

Relatório da Consulta Pública

<p>Silvio Sant'Anna em 2018-05-11 disse:</p> <p>Parabéns pelo material disponibilizado! Sou arquiteto e gostaria de saber como serão desenvolvidos os PIUs? Será realizada concorrência pública? Talvez seja a forma mais democrática de proporcionar chances iguais a nossa classe profissional tão desprestigiada. Obrigado.</p> <p>Capítulo comentado: Capelinha</p>	<p>Os Projetos de Intervenção Urbana são uma referência para a atuação da Prefeitura e do concessionário na área polarizada pelo Terminal. Serão desenvolvidos à medida da alocação de recursos para essa finalidade e serão contratados através de alguma das modalidades de licitação previstas em lei – concorrência, tomada de preços, convite.</p>
<p>Juliana Marques - Parkinson em 2018-05-15 disse:</p> <p>Pela leitura do material, identifica-se que alguns dos objetivos do PIU dos Terminais de Ônibus de São Paulo são: (a) exploração dos terminais como elementos catalisadores; (b) garantir a melhoria do equipamento Terminal e do seu entorno imediato; (c) concessão à iniciativa privada visa trazer maior eficiência operacional a estes equipamentos; (d) fortalecimento das centralidades polarizadas pelo Terminal; (e) ponto focal da AEL (Área de Estruturação Local) é o próprio Terminal. No entanto, apesar de todo este entendimento do Terminal como centro das intervenções, nota-se no texto uma tendência a falar do PIU apenas se tratando da área de abrangência, como se dissociasse o Terminal do PIU. Quando se fala do PIU parece que há uma certa separação entre o que cabe ao terreno do equipamento e seus empreendimentos associados e as intervenções na área de abrangência.</p> <p>Mas sabemos que precisamos integrar esta visão, já que o Terminal é o ponto focal da AEL e também o elemento catalisador para fortalecer as centralidades polarizadas por ele enquanto equipamento fundamental da rede de mobilidade urbana da cidade e do conceito de TOD.</p> <p>O Terminal é o ponto central, o motor de transformação da área de abrangência. Portanto, ele é a principal intervenção do PIU. Os investimentos urbanísticos que forem feitos no equipamento, a inserção de novos usos e as melhorias no seu entorno imediato (calçadas e acessos) são a mola propulsora das demais intervenções.</p> <p>Se retomarmos a PMI dos Terminais de Ônibus Urbanos, recentemente realizada em São Paulo para os demais 24 terminais de ônibus da cidade, a Prefeitura havia proposto diferentes escalas de abrangência das intervenções urbanísticas, a começar pela modernização do próprio equipamento e depois pelos novos usos a serem atrelados ao terreno do Terminal e em seguida aos efeitos disso na terceira escala que compreende o raio de 600 metros a partir do Terminal. Nossa sugestão é adotar estas escalas também para os Terminais Princesa Isabel, Capelinha</p>	<p>O plano de concessão dos Terminais Municipais de Ônibus Urbanos configura uma política de desenvolvimento urbano que tem como foco a ampliação de funções de 27 terminais municipais e, a partir disso, a dinamização econômica das respectivas áreas de influência.</p> <p>O PMI mencionado e os Projetos-Piloto aqui apresentados foram desenvolvidos no âmbito da São Paulo Urbanismo, sob os mesmos propósitos identificados na manifestação – qualificação operacional dos terminais, viabilização de empreendimentos associados ao equipamento e qualificação do entorno.</p> <p>A ampliação de atividades dos terminais está contemplada no PIU através dos parâmetros urbanísticos fixados para regular as condições de aproveitamento do terreno onde estão implantados os equipamentos.</p> <p>Caberá aos pretendentes concessionários a elaboração de estudos de viabilidade que vão precisar áreas edificadas, empreendimentos associados e ações de requalificação urbanística obrigatórias, observado o montante mínimo de investimento, a ser estipulado em cada Edital de Concessão.</p> <p>Vale lembrar que o objetivo primordial da concessão é a melhoria das condições de operação dos terminais e a desoneração da Prefeitura das despesas de custeio dos terminais municipais.</p>

<p>e Campo Limpo e incluir o Terminal como ponto central das intervenções urbanísticas, como ferramenta fundamental para garantir o efeito “motor de transformação” do equipamento urbano Terminal irradiado para todo seu entorno.</p> <p>Este entendimento se reflete na questão do Programa de Interesse Público do PIU e das fases de implantação. Seria interessante que as ações propostas e sua prioridade se desse a partir do Terminal, irradiando para distâncias maiores conforme a transformação do entorno fosse ocorrendo e conectando outros equipamentos importantes para a comunidade local.</p> <p>Capítulo comentado: Consulta.</p>	
