental de uma eventual Área de Intervenção Urbana do Arco Tietê (Anexo I). Após a exposição das conclusões e indicações até o momento obtidas no âmbito do Chamamento nº 01/2013/SMDU, somados aos elementos produzidos e disponibilizados pela Administração Municipal, as indagações e respostas obtidas podem ser assim sintetizadas:

- a) *O PIU do Arco Tietê, necessário ao encaminhamento do projeto de lei que criará a Área de Intervenção Urbana do Arco Tietê, pode ou deve ser licenciado ambientalmente? Por quê?* Em resposta, informou SVMA que “entendemos pela inviabilidade de se licenciar o PIU do Arco Tietê, que prescinde deste instrumento nesta fase inicial, mesmo porque seria inviável a elaboração de um estudo de impacto de tanta complexidade”;
- b) *Há necessidade de obtenção de Licença Ambiental Prévia para o encaminhamento e aprovação do projeto de lei que criará a Área de Intervenção Urbana do Arco Tietê? Por quê?* Em resposta, esclareceu SVMA que “no mesmo viés, compreendemos não haver necessidade de obtenção de Licença Ambiental Prévia para a aprovação do Projeto de Lei que instituirá a AIU do Arco Tietê, tendo em vista que após a aprovação da mesma, os projetos envolvidos na AIU poderão ser licenciados individualmente, eventualmente dentro de suas especificidades”.

Nos estudos já realizados e de acordo com a orientação de SVMA, indica-se que os projetos que integram o programa de intervenções da AIU do Arco Tietê deverão ter licenciamento ambiental específico, com previsão de estoque de potencial construtivo adicional e indicação de obras de qualificação do meio ambiente urbano. Poderão tais projetos, também, ser implantados em tempos distintos e com a utilização de instrumentos urbanísticos específicos (operações urbanas consorciadas, concessões urbanísticas e áreas de intervenção urbana, por exemplo), incluindo a composição de investimentos e formas de financiamento, incentivos econômicos e estratégias de gestão relacionadas à governança metropolitana de acordo com o público alvo do projeto e a meta de transformação esperada para o território.

Concomitantemente a estas providências, a SP-Urbanismo realizou consulta a Secretaria Municipal de Transportes e a SP Obras, responsáveis pelo planejamento, projetos e construção dos corredores de transporte da cidade. Tal consulta versou sobre os elementos técnicos necessários para a definição do projeto funcional adequado ao corredor de transporte Apoio Norte tendo esta ação resultado em dois processos complementares:

- a) A realização, por ambos os órgãos, em conjunto com a equipe técnica da SP-Urbanismo, de análise crítica das propostas apresentadas pelos proponentes participantes. Desta análise resultou no *desenvolvimento de um projeto funcional para o Apoio Urbano Norte*, entendido como um eixo de transformação urbana a partir de um corredor de transporte público, tendo havido, inclusive, a definição das áreas necessárias a execução da referida obra (Anexo II a IV). O projeto funcional permite definir com precisão técnica suficiente o

traçado, a quantidade de áreas necessárias a sua implantação, as obras de arte e os recursos necessários à realização deste projeto;

- b) Realização de reuniões de trabalho com as empresas AES Eletropaulo e CTEEP, tendo por objeto as propostas de enterramento das linhas de alta tensão na região do Apoio Urbano Norte e o acesso as terras atualmente afetadas por tal infraestrutura de transmissão de energia. O enterramento da linha de alta tensão é ação fundamental para a implantação do Apoio Norte, uma vez que mais de 40% (quarenta por cento) de seu traçado faz uso desta área de servidão. O diálogo evidenciou a necessidade de *elaboração de um projeto funcional para o enterramento da infraestrutura, de modo a permitir quantificar os investimentos necessários para sua viabilidade, inclusive do valor da terra*. O resultado destas tratativas foi a elaboração de um termo de referência para o desenvolvimento do projeto de enterramento (Anexo V).

