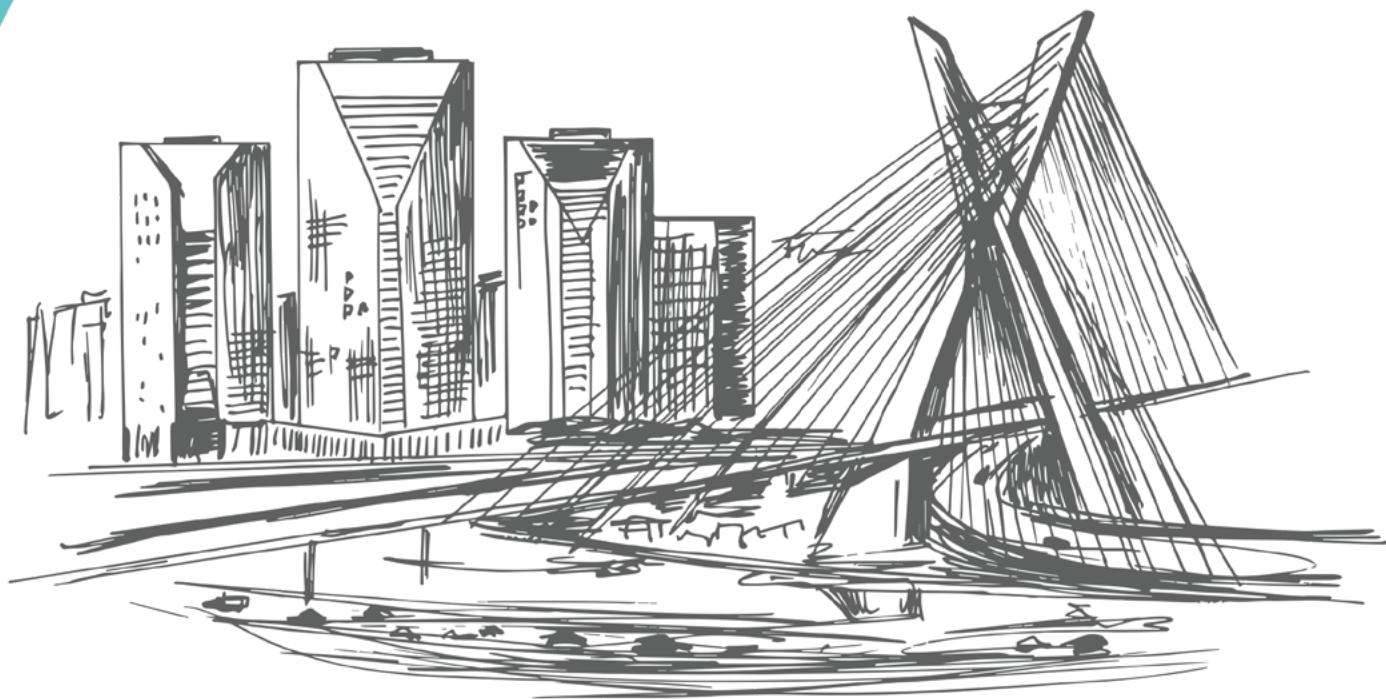


PROPOSTAS AOS CANDIDATOS À PREFEITURA DE SÃO PAULO



INTRODUÇÃO

As transformações urbanas pelas quais a cidade de São Paulo vem passando nas últimas décadas são consequência de um longo processo de desenvolvimento, o qual envolveu diferentes abordagens de planejamento urbano, e sua interação com as demais variáveis que fazem parte do processo de crescimento de uma cidade.

Dentre as variáveis que integram o processo de crescimento da cidade estão todas as atividades de comércio e serviços e, principalmente, as atividades imobiliárias, todas profundamente conectadas com a área urbana e todo o contexto geográfico, espacial e regulatório que a compõe. Um cenário que não pode deixar de conter ainda, de forma absolutamente marcante e significativa, o foco central de toda essa operação socioeconômica e urbana, que são as pessoas.

A cidade é composta por complexos sistemas de interação entre os espaços, as pessoas e os setores que desempenham suas atividades nas áreas urbanas. Tão importante quanto qualquer outro setor com funções sociais, técnicas ou econômicas na cidade, está a atividade imobiliária, que tem a incumbência de materializar os modelos de planejamento propostos por meio dos diversos instrumentos urbanísticos disponíveis e assim suprir a demanda imobiliária.

A falha em estruturar modelos que, ao mesmo tempo em que conduzem o desenvolvimento da cidade numa direção sustentável, ambiental e urbanisticamente equilibrada, sejam também apropriados para o funcionamento normal e desejável do mercado, pode trazer consequências danosas para a própria cidade.

Tendo em mente a necessidade de reestruturar de forma profunda os modelos de desenvolvimento, e cientes de que, sem uma visão global de planejamento da cidade, não será possível uma abordagem urbanística sustentável, econômica e socialmente equilibrada, as entidades que apoiam este documento, o fazem em sinal de aderência às ideias nelas apresentadas. Que possam elas servir de subsídio aos candidatos ao governo do município de São Paulo, com o objetivo de resgatar modernidade urbana da cidade.

AÇÕES DE CURTO PRAZO PARA REATIVAÇÃO DA OFERTA DE MORADIAS

Para o ano de 2021, está prevista a revisão do Plano Diretor Estratégico vigente na cidade de São Paulo (Lei nº 16.050/2014). Entretanto, a lei de uso e ocupação do solo, concebida e aprovada com base nesse Plano (Lei nº 16.402/2016), durante o período em que foi aplicada, mostrou que são necessários ajustes que permitam corrigir as distorções geradas por alguns de seus regramentos, tanto do ponto de vista da estruturação de produtos como de oferta.