<p>Juliana Marques - Parkinson De em 2018-05-15 disse:</p> <p>Nos mapas apresentados há tanto ferramentas como ações propostas. A numeração das ferramentas vai de 1 a 6 e depois pula para a 9, que vai para a 11 e termina na 12. Não há muitos esclarecimentos sobre as ferramentas, apenas a descrição com esboços que constam nos mapas, sem descritivo ou justificativa.</p> <p>Algumas vezes uma ação que está em uma ferramenta se repete em outra ferramenta, como a sinalização de cruzamentos, que aparece na ferramenta 2 e também na ferramenta 4.</p> <p>Nos mapas temáticos aparecem assinaladas as ações, que possuem numerações, mas estas numerações não batem com as numerações das ferramentas.</p> <p>No Mapa Ciclovitário, por exemplo, tem ações que depois se repetem nas ferramentas, mas com numeração diferente. Seria importante entender melhor as ferramentas e as diferenças para as ações. E ter um descritivo de ambas, com justificativa, fora dos mapas.</p> <p>Capítulo comentado: Princesa Isabel.</p>	<p>Os três projetos-piloto foram desenvolvidos em conjunto. As ferramentas foram numeradas numa sequência única, sendo que nem sempre todas as ferramentas foram utilizadas em cada um dos projetos. Os Masterplans dos terminais foram revisados e as ferramentas renumeradas para cada um dos PIUs.</p> <p>A relação detalhada das ações de cada terminal consta de documento anexo a cada <i>Masterplan</i>, para facilitar o entendimento da proposta pelos munícipes.</p>
<p>Juliana Marques - Parkinson De em 2018-05-15 disse:</p> <p>Comparando as Diretrizes Urbanísticas do PIU e as Ações Propostas, nota-se que poderia haver maior conversa e sinergia entre as duas. Nas Diretrizes fala-se em Áreas de Descanso e Parklets, mas não encontrei nas Ações. Fala-se também nas Diretrizes em “Qualificação das áreas verdes adjacentes”, mas também não encontrei nas Ações. A questão da “Melhoria da Iluminação Pública”, que também aparece nas Diretrizes, identifiquei nas Ações apenas como “Melhoria da Iluminação Pública em Miolo de Quadra” - mas e nas calçadas e acessos? .” Também fiquei na dúvida se intervenção para implantar Corredor de Ônibus, que consta nas Ações, seria escopo de PIU, ou se faz parte de políticas de mobilidade mais amplas, em outra escala.</p> <p>Capítulo comentado: Princesa Isabel.</p>	<p>Os <i>Masterplans</i> reúnem propostas <i>preliminares de intervenção</i> a serem detalhadas futuramente em projetos urbanísticos, a serem contratados e desenvolvidos quando da programação de sua execução. Será nesse momento que o elenco de intervenções será estabelecido em definitivo. A experiência recente da São Paulo Urbanismo com o Programa Centro Aberto mostra a importância de criação de áreas de descanso em pontos estratégicos da malha urbana. A localização dessas áreas no âmbito dos PIU também será definida quando do desenvolvimento dos projetos urbanísticos. Revisamos as ações propostas, para ajuste da proposta conforme apontado na manifestação. A implantação do Corredor de Ônibus não faz parte do escopo do PIU e está a cargo da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes.</p>

<p>Juliana Marques - Parkinson De em 2018-05-15 disse:</p> <p>No Mapa Plano de Circulação senti falta de equipamentos públicos básicos como escolas, creches, EMEI, EMEF, bem como postos de saúde, e outros equipamentos de saúde. Estes equipamentos urbanos e públicos podem ser um dos principais instrumentos de conexão com os Terminais por redes de pedestres e bicicletas e que poderiam potencializar a transformação da área do PIU. Notamos no Mapa de Circulação a evidência para os equipamentos de cultura, que fazem parte sim desta rede e são importantes, mas as escolas e equipamentos de saúde são os principais utilizados pela população no cotidiano.</p> <p>Capítulo comentado: Princesa Isabel.</p>	<p>No material da consulta foram incluídas todas as pranchas que subsidiaram a elaboração do PIU. Os equipamentos públicos constam de todos os mapas de Planos de Circulação divulgados, destacados segundo as diversas secretarias, pois a malha de conectividade local foi estabelecida com a partir da localização desses equipamentos.</p>
