

Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado
Região Metropolitana de São Paulo



Caderno Preliminar

≡ Propostas

Setembro / 2017



Governo do Estado de São Paulo

Governador – Geraldo Alckmin

Secretaria do Estado da Casa Civil

Secretário-chefe – Samuel Moreira

Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A (Emplasa)

Diretor-presidente – Luiz José Pedretti

Diretor Administrativo e Financeiro – Sideval Francisco Aroni

Conselho de Administração da Emplasa

Presidente – Samuel Moreira

Membros

Edmur Mesquita de Oliveira

Fernando Barrancos Chucre

Frederico Victor Moreira Bussinger

José Expedito Prata

Marta Dora Grostein

Regina Maria Prospero Meyer





Sumário

Introdução	5
(i) Princípios e Objetivos	6
(ii) Diretrizes	8
(iii) Orientações para o Ordenamento Territorial	12
1. Ordenamento Territorial	12
1.1. Macrozoneamento Metropolitano	16
1.1.1. Macrozona de Preservação Ambiental	20
1.1.2. Macrozona de Diversificação de Interesse Ambiental	21
1.1.3. Macrozona de Consolidação da Urbanização	22
1.1.4. Macrozona de Diversificação e Adensamento	22
1.2. Estratégias para a Ação Metropolitana.....	23
1.2.1. Rede de Centralidades	24
1.2.2. Sistema Metropolitano de Parques e Áreas Verdes	34
1.2.3. Enfrentamento da Precariedade Urbana e Habitacional.....	37
1.2.4. Gestão de Riscos	40
1.3. Áreas Estratégicas de Intervenção Metropolitana (AIMs)	42
(iv) Governança Metropolitana e Sistema de Fundos Interfederativos	43
(v) Propostas Estruturadas	47
A: Desenvolvimento Econômico, Social e Territorial	47
B: Habitação e Vulnerabilidade Social.....	51
C: Meio Ambiente, Saneamento e Recursos Hídricos.....	53
D: Mobilidade, Transporte e Logística	60
E: Temas Relevantes.....	76





Introdução

O Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo (CDRMSP) torna pública a consolidação do Caderno Preliminar de Propostas, contendo as contribuições recebidas ao longo de 2016.

Com o intuito de dar continuidade ao processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) e promover o consenso, a Emplasa, no papel de Secretaria Executiva, num esforço de sistematização, elaborou nesses primeiros meses de 2017 o Caderno Consolidado, que engloba princípios, objetivos, diretrizes, ordenamento territorial, governança, fundos interfederativos e propostas estruturadas.

Optou-se pela redação dos consensos que constavam dos dois cadernos produzidos no ano anterior, sendo eles: Contributo à Elaboração do Projeto de Lei, de autoria da Prefeitura Municipal de São Paulo, da Prefeitura Municipal de Guarulhos e do Consórcio Intermunicipal do Grande ABC; e o Caderno Preliminar de Propostas elaborado pela Emplasa.

As questões ainda não consensuadas deverão ser objeto de nova rodada de discussões nas instâncias da Comissão Técnica e do Comitê Executivo, onde, em se chegando a consensos, deverão ser incorporados ao Caderno Consolidado. Este será novamente disponibilizado na plataforma digital, onde poderá, ainda, receber contribuições, bem como nas audiências públicas programadas.

Este esforço de sistematização procura enriquecer e orientar os debates para a construção do primeiro PDUI da RMSP, tendo em vista seu caráter inovador e interfederativo na elaboração de políticas públicas metropolitanas.

Para tanto, este caderno é estruturado em cinco partes:

- (i) Princípios e objetivos.
- (ii) Diretrizes.
- (iii) Orientações para o ordenamento territorial.
- (IV) Estrutura de governança e sistema de fundos interfederativos.
- (V) Propostas estruturadas.

Em documentos anexo à este caderno estão:

- (i) Relatório de Propostas - Justificativa da utilização ou não de todas as propostas recebidas;
- (ii) Ordenamento Territorial - Detalhamento das metodologias utilizadas para a elaboração do: Macrozoneamento Metropolitano; Rede de Centralidades e Enfrentamento da Precariedade Urbana e Habitacional.



(i) Princípios e Objetivos

A aplicação do Estatuto da Metrópole e a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) devem se fundamentar nos princípios norteadores da política territorial brasileira relativos às políticas territoriais urbana, rural e ambiental, presentes na Constituição Federal (1988) e no Estatuto da Cidade (2001). São eles: garantir a função social da cidade e a função social da propriedade, a sustentabilidade ambiental, o planejamento e a gestão democrática e a justa distribuição dos ônus e benefícios da urbanização.

O Estatuto da Metrópole avança sobre o tema do planejamento territorial metropolitano e baseia-se nos seguintes princípios:

- (i) Prevalência do interesse comum sobre o local.
- (ii) Compartilhamento das responsabilidades entre entes federados.
- (iii) Efetividade no uso dos recursos públicos.

Todos eles condicionam tanto a definição das Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs) e da Governança Interfederativa, como a própria elaboração e execução do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado.

De acordo com essas premissas, o PDUI da RMSP tem por escopo regulamentar e direcionar ações e políticas públicas relacionadas às Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs), considerando os desafios presentes no planejamento territorial da Região Metropolitana de São Paulo.

Nesse sentido, o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo (CDRMSP), tomando por base o elenco de Funções Públicas de Interesse Comum, conforme consta na Lei Complementar Estadual 1.139/2011, define como objeto do presente Plano as seguintes FPICs:

- (i) planejamento e uso do solo;
- (ii) transporte e sistema viário regional;
- (iii) habitação;
- (iv) saneamento ambiental;
- (v) meio ambiente;
- (vi) desenvolvimento econômico.

Tendo essas FPICs como base, o PDUI foi organizado em quatro eixos funcionais, que correspondem aos problemas estruturais da metrópole:

- Desenvolvimento Econômico, Social e Territorial.
- Habitação e Vulnerabilidade Social.
- Meio Ambiente, Saneamento e Recursos Hídricos.
- Mobilidade, Transporte e Logística.



Esses eixos devem orientar e definir as prioridades dos programas, projetos, ações e serviços metropolitanos, bem como normas e diretrizes de desenvolvimento integrado da Região Metropolitana.

Nesse sentido, os princípios e objetivos considerados no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado são:

Princípios

- a) Elaboração e implementação de políticas públicas relacionadas à execução das FPICs.
- b) Compartilhamento de decisões e/ou responsabilidades sobre as ações de promoção do desenvolvimento sustentável da RMSP, respeitada a isonomia jurídica dos entes federados que a compõem, como determina a Constituição Federal.
- c) Pactuação dos programas, projetos, ações e serviços metropolitanos.
- d) Articulação/integração intersetorial e interinstitucional de programas, projetos, ações e serviços metropolitanos.
- e) Implementação de mecanismos e instrumentos de governança metropolitana interfederativa.
- f) Gestão participativa e democrática na implementação de processos e instrumentos de acompanhamento e/ou monitoramento dos programas, projetos, ações e serviços do PDUI-RMSP, preservados a autonomia e o interesse municipal enquanto ente federativo, nos termos da Constituição Federal.
- g) Garantia da função social da cidade e da propriedade, a sustentabilidade em sentido amplo (ambiental, econômica e social), o planejamento e a gestão democráticos e a justa distribuição dos ônus e benefícios da urbanização (CF e Estatuto da Cidade).

Objetivos

- a) Estimular o desenvolvimento econômico da RMSP, aprofundando sua competitividade nacional e internacional.
- b) Reduzir a desigualdade e/ou a segregação socioeconômica e territorial entre as áreas componentes da RMSP.
- c) Promover a estruturação de rede de centralidades.
- d) Delimitar as áreas com restrições à urbanização, visando à proteção do patrimônio ambiental e/ou cultural, bem como as áreas sujeitas a controle especial pelo risco de desastres naturais (Art. 12, par. 1º, inciso V do Estatuto da Metrópole).
- e) Mediar os interesses conflitantes entre a expansão urbana, a preservação do meio ambiente e o desenvolvimento econômico.
- f) Estruturar a expansão e a ocupação dos territórios servidos por eixos viários e de transporte de caráter metropolitano (transporte de média e alta capacidades), bem como de áreas industriais em processo de reconversão.
- g) Aprimorar a estrutura de governança e os mecanismos interfederativos de financiamento.



(ii) Diretrizes

Divididos por Funções Públicas de Interesse Comum, a partir de discussões nas diversas instâncias, foram formuladas as seguintes diretrizes para ação no território da RMSP:

A: Desenvolvimento Econômico, Social e Territorial

1. Promover o ordenamento territorial, visando ao desenvolvimento de uma metrópole compacta, menos desigual, não fragmentada e socialmente mais integrada.
2. Promover o equilíbrio territorial com o desenvolvimento da rede de centralidades urbanas, por meio da redistribuição mais equânime das atividades econômicas no território, bem como a ampliação das conexões de transporte coletivo e logística, de forma a potencializar outras centralidades.
3. Estimular o desenvolvimento econômico integrado, por meio de um modelo cooperativo, proporcionando e garantindo a sinergia da reestruturação produtiva no território metropolitano.
4. Fortalecer as vantagens competitivas metropolitanas, com objetivo de manter e aperfeiçoar as atividades produtivas adequadas aos novos paradigmas de sustentabilidade, de avanço tecnológico e de justiça social.
5. Induzir a estruturação e/ou reestruturação das zonas industriais, considerando a necessidade de diversificação e fortalecimento das cadeias produtivas (existentes e a serem promovidas), em consonância com o sistema logístico metropolitano e as condicionantes geológico-geotécnicas e hidrológicas.
6. Promover ambientes econômicos com programas de qualificação do espaço urbano e do emprego.
7. Fortalecer o ambiente de inovação, como fator de desenvolvimento econômico e de aprimoramento contínuo das qualificações profissionais.
8. Criar instrumentos de fomento econômico, visando ao desenvolvimento da diversidade econômica com melhor desempenho ambiental.
9. Desenvolver as atividades de turismo na RMSP, com base no potencial existente dos recursos naturais, culturais, arqueológicos, históricos, dentre outros.



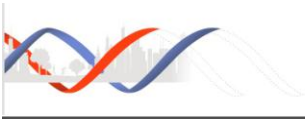
B: Habitação e Vulnerabilidade Social

1. Redirecionar a ocupação do território metropolitano, promovendo a habitação de interesse social em áreas dotadas de infraestrutura, considerando a necessidade de moradia próxima ao emprego e às estruturas públicas da metrópole.
2. Articular e fortalecer políticas públicas que melhorem as condições de vida e de convivência na metrópole, tendo em vista o enfrentamento da precariedade urbana e habitacional, considerando os princípios orientadores da política habitacional do Estado de São Paulo, consubstanciado no Plano Estadual de Habitação, bem como os Planos Municipais de Habitação e Planos Locais de Habitação de Interesse Social dos municípios que a compõe, além do Plano de Ação da Macrometrópole e o estudo do PMDH.
3. Diminuir a ocupação das áreas com riscos geológico-geotécnicos, de inundações e solos contaminados, inclusive priorizando os territórios de mananciais, acompanhada da prevenção ao surgimento de novas situações de vulnerabilidade e de uma política de reassentamento habitacional.
4. Promover o planejamento integrado, interfederativo e intersetorial das intervenções habitacionais de caráter metropolitano, considerando as necessidades habitacionais como uma questão a ser sanada pelas entidades federativas metropolitanas.
5. Promover a aplicação dos instrumentos relacionados ao cumprimento da função social da propriedade, estabelecidos pelos Estatutos da Cidade e da Metrópole, em articulação com a política habitacional das três esferas federativas.
6. Priorizar projetos de desenvolvimento sustentável e recuperação ambiental e urbana em escala metropolitana, contemplando o provimento de infraestrutura básica e serviços urbanos, promovendo projetos de construção sustentável e ações de regularização fundiária de interesse habitacional, observadas as diretrizes de proteção ambiental.
7. Desenvolver suporte regional a sistemas de informações habitacionais e regionais em plataformas georreferenciadas, capazes de integrar, de forma padronizada, dados dispersos e contribuir para a articulação e priorização das ações.