A aprovação dessas medidas em curto prazo se justifica, uma vez que a elaboração e aprovação da Revisão do Plano Diretor Estratégico poderá levar até 2 anos, período em que, se não implantados os ajustes necessários para que o mercado funcione adequadamente, poderá haver forte desequilíbrio entre oferta e demanda, acarretando os consequentes efeitos indesejáveis.

Propostas

Aprovação de PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA – PIU em elaboração ou já enviados à Câmara Municipal

VILA LEOPOLDINA-VILLA LOBOS

proposição privada | 31 ha | MEM
PL 428/2019

ARCO JURUBATUBA

proposição pública | 2.192 ha | MEM
PL 204/2018 | suspenso judicialmente

ARCO PINHEIROS

proposição pública | 1.467 ha | MEM
PL 427/2019 | suspenso judicialmente

SETOR CENTRAL

proposição pública | 1.818 ha | MEM
em consolidação | consulta pública encerrada

ARCO TIETÊ

proposição pública | 5.380 ha | MEM
em consulta pública

Aprovação de projetos que tratam das OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS

PROJETO DE LEI 01-00381/2019

Aprova os melhoramentos públicos complementares do Plano Urbanístico Chucri Zaidan em cumprimento ao artigo 21 da Lei nº 16.975, de 3 de setembro de 2018

PROJETO DE LEI 01-00397/2018

Altera disposições da Lei nº 15.893, de 7 de novembro de 2013, que estabelece diretrizes gerais, específicas e mecanismos para a implantação da Operação Urbana Consorciada Água Branca e define programa de

intervenções para a área da operação; bem como substitui o Quadro III - Fatores de Equivalência de CEPAC, anexo à citada lei, dispondo sobre as regras de transição referentes à aplicação da nova tabela de fatores constante do Quadro III.

PROJETO DE LEI 01-00203/2020

Aprova a etapa de encerramento da Lei nº 13.769, de 26 de janeiro de 2004 - Operação Urbana Consorciada Faria Lima.

PROJETO DE LEI 01-00723/2015

Estabelece objetivos, diretrizes, estratégias e mecanismos para a implantação da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí, define Projeto de Intervenção Urbana para a área da Operação Urbana e autoriza a criação da empresa Bairros do Tamanduateí S/A.

AJUSTES DA LEI nº 16.402/2016 - LPUOS

VERTICALIZAÇÃO

Ajuste na redação do art. 60 da Lei nº 16.402/2016, eliminando as restrições de gabarito de altura máxima em ZM-Zonas Mistas e em ZC-Zonas de Centralidade.

COTA MÁXIMA DE TERRENO/UNIDADE EM ZEU

Alteração, no Quadro 3 da Lei nº 16.402/2016, da cota máxima de terreno/unidade em ZEU-Zonas de Estruturação Urbana, de 20 m² para 30 m².

VAGAS DE GARAGEM

Ajuste na redação da alínea “a” do inciso I do art. 62 da Lei nº 16.402/2016, de modo a ajustar, em ZEU-Zonas de Estruturação Urbana, o nº máximo de vagas de garagem por unidade residencial.

CIDADES INCLUSIVAS

A população mundial, em mais de 50%, vive em centros urbanos. No Brasil, este número chega a 85%. No Estado de São Paulo, supera os 95% da população.

Nesse sentido, é de extrema relevância atentar para a temática urbana focando em suas oportunidades, contradições e ações emergenciais.

Não há como falar em cidades sem falar em diversidade. Diversidade social, econômica, cultural. Diversidade étnica e religiosa. Diversidade no habitar, na geração de renda, na forma de se locomover, no acesso à educação, à saúde, aos serviços, ao lazer e às infraestruturas básicas. Diversidade de gênero.

Somado ao fato da crescente urbanização, em toda a sua diversidade, concentrando a maior parte da população mundial, brasileira e paulistana vivendo em cidades, aponta-se o galopante envelhecimento da sociedade. Estes dois fenômenos, se tratados de forma combinada, resultarão em uma série de pontos de atenção decorrentes de demandas essenciais para a qualidade de vida nas cidades, e em especial em São Paulo, a serem levados em conta nos próximos anos.

Cidades inclusivas correspondem a importante política pública, estruturadora de uma visão de cidade que permita abranger a grande diversidade de demandas da sociedade de forma sinérgica e holística, visando a oferecer condições de vida mais qualificadas a toda população.

Propostas

1. Criação e requalificação de espaços públicos

A partir dos preceitos do Desenho Universal (métrica inclusiva para todos):

- Desenvolver programa de mobiliário urbano a ser implantado na cidade como um todo (pontos de ônibus, banheiros públicos, displays informativos, bancos lixeiras, paraciclos);
- Desenvolver plano de criação de praças/pulmões verdes e de convivência (mapear carência de espaços livres e verdes por região);
- Criar Plano de Calçadas que garanta segurança universal para a mobilidade do pedestre na cidade, garantindo identidade do passeio público (eliminar a atual colcha de retalhos e a autonomia desregrada do privado no cuidado da sua calçada);
- Garantir o alargamento integral das calçadas na cidade como um todo, assegurando e definindo a coordenação da gestão da integração de sistemas presentes no passeio público: iluminação, arborização, mobiliário urbano, infraestruturas (telemática, gás, água etc.), faixa livre de circulação;
- Qualificar ao redor das estações de transporte de média e alta capacidade as condições de mobilidade peatonal com foco na densidade: sinalização prioritária ao pedestre, faixas elevadas de travessia, passeios mais largos do que o restante da cidade, medidas de *traffic calming*.