III. Proposta de encaminhamento – esclarecimentos finais ao material inicialmente entregue em atendimento à 2ª Fase do Chamamento Público nº 01/2013/SMDU

Tendo em vista o art. 14 do Decreto nº 51.397/10 e a necessidade de encaminhamento de projeto de lei, pelo Executivo, de regulação urbanística específica do território do Arco Tietê no ano de 2016 (art. 76, § 3º, inc. II do PDE), e considerando que o instrumento urbanístico eleito necessariamente terá por suporte um Projeto de Intervenção Urbana - PIU, foram consideradas necessárias informações complementares sobre os principais pontos dos estudos elaborados e detalhamentos dos produtos apresentados em atendimento ao Chamamento no. 01/2013/SMDU. Tais informações e detalhamentos possibilitariam a final modelagem dos projetos estruturantes acima descritos, bem como a construção do PIU e seu marco institucional.

Desta forma, a partir dos elementos de projeto já existentes, revelou-se preciso estabelecer com maior precisão os elementos estruturadores do Projeto de Intervenção Urbana Apoio Urbano Norte, em particular no que tange aos elementos técnicos, jurídicos e econômicos da proposta da “PPP Articulação Norte”, haja vista o projeto funcional definido e elaborado pela municipalidade para o corredor. Também foi considerado importante obter explicações e detalhamentos relativos às estratégias de governança para o Arco Tietê, especificamente na proposta de implantação de uma única Área de Intervenção Urbana – AIU, coincidente com o perímetro do Arco e da viabilidade de criação de um novo ente administrativo para a operacionalização desta governança com a proposta da Arco Tietê S.A. A consolidação de tais elementos permitiria finalmente que os estudos fossem perfeitamente condizentes, ao término dos trabalhos, aos “Produtos Mínimos” esperados pela Municipalidade quando da abertura do processo do Chamamento Público nº 01/2013/SMDU. Neste sentido a Comissão de Avaliação solicitou os seguintes esclarecimentos:

1. Ao grupo formado pela empresa Barbosa & Corbucci, relativo à proposta da PPP Articulação Norte.
2. Ao grupo formado pela empresa Odebrecht, OAS e URBEM, relativo à aplicação de instrumentos de ordenamento territorial e estratégias de governança para a implantação de projetos de intervenção urbana.

Finalmente, como é possível a implantação de cada um dos projetos acima apresentados (PPP Articulação Norte, AIU Arco Tietê e Arco Tietê S.A) em momentos distintos, foi esclarecido aos proponentes que os detalhamentos de tais propostas poderiam acontecer de acordo com a conveniência e oportunidade administrativa ou mesmo agrupados em um único estudo, de forma a identificar caminhos de viabilização do ordenamento urbanístico, do sistema fundiário e do financiamento que permitam a organização do território para a implantação do Apoio Norte e a consequente viabilização de parceria público-privada para sua realização. Informou-se, por fim, que com a fina-

lização de cada estudo complementar e correspondente estruturação de cada projeto de forma que seja lícito pelo Poder Público seria possível indicar eventual ressarcimento financeiro devido aos participantes do Chamamento envolvidos em cada tarefa.

CAPÍTULO IX

DOS ESCLARECIMENTOS

Após a deliberação do relatório das propostas de Estudos de Viabilidade – 2ª fase do Chamamento Público do Arco Tietê, oficializado através da Ata de reunião da Comissão Especial de Avaliação em 10 de dezembro de 2015, a SMDU convidou para prestar esclarecimentos a empresa Barbosa & Corbucci Arquitetos Associados Ltda e o consórcio formado pelas empresas Odebrecht/OAS/URBEM.

Em reunião do dia 18 de dezembro de 2015, com a presença de representantes da Barbosa & Corbucci e do Consórcio Odebrecht/OAS/URBEM, motivada pelas considerações expostas na ata de reunião da Comissão Especial de Avaliação diante da necessidade de esclarecimentos, nos termos do item 10 do edital de chamamento, prestaram-se esclarecimentos e instituiu-se o prazo de 30 dias para manifestação das empresas acerca dos esclarecimentos solicitados. O prazo de 15 de junho de 2016 foi acordado como entrega final para os esclarecimentos na 1ª reunião com o Consórcio em Março 2016.


