

I. DESCRIÇÃO DO PROJETO

I.1. CONCEITO GERAL: O PADESP

1. O Projeto é parte integrante de um polo logístico e comercial de grande porte denominado “Polo de Abastecimento, Distribuição e Entrepósito de São Paulo” (“PADESP”) que, no médio prazo, terá uma dimensão estruturante em comércio, armazenagem e distribuição de alimentos para a Grande São Paulo e outras cidades.
2. Com área de 6.300.000 m² (seis milhões e trezentos mil metros quadrados), o PADESP interligará o eixo Anhanguera-Bandeirantes por meio do Rodoanel e da Estrada de Perus objetivando articular e promover um modelo de abastecimento e distribuição racional, eficiente e sustentável de produtos alimentícios no município de São Paulo (“Município”).
3. O PADESP contará com dois núcleos:
 - (i) Núcleo 1: central de comércio de alimentos, o Novo Entrepósito de São Paulo – NESP, subdividido em:
 - 1a: Central de FLVO (Frutas, Legumes, Verduras e Outros)
 - 1b: Central de Cereais e Flores
 - 1c: Central de Pescados, Carnes e Lácteos
 - 1d: Terminal rodoferroviário alfandegado
 - (ii) Núcleo 2: plataforma logística, para estocagem, transbordo e cross-docking de grandes volumes de cargas e de veículos pesados do sistema rodoviário Anhanguera/Bandeirantes/Rodoanel

4. O PADESP fomentará o desenvolvimento da região abrangida com externalidades positivas para toda a Grande São Paulo. Estima-se a geração de, aproximadamente, 60 (sessenta) mil vagas de trabalho, a criação de cooperativas para atividades de reciclagem e compostagem, medidas de proteção e melhoria ambiental etc. Ou seja, além de importante transformação logística e comercial, o PADESP trará diversos benefícios socioeconômicos, valendo destacar:

- (i) melhoria relevante da mobilidade urbana da Grande São Paulo;
- (ii) diminuição de circulação de grandes caminhões nas marginais e ruas dos bairros da cidade;
- (iii) possibilidade de conversão de centros de armazenagem antigos e inadequados cravados no meio da cidade para funções contemporâneas;
- (iv) alternativa para desembarçar cargas importadas oriundas do porto de Santos e de outros portos ou aeroportos conectados pelo modal ferroviário; como também exportação; e
- (v) trabalho e desenvolvimento econômico em região carente de oportunidades, contribuindo para reverter desequilíbrios estruturais da cidade, criando um polo que se retroalimenta.

I.2. FOCO ESPECÍFICO DO PEDIDO DO PIU: O NESP

5. A âncora do PADESP é o NESP, a ser implementado na “Área NESP”. Trata-se de conjunto de equipamentos e serviços de titularidade e controle privados destinados a viabilizar interação entre produtores, comerciantes, operadores logísticos e consumidores de produtos alimentícios.

6. Destaque-se que a participação do Poder Público no Projeto é residual, pois os investimentos e gestão estão sob responsabilidade exclusiva da iniciativa privada. O principal diferencial do Projeto consiste na geração de externalidades positivas para o conjunto da sociedade sem o comprometimento de recursos públicos.

7. Assim, o pedido nesta MIP é o estabelecimento de parâmetros construtivos para a ZOE. Conforme artigo 15 da Lei Municipal nº 16.402, de 22 de março de 2016 (“LUOPS”), as ZOE são porções do território que, por suas características específicas, necessitem de disciplina especial de parcelamento, uso e ocupação do solo. Tal disciplina advirá de PIU, aprovado por decreto, observados os coeficientes de aproveitamento estabelecidos por macroárea conforme Quadro 2A do PDE.
8. A proposta da MIP é realizar estudo que revelará a adequação do NESP à ZOE, o que se fará indicando que, com a complementação da normatização urbanística, o Projeto se mostra viável, sendo sua continuidade suportada pelo PADESP.
9. A ZOE, hoje sem definição de todos os parâmetros necessários, deverá trazer previsões que permitam (i) o parcelamento do solo com arruamento e lotes de tamanho especial, conforme os requisitos técnicos de operação do entreposto de alimentos, áreas institucionais e áreas verdes, (ii) a edificação de galpões com dimensões adequadas à atividade de entreposto de alimentos, (iii) a implantação de áreas de estacionamento e pátio de manobras próprios para movimentação de veículos de carga, (iv) a edificação de prédios para abrigar atividades acessórias de serviços e suporte social.