2. Programa de incentivo habitacional

A partir de incentivos fiscais e legislação urbanística específica:

- Viabilizar recursos, integrar programas de contrapartidas, incentivar financiamentos que garantam a Regularização Fundiária;
- Criar programa municipal de incentivo para produção, pelo setor privado, de habitação social para locação. Prever o incremento de potencial construtivo para empreendimentos com estas características, abarcando locação habitacional de mercado e social. Admitir a possibilidade de aplicação do instrumento de transferência de potencial construtivo;
- Garantir que os recursos advindos da outorga onerosa e da

Cota de Solidariedade sejam aplicados em programas consistentes e integrados, visando à instalação de novas unidades habitacionais de interesse social, bem como à regularização fundiária, priorizando as políticas intersetoriais.

3. Estímulo ao Uso Misto + Cidade Compacta

A partir das contrapartidas geradas pelos empreendimentos geradores de tráfego e em consonância com o zoneamento:

- Avaliar extensão das regiões com possibilidade de instalação de usos mistos na cidade;
- Criar índice de mensuração na “Mistura de usos e faixas sociais” e criar programa integrado ao Geosampa de mapeamento deste índice nas diversas regiões da cidade, para dar suporte a políticas de incentivo e planejamento;
- Criar políticas mais efetivas de instalação de usos mistos (atividades diversas e segmentos de renda diversos).

4. Tecnologia

A partir da setorização da cidade:

- Garantir oferta de conexão digital gratuita em espaços públicos, no transporte público e em instituições públicas;
- Tal oferta poderia se dar por meio do lançamento de editais por região para PPPs;
- Garantir a gestão integrada destas ações por intermédio de agência municipal, como a SP Negócios, vinculada à Secretaria de Governo do Município;
- Considerar a possibilidade de alteração da composição da SP Negócios, incluindo representações de especialistas com notório saber em diversas áreas de atuação: urbanismo, saúde, educação, cultura, transporte, saneamento, energia, habitação, direito.

5. Política Pública para o Idoso

Considerando o significativo aumento do porcentual de população idosa na cidade de São Paulo:

- Criar pacote de serviços e facilities voltados para a comunidade de idosos (capacitação, entretenimento, canais de assistência, trabalhos voluntários etc.);
- Ampliar o conceito de moradia, criando a unidade residencial para locação assistida, tratando-a como uso residencial e não como serviço, isentando, desta forma, da incidência de taxas e impostos (ISS) aplicados a serviços.

6. Política de Inclusão Multigênero

Considerando a condição de cidade mundial dentre as de maior diversidade do mundo:

- Criar programa de integração multigênero com foco na quebra de preconceito e estigmatização de grupos mais fragilizados da sociedade.

7. Política Integrada de Informação e Comunicação

Considerando que a população como um todo tem direito à informação e deve ter acesso aos diversos meios de comunicação:

- Criar programa de integração das informações relacionadas à oferta de serviços públicos e demais vinculados à rede de Cultura, Ensino, Capacitação e Integração Profissional, Infraestruturas Urbanas, Linhas e Redes de Transporte;
- Criar rede de comunicação integrada garantindo o amplo acesso da população ao rol de informações de interesse da sociedade veiculada nos mobiliários urbanos, canais e mídias digitais, displays físicos no espaço público e nas instituições públicas, em jornais e demais mídias de largo alcance.

8. Conexão entre Modais de Mobilidade Urbana

Considerando que a população deve ter o direito à locomoção viável por todo o território municipal:

- Agrupar os diversos Planos de Mobilidade Municipal e Metropolitano que afetam o território da cidade e criar um programa de integração entre os modais de alta, média e baixa capacidade, considerando o pedestre, o ciclista, os automóveis individuais privados, bem como os serviços de atendimento (Uber, táxi e demais meios que possam ser criados) até o transporte coletivo;
- Regulamentar novos meios de transporte turístico, vinculado a rotas específicas (ex.: Tuk tuk/Lisboa, bicitaxis, mototáxis etc.);
- Regulamentar novos serviços de transporte, garantindo o monitoramento da qualificação, a capacitação dos profissionais e a segurança dos usuários;
- Garantir a flexibilização no uso de espaços ociosos de estacionamentos de veículos particulares por intermédio de regulamentação específica de retrofit das edificações existentes.

9. Educação Inclusiva - Inclusão por meio de Unidades de Vizinhança

Considerando que a população deve ter direito à educação e visando a facilitar o acesso, reduzir os deslocamentos e, ainda, reduzir a evasão escolar:

- Criar agrupamento sub-regional de escolas públicas e privadas para atendimento à população residente ou com comprovação de trabalho fixo (a exemplo da França, África do Sul etc.);
- Criar conselhos gestores compostos pelos moradores do bairro para atuarem junto com profissionais da área na garantia dos serviços prestados.

10. Saúde Inclusiva - Inclusão por meio de Unidades de Vizinhança

Considerando que a população deve ter direito à Saúde e visando a facilitar o acesso, reduzir deslocamentos, reduzir a taxa de morbidade e os custos assistenciais em saúde:

- Promover campanhas públicas no campo da prevenção de forma sistêmica, integrada à rede de infraestrutura de comunicação urbana;
- Integrar as boas práticas de prevenção à saúde como contrapartidas ambientais e mitigadoras de impacto de tráfego e de vizinhança.

ECONOMIA CRIATIVA

A economia está mudando. Nas últimas décadas, ela foi direcionada por atividades baseadas em serviços e com uso intensivo de conhecimento, nas quais a habilidade de analisar, produzir e compartilhar se torna importante como fonte de crescimento econômico e de geração de riquezas.

A economia criativa abrange negócios e pessoas envolvidas na produção cultural, artística e serviços correlatos. Inclui também organizações e empresas que fornecem locais para que os artistas possam compartilhar seu trabalho com o público, como museus, galerias de arte e teatros. Além disso, estão contidos nesse conceito o “design” de móveis, roupas e todos os outros produtos e serviços que dependem de criatividade.