PREFEITURA DE
SÃO PAULO

CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 001/2013/SMDU – ARCO TIETÊ
REGISTRO DE REUNIÃO – 18/12/2015

No dia 18 de dezembro, às 15h00, nas dependências da SP Urbanismo, foi realizada reunião de esclarecimentos acerca do Chamamento Público 01/2013/SMDU – Elaboração de estudos técnicos de viabilidade de desenvolvimento urbano do chamado Arco Tietê, com vistas à transformação urbana do perímetro considerado, com a presença de representantes do Consórcio Odebrecht/OAS/URBEM e da Barbosa & Corbucci Arquitetos Associados Ltda., conforme folha de presença anexa. A reunião foi motivada pelas considerações expostas na ata de reunião da Comissão Especial de Avaliação, instituída pela portaria nº 010/2013/SMDU/G, concernentes a deliberação do relatório intermediário sobre os estudos de viabilidade – 2ª fase do chamamento do Arco Tietê. A referida ata estabeleceu a necessidade de esclarecimentos, nos termos do item 10 do edital de chamamento, a serem ofertados pela empresa Barbosa & Corbucci Arquitetos Associados Ltda. e pelo consórcio formado pelas empresas Odebrecht/OAS/URBEM.

A reunião iniciou-se com esclarecimentos aos participantes acerca do processo de avaliação das propostas recebidas em setembro de 2014 e os procedimentos necessários à consolidação dos estudos, a partir de consultas finais e a realização de estudos técnicos sobre os projetos de intervenção urbana necessários ao território do Arco Tietê, constantes do relatório intermediário da 2ª fase, de 07 de dezembro de 2015. A SP Urbanismo prestou, então, as seguintes informações:

1. Estágio atual do Chamamento Público nº 01/2013/SMDU.
No final de 2014 foram apresentados 05 trabalhos referentes à 2ª Fase do Chamamento Público que foram, após análise da Comissão Especial de Avaliação, assim encaminhados:
 - 03 trabalhos não apresentaram condições de prosseguimento, conforme o relatório intermediário já publicado:
 - o AVAL/Anup/Bras 3, cuja proposta apresentada não configurou um projeto apto à realização de concessão de acordo com os objetivos do chamamento;
 - o Magalhães & Associados Arquitetura e Planejamento S/C Ltda., cuja proposta apresentada não indicou como se daria a implantação do projeto, bem como o real interesse público na sua realização;
 - o Andrade Guimarães e Queiroz Gahão, cuja proposta apresentada continha um programa de intervenções sem identificação das transformações efetivamente pretendidas no território e objetos passíveis de realização de parcerias público privadas;
 - 02 trabalhos necessitam de esclarecimentos para a conclusão de sua avaliação e possível prosseguimento:
 - o Barbosa & Corbucci – apresentou proposta de Projeto de Intervenção Urbana Apoio Norte com duas ações estratégicas e complementares: Projeto de Operação Urbana Consolidada Atuação Norte e proposta de realização de uma concessão patrocinada - PPP Articulação Norte baseada na implantação do corredor de transporte;
 - o Odebrecht/OAS/URBEM – apresentou proposta de uma Área de Intervenção Urbana para todo Arco Tietê baseada em um modelo e governança que cria a empresa Arco Tietê S.A.
2. As providências realizadas, durante o ano de 2015, pelo Poder Público relativo à viabilidade de prosseguimento dos projetos constantes do relatório resumo da primeira fase do chamamento, a saber:


PREFEITURA DE
SÃO PAULO

- Projeto de Lei de Parcelamento de Uso e Ocupação do Solo (PL 272/2015) que definiu as premissas de uso e ocupação do solo na região do Arco Tietê;
- Consulta à SVMA sobre a necessidade de licenciamento do instrumento de ordenamento territorial constante no PDE relativo à Área de Intervenção Urbana – AIU, cuja resposta isentou de elaboração de Licença Ambiental Prévia anterior ao projeto de lei que instituirá a AIU do Arco Tietê;
- Elaboração de Projeto de Lei que institui o Plano de Melhoramento Viário para o território do Arco Tietê em conjunto com SMF, SPTrans, CET, SPURB acordado com SMDU, SMAD, SEME e SEHAB (PL 721/2015);
- Elaboração de consulta às empresas de energia AES Eletropaulo e CTCEP quanto ao interesse de enterramento das linhas de alta tensão e a intenção de parcela com o poder público para empreendimentos gas áreas a serem liberadas da servidão de passagem, que resultou na elaboração de TR para contratação do projeto de enterramento das linhas de alta tensão.