C: Meio Ambiente, Saneamento e Recursos Hídricos

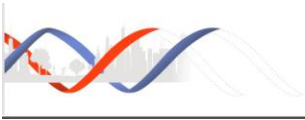
1. Proteger as áreas de interesse ambiental, garantindo a manutenção da biodiversidade, a disponibilidade e a qualidade dos recursos hídricos.
2. Preservar, conservar e recuperar as Áreas de Preservação Permanente (APPs) e demais áreas protegidas, articulando adequadamente a rede hídrica, os remanescentes de vegetação e o ambiente construído, propiciando sempre que possível a conectividade entre os parques e as demais áreas protegidas públicas e particulares e o estabelecimento, a longo prazo, de corredores ecológicos.
3. Conservar e recuperar as funções ecossistêmicas do território, incorporando o Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) como instrumento das políticas metropolitanas de ordenamento territorial e desenvolvimento econômico.
4. Promover a implantação de paisagens agrícolas multifuncionais, tornando os sistemas produtivos vetores de conservação ambiental.
5. Viabilizar instrumentos econômicos de incentivo à proteção ambiental e de compensação aos municípios cujo território esteja sob incidência de legislação ambiental e de restrições ao uso e ocupação do solo.
6. Conter a expansão das áreas urbanas sobre unidades de conservação e demais áreas protegidas, sobretudo aquelas de proteção dos mananciais e de produção agrícola sustentável, promovendo a harmonia entre as Zonas de Amortecimento das UCS e os atributos dos Planos Diretores para essas áreas.
7. Promover a qualificação urbana e a recuperação ambiental nas áreas de vulnerabilidade e de risco, conforme as diretrizes do ordenamento territorial.
8. Estimular a criação e fortalecer a gestão de parques e áreas verdes, promovendo o aumento da oferta e a melhoria da acessibilidade a equipamentos públicos de lazer, recreação e educação.
9. Reforçar e apoiar a gestão compartilhada dos recursos hídricos da metrópole.
10. Incentivar soluções regionais para o tratamento e a disposição dos resíduos sólidos.
11. Priorizar soluções de macrodrenagem no âmbito regional que levem em conta a adoção e a articulação de medidas estruturais e não estruturais.



12. Adensar as áreas já dotadas de infraestrutura urbana e ampliar o acesso às redes de saneamento básico nas áreas deficientes, complementando a urbanização de acordo com as diretrizes do ordenamento territorial.
13. Priorizar a urbanização com ênfase no saneamento ambiental nas Áreas de Recuperação Ambiental de Interesse Social – ARA 1, em territórios localizado em Áreas de Proteção e Recuperação dos Mananciais – APRM.
14. Incentivar estratégias para a adaptação às mudanças climáticas, contribuindo na identificação e análise da vulnerabilidade a esses possíveis impactos e na definição de ações e diretrizes que promovam a adaptação voltadas para cada setor.
15. Contribuir para a mitigação e adaptação às mudanças climáticas, ampliando a participação das fontes renováveis na matriz energética da metrópole.

D: Mobilidade, Transporte e Logística

1. Articular as propostas de mobilidade metropolitana (sistema vários, transporte de carga e de passageiros) com o ordenamento do território metropolitano, visando ao desenvolvimento sustentável do território, à promoção da urbanização inclusiva e ao aumento da complementaridade econômica entre os municípios e sub-regiões da RMSP.
2. Promover ligações perimetrais que interliguem centralidades, polos e eixos de atividades econômicas de caráter regional, indicados pelo PDUI; e adensar o sistema de transporte no centro expandido da metrópole.
3. Aumentar a acessibilidade em áreas com alta densidade populacional, ou naquelas onde o adensamento será promovido.
4. Promover a intermodalidade da matriz de transporte de carga.
5. Regulamentar a circulação do transporte de cargas.
6. Ampliar as fontes de contribuição ao Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo, incluindo fontes destinadas à rede de transporte público de massa.



7. Promover a integração tarifária dos serviços de transporte coletivo.
8. Conceber e implantar os serviços de transporte coletivo municipais e intermunicipais como uma rede integrada.
9. Priorizar o transporte coletivo, incentivar a integração do transporte individual ao coletivo e estimular os modos ativos (a pé e bicicleta), ampliando sua utilização e considerando a integração ao sistema de infraestrutura viária de interesse metropolitano.
10. Rever e expandir o Sistema Viário Metropolitano (Sivim).
11. Definir um padrão metropolitano de especificação dos projetos da rede de transporte estrutural, por modo.
12. Implantar equipamentos e desenvolver ações para mitigação de impactos ambientais, além da gestão e fiscalização, em vias que tangenciam ou percorrem áreas ambientalmente protegidas.
13. Aumentar a transposição de rios, interflúvios, ferrovias e rodovias, reduzindo o efeito negativo destas barreiras físicas na acessibilidade do território metropolitano.

(iii) **Orientações para o Ordenamento Territorial**

1. Ordenamento Territorial

A partir das exigências previstas no Estatuto da Metrópole (Artigo 12, § 1º), o PDUI-RMSP considera três diferentes níveis de orientação para o ordenamento do território da região: o macrozoneamento que estabelece diretrizes gerais para a proteção do patrimônio ambiental, oferecendo as bases para a articulação dos municípios na elaboração do parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e rural; as estratégias para ação metropolitana que buscam a articulação setorial das políticas públicas que afetam o território da região; e a previsão de áreas de intervenção específica sujeitas a controles especiais. Estabelece, também, as bases conceituais e territoriais para a elaboração de um sistema de acompanhamento e controle das disposições do Plano.

Desse modo, são objetivos do Ordenamento Territorial proposto no PDUI da RMSP:

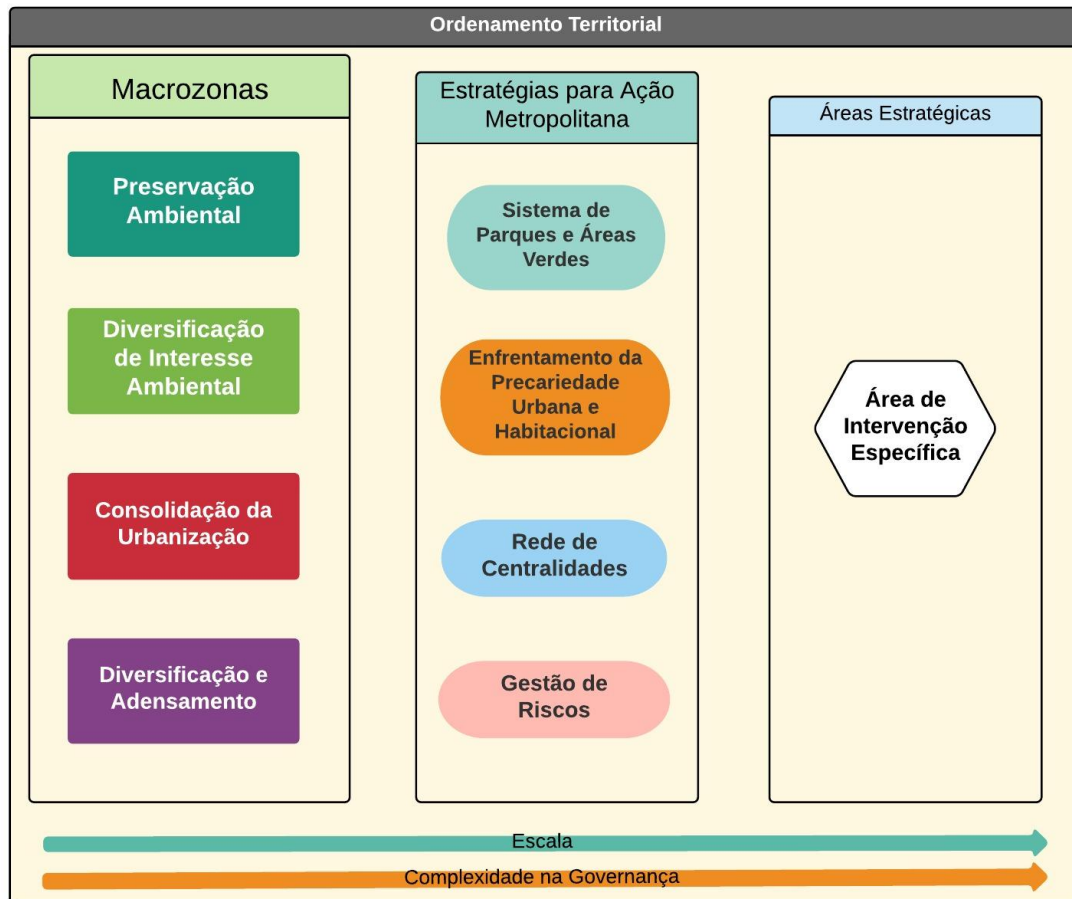


- a) Sistematizar e consolidar a legislação que apresenta rebatimento no território da RMSP, de modo a orientar a ação integrada dos entes federados.
- b) Intensificar o adensamento urbano e conter a expansão urbana periférica, com vistas à redução da pressão sobre áreas ambientalmente frágeis e sobre as áreas rurais, para proteção dos ativos ambientais disponíveis, bem como da produção agropecuária, com estímulo às atividades produtivas sustentáveis nas áreas de fronteira rural/urbana.
- c) Orientar a elaboração e a revisão dos Planos Diretores dos municípios da RMSP, de modo a compatibilizar as diretrizes municipais de uso e ocupação do solo com as políticas de ordenamento territorial pactuadas na elaboração do PDUI-RMSP.

Os diferentes níveis de orientação para o ordenamento territorial estabelecidos no PDUI buscam organizar toda a legislação incidente no território da RMSP, estabelecendo funções, estratégias e ações diferenciadas para cada porção do território, de modo a atingir os objetivos do Plano. Cada um desses níveis pressupõe maior aproximação de detalhes no território e maior integração intergovernamental, o que, por sua vez, requer maior sofisticação dos instrumentos de governança a serem utilizados para o desenvolvimento de ações integradas no território.

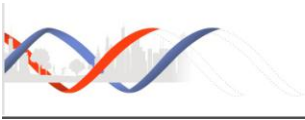
O quadro 1 a seguir indica os três níveis considerados: Macrozoneamento, Estratégias para Ação Metropolitana e Áreas Estratégicas.

Quadro 1 – Ordenamento Territorial



O primeiro nível trata do Macrozoneamento, que estabelece as diretrizes gerais para o alinhamento das políticas dos entes federados no território da Região Metropolitana de São Paulo e deve orientar a elaboração e a revisão dos Planos Diretores dos municípios da RMSP. Trata de grandes porções do território, tendo em vista suas características associadas à função que devem desempenhar para garantir o pleno funcionamento das FPICs na região.

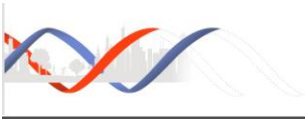
Orienta a urbanização por meio da adoção de políticas de intensificação do adensamento urbano e de controle da expansão urbana periférica. O objetivo é reduzir a pressão sobre áreas de interesse ambiental e rural, de forma a proteger os recursos ambientais disponíveis, sobretudo as áreas de mananciais para abastecimento público, e desenvolver uma produção agropecuária sustentável nas áreas de fronteira rural/urbana, visando à configuração de uma metrópole mais compacta e integrada social e territorialmente.