As cidades modernas não podem prescindir de modelos específicos para o estímulo de indústrias criativas, que se originam na inventividade individual e geram empregos e riqueza com a concepção e a exploração da propriedade intelectual, e terão relevante papel no crescimento econômico e no desenvolvimento de vantagens competitivas das urbes. As cidades inovadoras devem se preocupar em estruturar ecossistemas criativos que estejam preparados para lidar com pessoas, agentes econômicos e espaços, ao mesmo tempo.

Cada vez mais as cidades deverão estimular a criação de polos de criatividade, como lugares para se viver e trabalhar; lugares onde os produtos culturais são consumidos e produzidos. Abertos 24 horas por dia, para trabalho e lazer; alimentando-se de diversidade e mudança; prosperando em ambientes urbanos movimentados e multiculturais, que têm sua própria distinção local, mas também estão conectados com o restante da cidade e com o mundo.

Os “polos criativos” representam uma importante alternativa, não só para a indução de crescimento econômico, mas também para a regeneração de espaços urbanos. A cidade de São Paulo pode e deve utilizar-se desse modelo para alavancar seu desenvolvimento, gerando empregos e riqueza, além de criar novas ambiências urbanas que podem ser atrativas também do ponto de vista turístico.

Propostas

- 1. Mapear a localização dos profissionais de atividades criativas na cidade por temas**
- 2. Identificar na cidade regiões onde se concentrem ou possam ser implantadas atividades criativas**
- 3. Estabelecer estrutura temática para as formas de manifestação da economia criativa na cidade, baseada nos seguintes temas principais:**

Tradições culturais	Artesanato, gastronomia, museus
Artes	Artes visuais e performáticas
Indústria cultural	Audiovisual e música
Atividades criativas	Design, arquitetura, publicidade, meios digitais
- 4. Dividir as regiões de acordo com a estrutura temática em áreas de concentração geográfica, estabelecendo polos temáticos onde se agrupam atividades congêneres, e criando zonas específicas. Garantir também o funcionamento de outras atividades complementares**
- 5. Estruturar a cidade com uma rede formada por polos de economia criativa temáticos, conectados por linhas de transporte de massa. Criar roteiros para abrigar âncoras de atividades criativas espalhadas e não contidas nos polos**
- 6. Criar incentivos tributários para atividades que estejam adequadas com a tipologia estabelecida para a zona específica daquele polo**
- 7. Criar Fast Track para emissão imediata do Alvará de Ocupação Criativa, vinculado a atividades relacionadas à Economia Criativa**
- 8. Estabelecer na legislação de zoneamento parâmetros urbanísticos e mecanismos que facilitem e incentivem a implantação e a manutenção de novas atividades ligada à tipologia temática estabelecida para o polo naquela zona**

9. Requalificar os espaços urbanos onde se localizam os polos, criando uma identidade uniforme para cada polo

10. Nos polos, projetar e implantar espaços criativos em áreas públicas para atração de artistas e visitantes

Exemplo: locais para moradia e trabalho para artistas, incubadoras, espaços para apresentações e exposições, áreas de encontro, espaços flexíveis para uso temporário a baixo custo etc.

11. Criar Ecossistemas criativos estruturados na economia, nas pessoas e nos lugares

REQUALIFICAÇÃO DE IMÓVEIS

Os centros urbanos brasileiros, em especial o da cidade de São Paulo, sofrem há décadas um processo de degradação acentuado.

Imóveis desocupados, invadidos e subutilizados desperdiçam a infraestrutura urbana, geram riscos, pressionam a expansão territorial da cidade desnecessariamente e aceleram o processo de degradação.

A requalificação de imóveis deve ser apresentada como uma das políticas principais de reabilitação do centro e redução do déficit habitacional e de demanda por transporte público, recuperação de áreas públicas e infraestrutura - um ciclo virtuoso para usuários, administração pública e iniciativa privada, e exemplo de inclusão por meio do incentivo à habitação de interesse social, permitindo às populações de baixa renda acesso à moradia em áreas estruturadas e próximas a ofertas de serviços e empregos.

Para isso acontecer, deve ser criado um conjunto de medidas específicas para que a atividade de requalificação de imóveis seja segura jurídica e tecnicamente, com licenciamento ágil e desburocratizado, e com uma visão urbanística de longo prazo.

Propostas

- 1. Conjunto de regras claras e objetivas**
- 2. Incentivos como isenção de ISS para empresas que ocupem imóveis requalificados em determinados perímetros da cidade**
- 3. Incentivos para a implantação de HIS em imóveis requalificados**
- 4. Coordenadoria específica para análise dos projetos na PMSP**
- 5. Permissão de mudança de uso e subdivisão de imóveis em ZER e outras zonas**

SANEAMENTO E MEIO AMBIENTE

O Município, como ente federativo, é o responsável pela prestação dos serviços de saneamento básico, abastecimento de água, tratamento de resíduos sólidos e drenagem. À medida que se expande a urbanização descontrolada, mais se evidencia a degradação do solo, seus efeitos na saúde e na qualidade de vida da população e a ausência de atuação da Prefeitura.

Fica mais grave em toda a periferia da cidade, sendo nas Áreas de Proteção aos Mananciais das Represas Billings e Guarapiranga os locais onde a degradação do meio ambiente mais se acentua. A falta de programas abrangentes de habitação para as faixas de baixa renda da população resulta em assentamentos precários, edificados a partir de autoconstrução e que ocupam áreas desmatadas, sem rede de esgoto, abastecimento de água e drenagem. O resultado é catastrófico!