Em seguida, realizou-se a apresentação do Projeto de Lei 721/2015 que trata da aprovação do plano de melhoramentos viários para o subsetor Arco Tietê da Macrodinâmica Estrutural Metropolitana. Tal proposta objetiva a implantação de eixos de transporte coletivo que irão constituir corredor perimetral capaz de promover a conexão interarrais nas regiões norte e sul do Arco Tietê, considerando, de forma concatenada, tanto a política de planejamento urbano veiculada pelo Plano Diretor Estratégico, como as ações governamentais que vêm sendo implementadas para a melhoria da mobilidade. A estruturação deste projeto ocorreu a partir do desenvolvimento e antecipação de medidas para os eixos denominados de Apoios Urbanos Norte e Sul, bem como, em complementação, para as áreas identificadas como Centralidade da Metrópole e Orla Ferroviária e Fluvial da Lapa. Nesse contexto, ressalta-se, ainda, que a ampliação e requalificação da malha viária tem papel estratégico na reestruturação urbanística arquitetada pelo novo Plano Diretor para a região, que trará verdadeiro processo de transformação do uso do solo, com adensamento populacional, mudança dos padrões construtivos e incremento da oferta de serviços e equipamentos públicos. É sobre esta resenha de áreas para a implantação dos corredores de mobilidade que será desenvolvido o Projeto de Intervenção Urbana Apoio Norte, um dos objetos presentes do relatório resumo da primeira fase do chamamento, onde foi elaborado um projeto funcional para o corredor de transporte.

Apartir destes informes, da apresentação do PL 721/2015 e dos debates entabulados entre a Comissão Especial de Avaliação e os representantes das empresas participantes, e considerando-se os elementos de projeto já existentes, revelou-se necessário estabelecer com maior grau de precisão os elementos estruturadores do Projeto de Intervenção Urbana Apoio Norte, da implantação do instrumento de ordenamento territorial relativo à Área de Intervenção Urbana e da criação das estratégias de governança do projeto, nos termos sugeridos pelo relatório intermediário desta 2ª fase. Destacaram-se, sob este aspecto, a necessidade de detalhamento dos elementos técnicos, jurídicos e econômicos da proposta da “PPP Articulação Norte”, haja vista o projeto funcional definido e elaborado pela municipalidade para o corredor de transporte, e a estruturação de estratégias para o desenvolvimento do Arco Tietê, especificamente no tocante à proposta de implantação de uma única Área de Intervenção Urbana – AIU, coincidente com o perímetro do Arco e da viabilidade de criação de um novo ente administrativo para a operacionalização desta governança, com a proposta da Arco Tietê S.A. Foi esclarecido aos participantes que somente a consolidação de tais elementos permitirá finalmente que os estudos sejam perfeitamente condizentes, ao término dos trabalhos, aos “Produtos Mínimos” esperados pela Municipalidade quando da abertura do processo do Chamamento Público nº 01/2013/SMDU.

Neste sentido a Comissão de Avaliação agiu aos presentes:

1. Ao grupo formado pela empresa Barbosa & Corbucci, relativo à proposta da PPP Articulação Norte

Documentação nº 001/2013/SMDU - Arco Tietê - Registros de Reunião - 18/12/2015

Documentação nº 001/2013/SMDU - Arco Tietê - Registros de Reunião - 18/12/2015

CAPÍTULO X

DA ASSOCIAÇÃO DO CONSÓRCIO

A empresa Barbosa & Corbucci Arquitetos Associados Ltda e o Instituto de Urbanismo e Estudos da Metrópole – URBEM, que atua na qualidade de sucessor do consórcio formado pelas empresas Odebrecht/OAS/URBEM, informam da aliança para o desenvolvimento integrado dos trabalhos para a 2ª fase dos estudos em nova associação: Consórcio URBEM/BACCO/LEVISKY. O novo Consórcio tem por objetivo consolidar os elementos dos trabalhos desenvolvidos pelos dois grupos separadamente nas etapas anteriores, possibilitando a complementação, integração e otimização dos estudos a fim de cumprir com as expectativas dos conteúdos mínimos dos produtos a serem entregues nesta fase e nas solicitações de esclarecimentos.

Os estudos desenvolveram-se, inclusive com o acompanhamento pela SP-Urbanismo, nas reuniões adicionais de trabalho solicitadas pelo novo Consórcio. A associação URBEM/BACCO/LEVISKY, porém, rapidamente encontrou problemas, e resultou infrutífera. Em vista de tal condição, os proponentes prosseguiriam em seus estudos de forma independente, sem que com isso tenha havido o comprometimento do escopo, a qualidade esperada e do prazo definido para os estudos referente ao Chamamento Público.