O segundo nível indica as Estratégias para Ação Metropolitana prioritárias, que deverão orientar a ação metropolitana integrada, organizando e articulando as políticas públicas que afetam o território da RMSP, com destaque para a definição de redes de estruturação regional e para o enfrentamento da precariedade habitacional e urbana. Dessa forma, apresenta um caráter mais dinâmico que o macrozoneamento, buscando alinhar a visão dos atores envolvidos, tanto na identificação das questões analisadas, como na definição das estratégias a serem adotadas de forma conjunta.

As Estratégias para Ação Metropolitana orientam a atuação intersetorial nas FPICs e organizam as bases para o acompanhamento dessas ações no território, visando, especialmente, à:

- a) Estruturação de rede metropolitana de centralidades urbanas que induza a descentralização do emprego, comércio e serviços, tanto públicos como privados, reduzindo a dependência em relação ao centro expandido do município de São Paulo. Por meio desta, serão criadas oportunidades de desenvolvimento em áreas passíveis de adensamento e/ou implantação de usos diversificados compatíveis com os atributos ambientais da metrópole. Espera-se, como consequência, a redução dos deslocamentos urbanos, especialmente em relação aos movimentos pendulares centro-periferia.
- b) Implantação de rede metropolitana de mobilidade e transporte intermodal de baixo impacto ambiental, com melhoria do deslocamento entre distintas porções do território metropolitano, por meio da complementação e/ou reorganização do sistema viário metropolitano e dos sistemas rodoviário e ferroviário de transporte de passageiros e de carga.
- c) Configuração de sistema metropolitano de parques e áreas verdes, conectando as áreas verdes existentes na metrópole ou ampliando as áreas de interesse ambiental, com o objetivo prioritário de promover o desenvolvimento sustentável, preservar, conservar e proteger os recursos ambientais da RMSP, em especial, os mananciais de abastecimento público de água, bem como garantindo a qualidade do ar e o controle da temperatura .
- d) Adoção de políticas de intensificação do adensamento urbano e de contenção da expansão urbana periférica, com vistas à redução da pressão sobre áreas ambientais e sobre as áreas rurais, para proteção dos ativos ambientais disponíveis, bem como da produção agropecuária, estimulando as atividades produtivas sustentáveis nas áreas de fronteira rural/urbana com a possibilidade de incorporação de instrumentos de compensação financeira na aplicação dessas políticas.
- e) Adoção de diretrizes municipais de uso e ocupação do solo compatíveis com as políticas de ordenamento territorial propostas pelo PDUI-RMSP e voltadas para a configuração de uma metrópole policêntrica, mais compacta e integrada social e territorialmente.



- f) Criação de sistema metropolitano de dados e informações para o planejamento e gestão territorial da RMSP, bem como para monitoramento permanente da implantação das metas, projetos e ações do PDUI-RMSP.
- g) Implementação e coordenação de políticas de qualificação e requalificação de espaços urbanos, visando promover a urbanização e a regularização fundiária de assentamentos precários, dotando-os de serviços, equipamentos e infraestrutura urbana, e garantindo a recuperação da qualidade urbana e ambiental.
- h) Implementação e coordenação de políticas de gestão de riscos e prevenção de desastres naturais .

O terceiro nível busca instituir a figura das Áreas Estratégicas de Interesse Metropolitano, que focam áreas específicas do território, articulando no tempo e no espaço ações interfederativas e intersetoriais. O objetivo é promover as funções públicas de interesse comum, de modo a enfrentar desequilíbrios sociais, econômicos e ambientais, buscando a aplicação interfederativa dos instrumentos do Estatuto da Cidade.

As Áreas Estratégicas de Intervenção Metropolitana estão associadas a projetos específicos, programas e ações de caráter territorial, devidamente regulamentados e estruturados segundo legislação específica.

1.1. Macrozoneamento Metropolitano

Estabelecendo as diretrizes gerais que deverão orientar o planejamento do uso do solo na RMSP, o Macrozoneamento Metropolitano não substituirá os planos municipais, e deverá servir de referência para a revisão dos planos diretores e zoneamentos, integrando os territórios municipais às diretrizes metropolitanas e buscando estabelecer continuidades no tratamento de áreas semelhantes. Portanto, sua finalidade é uniformizar as estratégias de uso e ocupação do solo na região, definindo os limites da urbanização e a proteção dos ativos que prestam relevantes serviços para o conjunto da região metropolitana, promovendo a estruturação futura de uma região metropolitana territorialmente compacta e socialmente mais inclusiva.

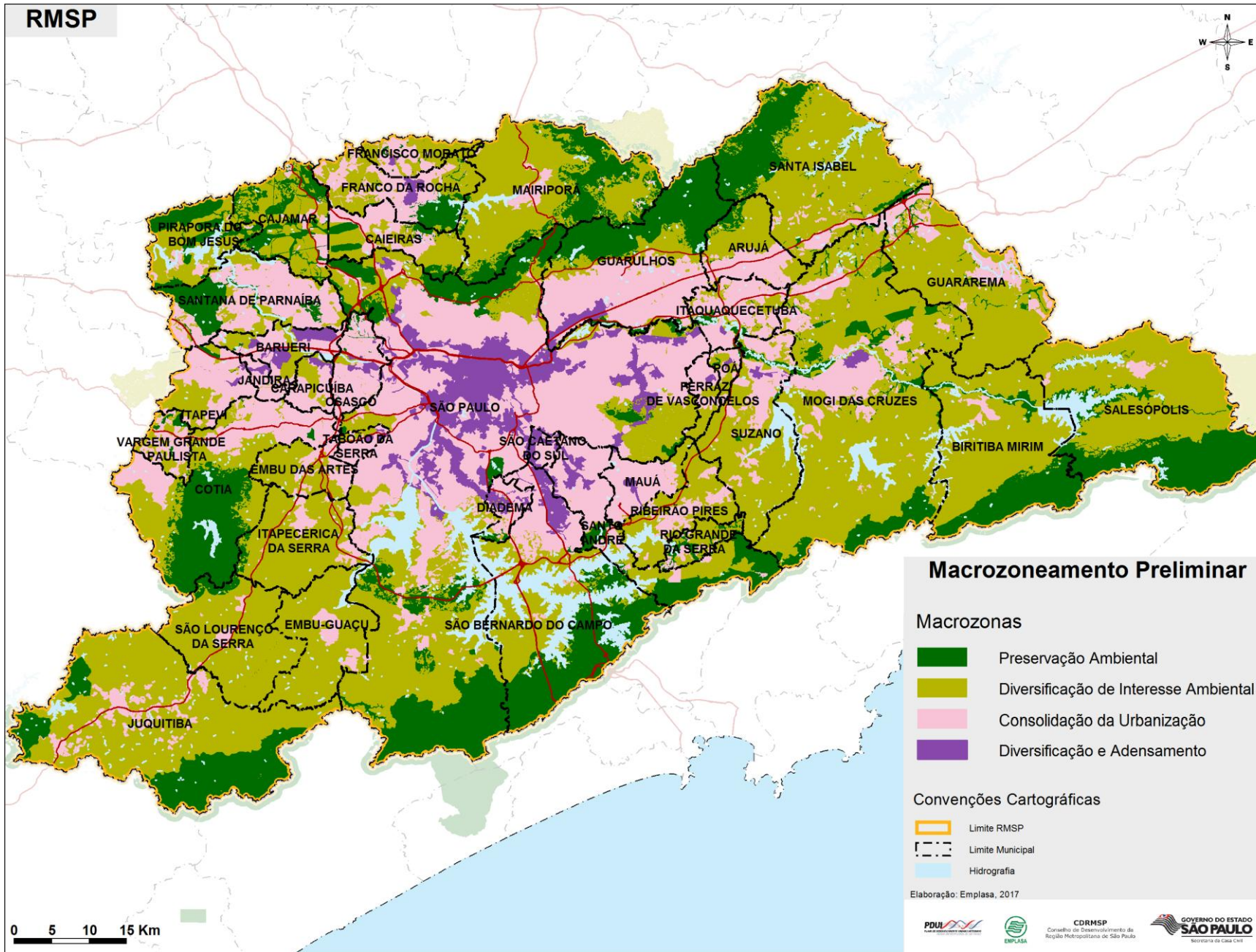
Considera-se, portanto, que a dispersão e fragmentação da mancha urbana deve ser evitada, visto que produz impactos negativos , como a elevação dos custos da urbanização. Isso acaba por penalizar a população de baixa renda, que, em função dos preços da terra, se insere predominantemente em áreas desvalorizadas e de urbanização precária, e por comprometer áreas de interesse ambiental, que, para serem preservadas ou recuperadas, dependem diretamente da diminuição da pressão da ocupação urbana. São consequências que



reforçam os objetivos de preservação dos ativos ambientais e áreas prestadoras de relevantes serviços ecossistêmicos, já que a ocupação urbana desordenada é uma das maiores ameaças a estas áreas.

Buscando dar conta das exigências e dos objetivos almejados, considera-se como macrozona grandes porções do território metropolitano, contínuas ou não, para as quais se pretendem funções semelhantes no tecido da metrópole e que, portanto, devem receber as mesmas diretrizes de uso e ocupação. Desse modo, as macrozonas são divididas de acordo com as restrições à urbanização, provisão de serviços ecossistêmicos e dinâmicas rurais - e, ainda, conforme as possibilidades de adensamento do tecido urbano e do melhor aproveitamento do investimento urbano já instalado.

No mapa a seguir está representada a configuração preliminar das macrozonas propostas, conforme descrição abaixo. Maior detalhamento em quadro anexo.





1.1.1. Macrozona de Preservação Ambiental

Características

- a) A Macrozona de Preservação Ambiental corresponde às áreas dotadas de importantes atributos naturais a serem integralmente protegidos. Inclui, predominantemente, áreas com ampla cobertura vegetal e biodiversidade de espécies.
- b) Porções territoriais com relativa continuidade e homogeneidade, geralmente afastadas das áreas mais densamente urbanizadas, nas quais ainda se observa a presença de remanescentes florestais, de nascentes e cursos d'água e demais elementos de importância para o ecossistema e para os recursos naturais da metrópole.
- c) Composta por áreas de expressivo valor ambiental, com atributos naturais notáveis ainda preservados e a serem integralmente protegidas.
- d) Têm importância estratégica no território da RMSP, na medida em que podem auxiliar na contenção do processo de expansão urbana; no desenvolvimento e incremento controlado de atividades econômicas, ou, ainda, na preservação dos recursos naturais e dos recursos ambientais existentes, necessários à conservação dos sistemas naturais da metrópole.

Funções

- a) Contribuir para a proteção da biodiversidade, para o equilíbrio dos ecossistemas e para a manutenção dos serviços ecossistêmicos necessários à qualidade de vida e ao desenvolvimento sustentável na RMSP.

Diretrizes

- a) Promover a manutenção, a preservação, a conservação e a recuperação das áreas verdes que prestam relevantes serviços ecossistêmicos à RMSP, principalmente a produção de água, a melhoria da qualidade do ar e a proteção da biodiversidade.
- b) Promover atividades de ecoturismo, pesquisa científica, recreação, lazer e atividades associadas à educação ambiental.



- c) Reconhecer a importância das unidades de conservação de proteção integral para o equilíbrio ambiental da RMSP.
- d) Manter a integridade das áreas de preservação permanente, conforme disposto na Lei nº 12.651/2012 (Código Florestal).

1.1.2. Macrozona de Diversificação de Interesse

Características

- a) Áreas caracterizadas pela presença de atributos naturais em diferentes graus de degradação e de comprometimento. São observadas variadas categorias de uso do solo, diferentes padrões de ocupação e distintas atividades urbanas e oferta de serviços predominantemente locais.
- b) Abrange áreas produtoras de serviços ecossistêmicos, que apresentam importantes remanescentes naturais, e, que, por isso, devem ser sujeitas ao controle da ocupação e da atividade antrópica.
- c) Destina-se à proteção ambiental, por meio da admissão de usos compatíveis com a necessidade de manutenção dos ecossistemas naturais e dos mananciais neles existentes. Nas áreas já urbanizadas, busca-se garantir a coexistência entre os usos urbanos e as funções ambientais.