<p>Juliana Marques - Parkinson De em 2018-05-15 disse:</p> <p>Gostaria de maiores esclarecimentos da proposta da priorização das intervenções urbanísticas ser feita pela SP Urbanismo em conjunto com o Núcleo Regional de Planejamento, vinculado à Prefeitura Regional específica, sendo que, pela estrutura e modelo de gestão do próprio PIU apresentado, fala-se na existência de um Grupo Gestor, que propicia maior participação social e do qual já fazem parte a SP Urbanismo e o NRP.</p> <p>Capítulo comentado: Princesa Isabel.</p>	<p>A atuação da SPUrbanismo e do Núcleo Regional de Planejamento mencionada no item 1.4.3 do material disponibilizado para consulta pública dar-se-á no âmbito dos Grupo Gestor, como proposto no Modelo de Gestão apresentado no item 1.4.7.</p>
<p>Juliana Marques - Parkinson De em 2018-05-15 disse:</p> <p>Do ponto de vista da escala das intervenções, as áreas estabelecidas nos perímetros de 600 metros de raio chegam a 1 milhão de m² e, portanto, englobam uma área de intervenção bastante significativa e também complexa do ponto de vista de instrumentos de gestão, manutenção e montante de despesas, além de tempo de maturação.</p> <p>Não há dúvidas de que um dos maiores objetivos do PIU no caso do Terminais de Ônibus é a articulação do Terminal com o território envoltório, conectando o Terminal com os equipamentos importantes existentes na sua área de abrangência (equipamentos sociais, educacionais, âncoras, praças ou polos de emprego) e conectando também os equipamentos entre si promovendo caminhabilidade.</p> <p>Um território articulado em rede tendo como epicentro o Terminal de Ônibus, com um percurso articulado, que é um convite para pensar o conceito de acessibilidade como um direito à cidade, dinamizando um território vivo pelo fluxo de pessoas.</p> <p>Mas pela complexidade dada pela escala da área de abrangência, dentro desta proposta de intervenção maior, poderiam ser sugeridos também <i>Percurso de Referência</i>, ou seja, trechos prioritários, que receberão o primeiro montante de investimentos no sentido de se tornarem lugares onde se evidencia a prioridade ao pedestre, o tratamento da paisagem considerando a escala do pedestre, a oferta</p>	<p>A cidade se transforma constantemente, o que nos obriga ao exercício continuado de interpretar as mudanças no decorrer do tempo. As dinâmicas de utilização do espaço público vão se moldando ao decorrer da consolidação da AEL. O que o plano traz é justamente a proposta de requalificação dos eixos prioritários de estruturação desta AEL, que fomenta a utilização pedonal entre os equipamentos públicos e o terminal de ônibus.</p>

<p>de serviços locais, a oferta de espaços verdes e de lazer e de locais de descanso confortáveis, onde se estimula o adensamento, o uso misto e a diversidade de tipologias. Uma vez implantados (concretizados), podem se tornar exemplos a serem replicados numa área maior e também incentivo para novos investimentos, sejam públicos ou privados.</p> <p>Capítulo comentado: Princesa Isabel.</p>	
<p>Ana Morais e Pedro Lima / Pesq em 2018-05-16 disse:</p> <p>Sobre os terrenos não edificados ou subutilizados, o texto apresenta como uma das diretrizes do PIU “promover o aproveitamento de terrenos não edificados ou subutilizados, que se enquadrem em uma das seguintes condições, com as ressalvas estabelecidas no Artigo 94 da Lei 16.050 de 31 de julho de 2014:</p> <p>a) Lotes ou glebas com área superior a 500 m², com coeficiente de aproveitamento utilizado igual a zero;</p> <p>b) Lotes de dimensão inferior a 500 m² originários de desmembramentos aprovados após a aprovação da Lei 16.050 de 31 de julho de 2014 (PDE) ou que, somados a outros contíguos do mesmo proprietário perfaçam área superior a 500 m² e que apresentem coeficiente de aproveitamento utilizado igual a zero;</p> <p>c) Imóveis com coeficiente de aproveitamento utilizado igual ou superior ao coeficiente mínimo definido no Quadro 3 da Lei 16.402 de 22 de março de 2016 e que tenham, no mínimo, 60% de sua área construída ou 60% de suas unidades autônomas desocupados por mais de um ano ininterrupto.”</p> <p>No entanto, não é apresentado nenhum levantamento dos lotes e imóveis considerados não edificados ou subutilizados no perímetro do PIU e nem as intervenções propostas a eles. Quais são esses lotes e imóveis e quais intervenções serão realizadas nessas áreas?</p> <p>Capítulo comentado: Campo Limpo.</p>	<p>A Lei Municipal nº 16.211/2015, com as alterações introduzidas pela Lei Municipal nº 16.703/2017, autoriza o concessionário à exploração comercial, direta ou indireta de edificações a serem construídas no terreno do terminal ou na área de abrangência do perímetro do raio de 600 m, fixado em lei.</p> <p>Não foram indicados os lotes porque a condição de subaproveitamento do imóvel é variável ao longo do prazo de concessão, enquanto os critérios de indicação mantêm-se válidos indefinidamente.</p> <p>A destinação dos imóveis eventualmente associados ao contrato de concessão está orientada ao desenvolvimento urbano da AEL definida em torno de cada terminal e propostas apresentadas pelo concessionário estarão sujeitas à análise de sua adequação pela São Paulo Urbanismo, responsável pela implantação dos Projetos de Intervenção Urbana.</p>