Nesta linha de acontecimentos, por intermédio de comunicado protocolado na SP-Urbanismo em 13/05/2016, o Instituto de Urbanismo e Estudos da Metrópole – URBEM, manifestou interesse em concentrar seus esforços no desenvolvimento do Projeto de Intervenção Urbana: Apoio Norte e propôs um escopo alternativo da modelagem para o desenvolvimento dos estudos econômicos, urbanísticos, jurídicos e regulatórios, justificando-se em relação ao atual cenário de “crise política e econômica que afeta o ambiente de negócios”. A Comissão Especial de Avaliação, por seu turno e em resposta a proposição do URBEM, informou que o escopo mínimo solicitado no edital de convocação deveria ser atendido, assim como o prazo final do dia 15 de junho de 2016.

Em 15 de junho, por fim, foi protocolizado pelo grupo BACCO/LEVISKY documento contemplando os esclarecimentos solicitados, não tendo havido entrega de material complementar pelo Instituto de Urbanismo e Estudos da Metrópole – URBEM.

CAPÍTULO XI

DA ANÁLISE FINAL DA PROPOSTA

Em seguida, são apresentados os esclarecimentos e detalhamentos relativos à proposta da PPP Articulação Norte ofertados pela empresa BACCO/LEVISKY, conforme descrição retro e nos termos do item 10 do edital do CHAMAMENTO PÚBLICO N.º 001/2013/SMDU – ARCO TIETÊ, com a conclusão da Comissão Especial de Avaliação acerca do material apresentado.

a) Revisar, a partir do projeto funcional definitivo apresentado, os cálculos referentes ao custo da intervenção para a realização das obrigações do futuro Concessionário, incluindo os custos de desapropriação das terras necessárias à implantação do Apoio Urbano Norte, principalmente quando da desafetação do equipamento hoje dedicado à transmissão de energia existente no local e utilização dos terrenos de servidão atualmente existentes no atendimento do projeto do Apoio Urbano Norte;

Avaliação: atendeu ao solicitado, pois apresentou a quantificação e valoração correspondentes aos custos das obras, às áreas necessárias à implantação do corredor do Apoio Urbano Norte,

bem como o valor dos custos relativos ao enterramento das linhas de alta tensão das duas companhias de energia mais estação de transmissão – ETR, com a elaboração de seus projetos e respectivos licenciamentos.

b) Elencar e quantificar os melhoramentos públicos propostos, acessórios a implantação do corredor viário, que tenham por objetivo promover o desenvolvimento urbano, econômico e social da área de intervenção;

Avaliação: atendeu ao solicitado quanto à quantificação e valoração correspondentes às ações do programa de intervenções acessórios à implantação do corredor viário - sistema viário, áreas verdes, áreas institucionais (terreno + implantação), previu a destinação de 25% dos recursos arrecadados na AIU para a implantação de EZEIS e EHIS, além do orçamento daqueles equipamentos públicos associados ao empreendimento de transporte – estações/terminais/CCO, edifícios garagem e infovia. Elencou e quantificou os melhoramentos públicos acessórios propostos, que ficaram assim distribuídos:

- estações/terminais/CCO: R\$ 274.389.233,78
- edifícios garagem: R\$ 55.747.511,89
- infovia: R\$ 257.712.262,60

c) Revisar o perímetro de intervenção do Apoio Urbano Norte, inclusive no tocante às áreas a serem incluídas no Eixo da Transformação Urbana ou, quando couber, outros instrumentos de reordenamento urbano, inclusive justificativa quando estes se encontrarem fora da Macroárea de Estruturação Metropolitana, compatível ao entendimento estabelecido pelo PDE;

Avaliação: atendeu parcialmente ao solicitado, pois os aspectos urbanísticos foram apresentados e estão consonantes com o projeto funcional do Apoio Urbano Norte fornecido pela municipalidade e com o novo marco regulatório (leis 16.050/14 - PDE e 16.402/16 – LPUOS), exceto diante das características da transformação urbanística, ao propor a concessão de parâmetro urbanístico inovador (CA=6), fato que ensejaria edição da lei específica da AIU-AN proposta, garantindo a modelagem econômica. Deste modo, e em atendimento aos esclarecimentos solicitados, para que a solução fosse completa, o Consórcio deveria trazer em sua modelagem jurídica a priorização desta ação, oferecendo inclusive minuta com menção a todos os parâmetros e regras a serem fixadas pela nova lei.