Funções

- a) Conciliar a conservação do patrimônio socioambiental e seus serviços ecossistêmicos com o desenvolvimento de atividades urbanas e econômicas diversificadas.
- b) Contribuir para a manutenção de áreas livres de ocupação urbana.

Diretrizes

- a) Promover a manutenção das áreas que prestam relevantes serviços ecossistêmicos à RMSP, especialmente a produção de água.
- b) Promover a recuperação ambiental das áreas degradadas.
- c) Promover o uso sustentável, incluindo a manutenção e o incremento das atividades rurais.
- d) Promover políticas, planos e ações integrados que visem à orientação e a contenção da expansão urbana.



- e) Em áreas sem restrição à ocupação, promover políticas, planos e ações integrados que visem à qualificação urbana, com ênfase na regularização fundiária, nos serviços de saneamento básico e na oferta de equipamentos urbanos.
- f) Promover e aplicar instrumentos de compensação ambiental (PSA, compensação financeira e demais instrumentos).

1.1.3. Macrozona de Consolidação da Urbanização

Características

- a) Áreas urbanas ocupadas por variadas categorias de uso, apresentando diversos padrões de ocupação e distintas atividades urbanas, com oferta de equipamentos e serviços predominantemente locais.

Funções

- a) Abrigar urbanização de densidade intermediária, respeitados os limites do sítio físico e da infraestrutura instalada, e da legislação ambiental vigente.

Diretrizes

- a) Controlar o processo de adensamento urbano, de modo a não sobrecarregar os sistemas de infraestrutura e serviços locais.
- b) Complementar os investimentos em infraestrutura e equipamentos onde for necessário.
- c) Promover a urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários, onde couber.
- d) Nos casos de áreas localizadas nos perímetros das APMs e APRMs deverão ser observados os parâmetros e disposições legais.

1.1.4. Macrozona de Diversificação e Adensamento



Características

- a) Áreas dotadas de boa infraestrutura urbana, quase sempre localizadas junto aos eixos da rede estrutural de transportes de média e alta capacidade, que articula diferentes municípios e polos de empregos da RMSP.
- b) Áreas urbanas ocupadas predominantemente por uso misto, com infraestrutura consolidada, com presença de redes de transportes de alta e média capacidade.
- c) Áreas correspondentes aos principais polos de geração de emprego e renda na metrópole.
- d) Áreas urbanas que podem apresentar processo de transformação e diversificação de usos.

Funções

- a) Abrigar áreas de alto adensamento construtivo e demográfico de uso diversificado.
- b) Comportar atividades do setor de serviços complexos.

Diretrizes

- a) Promover a ocupação, o adensamento e o uso misto, por meio de instrumentos urbanísticos, nas áreas atendidas pela rede de transporte de média e alta capacidade.
- b) Promover a transformação e a diversificação dos usos urbanos.
- c) Promover a Integração da malha urbana ao sistema de transporte.
- d) Aplicar os instrumentos de captação dos recursos provenientes da valorização imobiliária.
- e) Promover o adensamento construtivo e populacional.
- f) Estimular a transformação de usos e maior controle na instalação de empreendimentos de impacto metropolitano, com captação da valorização imobiliária.

1.2. Estratégias para a Ação Metropolitana

Este nível de orientação para a ação metropolitana integrada prevê a articulação dos entes federados para a consecução de objetivos comuns. Na maioria dos casos, incide no território de forma a promover a interconexão de redes ou sistemas de estruturação regional. Trata-se de áreas quase sempre descontínuas, de caráter dinâmico, cuja definição no território necessita do alinhamento das visões dos atores envolvidos, tanto na identificação dos temas



analisados, como na escolha das formas de tratamento conjunto desses temas. Estão previstas, inicialmente, as seguintes estratégias para ação metropolitana:

1.2.1. Rede de Centralidades

A organização da rede de centralidades proposta tem como objetivo melhorar o equilíbrio da estrutura urbana da RMSP, promovendo a diminuição das disparidades socioespaciais, buscando a configuração de uma estrutura metropolitana policêntrica.

A estruturação proposta ao território metropolitano está baseada na rede de centralidades, apoiada pelo sistema de mobilidade e transportes. A rede de centralidades deve estar restrita às Macrozonas de Consolidação da Urbanização e de Diversificação e Adensamento..

As centralidades foram consideradas como eixos ou centros urbanos com alta densidade econômica, forte concentração do emprego, dada a heterogeneidade de usos (comércio e serviços públicos e privados), grande complexidade funcional e adensamento residencial, e, ademais, com acessibilidade privilegiada às redes de transporte público coletivo. Além dessas dimensões econômicas e funcionais, as centralidades são entendidas enquanto espaços que podem possibilitar a intensificação da “vida urbana”, por meio da presença de equipamentos culturais e de espaços públicos qualificados que possibilitariam a fruição e o lazer, a diversidade de manifestações socioculturais e políticas, consideradas igualmente centrais no fortalecimento da identidade metropolitana.

Por sua vez, os polos correspondem a áreas predominantemente monofuncionais, em que se concentram serviços especializados, baseados em um importante equipamento público ou privado, nos quais também se encontram estabelecimentos com atividades correlatas: câmpus universitários de grande porte, polos tecnológicos, polos especializados em serviços, polos industriais, entre outros. No caso da RMSP, os seguintes exemplos podem ser identificados como polos metropolitanos: Alphaville/Tamboré (município de Barueri); eixo industrial Guarulhos (município de Guarulhos); e Cidade Universitária (município de São Paulo).

Acredita-se que a configuração da “nova” estrutura descentralizada, baseada no reforço e/ou indução de centros urbanos, poderia contribuir para reduzir as desigualdades socioespaciais metropolitanas, resultando em uma metrópole mais compacta e equilibrada. Nesse sentido, complementando a estrutura policêntrica, organizada por uma rede multimodal de mobilidade e transporte, cabe destacar a importância de prever o adensamento construtivo e populacional da mancha urbana existente e a diversificação e intensificação de usos econômicos nessas “novas” centralidades e polos urbanos, bem como ao longo dos principais eixos viários metropolitanos.



Diagnóstico da atual Rede de Centralidades da RMSP

Com o objetivo de identificar o atual estado da rede de centralidades existente na Região Metropolitana de São Paulo, foram realizados três diferentes estudos, sintetizados em um único diagnóstico. Essa síntese considerou: polos de atração de viagens; densidade de equipamentos urbanos com função de centralidade; e padrões socioespaciais da Macrometrópole Paulista.

De forma a apresentar a localização dessas áreas de centralidade no território metropolitano, foi estabelecido um “índice de centralidade”, associando os seguintes fatores:

- Áreas que, conforme o uso do solo, apresentam maior concentração de usos comerciais e de serviços, mistos e industriais;
- Áreas com maior densidade de equipamentos urbanos;
- Áreas delimitadas pelas Zonas OD com melhor relação de atratividade de viagens e oferta de empregos.

A partir dos estudos realizados, foram identificadas 21 áreas de centralidade, hierarquizadas nas categorias abaixo indicadas, cabendo apenas destacar que, no decorrer dos trabalhos, outras centralidades poderão ser identificadas a partir do emprego de diferentes metodologias

Centralidades Metropolitanas

As centralidades metropolitanas correspondem a eixos ou centros urbanos com alta densidade econômica, forte concentração do emprego, dada a heterogeneidade de usos (comércio e serviços públicos e privados), grande complexidade funcional e adensamento residencial, e, ademais, com acessibilidade privilegiada às redes de transporte público coletivo. Sua área de influência de alcance metropolitano, e até mesmo macrometropolitano, pode ser constatada pela significativa quantidade, amplitude da origem e diversificação dos motivos das viagens que se destinam a tais localidades.



Nas seguintes localidades no Município de São Paulo:

- Centro Histórico
- Eixo Paulista
- Eixo Faria Lima/Berrini – Marginal Pinheiros

Centralidades Regionais

As centralidades regionais correspondem a eixos ou centros urbanos com alta densidade econômica, concentração significativa de emprego, heterogeneidade de usos (comércio e serviços públicos e privados), complexidade funcional e adensamento residencial, bem como acessibilidade às redes de transporte público coletivo. As centralidades regionais exercem menor influência geográfica do que as metropolitanas, na medida em que os locais de origem das viagens que atraem não têm a mesma diversidade e o volume dos deslocamentos atinge patamares inferiores às Centralidades Metropolitanas.

- Guarulhos (área central)
- Santo André (área central)
- São Bernardo (área central)
- São Caetano do Sul (área central)
- Osasco (área central)
- Santana/Tietê (zona norte do município de São Paulo)
- Tatuapé (zona leste do município de São Paulo)
- São Miguel Paulista (zona leste do município de São Paulo)
- Santo Amaro (zona sul do município de São Paulo)
- Butantã (zona oeste do município de São Paulo)
- Lapa (zona oeste do município de São Paulo)

Centralidades Sub-Regionais



Diferentemente das Centralidades Regionais, em que suas características eram medidas em relação à região metropolitana, as Centralidades Sub-Regionais são determinadas em relação às sub-regiões. Assim, ainda que estejam na mesma classificação, suas características podem variar, correspondendo, geralmente, a eixos ou centros urbanos com relativa densidade econômica, modesta concentração do emprego, usos diversificados (comércio e serviços públicos e privados) e presença do uso residencial. As centralidades sub-regionais exercem influência geográfica, predominantemente na Sub-Região onde se localizam.

- Mogi das Cruzes (área central)
- Suzano (área central)
- Mauá (área central)
- Diadema (área central)
- Taboão da Serra (área central)
- Jordanésia/Polvilho (Cajamar)
- Itaquera (zona leste do município de São Paulo)