O município de São Paulo precisa assumir o protagonismo do saneamento e meio ambiente por meio de políticas públicas que não se restrinjam a água e esgotos, mas atuem na correção da drenagem dos assentamentos, coleta e destinação final do lixo, manutenção das áreas verdes e uso e ocupação do solo. A seguir, apresentamos propostas de intervenções em áreas do município de São Paulo, especialmente nas Áreas de Proteção e Recuperação de Mananciais (APRMs) Billings e Guarapiranga:

Propostas

1. Saneamento e Meio Ambiente como Política Pública

O Município é o ente federativo responsável pelo Saneamento e Meio Ambiente e, como tal, precisa assumir o protagonismo do setor.

Política Pública não se limita a **Águas e Esgotos**.

Envolve outras atividades correlatas:

- Correção da drenagem dos assentamentos precários ou autoconstrução;
- Habitação para as faixas de baixa renda
- Coleta e destinação final do lixo;
- Manutenção das áreas verdes e
- Uso e ocupação do solo.

2. Consolidação de um novo Pacto pelo Saneamento

Ajustes institucionais, **convênios** e outros dispositivos legais para Garantir Segurança Hídrica em todos níveis de atuação dos órgãos intervenientes.

O Município é o ente federativo que deve integrar as ações de:

- Saneamento
- Saúde Pública
- Meio Ambiente
- Defesa Civil

3. Institucionalização da Coordenação e da Integração

O Município concedeu tratamento/distribuição de água e coleta/tratamento de esgotos à Sabesp e repassou à Arsesp a regulação e a fiscalização tarifária.

O Município não tem uma entidade da administração pública para controlar a qualidade de sua Segurança Hídrica.

Assim, é preciso:

- Constituir entidade executiva para controle do saneamento municipal e coordenação das atividades correlatas, hoje desempenhadas por outros organismos da administração municipal e estadual.

- Essa entidade poderá articular ações de integração com a SP Negócios, na promoção de atividades econômicas compatíveis com ações de compensação e melhoria sanitária e ambiental.

4. Inovação e Eficiência Estimulam Acesso ao Saneamento

Âmbito Administrativo:

Agilização e simplificação dos procedimentos técnicos, jurídicos e administrativos nas ações de regularização edilícia e fundiária.

Âmbito Técnico:

- Inovações tecnológicas e construções sustentáveis;
- Aplicações de materiais alternativos vinculados ao uso racional da água;
- Processos inovadores de tratamento de rios e esgotos;
- Eficiência energética;
- Baixo impacto ambiental e maior resiliência;
- Boas práticas de reúso da água; e
- Reciclagem e reaproveitamento de resíduos sólidos.

5. Programa de Ação Continuada nos Mananciais

Programa para intensificação das medidas de **combate, fiscalização e controle dos processos de invasões criminosas** em mananciais das Represas Billings e Guarapiranga, em parceria com autoridades policiais e órgãos de fiscalização, destacadamente o Ministério Público.

Quadro 1. Número de moradores do município de São Paulo em ocupações irregulares, nas APRMs Billings e Guarapiranga

Nr Moradores	APRM BILLINGS			APRM GUARAPIRANGA			Total Geral	%
	Favelas	Loteamento Irregular	Total	Favelas	Loteamento Irregular	Total		
Município SP	51.953	202.886	254.839	88.176	146.607	234.783	489.622	62%
Total APRM	119.524	321.738	441.262	345.383	345.383	345.383	786.645	100%

Fonte: PDPA's Billings e Guarapiranga (2018)

6. Programa de Ações Complementares à Fiscalização

Integração das metas de segurança hídrica dos mananciais Billings e Guarapiranga às ações e às **estratégias habitacionais**, com promoção da qualidade de vida das populações.

Intervenções em áreas com insuficiência de infraestrutura urbana, como:

- Drenagem, saneamento básico e transportes;
- Elevados riscos geológicos;
- Maior degradação ambiental e impacto sobre as águas;
- Piores condições de ocupação e pobreza;
- Outros indicadores físicos, sociais e econômicos.

7. Garantia do Financiamento do Setor

Ações institucionais e de gestão:

- Garantia de maior **estabilidade de fontes** e de perenização dos recursos financeiros, oriundas de origens diversas (inclusive internacionais), articuladas às políticas habitacionais existentes e,
 - Em especial, ao **Plano Municipal de Habitação**.

Ampliação do crédito e facilitação dos processos de acesso e aprovação de financiamentos para casa própria, como:

- Menor burocracia;
- Simplificação de procedimentos;
- Agilização dos processos de análise e aprovação;
- Desonerações ou isenção de taxas; e
- Emolumentos.

8. Alternativas Administrativo-Financeiras

Estabelecimento de Programa Habitacional e Urbano exclusivo para as APRMs Billings e Guarapiranga:

- Novas unidades habitacionais;
- Construção, reforma e aluguel social e
- Urbanização de assentamentos precários e regularização fundiária.

Estímulo à atuação da iniciativa privada em projetos, obras e soluções urbanísticas e habitacionais, considerando as experiências e iniciativas bem-sucedidas, com destaque para:

- PPPs e para a produção ou oferta de unidades habitacionais do PMCMV – Programa Minha Casa, Minha Vida;
- Desocupação de prédios públicos e suas readequações para atender às demandas de habitação de interesse social nos reassentamentos das APRMs.

9. Organização da Produção e Nivelamento do Conhecimento

Desenvolvimento de programas de **capacitação e apoio técnico** às equipes da Prefeitura para a elaboração de projetos e implantação de intervenções nas APRMs.

Considerar as exigências das legislações específicas e os PDPA – Planos de Desenvolvimento e Proteção Ambiental dessas áreas.