d) Esclarecer o modelo de concessão proposto para a PPP Articulação Norte a partir das receitas de contrapartidas oriunda da venda de potencial construtivo adicional da área a ser transformada, a partir das receitas de contrapartidas oriunda da venda de potencial construtivo adicional da área a ser transformada, pelo instrumento de política urbana que a definir”;

Avaliação: Dado que a PPP-BRT Articulação Norte pertence a uma única AIU, permite-se a possibilidade de considerar até 75% da arrecadação proveniente da venda das Certidões de Outorga Onerosa e do pagamento do potencial adicional de construção por meio da Outorga Onerosa do Direito de Construir no perímetro da AIU como fonte de recursos da própria Prefeitura Municipal de São Paulo – contraprestação pública – destinada à implantação do BRT.

Neste sentido, **atendeu parcialmente ao solicitado**, na medida em que, ao trazer esclarecimentos em sua modelagem, inovou em vários aspectos, fato que demandaria aprofundamento e detalhamento das soluções adotadas. A proposta considera que a venda do potencial construtivo adicional será necessária para custear a implantação do BRT (infraestrutura viária e desapropriações), e que esta arrecadação será a contraprestação pública no âmbito da PPP. A venda desse potencial construtivo seria administrada por uma empresa pública (AN/SA) por meio de venda direta ou pela alavancagem financeira através do desenho jurídico das Certidões de Outorga Onerosa. Contudo o Consórcio, não detalha o mecanismo de operacionalização e valoração dessa

Certidão. Ainda, diferentemente do apresentado anteriormente, os esclarecimentos não mais apontaram para uma modelagem que considera o título público com valor fixo e negociado em leilão (CEPAC), mas sim um certificado calculado com base na fórmula de cálculo da outorga onerosa ordinária, que contempla “Fp” (fator de planejamento) e “V” (valor de cadastro – conforme Quadro 14 do PDE), por essa razão a avaliação do instrumento proposto, embora bem vindo, demonstrou-se prejudicada. Visto que o valor de cadastro (V) varia de acordo com a face de quadra e com base em publicações anuais de SF e SMDU, seria fundamental que se demonstrasse, por exemplo, como se daria a conversão do valor da Certidão adquirida antecipadamente quando de sua vinculação a um terreno específico, e também em que tempo do projeto. Seria importante esclarecer, outrossim, se seria possível ou não a comercialização da Certidão entre particulares, já que não há prazo de validade para o papel de acordo com a proposta.

Concluindo, considerando que há necessidade de legislação específica para a criação da Certidão, para a criação da empresa pública, e para a definição das regras da PPP, todos estes aspectos deveriam figurar nos esclarecimentos como um único regramento convergente.

- e) Esclarecer como a modelagem urbanística e jurídica é consonante com as diretrizes da Lei Municipal n.º 16.050/2014;

Avaliação: atendeu parcialmente ao solicitado, pois fez menção expressa aos artigos do PDE, conforme exigido, contudo não avançou nas questões mais sensíveis para a viabilização das estratégias pretendidas com a PPP, particularmente, sob o aspecto jurídico, quanto ao detalhamento da implementação da Certidão de Outorga Onerosa de forma a embasar, julgar e qualificar este instrumento que é mencionado no Estatuto da Cidade, mas apenas sugerido no PDE em seu Art. 145 (*§ 5º: As leis específicas que regulamentarão as Áreas de Intervenção Urbana poderão definir: II - possibilidade de realização de leilão de outorga onerosa do direito de construir;*)

- f) Propor o estabelecimento de fases da intervenção de acordo com a viabilidade de enterramento da rede de alta tensão e consequente desafetação da área destinada à infraestrutura de transmissão e distribuição de energia, conjuntamente com a capacidade de financiamento da intervenção pela venda de potencial construtivo adicional;

Avaliação: não atendeu ao solicitado, pois restringiu-se a esclarecer como se daria o faseamento das intervenções pretendidas pelo empreendimento relativamente às obras de implantação do corredor BRT, sem articular esta com a arrecadação obtida através da venda de potencial construtivo ou mesmo com a desmobilização das torres de alta tensão e subestações (enterramento das linhas de alta tensão e liberação para frente de obra).