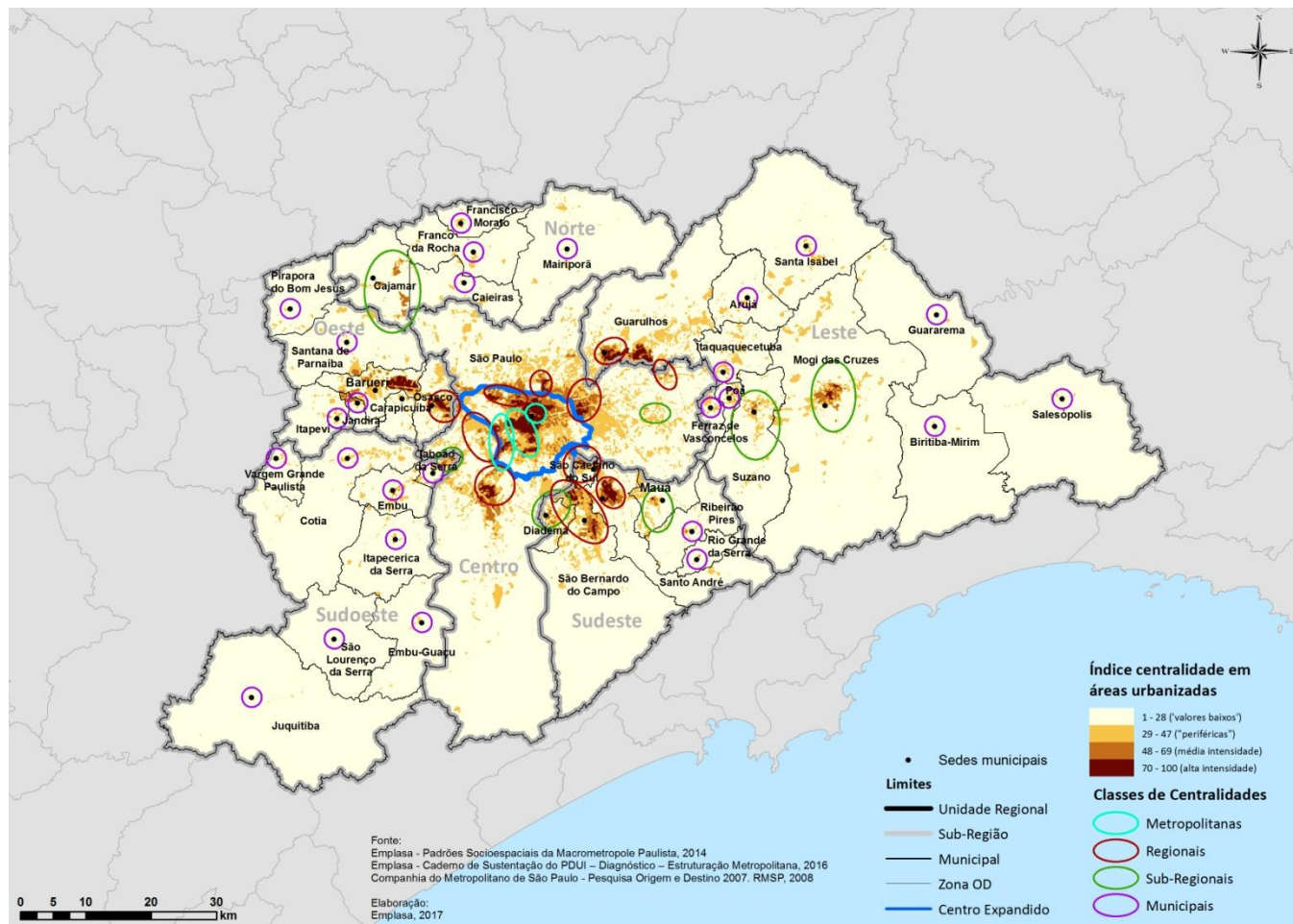
Centralidades municipais

Correspondem às áreas centrais dos demais municípios da RMSP, nos quais estão concentradas as unidades político-administrativas, os principais equipamentos e serviços públicos e/ou privados, e o setor de comércio e serviços que, basicamente, atende a população local.

A síntese da rede de centralidades existente na RMSP é ilustrada pela Figura 1 abaixo.



Figura 1 – Centralidades identificadas





Centralidades Sugeridas

Com base nos estudos realizados, verificou-se que centralidades da Região Metropolitana de São Paulo localizam-se, predominantemente, na região do ABC, no centro expandido da Capital e em núcleos próximos a este centro expandido. Ao redor destas centralidades existem, porém, grandes áreas de uso predominantemente residencial, que apresentam altas densidades populacionais e que não possuem uma Centralidade Regional ou Metropolitana geograficamente próxima. Desse modo, é desejável que seja estimulada a formação de novas centralidades exatamente nesses territórios. Pretende-se, assim, aproximar essa população de equipamentos, serviços e geração de emprego e renda, atenuando a condição periférica dessas habitações, contribuindo para reduzir a necessidade de fluxos intermunicipais, movimentos pendulares por motivo de trabalho ou estudo e as desigualdades socioespaciais da metrópole.

Considerando o âmbito do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado, esse estímulo deve ocorrer por meio da implantação de equipamentos de uso público, bem como do estímulo ao adensamento do uso comercial e da atividade industrial não conflitante com o uso residencial e com as condições ambientais, além da eventual implantação de um polo, possibilitando que a nova estrutura territorial da RMSP, atualmente desequilibrada e dependente do centro expandido da capital, alcance uma estrutura policêntrica, pautada por uma rede multimodal de mobilidade e transporte.

Desse modo, foram definidos dois tipos de centralidades:

Centralidades novas: correspondem a áreas com alta densidade populacional, com escassez ou sem equipamentos urbanos, sem presença expressiva de emprego, com pouca acessibilidade ao transporte público coletivo e às redes metropolitanas.

Centralidades a serem intensificadas: correspondem a áreas ou zonas dotadas de equipamentos, atividades comerciais e/ou industriais de influência municipal ou sub-regional, que estão classificadas ou não-classificadas como Centralidades Sub-regionais. Nesses casos, propõem-se a intensificação e a diversificação das atividades geradoras de emprego, bem como a implementação da infraestrutura necessária para impulsionar essas regiões à condição de centralidades de influência regional ou metropolitana.

Sobre esse preceito, foi feita a sobreposição de três análises espaciais: densidade de equipamentos urbanos existentes nas áreas selecionadas, rede de transporte futura e densidade populacional, sendo identificadas, posteriormente, quatro grandes parcelas do território da RMSP que possuem característica de



dormitório e, portanto, devem receber estímulos à formação de centralidades novas ou a serem intensificadas.

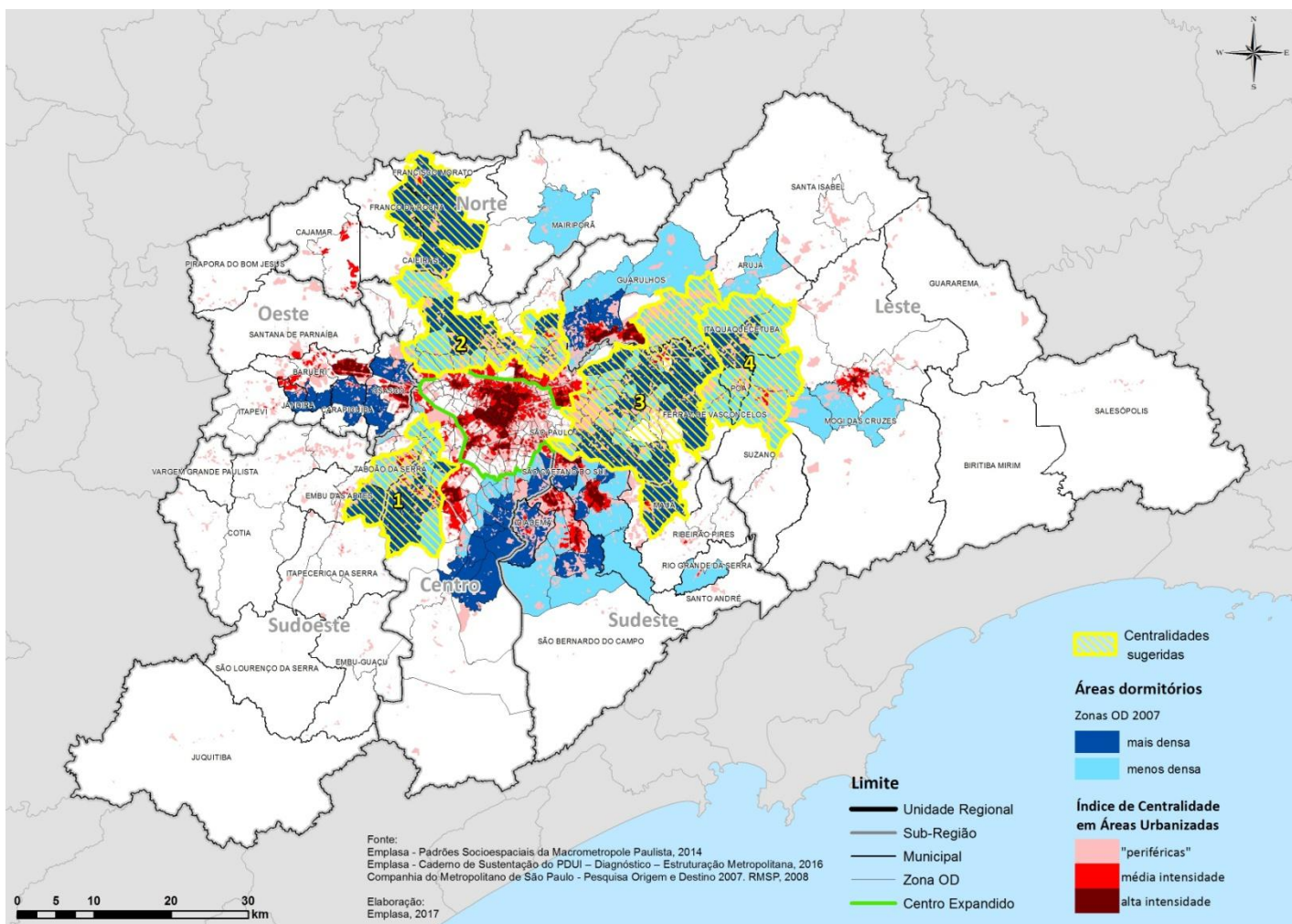
As áreas em questão são:

- A primeira região é composta pela Zona Sul do município de São Paulo e a Sub-região Sudoeste da região metropolitana, especialmente nos municípios de Taboão da Serra, Itapeperica da Serra e Embu das Artes. Porém, no caso dos municípios de Itapeperica da Serra e Embu das Artes é muito importante atentar às condições ambientais que se pretende preservar, em especial dentro do perímetro da APRM Guarapiranga. O município de Taboão da Serra, que nesse estudo está classificado como Centralidade Sub-regional, deve receber novos investimentos que ampliem sua área de influência.
- A segunda região compreende o extremo norte da Capital e a Sub-região Norte, especialmente nos municípios de Francisco Morato, Franco da Rocha e Caieiras. Nessa região também é necessário observar as restrições decorrentes das áreas de preservação relativas à Serra da Cantareira e da APRM Alto Juquery. Em toda essa área se destaca como principal equipamento a linha ferroviária da CPTM.
- A terceira região é formada, principalmente, pelas zonas Leste de São Paulo e Sudeste de Guarulhos.
- A quarta região é formada pelo território dos municípios de Ferraz de Vasconcelos, Poá, Itaquaquecetuba, Suzano. Também nesta região é importante atentar às condições ambientais das APRMs Alto Tietê Cabeceiras e Guaió. No caso de Suzano e Mogi, que já estão classificadas como Centralidades Sub-regionais, propõe-se a potencialização dessas regiões para elevá-las à condição de Centralidades Regionais.

A síntese da rede de centralidades sugeridas para a RMSP é ilustrada pela Figura 2, abaixo.



Figura 2 – Centralidades Sugeridas





1.2.2. Sistema Metropolitano de Parques e Áreas Verdes

Como apontado no documento "Visão da Metrópole"¹ e nos diagnósticos elaborados pela Emplasa, cerca de metade do território da RMSP tem como função principal a preservação e a conservação ambiental, prioritariamente a produção de água.

Configurando-se como única alternativa habitacional para parte expressiva da população, que não consegue adquirir sua moradia por meio de mecanismos formais do mercado, essas áreas, de interesse ambiental, sofrem os efeitos da ocupação indesejada e da urbanização não planejada. Na RMSP, cerca de 2,2 milhões de pessoas (pouco mais de 10% da população da região metropolitana) habitam áreas de proteção aos mananciais, frequentemente caracterizadas como territórios de alta vulnerabilidade socioambiental.

Nesse contexto, é comum a ocupação e conseqüente degradação das margens de córregos e rios, que, somadas à precária ou ausente infraestrutura de saneamento básico, intensificam a deterioração dos recursos hídricos.

No âmbito do PDUI-RMSP, a proposta do Sistema Metropolitano de Parques e Áreas Verdes dialoga não somente com os objetivos centrais do Plano – promover o desenvolvimento de uma metrópole sustentável e resiliente, reduzir as desigualdades socioespaciais e garantir a competitividade econômica, melhorando, assim, as condições de vida da população – mas, também, corrobora o conjunto das diretrizes, programas e ações que visam à conservação e à preservação ambiental, além do aproveitamento dos recursos.

Nesse sentido, cabe reforçar que se trata de articular as diretrizes gerais previstas no Macrozoneamento, especialmente aquelas relativas às macrozonas de preservação ambiental e de diversificação de interesse ambiental, com as ações das Áreas de Intervenção específica, interfederativas e intersetoriais, a serem previstas no terceiro nível do ordenamento territorial.