POLÍTICA URBANA E HABITAÇÃO

O Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo estabelece metas claras para o desenvolvimento futuro da cidade, com particular atenção à provisão habitacional integrada às políticas de desenvolvimento urbano, por intermédio do uso de instrumentos urbanísticos que facilitem acesso ao solo. Esse plano identifica na cidade vocações distintas para suas macroáreas, onde esse desenvolvimento urbano será pautado com vista à democratização de acesso a esse solo urbano infraestruturado, majoritariamente concentrado na região central da cidade.

A Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), pensada como tecido conjuntivo fundamental ao papel que a cidade de São Paulo possui como coração da Região Metropolitana, recebeu desincentivo ao seu desenvolvimento como forma de congelamento do território e a concepção de projetos específicos. A Lei de Uso e Ocupação do Solo trouxe restrições adicionais ao desenvolvimento imobiliário na cidade, reduzindo a produção habitacional e o potencial de geração de emprego de um setor marcado por sua capacidade de converter investimentos em renda para o trabalhador e recolhimento de impostos.

Hoje, meia década após a aprovação do Plano Diretor, temos como balanço que a MEM permanece congelada em um manto de inviabilização artificial, à espera de projetos específicos que nunca vieram. A produção habitacional se distancia cada vez mais do centro, buscando viabilidade dos empreendimentos, mas encarecendo todos os custos globais para a cidade dessa habitação na periferia. E a população continua perdendo milhões de horas de vida por dia no transporte entre local de trabalho e residência.

A cidade foi incapaz de adotar políticas públicas e compatibilizar sua legislação com a realidade. O solo central ainda é caro e escasso, e os poucos incentivos existentes são insuficientes para garantir a atuação do mercado de forma eficaz para aproximar emprego e moradia. Apesar de previstos no Plano Diretor Estratégico, os instrumentos urbanísticos pensados para dinamizar o acesso ao solo urbano, e garantir a colocação de terrenos no mercado, não são aplicados de modo eficiente. Essa

escassez de solo viável à incorporação não apenas força a expansão da fronteira habitacional cada vez para mais longe do centro, como, sem políticas e programas de incentivo, não consegue produzir unidades em volume suficiente para atender às demandas habitacionais de uma população crescente e reduzir o déficit habitacional.

Diante desse quadro, e com base em estudo sobre como desenvolver a cidade, apresentamos as propostas aqui anexadas.

Propostas

- 1. Alterar o Plano Diretor e a Lei de Uso e Ocupação do Solo, para incentivar a verticalização e o adensamento do centro expandido, estratégicos para o desenvolvimento sustentável da cidade de São Paulo;**
- 2. Ajustar o Plano Diretor e a Lei de Uso e Ocupação do Solo para adequar o gabarito máximo e ampliar o potencial construtivo na MQU e MUC, nas zonas mistas e de centralidade;**
- 3. Definir zonas eixo nas novas perimetrais (como demonstrado no estudo sobre transportes);**
- 4. Desenhar todos os eixos considerando a distância atingida em 15 minutos de caminhada, alargando os existentes;**
- 5. Ampliar o potencial construtivo nos eixos das macroáreas de qualificação da urbanização e urbanização consolidada;**
- 6. Definir parâmetros para a ocupação qualificada da macroárea de estruturação metropolitana, com definição de projetos urbanos capazes de gerar o adensamento previsto no Plano Diretor;**
- 7. Utilização da PEUC e de IPTU progressivo para dinamizar o acesso ao solo urbano e incentivar a colocação de terrenos no mercado;**
- 8. Indução à produção de unidades por agentes privados:**
 - Aproveitamento da maior produtividade dos atores da indústria da construção civil;
 - Adoção de índices urbanísticos favoráveis à produção do residencial vertical de mercado;
 - Chamamento à produção privada de HIS em terrenos públicos;
 - Subsídio municipal direto ao comprador, para aquisição de unidades de HIS;
 - Adequação das faixas de isenção e desconto do ITBI às novas políticas.

9. Incentivo à produção privada de unidades de HIS para programas de locação de habitação social e de mercado popular;

10. Voucher de locação: subsídio para locação em edifícios privados existentes vinculados ao programa.

MOBILIDADE E LOGÍSTICA PARA A CIDADE

A distribuição territorial das novas unidades habitacionais, particularmente a produção de HIS e HMP desde 2002, demonstra a crescente periferização da produção habitacional, contrariando o Plano Diretor da cidade, que preconizava o adensamento da região central.

Em busca do solo barato, incorremos nos custos de dotar tais áreas com infraestrutura de transporte compatível ao adensamento, com a expansão da rede, emissões de poluentes e custos permanentes de operação. Entre estes, o custo do modelo pendular, onde cada viagem útil arca com o custo de volta do veículo vazio. Com milhões de viagens diárias, esse investimento seria usado mais efetivamente, subsidiando a habitação próxima do local de trabalho.

Além disso, a forma dispersa de atuação dos diferentes gestores do sistema (CPTM, Metrô, CCR, SPTrans, EMTU), com operação e planejamento não-integrados, resulta não apenas em linhas e serviços concorrentes entre si, como custos bilionários ao erário e ao cidadão.

Somado à baixa produtividade dos corredores, sem cobrança externa, excesso de linhas nos trechos, falta de troncalização, baixa velocidade e mau funcionamento dos sistemas semafórico (em acelerado envelhecimento e defasagem tecnológica) acumulamos perdas para a cidade.

Mesmo o pedestre, responsável por 1/3 das viagens na cidade, enfrenta calçadas acidentadas e falta de acessibilidade, resultando em incidentes graves. Isso vale também para os ciclistas, relegados à falta de espaço e sem ações de integração consistente com os modais de alta capacidade.

A cidade ainda se configura como eixo de passagem de cargas destinadas a outros municípios da Região Metropolitana e ao Porto de Santos, contando com regras de rodízio regulamentadas pelos municípios da Região Metropolitana que poderiam facilmente ocorrer de maneira integrada à operação da cidade, sem prejuízo a seu importante papel econômico regional e nacional.