1.2.1. PIU e Interesse Público

10. De acordo com o PDE, os PIUs têm como objetivo subsidiar e apresentar propostas de transformações nos perímetros definidos pelos instrumentos de ordenamento e reestruturação urbana, tais como áreas de estruturação local, operações urbanas etc.
11. O PIU, regulamentado pelo Decreto Municipal nº 56.901, de 29 de março de 2016, pode ser proposto pelo privado por meio de MIP contemplando os seguintes elementos: (i) definição do perímetro do PIU, (ii) características básicas da proposta e (iii) fases de elaboração do projeto, assegurando o caráter participativo dessas atividades.
12. O PIU proposto para o Projeto (“PIU NESP”) traz proposta de uso em perímetro que demanda complementação de seu zoneamento por meio da definição de elementos e parâmetros construtivos.

13. Como o PIU NESP apenas complementa a definição de parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo, o processo de análise pela SP Urbanismo tende a ser simplificado, adotando como diretriz a identificação do interesse público no efetivo cumprimento da função social da propriedade que o NESP dará aos imóveis do Projeto.

14. O interesse público estará materializado (i) no cumprimento da função social da propriedade, ou seja, no emprego útil dos imóveis localizados na Área NESP, (ii) na orientação de evitar que a Área NESP permaneça como vazio intraurbano e não atenda aos objetivos do PDE, (iii) na contribuição do Projeto para a redistribuição das oportunidades de trabalho no território e correção de distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente, a mobilidade e a qualidade de vida urbana, (iv) o parcelamento de grandes glebas com destinação de áreas verdes e institucionais para o Município.

II. O PIU NESP

I.1. PERÍMETRO DO PROJETO

15. A implantação do NESP está prevista na Rodovia dos Bandeirantes, a cerca de 4 km do Rodoanel, na região de Perus, em área de aproximadamente 4.000.000 m² (“Área NESP”).

16. De acordo com o PDE, a Área NESP está situada na Macroárea de Controle da Qualificação Urbana e Ambiental (“MCQUA”). Verifica-se que a Área NESP adequa-se perfeitamente aos ditames do PDE, que definiu a MCQUA como região como não residencial voltada a atividades industriais e logísticas.

17. Pela LPUOS, a Área Núcleo está em ZOE, dependendo, portanto, da complementação da definição de parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo via Decreto Municipal resultante do PIU.

I.2. MODELO URBANÍSTICO

I.2.1. Proposta de Transformação Urbana

18. O Projeto prevê a criação de entreposto de abastecimento e atividades complementares e acessórias. Assim, o que hoje é um vazio intraurbano receberá intervenções de regularização de terrenos, proteção ambiental, parcelamento do solo, implantação de sistema viário, áreas verdes e institucionais e de edificações de galpões associados a estruturas de apoio.

19. O NESP será o primeiro passo para consolidação de polo logístico (PADESP) que atrairá não apenas operadores do segmento, mas mão de obra e consumidores, configurando nova centralidade econômico-social na região de Perus.

20. O ambiente se transformará pela conjugação de novas obras com novos usos, alterando a dinâmica urbana na região.

I.2.2. Definição de usos

21. Conforme PDE, a Área NESP já se enquadra como área não residencial, de uso industrial e logístico, cabendo ao PIU NESP a definição dos parâmetros das edificações, complementando a Lei de Zoneamento.

22. O desenvolvimento dos estudos definirá as categorias de uso nR adequadas à implantação do NESP

I.2.3. Melhorias no sistema de mobilidade e transporte em seus diversos modais

23. O NESP, com acesso à Rodovia dos Bandeirantes e alternativa de interligação pela estrada de Perus (observadas as exigências definidas pelos órgãos reguladores competentes), somado à possibilidade de uso de modal ferroviário, permitirá a implantação de uma nova e eficiente dinâmica de movimentação das cargas da cadeia de abastecimento de alimentos.

24. A multimodalidade, desejada em qualquer projeto logístico de grande porte, poderá se materializar quando da efetivação dos projetos do ferroanel e do trem regional, que suplementarão a rede existente de transportes sobre trilhos (CPTM).

25. Um dos principais impactos da multimodalidade é a otimização do transporte, permitindo fluxo mais intenso de cargas com menor impacto no tecido urbano e redução de custos.

26. Com o NESP, espera-se diminuir a quantidade de caminhões que cruzam a cidade com produtos alimentícios, haja vista suas condições estratégicas de mobilidade e acessibilidade.