Assim como nas estratégias para ação metropolitana "enfrentamento da precariedade urbana", "rede de centralidades" e "gestão de riscos", a criação do Sistema Metropolitano de Parques e Áreas Verdes deverá, portanto,

¹ Disponível no site: <https://www.pdui.sp.gov.br/biblioteca/>



contemplar um conjunto de diretrizes, programas e ações que identificam e reforçam elementos estratégicos para manutenção e melhoria da qualidade ambiental na RMSP.

O principal objetivo do Sistema Metropolitano de Parques e Áreas Verdes é preservar, conservar e recuperar os recursos naturais na RMSP, possibilitando articular distintas porções do território, por meio do incremento e da continuidade das áreas verdes. Além de questões particularmente associadas ao meio-ambiente, relacionadas às funções estritamente ecológicas, no contexto metropolitano, a importância e a valorização das áreas verdes estão associadas, dentre outros temas, à infraestrutura, ao lazer e à recreação.

Em primeiro lugar, sobre a infraestrutura, destaca-se a possibilidade de complementar as redes e estruturas hidráulicas projetadas (estruturas físicas de afastamento, amortecimento e contenção de cheias). Isso mediante a diminuição dos impactos da urbanização no regime de cheias, a proteção e o incremento da qualidade das águas, a recuperação das margens dos rios e córregos, a contribuição com a recarga natural do lençol freático, dentre outros aspectos que, em maior ou menor grau, contribuem para a adequação das atividades humanas ou para mitigação das consequências adversas sobre o meio ambiente.

Em segundo lugar, sobre o lazer e a recreação, o Sistema de Parques e Áreas Verdes contribui para o aumento da oferta de áreas livres, enquanto equipamento público destinado a atividades recreativas e contemplativas, nas quais está inserida a valorização dos aspectos cênicos, paisagísticos e de educação ambiental.

Ademais, é importante destacar que, além de estar sintonizado com as propostas contidas no eixo de Meio Ambiente, Recursos Hídricos e Saneamento, o Sistema de Parques e Áreas Verdes também se articula ao eixo de Desenvolvimento Urbano, Econômico e Habitação, na medida em que propicia a melhoria da qualidade de vida da população e a consequente diminuição das taxas de vulnerabilidade observadas na RMSP, notadamente pela possibilidade da recuperação de áreas de risco socioambiental e do desenvolvimento de atividades econômicas. Se do ponto de vista da correlação entre problemas sociais e ambientais, as áreas verdes contribuem para a prevenção de deslizamentos e inundações. Já do ponto de vista econômico, torna-se possível imprimir um tratamento compartilhado às áreas periurbanas e rurais, articulando funções de produção agrícola e conservação ambiental.

Finalmente, é preciso sublinhar que a ampliação da quantidade e o aperfeiçoamento da distribuição das áreas verdes legalmente protegidas, incluindo a eventual criação de novas Unidades de Conservação, o estabelecimento e o fortalecimento da conectividade entre relevantes fragmentos vegetais e Parques Lineares, é



condição necessária, mas não suficiente, para garantir os principais objetivos do PDUI-RMSP – notadamente a conformação de uma metrópole resiliente, sustentável e mais inclusiva.

A espacialização da proposta do Sistema de Parques e Áreas Verdes será baseada na relação das atuais áreas protegidas e de interesse ambiental da RMSP, bem como na identificação de outros territórios ambientalmente relevantes no contexto metropolitano, levando em conta as informações contidas nos diferentes documentos consultados, de acordo com os itens elencados abaixo:

- i. Unidades de Conservação federais, estaduais e municipais previstas pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) e suas respectivas zonas de amortecimento e corredores ecológicos.
- ii. Zonas de preservação e/ou conservação ambiental previstas nos Planos de Manejo das Unidades de Conservação de uso sustentável.
- iii. Áreas protegidas definidas em legislação específica, tais como: Área de Preservação Permanente e Reserva Legal do Código Florestal, Reservas da Biosfera e Macrozonas e Zonas Ambientais dos Planos Diretores Municipais.
- iv. Zoneamento das Áreas de Proteção e Recuperação de Mananciais (APRM) previstas na Lei Estadual nº 9.866/1997: Subárea de Conservação Ambiental - SCA (Alto Tietê Cabeceiras e Billings), Subárea Envolvória de Represa - SER (Guarapiranga), Subárea Envolvória dos Reservatórios - SER (Juquery) e Área de Restrição à Ocupação - ARO.
- v. Áreas de 1ª categoria para os mananciais que ainda não possuem leis específicas.
- vi. Áreas prioritárias para recomposição florestal do Programa Biota Fapesp (Áreas Prioritárias e Corredores Ecológicos).
- vii. Remanescentes de vegetação nativa apontados pelos Planos Municipais de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica e pelo Inventário Florestal.
Parques, praças e áreas de lazer e recreação indicadas pelos municípios.

O levantamento, a seleção e a espacialização de informações associadas ao Sistema de Parques e Áreas Verdes visa organizar e hierarquizar os elementos componentes do sistema, identificando prioridades e reiterando sua relevância no escopo do PDUI.



Conforme destacado anteriormente, a elaboração de um sistema de acompanhamento e controle das disposições do PDUI-RMSP, compreendendo o monitoramento da implantação das metas, projetos e ações do plano, estende-se também ao nível das estratégias para ação metropolitana, incluindo os elementos associados ao Sistema de Parques e Áreas Verdes. Nesse sentido, o Sistema de Informações Metropolitanas (SIM), já disponibilizado no processo participativo de elaboração do PDUI, constitui uma ferramenta para a inserção, atualização e acompanhamento dos dados e informações metropolitanos.

Já no que se refere ao Sistema de Parques e Áreas Verdes, cabe destacar, por exemplo, a possibilidade de inserir áreas e porções do território de interesse ambiental que atualmente não conformam o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC). Desse modo, pretende-se estimular a integração e a inserção das unidades de conservação municipais e demais áreas de relevância ambiental no planejamento do desenvolvimento metropolitano.

1.2.3. Enfrentamento da Precariedade Urbana e Habitacional

A precariedade urbana e habitacional, aqui entendida como áreas com predominância de população de baixa renda em habitação precária (assentamentos precários, favelas ou cortiços), apresenta caráter dinâmico e passível de recuperação. No contexto do ordenamento territorial do PDUI-RMSP, este tema é tratado como uma estratégia para ação metropolitana e não como uma macrozona, na medida em que a precariedade pode estar presente em qualquer macrozona. Assim, a garantia da qualidade do ambiente urbano exige a formulação de políticas públicas específicas que enfrentem a precariedade e assegurem as funções de cada macrozona.

A RMSP reúne significativos problemas e necessidades habitacionais, com déficit de 59% e inadequação de 63% dos seus domicílios, do total do conjunto do Estado, destacando-se as ocupações em áreas de risco como importante componente do déficit e as favelas como o principal fator de inadequação. Isso indica que o desenvolvimento habitacional constitui uma vertente fundamental para a concepção de planos locais e regionais de desenvolvimento integrado, e configura um dos mais importantes focos de atenção e demanda por políticas públicas e programas de investimento.



O PDUI propõe que o tema seja tratado como uma estratégia para ação metropolitana, por meio de soluções construídas de forma conjunta e cooperativa, definindo diretrizes e estratégias de ação que orientem as políticas públicas e os investimentos relacionados ao enfrentamento da precariedade urbana e habitacional, tendo como referência os princípios da política de desenvolvimento habitacional no Estado, previstos no Plano Estadual de Habitação de São Paulo (PEH-SP – 2011-2023), com destaque para:

- a) O reconhecimento da realidade social e urbana local e regional.
- b) A articulação da política habitacional com as políticas setoriais de saneamento, transportes, meio ambiente, desenvolvimento social, educacional, cultural e econômico.
- c) A estruturação de novos arranjos de governança regional, metropolitana e local para habitação.
- d) A garantia e ampliação das fontes de recursos destinados à habitação, equacionando a composição entre financiamentos e subsídios.
- e) A diversificação das linhas programáticas e dos tipos de ação para o atendimento às necessidades locais e regionais, com medidas de caráter corretivo e preventivo, bem como das formas de acesso à moradia.
- f) A progressiva melhoria na qualidade dos produtos e processos produtivos, incorporando os avanços tecnológicos no uso de materiais e processos construtivos, com vistas à qualidade e à sustentabilidade da moradia, fomentando o uso de técnicas de construção sustentável na produção de HIS.
- g) A utilização de instrumentos urbanísticos e de gestão do território para ampliar as oportunidades de promover empreendimentos de habitação social, visando diminuir custos com a aquisição fundiária e imobiliária e promover a adequação e a integração das soluções habitacionais a outras ações de desenvolvimento urbano e socioambiental.

Tais princípios reforçam a necessária transversalidade e territorialidade das ações habitacionais de governo, devendo considerar as estratégias de reconhecimento, qualificação e enfrentamento dessa questão no planejamento do desenvolvimento regional.

A correta formulação de ações direcionadas às intervenções em áreas precárias passa não apenas pelo conhecimento dos problemas e sua localização, mas também pela uniformização de conceitos e critérios que



identifiquem os assentamentos precários. Nesse sentido, é desejável a existência de um banco de dados confiável e passível de comparação, que possa ser utilizado e alimentado pelos diversos agentes que atuam na região metropolitana. Atualmente, os dados disponíveis nos municípios sobre as dimensões e características dos assentamentos precários apresentam muitas diferenças metodológicas e temporais, dificultando o planejamento, a coordenação e a execução de uma política metropolitana de integração urbana neste tema. Essa compreensão, portanto, deve ser única e compartilhada pelos municípios da RMSP, considerando-se que eles são entes federativos que conhecem a realidade local e têm maior contato com a população.

Partindo desse contexto, as estratégias para ação metropolitana de enfrentamento da precariedade urbana e habitacional, propostas no PDUI, incluem:

- a) A uniformização dos conceitos e dos critérios de identificação dos assentamentos precários da RMSP.
- b) O mapeamento das áreas com assentamentos precários e a criação de um banco de dados padronizados, utilizando um sistema de informações metropolitanas.
- c) O acompanhamento e monitoramento dessas áreas, por meio da constante atualização dos dados pelos agentes que atuam na região metropolitana.
- d) A formulação de diretrizes e estratégias de ação, que devem ser constantemente atualizadas e pactuadas entre os agentes dos níveis federados que atuam na região metropolitana.

A existência de sistema de informações metropolitanas torna-se essencial para a aplicação das propostas e o acompanhamento do PDUI em longo prazo. Considerando essa necessidade, o SIM|Emplasa – Sistema de Informações Metropolitanas do Estado de São Paulo² é apontado como o instrumento adequado para identificação e acompanhamento das áreas com precariedade urbana e habitacional da RMSP. O sistema permitirá aos agentes metropolitanos configurar e editar camadas sobre as informações e qualificar os assentamentos precários do município, compreendendo os fenômenos dos cortiços, loteamentos irregulares, favelas e conjuntos habitacionais irregulares, de forma a construir indicadores para orientação de ações estratégicas nos territórios que tenham caráter local e regional.

² Consulte-se www.sim.emplasa.sp.gov.br.



A experiência em andamento na Câmara Temática de Habitação do Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista no desenvolvimento do projeto "Informações Geográficas Habitacionais da Região Metropolitana da Baixada Santista – Mapeamento dos Assentamentos Precários da RMBS", juntamente com a Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU), converge com experiências similares, realizadas pelo Consórcio do Grande ABC e pode ser utilizada como referência. Trata-se de um projeto de identificação e cadastramento das mais variadas situações por meio do SIM, que também fará o monitoramento das dinâmicas inerentes à vulnerabilidade.