A partir destas considerações, apresentamos as propostas a seguir.

Propostas

1. Desenvolvimento urbano voltado ao transporte sustentável, conectando modais distintos de forma eficiente, integrando em rede o transporte ativo e motorizado com matrizes de energia limpas:

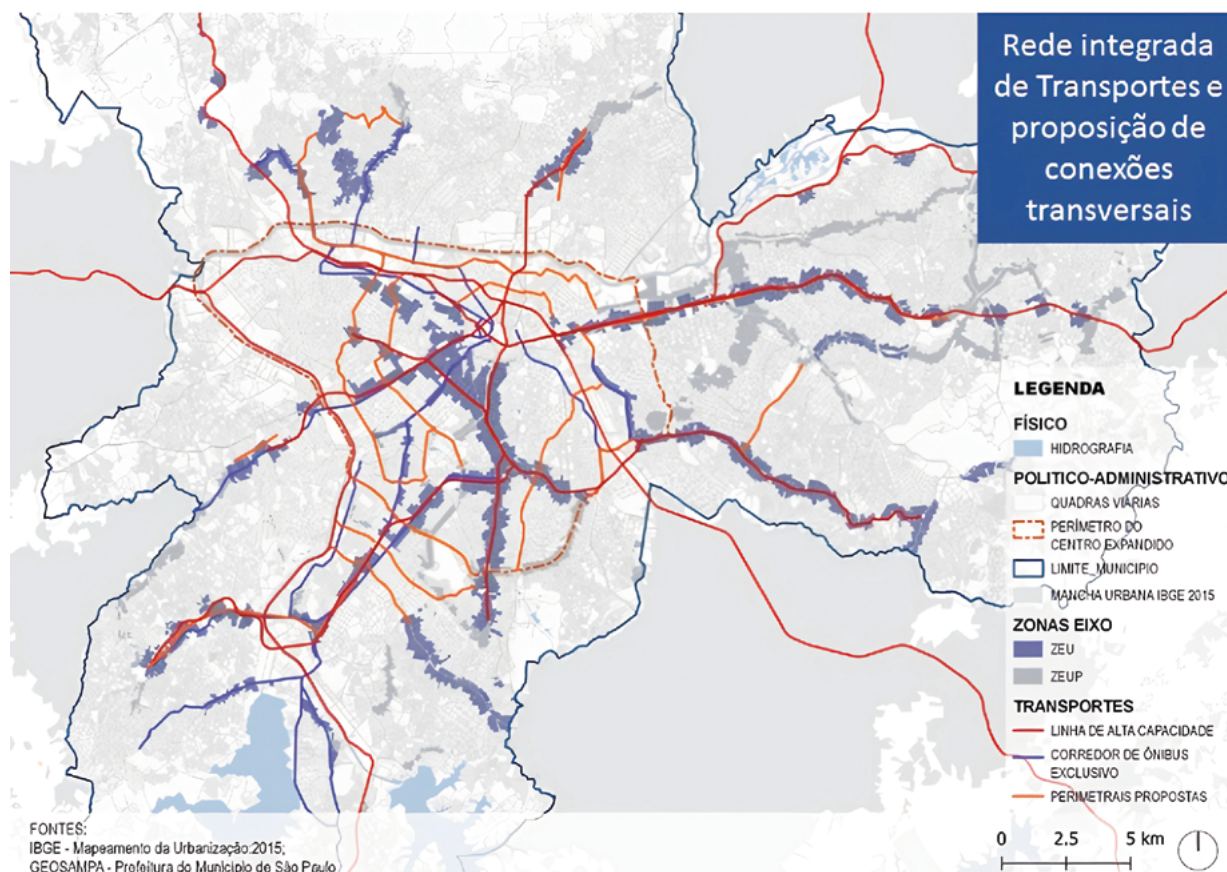
- Incentivo à adoção de veículos de matrizes não poluentes;
- Conexão da rede de ciclovia, ciclofaixas e ciclorotas com a rede de Transporte Público;
- Bicicletários em estações de Metrô, Trem e Ônibus;
- Incentivo a todas as formas de transporte ativo.

2. Estímulo à utilização de veículos não poluentes, individuais ou coletivos, como incentivos fiscais, programas de adoção de matrizes limpas e previsão para sistemas de recarga universais.

3. Investimento na priorização dos pedestres e na melhoria das calçadas, por meio de:

- Programa de Segurança dos Pedestres;
- Programas de educação de trânsito e equipes de acompanhamento;
- Atualização da sinalização educativa e de advertência;
- Criação de passeios seguros para pedestres e ciclistas;
- Espaço nas calçadas distinto para serviço, pedestres e acesso aos imóveis;
- Integração das calçadas à rede de transportes públicos.

4. Criar corredores de ônibus exclusivos, construindo conexões perimetrais, necessárias para completar o sistema de transporte existente.



5. Melhorar a produtividade dos corredores de ônibus, aumentando a velocidade média da rede, com ações de:

- Troncalização da rede;
- Integração com linhas alimentadoras;
- Criação de linhas expressas, semiexpressas e paradoras;
- Estações de embarque com cobrança externa e portas plataforma;
- Planejamento e gestão operacional;
- Sistema de informações centralizado; e
- Coordenação semafórica.

6. Modernização semafórica com uso de PPP, integrando os protocolos dos controladores com a central operacional, instalação com câmeras e compatibilização das CTAs - centrais de tráfego em área.

7. Criação de uma autoridade metropolitana de transporte, por meio de convênios com o Estado e municípios vizinhos:

- Implementando rede racional unificada e eliminando a concorrência intermodal;
- Completando integrações necessárias;
- Unificando comunicações sonoras e visuais;
- Centralizando o sistema de informações; e
- Garantindo interoperabilidade tarifária.