27. Tal redução de tráfego dentro da Cidade gera benefícios não apenas ao trânsito, mas também ao meio ambiente. A fluidez fomentada por um polo logístico equaliza a velocidade dos caminhões, diminuindo a emissão de gás carbono na atmosfera. Além disso, como os acessos ao NESP serão planejados e a Área Núcleo não tem moradia, a poluição sonora dos veículos fica mitigada. Por fim, a localização do NESP em espaço logístico-industrial, e não residencial, ordena o fluxo de pessoas e reduz a possibilidade de acidentes.

1.2.4. Modelos tipológicos de ocupação

28. A ocupação da Área Núcleo se dará por:

- (i) galpões dimensionados para receber produtos alimentícios e otimizar seu escoamento para os centros de consumo;
- (ii) edificações corporativas para abrigar escritórios, comércio assessorio, praça de alimentação, bancos, etc.;
- (iii) prédios para serviços e equipamentos de suporte; e
- (iv) pátios de manobra e áreas de estacionamento associadas a serviços de apoio como oficinas mecânicas e balanças rodoviárias.

1.2.5. Caracterização Ambiental

29. Ver Anexo

1.2.6. Sistemas complementares de infraestrutura

30. A Área NESP é lindeira à Rodovia dos Bandeirantes e está conectada, via Estrada de Perus, com a Rodovia Anhanguera. Além disso, é cortada por modal ferroviário, hoje dedicado ao transporte de passageiros (CPTM), que compartilha, de modo não prioritário, transporte de carga, porém com planos de expansão de capacidade pela integração com o Ferroanel e implantação do Trem Regional.

31. Tais sistemas de infraestrutura serão incorporados na inteligência logística do NESP e, posteriormente, do PADESP.

I.2.7. Estratégias de implantação do PIU

32. O NESP será faseado conforme cronograma anexo.

I.3. ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS

I.3.1. Promoção de setores produtivos

33. O NESP pretende agregar aproximadamente 2.000 (dois mil) comerciantes em espaço especialmente projetado para a devida acomodação de pessoas e mercadorias.

34. Tais operadores integram a cadeia produtiva do agronegócio, com grande potencial de geração de valor não apenas na Área Núcleo, mas em outras áreas do Estado de São Paulo.

35. Os ganhos logísticos vinculados ao NESP tendem a resultar em eficiência de custos, melhoria de margem nos produtos além de incrementar a qualidade de trabalho dos operadores e a experiência dos adquirentes na visitação de espaço planejado para a atividade de entreposto.

I.3.2. Gera o de emprego e renda

36. A cadeira produtiva que lastreará a operação do NESP deve originar aproximadamente 30.000 (trinta mil) vagas de trabalho, número que poderá subir 60.000 (sessenta mil) com a implantação do PADESP.

37. Por abranger produtos alimentícios, o potencial econômico do Projeto, a ser aproveitado pelos que nele atuarem, é de crescimento no longo prazo, acompanhando o dinamismo da Grande São Paulo e de outras partes do Estado.

I.4. ESTUDOS DE VIABILIDADE ECONÔMICA

I.4.1. Relevância da Proposta e Tempo de Implantação

38. O NESP envolve investimentos da ordem de R\$ 4,6 bilhões, que serão integralmente custeados pelas Requerentes direta ou indiretamente.

39. Os valores serão desembolsados ao longo da construção, cujo cronograma projetado consta do anexo.

40. Empresas específicas serão utilizadas para levantar recursos para o NESP, como a NESP S/A – Novo Entreposto de São Paulo que foi criada para investir na primeira fase do projeto, a qual terá entre seus sócios comerciantes.

41. Destaque-se que não há expectativa de contraprestação pública para o NESP.

I.5. MODELAGEM JURÍDICA

42. O NESP é gerido por sociedade por ações, a NESP S/A, responsável pela captação de recursos e realização dos investimentos.

43. A NESP S/A começará a implantar o projeto assim que for publicado o Decreto do PIU definindo os parâmetros da ZOE conforme artigo 39 do PDE, cumulado com artigo 15 da LUOPS e Decreto Municipal nº 56.901/2016.

44. Em sua operação, a NESP S/A contratará a elaboração dos projetos de engenharia pertinentes, conduzirá as devidas aprovações e contratará as obras para implantação do NESP.

III. PLANO DE TRABALHO

45. Como plano de trabalho da MIP, após a aprovação deste requerimento, a elaboração dos estudos nos limites do Termo de Referência do Anexo IX, no prazo de 120 dias a partir da Autorização da MIP.

46. Após o período de elaboração dos estudos poderão ser realizadas consultas públicas específicas para detalhar o PIU NESP e colher contribuições da sociedade sobre sua melhor formatação.