O projeto promove a articulação institucional entre setoriais do Estado – Emplasa, CDHU e Agência Metropolitana da Baixada Santista (Agem-BS) – e prefeituras municipais, integrando as informações nos eixos horizontal e vertical do governo. Da mesma forma, o SIM|Emplasa e o resultado do trabalho poderão ser integrados a outros sistemas nacionais e estaduais, como o Sistema Nacional de Desenvolvimento Urbano –SNDU (Art. 20 do Estatuto da Metrópole), Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais – INDE (Decreto Federal nº 6.666/2008), Infraestrutura de Dados Espaciais para o Estado de São Paulo – IDE-SP (Decreto nº 61.486/2015) e com o Portal Mananciais da Secretaria de Estado do Meio Ambiente.

Dessa forma, o PDUI propõe que a estratégia para o enfrentamento da precariedade urbana e habitacional aplique essa mesma metodologia na RMSP, em um processo contínuo e permanente de alimentação e análise das informações, proporcionando subsídios necessários e atualizados para as políticas públicas relacionadas ao tema.

É importante destacar que as áreas de risco, embora tenham tratamento específico pelas políticas públicas e componham outra estratégia para ação metropolitana, também incidem nas áreas de precariedade e vulnerabilidade, fazendo parte dos dados dessa estratégia.

1.2.4. Gestão de Riscos

A estratégia para ação metropolitana de gestão de riscos está plenamente alinhada com a Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (PNPDC), Lei Federal nº 12.608/12, que reforça a necessidade de integração desta política com as demais políticas setoriais da gestão municipal e metropolitana, onde se destacam o ordenamento territorial e o desenvolvimento urbano.



Nessa linha de ação, a gestão de riscos é tratada abarcando as áreas de riscos ambientais urbanos da RMSP, compreendendo áreas vulneráveis aos riscos hidrológicos, geológicos e meteorológicos, potencializados pelos extremos climáticos, e os tecnológicos. Assim como a estratégia de enfrentamento da precariedade urbana e habitacional apresenta caráter dinâmico e qualifica as macrozonas, exigindo atenção e tratamento diferenciado das políticas públicas, sendo passível de recuperação em alguns casos.

A articulação metropolitana para a gestão de riscos surge da constatação de que muitos riscos ambientais extrapolam os limites dos municípios, fato que, somado à inexistência de uma cultura de gestão de desastres ambientais, demonstra a necessidade de uma discussão coletiva para estabelecer um modelo de gestão integrado entre os municípios da RMSP. Assim, é urgente estabelecer uma ação efetiva e uma gestão que mobilize os atores que atuam nessa temática e crie cultura preventiva, minimizando o impacto dessas ocorrências na vida da população.

Como forma de garantir este processo destaca-se o papel da Câmara Temática Metropolitana para Gestão de Riscos Ambientais Urbanos (CTM-GRAU), criada no âmbito do Conselho de Desenvolvimento Metropolitano e que legitimará todo o processo de articulação metropolitana para gestão dos riscos.

O objetivo principal da Câmara é construir e apresentar um modelo de gestão integrada dentro do respaldo legal dado pela Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (PNPDC), em especial no que tange às responsabilidades dos municípios e na inserção dessa Política dentro de suas gestões, adotando como território as bacias hidrográficas.

A falta de procedimentos e diretrizes padronizados, que busquem a interação e a integração dos agentes que atuam nos cenários de risco espalhados pela região metropolitana, dificulta o controle do surgimento de novas áreas de risco, muitas vezes consequência do processo desordenado de urbanização, além da minimização e eliminação dessas áreas, por meio do gerenciamento permanente.

Além de ser fundamental para a formulação de ações metropolitanas, a delimitação das áreas com restrições à urbanização sujeitas a controle especial pelo risco de desastres naturais é uma exigência do Estatuto da Metrópole (Art. 12, inciso V).

Partindo desse contexto, as ações que representam as estratégias metropolitanas de gestão de riscos incluem:



- a) O fomento à implantação das diretrizes da Política Nacional de Proteção e Defesa Civil no processo de gestão dos municípios da RMSP.
- b) A uniformização dos conceitos e dos critérios de identificação das áreas de riscos ambientais urbanos da RMSP.
- c) O mapeamento das áreas com riscos ambientais urbanos e a criação de um banco de dados padronizados, utilizando um sistema de informações metropolitanas.
- d) O acompanhamento e monitoramento dessas áreas, mediante uma constante atualização dos dados.

1.3. Áreas Estratégicas de Intervenção Metropolitana (AIMs)

Além das macrozonas e das Estratégias para Ação Metropolitana, o PDUI-RMSP tem como importante instrumento de ordenamento do território a proposição de Áreas Estratégicas de Intervenção Metropolitana, às quais estarão associados projetos específicos, programas e ações de caráter territorial, acordados entre os agentes regionais. A criação das Áreas Estratégicas deverá ser precedida por análise e discussão nas câmaras temáticas pertinentes e submetida à aprovação pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo. Após aprovadas, serão delimitadas e regulamentadas em leis específicas, observados os Planos Diretores e normas urbanísticas dos municípios envolvidos.

Além da definição de um perímetro específico, deverá ser elaborado o Plano de Ação Interfederativa e a Matriz de Responsabilidade, indicando as ações e os aportes de recursos atribuídos aos agentes envolvidos na execução das ações previstas para a área.

No tema do ordenamento territorial está sendo considerada a inclusão total ou parcial, em sua essência ou conceito, das seguintes propostas: P-15, P-16, P-17, P-18, P-19, P-20, P-26, P-33, P-45, P-46, P-47, P-48, P-61, P-62, P-71, P-124, P-126, P-158, P-161, P-189, P-195, P-216, P-217, P-220, P-221, P-228, P-229, P-230, P-241, P-253, PSC-5, PSC-11, PSC-14, PSC-26, PSC-27, PSC-32, PSC-35, PSC-37 e PSC-42.



(iv) Governança Metropolitana e Sistema de Fundos Interfederativos

A literatura sobre governança metropolitana revela a existência de diferentes arranjos sobre áreas metropolitanas no mundo, de toda maneira, os princípios de cooperação e solidariedade estão sempre presentes nos modelos de governança existentes.

No Brasil, embora a Constituição Federal tenha conferido ênfase à autonomia municipal ao mencionar os municípios como integrantes do sistema federativo, contemplou também o fenômeno metropolitano no capítulo "Da Organização do Estado", prevendo, além de regiões metropolitanas, mais duas unidades regionais – aglomerações urbanas e microrregiões – e a competência para a criação de tais unidades foi transferida da União para os estados. Assim fazendo, a Constituição reconheceu haver temas de interesse comum, que abrangem funções públicas e serviços que devem atender a mais de um município, assim como os que, restritos ao território de um deles, sejam de algum modo dependentes, concorrentes, confluentes ou integrados de funções públicas, bem como serviços supramunicipais.

Por conclusão, vez que o assunto insere-se no âmbito de suas competências, aos estados-membros coube disciplinar sobre objetivos, diretrizes e prioridades da organização regional, por meio de suas constituições e leis complementares.

O Sistema de Governança Metropolitana a vigor, atualmente, no Estado de São Paulo, encontra amparo no Artigo 25, § 3º da Constituição Federal de 1988, nos artigos 152 a 154 da Constituição Estadual de 1989, regulamentados pela Lei Complementar Estadual nº 760, de 1º de agosto de 1994. Nessas normas, assentam-se as leis complementares que instituíram as unidades regionais no Estado, inclusive a reorganização da RMSP. Acrescente-se que, em todos os casos, além dos estudos jurídicos, imprescindíveis, efetuaram-se os estudos técnicos que respaldaram tais leis complementares, aprovadas por unanimidade pela Assembleia Legislativa e sancionadas, todas, pelo Chefe do Poder Executivo Estadual, único investido de competência e capacidade legais para tanto.

Desse modo, o andamento dos trabalhos pertinentes ao PDUI foi ao encontro dessas normas, que encontraram eco tanto em decisões do Supremo Tribunal Federal, como no próprio Estatuto da MetrÓpole, em que pese haver uma ou outra omissão neste último.



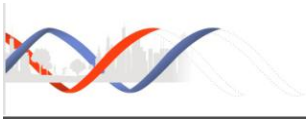
Diante do exposto, em face da legislação aplicável e atendendo à obrigatoriedade de elaboração do PDUI, segundo o Estatuto da Metrópole, a Governança Metropolitana na RMSP obedece ao sistema de gestão previsto na Lei Complementar 1.139, de 11 de junho de 2011, conferindo apenas ao Conselho de Desenvolvimento caráter normativo e deliberativo.

A cidade de São Paulo, centro da RMSP, configura um fato urbano-metropolitano, cuja dinâmica, em termos econômicos e demográficos de organização das redes de infraestrutura, tem influências que atingem muito além dos limites do seu território. Esta condição complexa requer um sistema de governança interfederativa, de caráter colaborativo, e que disponha de mecanismos de financiamento capazes de dar conta dos enormes desafios gerados.

O processo de urbanização acelerado e o adensamento das áreas periféricas na RMSP carecem de condições financeiras e mesmo de condições técnicas para responder às demandas do crescimento metropolitano. Vários fatores de diferentes ordens não permitem o enfrentamento dessa pressão, contribuindo para o agravamento das desigualdades socioambientais. Assim, a provisão de recursos financeiros para promover a redistribuição ou compensação dentro dos territórios metropolitanos é condição fundamental para a gestão das metrópoles.

O PDUI representa uma oportunidade para a promoção de ações coordenadas e articuladas entre municípios metropolitanos e o Estado. Ao definir programas, projetos e ações de interesse comum, o Plano delimita os focos para os quais os agentes da governança metropolitana devem buscar mecanismos de financiamento, ou seja:

- a) Projetos metropolitanos de caráter multissetorial.
- b) Projetos de infraestrutura e serviços que necessitam de acordos supramunicipais e que combinem fontes e abordagens multiníveis, incluindo o setor privado.
- c) Demandas municipais que tenham papel relevante na implementação de projetos metropolitanos, por exemplo, grandes operações urbanas integradas.
- d) Fortalecimento de sistemas, instrumentos e capacitação que propiciem o monitoramento do desenvolvimento e o aperfeiçoamento da governança metropolitana e, num nível mais específico, da implementação do Plano.



Agência Metropolitana

A Lei Complementar 1.139/11 prevê a criação de uma autarquia – Agência Metropolitana –, que compõe o sistema de governança instituído no Estado de São Paulo, que integrará a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum da RMSP.

À autarquia da RMSP caberá:

- 1 - arrecadar as receitas próprias ou as que lhe sejam delegadas ou transferidas, inclusive multas e tarifas relativas a serviços prestados;*
- 2 - elaborar planos, programas e projetos de interesse comum e estratégico, estabelecendo objetivos e metas, bem como fiscalizar e avaliar sua execução;*
- 3 - promover a desapropriação de bens declarados de utilidade pública, quando necessários à realização de atividades de interesse comum;*
- 4 - exercer outras atribuições que lhe sejam conferidas por lei.*

A autarquia é o agente técnico e administrativo do Conselho de Desenvolvimento da RMSP.

Fundo Metropolitanano

O modelo de gestão metropolitana vigente no Estado de São Paulo prevê a existência de um fundo metropolitanano destinado a dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, no que se refere às funções públicas de interesse comum entre o Estado e os municípios metropolitanos.