8. Unificação da regulamentação do transporte de carga na Região Metropolitana de São Paulo, unificando as regras de rodízio, evitando o uso da cidade como meio de passagem para cargas entre municípios vizinhos e o Porto de Santos.

GOVERNANÇA

A Cidade de São Paulo, por sua extensão territorial e condições socio-econômico-culturais da população traduz-se em estrutura de gestão extremamente complexa.

Os processos administrativos muitas vezes traduzem-se em soluções morosas, burocráticas e pouco efetivas, em parte em função da excessiva interdependência de secretarias e órgãos de várias instâncias.

Associar transparência, segurança jurídica e novos modelos de gestão, gerará oportunidades de requalificação dos processos urbanos.

Historicamente, a sociedade assiste a processos que se iniciam e não se finalizam resultando em gastos públicos e ineficiência na entrega de serviços à população, além de deixar de gerar empregos e arrecadar impostos.

As condições de gestão urbana visando garantir a continuidade de serviços de interesse público, a transparência no manuseio de recursos e a eficiência técnica são metas a serem urgentemente alcançadas através de novo modelo de gestão administrativa.

Temas prioritários devem, no âmbito municipal e metropolitano, ser protagonizados pela cidade de São Paulo.

Enfim, a Governança da cidade deve buscar soluções de desburocratização, tendo agilidade para atuar frente às questões prioritárias elencadas pela Administração Pública oferecendo o devido suporte e gestão adequada.

Hoje, a cidade possui uma enorme infraestrutura construída, constituída por ativos diversos, tais como pontes, viadutos, túneis, passarelas e galerias de águas pluviais. Possui ainda edificações, tais como escolas, hospitais e outros.

Estes ativos para que cumpram o ciclo de vida para o qual foram projetados e permitam a operação correta, sem a ocorrência de interrupções ou até mesmo acidentes, tais como desabamentos e enchentes (caso das

galerias), necessitam de um programa de manutenção adequado, que considere aspectos de segurança e funcionalidade e ainda caiba no orçamento da cidade.

Para que isto ocorra, é fundamental que inicialmente sejam levantados todos os ativos existentes na cidade de São Paulo, as suas condições atuais, os custos para efetuar as correções emergenciais necessárias e então estabelecidas as prioridades para que sejam programadas as intervenções com caráter preventivo.

“Nossa cidade” recentemente foi surpreendida com a necessidade de serviços de manutenção em ativos não previstas, que exigiram o deslocamento de verbas orçamentárias visando mitigar os riscos com a segurança de seus cidadãos.

Propostas

1. Criação de Unidade de Negócios Interdisciplinares

- Criação de Unidade de Gestão (UDG)
- Aprovada por lei para definição das competências, mandato, composição
- Vinculada à Secretaria de Governo/Prefeito
- Representações indicadas pela Administração Pública
- Mandato de 5 anos (para garantia da continuidade das ações após o término da gestão administrativa em curso)
- Competência deliberativa na definição de monitoramento de projetos prioritários e planos de atuação temática
- Possibilidade de organização de subgrupos temáticos para detalhamento de projetos específicos

Temas de relevância para atuação da UDG:

- Regularização Fundiária integrada a programas de qualificação/ implementação de infraestruturas urbanas
- Protagonizar temas metropolitanos sobretudo relacionados a infraestruturas (mobilidade, habitação, saneamento, energia)
- Implementação de Programas de incentivo à Cidade Criativa
- Implementação do Programas de incentivo à Cidade Inclusiva
- Implementação do Programa de incentivo ao Retrofit
- Implementação do Programa Município Sustentável
- Aprovação e acompanhamento das PPPs, Privatizações, Projetos de Grande Porte da iniciativa privada que gerem empregos e arrecadação aos cofres do município
- Negociar convênios com órgãos estaduais e/o federais, com a finalidade de desburocratizar, eliminando sobreposições desnecessárias de aprovações, resolvendo legislações conflitantes: temos exemplos como Corpo de Bombeiros x SEGUR, CONDEPHAAT x CONPRESP, Secretarias do Verde x CETESB

2. Capital como protagonista nas questões metropolitanas cuja relevância administrativa e financeira concentre-se em São Paulo

Através da UDG, assumir protagonismo nas questões metropolitanas cuja relevância administrativa e financeira tenham a Capital como interessada, tais como: ocupação irregular nas “fronteiras” entre os municípios, ações de saneamento que envolvam a cidade na interseção com os municípios vizinhos, e assuntos de mobilidade urbana intermunicipal que afetem a Capital.

3. Modelo de Negócios

Caberá a UDG gerenciar projetos de interesse público cuja natureza seja:

- PPPs
- Concessões
- Cooperações
- Coordenações de tramitações de Processos Administrativos Interdisciplinares de relevância para a cidade

4. Preservação de ativos, e gestão da infraestrutura construída e edificações

As informações necessárias para a elaboração de um programa contínuo e sustentável considerados os aspectos técnicos e financeiros exigem a implantação de um Sistema de Gestão de Ativos, que implicam:

- Adequar a Estrutura Organizacional da Prefeitura criando um setor que cuide especificamente da gestão de ativos;
- Viabilizar recursos que possibilitem o desenvolvimento e implantação de um sistema de gestão de ativos e o levantamento cadastral dos mesmos;
- Prever recursos para eventuais serviços com caráter emergencial;
- Criar e aprovar na Assembleia legislação que estabeleça a obrigatoriedade da realização desta atividade que deve ter caráter contínuo pois envolve a segurança não apenas do patrimônio público, mas também dos cidadãos.

Realização



Apoio