Quanto aos aspectos relativos aos cenários de transformação urbana e consequente arrecadação com a venda do potencial construtivo adicional, o Consórcio assume as mesmas premissas apresentadas na proposta anterior ao pedido de esclarecimentos, cuja distribuição de usos futuros estão divididos entre 50% não residenciais e 50% residenciais, fato que julgamos bastante arrojado, dado o histórico de urbanização do município (cujos usos não residenciais dificilmente superaram o valor de 30%).

- g) Elencar e descrever os instrumentos e formas de financiamento complementares para a implantação do projeto para além da venda de potencial construtivo adicional.

Avaliação: não atendeu ao solicitado. Os esclarecimentos sob este aspectos são insuficientes, pois se restringiram-se a apenas listar as formas de financiamento complementares mencionando a necessidade de Contribuição Pública - vinculada à capacidade fiscal do município, variável em função da capacidade fiscal – e a bilhetagem na operação dos serviços do BRT, sem qualquer expectativa de valor capaz de aferir a viabilidade financeira e econômica do empreendimento.

CAPÍTULO XII

DO MÉTODO DE AVALIAÇÃO

A partir dos pressupostos elencados no Relatório Resumo para a fase de viabilidade do Chamamento, das análises descritas na primeira avaliação da 2ª fase e da solicitação de esclarecimentos, considerou-se como resultado desta avaliação a adequabilidade do projeto urbanístico e de engenharia em sobreposição e interpretação com a convergência dos objetivos da municipalidade com soluções viáveis e apropriadas à transformação do território. Para isso, verificou-se o atendimento dos projetos urbanístico e de engenharia quanto ao desenvolvimento e estruturação de uma modelagem operacional, seu processo de implementação e suas atribuições ao território quanto aos programas e incentivos econômicos, demonstrando sua viabilidade urbanística, econômica e jurídica. Como já exposto, a análise teve por escopo atestar a sustentabilidade da proposta resultando em (i) modelagens de projetos de concessões em obras e serviços, na forma de Projetos de Intervenção Urbana e projetos específicos associados e (ii) Programas de Desenvolvimento econômico e habitacional.

A proposta apresentada pelo Consórcio Barbosa & Corbucci na 2ª Fase encontra aderência à proposta do Poder Público ao contemplar processo de concessão para viabilizar a implantação do corredor do Apoio Urbano Norte.

O projeto urbanístico e de engenharia seguem o projeto funcional do Apoio Urbano Norte fornecido pela municipalidade e convergem com o novo marco regulatório (leis 16.050/14 - PDE e 16.402/16 – LPUOS), em relação à concentração da transformação urbana ao longo dos eixos de transporte público, promovendo o adensamento populacional e construtivo, incentivando os usos mistos, edificações sem limite de gabarito, restringindo a criação de vagas de estacionamento, ampliando os passeios.

Ao longo do novo eixo viário o território apresenta diferentes morfologias, atravessa planícies como Santana, Vila Guilherme e Vila Maria, cruza fundos de vales como ferrovia e a Rodovia dos Bandeirantes, e morros como o Morro da Casa Verde. A proposta de gabarito sem limites não define um desenho da paisagem, desconsiderando a relação das visuais resultantes do adensamento construtivo pretendido e sua localização entre a Serra da Cantareira e margem do Rio Tietê e as áreas de fundo de vale.

Os parâmetros urbanísticos apresentados não trataram especificamente cada trecho, com exceção da proposta de CA máx. igual a 6 para as áreas próximas às estações de metrô, não está regulamentada pela legislação vigente, necessitando desta forma lei específica, para a qual não foi apresentada minuta.

Em relação ao orçamento de implantação dos projetos contemplou os principais elementos, como citado nos itens a e b, do Capítulo XI, da análise da proposta.

Quanto à modelagem jurídico-econômica, faltam elementos fundamentais para que a viabilidade proposta pudesse avaliada com a profundidade necessária. De fato, ao não detalhar a criação de uma nova alternativa de financiamento através da venda de potencial construtivo adicional, a Certidão de outorga onerosa, e ao não contemplar modelagem financeira completa capaz de garantir a execução do empreendimento como um todo, incluindo a construção da avenida Apoio Urbano Norte, a modelagem jurídica deixou de atender ao mínimo exigível para que pudesse ser considerada, ao menos, completa em seu conteúdo.