<p>Ana Morais e Pedro Lima / Pesq em 2018-05-16 disse:</p> <p>Dentre os mapeamentos que compõem o diagnóstico do PIU, há levantamento de terrenos públicos municipais contidos nos perímetros de abrangência. Se os terrenos vazios ou subutilizados forem utilizados como suporte para incorporação de empreendimentos associados, serão alienados ou concedidos?</p> <p>Como será atendido o interesse público nesses empreendimentos e quais serão os critérios adotados para conceituação do interesse público?</p> <p>Há também terrenos públicos municipais atualmente ocupados (cedidos) por instituições culturais como o Espaço CITA (que sequer foi mapeado no diagnóstico) e o Projeto Arrastão, que desenvolvem atividades culturais e educacionais importantíssimas para a comunidade.</p>	<p>Terrenos públicos serão utilizados para finalidades públicas: provisão habitacional de interesse social, implantação de equipamentos públicos e sedes administrativas da administração municipal, ampliação de áreas verdes.</p> <p>Atividades culturais e educacionais em desenvolvimento não devem ser afetadas pela concessão do Terminal, que poderá incluir o aproveitamento econômico de imóveis subutilizados exclusivamente, segundo os critérios propostos na consulta pública.</p> <p>Imóveis caracterizados como subutilizados pretendidos para exploração comercial poderão ser negociados diretamente com o proprietário do imóvel, poderão também ser objeto de consórcio imobiliário ou, como último recurso, desapropriados pela Municipalidade com recursos do concessionário.</p>

<p>Como será garantida a permanência desses espaços no lugar onde estão? Capítulo comentado: Campo Limpo.</p>	<p>A destinação dos imóveis assim obtidos está orientada ao desenvolvimento urbano da AEL definida em torno de cada terminal e propostas apresentadas pelo concessionário estarão sujeitas à análise de sua adequação pela São Paulo Urbanismo, responsável pela implantação dos Projetos de Intervenção Urbana</p>
<p>Ana Morais e Pedro Lima / Pesq em 2018-05-16 disse:</p> <p>O projeto, suas leituras e suas propostas foram elaborados sem nenhum diálogo efetivo com a população das regiões dos terminais.</p> <p>A consulta virtual tem se mostrado uma forma distante e pouco efetiva de contribuição.</p> <p>Foram pouquíssimas propostas registradas, as respostas insuficientes (não configurando um debate de fato) e a sensação é de que pouco, ou nada, afetaram o conteúdo dos projetos.</p> <p>A sociedade é chamada a opinar sobre propostas já elaboradas e não há possibilidade de discutir as decisões iniciais e estruturantes, como o instrumento da concessão, as motivações e objetivos e a escolha dos terminais piloto.</p> <p>Nem a nível da informação as formas de comunicação adotadas têm funcionado, já que os moradores e usuários sequer sabem da existência da proposta de concessão/PIU e como ela funciona.</p> <p>O processo participativo dos planos regionais não exclui a participação de processos subsequentes uma vez que envolvem escalas, instrumentos, metodologias e temporalidades diferentes dos PIUs.</p> <p>O projeto só seria participativo de fato e responderia às necessidades dos moradores, trabalhadores e usuários das regiões se as leituras e o programa de necessidades fosse construído junto com a sociedade civil e os instrumentos e formas de implantação fossem amplamente discutidos através de mecanismos presenciais de participação como oficinas e audiências nos territórios.</p> <p>Capítulo comentado: Campo Limpo.</p>	<p>A concessão dos terminais, proposta pelo Legislativo Municipal, foi integrada ao Programa de Desestatização conduzido pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias e tem, como objetivo primordial, a qualificação da operação e a desoneração da Prefeitura das despesas de custeio dos Terminais de ônibus Municipais.</p> <p>Os projetos de intervenção urbana apresentados contêm quase que exclusivamente propostas de melhoria de acessibilidade aos equipamentos. Há a proposta de constituição de um Grupo Gestor - integrado por membros dos Conselhos Participativos, instâncias de representação já constituídas - , que poderá atuar no detalhamento e na priorização das intervenções, quando da programação de sua execução, e inclusive promover a discussão ampliada das propostas junto à população.</p>