Evidentemente, o aporte de recursos a este fundo, em moldes consistentes com o vulto dos investimentos metropolitanos necessários, exigirá o compromisso e o concurso dos três níveis de governo. A Lei Complementar 1.139/11, que reorganiza a RMSP, prevê, explicitamente, a constituição do Fundo Metropolitanano, elencando suas fontes:

Artigo 23 - Constituem recursos do Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo:

- I. recursos do Estado e dos Municípios da Região Metropolitana de São Paulo destinados por disposição legal;*
- II. transferências da União, destinadas à execução de planos, programas e projetos de interesse da Região Metropolitana de São Paulo;*



- III. *empréstimos, internos e externos, e recursos provenientes da ajuda e cooperação internacional e de acordos intergovernamentais;*
- IV. *retorno das operações de crédito, contratadas com órgãos e entidades da administração direta e indireta do Estado e dos Municípios da Região Metropolitana de São Paulo e de concessionárias de serviços públicos;*
- V. *produto das operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos;*
- VI. *receitas resultantes de aplicação de multas legalmente vinculadas ao Fundo, que deverão ser destinadas à execução de serviços e obras de interesse comum;*
- VII. *recursos decorrentes do rateio de custos referentes à execução de serviços e obras, considerados de interesse comum;*
- VIII. *doações de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais;*
- IX. *outros recursos eventuais.*

O Fundo de Desenvolvimento da RMSP foi criado por meio do Decreto Estadual nº 59.094, de 16 de abril de 2013.

No tema do Fundo Metropolitano está sendo considerada a inclusão da proposta P-036, recebida via plataforma digital do PDUI.

Sistemas de Informação e Monitoramento / Sistema de Informações Metropolitanas - SIM

Os sistemas de informação alimentados por bases oficiais e seguras, acessíveis aos municípios metropolitanos e demais agentes públicos, representam avanço importante para a implementação e exercício da governança metropolitana. Com esses objetivos, a Emplasa desenvolveu, no âmbito do PDUI-RMSP, o SIM|Emplasa, plataforma geocolaborativa de compartilhamento de informações territoriais e de construção e monitoramento dos programas, projetos e ações do PDUI.

O sistema foi concebido para ser acessado e alimentado pelos vários agentes públicos estaduais e municipais. Assim, disponibiliza para os agentes formuladores e implementadores de políticas metropolitanas bases de informações que podem ser acessadas de modo amplo e ágil, representando importante ferramenta de apoio à formulação de políticas metropolitanas.

O compromisso com a execução do Plano, aprovado e formalizado por lei, também requer a montagem de sistema de monitoramento, com definição de responsabilidades, recursos e outros elementos importantes para garantir sua viabilização.



Esse sistema permite o avanço da governança, na medida em que se trata de ferramenta de suporte às decisões do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana, possibilitando a mobilização de agentes capazes de alavancar recursos técnicos, financeiros – além de possibilitar acordos e agendas voltadas às ações metropolitanas.

Por fim, cabe destacar que o processo de diálogo e de formação de consensos metropolitanos ensejados pelo Plano, desde sua elaboração até a aprovação final, constitui mecanismo democrático e participativo, que representa avanço significativo no processo de conformação dos consensos necessários à governança metropolitana.

(v) Propostas Estruturadas

As propostas enviadas via plataforma e apresentadas nas discussões nos grupos de trabalho e outras instâncias foram sistematizadas por eixos temáticos. Todas elas foram estruturadas de modo a englobar as várias proposições interrelacionadas.

O conjunto de propostas recebidas por meio digital encontra-se justificado no Relatório de Propostas publicado na plataforma e em anexo a este documento.

A: Desenvolvimento Econômico, Social e Territorial

Proposta Estruturada: consideradas as propostas P-233, P-235, P-237

PE-001 - Implantação de Programa Metropolitano de Competitividade e Inovação com os seguintes objetivos:

- a) Manter e ampliar o parque fabril instalado e atrair novos investimentos industriais para a RMSP, com ênfase nas áreas já ocupadas com esta finalidade.
- b) Instalação de parques tecnológicos e demais ambientes de inovação na RMSP.
- c) Orientar as ações de desenvolvimento econômico da RMSP para as iniciativas baseadas em inovação.
- d) Apoiar a exportação, com o desenvolvimento de capacidades e competências empresariais para inserção das empresas da região, especialmente as pequenas e médias, no mercado exterior, por



meio de parceria com a Investe SP, criando um calendário metropolitano para o Poupatempo do Exportador ou torná-lo uma ação permanente e não itinerante, como é o formato atual.

- e) Promover a absorção, pesquisa e desenvolvimento de tecnologias para melhoria do desempenho ambiental das atividades industriais.

Justificativa

As atuais características da economia da Região Metropolitana de São Paulo, em especial de seu parque industrial, vêm sofrendo drástica transformação e requerem estratégias para a retomada do desenvolvimento contínuo e para a absorção de novas tecnologias, sob o risco de perder competitividade e capacidade econômica.

Dentre elas, a importância de participar no comércio internacional, residindo no fato de que o contato com outros mercados propiciará integração e competitividade, demandando inovação na estrutura produtiva e de gestão.

A RMSP é o principal polo econômico do Estado de São Paulo; no entanto, as atividades produtivas e a maior parte dos empregos formais estão concentradas em poucos municípios.

Proposta Estruturada: contendo as propostas P-208, P-236, P-238, PSC-3, do Grupo de Trabalho de Desenvolvimento Urbano, Econômico e Habitação e da Emplasa.

PE-002 - Elaborar Plano Metropolitano de Turismo que contenha:

- a) Desenvolvimento de ações de marketing de turismo.
- b) elaboração de calendário turístico metropolitano, que contenha eventos culturais, feiras, exposições, festas religiosas, folclore regional/nacional, entre outras;
- c) Elaboração de Mapas do Turismo Metropolitano, com rotas temáticas como: Roteiro dos Bandeirantes, Rota dos Romeiros, Caminho das Águas e Nascentes, entre outros.
- d) Expansão do "Expresso Turístico" da CPTM, abrangendo pontos turísticos ainda não atendidos pelo serviço, como as estações de Sabaúna (Mogi das Cruzes), Luís Carlos (Guararema) e Guararema.
- e) Projeto de aproveitamento de parques e polos pelo turismo ecológico como: Parque Estadual Jaraguá, Polo de Ecoturismo da cidade de São Paulo, Parque Estadual das Nascentes do Rio Tietê, Parque da Várzea, entre outros.
- f) Elaboração do calendário de economia criativa, composto por eventos de moda, design, publicidade, artesanato, gastronomia, etc.



Justificativa

A RMSP é o principal polo econômico do Estado de São Paulo, no entanto, as atividades produtivas e a maior parte dos empregos formais estão concentradas em poucos municípios. Visando à descentralização das atividades produtivas dentro da RMSP e ao desenvolvimento de cada sub-região, é necessário estimular atividades econômicas com potencial de desenvolvimento fora dos eixos que concentram hoje a oferta de empregos e oportunidades.

Uma dessas atividades, o Turismo, ainda é pouco explorada na RMSP, sendo que apenas três municípios da região possuem o título de estância turística (Embu das Artes, Ribeirão Pires e Salesópolis) e um município tem o título de estância hidromineral (Poá). No entanto, vários municípios da região possuem potencial turístico e poderiam receber essa titulação, já que os municípios estâncias podem se beneficiar dos recursos provenientes do Fundo de Melhoria das Estâncias, administrado pelo Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias (DADETUR).

A RMSP apresenta potencial turístico em diversas modalidades, como ecoturismo, turismo rural, turismo cultural, turismo de negócios, turismo industrial, turismo religioso, entre outros. Neste PDUI, o objetivo é desenvolver programas de incentivo ao turismo regional, com a participação das secretarias municipais e estaduais de Turismo, Transportes e Meio Ambiente, além do setor privado.

Proposta Estruturada: contempla as propostas P-22, P-27, P-28, P-63, dos GTs de Desenvolvimento Urbano, Econômico e Habitação e de Meio Ambiente, Recursos Hídricos e Saneamento Ambiental e da Emplasa.

PE-003 - Implantação de programa de infraestrutura rural, contendo:

- a) Provimento de eletrificação rural.
- b) Adequação do saneamento ambiental.
- c) Uso de fontes de energia limpa (exemplos: solar e biomassa).
- d) Manutenção e conservação de estradas rurais, garantindo o adequado escoamento das águas pluviais e permeabilidade do solo.
- e) Adequação do sistema de coleta e gestão de resíduos e regularização das cooperativas de reciclagem (centrais de triagem).
- f) Promoção de certificação de origem e de desempenho ambiental para produtos rurais de áreas produtoras de água.
- g) Estimulo ao produtor rural a aderir ao Cadastro Ambiental Rural –CAR, promovendo a regularização da Reserva Legal e das APPs.
- h) Privilegiar PSA para produtores rurais em áreas de mananciais que adotem práticas ambientalmente adequadas



PE-004 - Implementação de políticas públicas de fomento à sustentabilidade ambiental e à geração de rendas, tais como:

- a) Fortalecimento da agricultura e agroindústrias de pequeno porte, de baixo impacto e de caráter familiar, do ecoturismo de base comunitária e do manejo de recursos florestais de pequeno porte.
- b) Fortalecimento de redes de cooperativas voltadas ao artesanato, agricultura, economia solidária, ecoturismo e reciclagem de resíduos sólidos.
- c) Estímulo à reconversão das práticas agrícolas para sistemas sustentáveis e cadeias produtivas orgânicas e agroecológicas.
- d) Potencialização e expansão da agroecologia na RMSP, nos moldes da implantada em núcleos existentes no município de São Paulo, por meio da formação de novos agentes, visando à criação de uma rede metropolitana.
- e) Criação de novas centrais de abastecimento para escoamento de produtos da agricultura familiar, promovendo a descentralização para minimizar a circulação de alimentos, diminuindo perdas e custos e reduzindo os intermediários.
- f) Fortalecimento das ações de fiscalização e de aquisição de terras públicas para conservação do patrimônio ambiental.
- g) Ampliação dos programas de regularização fundiária, visando à redução do número de propriedades rurais irregulares e o conseqüente aumento do acesso a créditos rurais.
- h) Implantação de instrumentos como Pagamento por Serviços Ambientais, visando estimular os agricultores a adotarem práticas sustentáveis em suas áreas.
- i) Criação de normas de licenciamento de empreendimentos de baixo impacto ambiental, que não consistam em vetor de adensamento populacional e descaracterização do caráter rural.

Justificativa

As áreas rurais da RMSP apresentam um arranjo de uso do solo multifuncional, na medida em que combinam áreas de produção agrícola, manejo florestal, sítios, chácaras de lazer e ecoturismo com remanescentes significativos de mata e mananciais de abastecimento público. Os usos associados a estas áreas estão a serviço tanto do desenvolvimento econômico e social quanto da conservação socioambiental da RMSP, justificando a aplicação de políticas para qualificação deste território, compatibilizando a ocupação humana e o desenvolvimento de atividades econômicas com a conservação do patrimônio ambiental e a prestação dos serviços ecossistêmicos.

Considerando todos esses fatores, o PDUI propõe fomentar o desenvolvimento rural sustentável na RMSP, promovendo a manutenção e o desenvolvimento das zonas rurais a partir da sustentabilidade ambiental, econômica e social, de modo a conter a expansão da mancha urbana sobre as mesmas. Para tanto, serão necessárias definições nos planos diretores municipais e adequações na legislação de uso e ocupação do solo.



B: Habitação e Vulnerabilidade Social

Proposta Estruturada: contemplam discussões nos GT's; P-53; P-118; P-119; P-153; P-184; P-247; P-260.

PE-005 - Criação de Programa Metropolitano de Regularização Fundiária e Urbanística, contemplando:

- a) Regularização fundiária em seu âmbito legal/cartorário.
- b) Qualificação urbana, mediante a infraestrutura necessária.

Proposta detalhada

- a) Aperfeiçoamento do Programa Cidade Legal na RMSP.
- b) Cursos para capacitação continuada de agentes públicos, fortalecendo a assistência técnica.
- c) Infraestrutura necessária para efetiva regularização urbanística financiada por programas existentes ou Fundo Metropolitano.
- d) Mapeamento e banco de dados dos assentamentos informais, que pode ser feito por meio do Sistema de Informações Metropolitanas (SIM|Emplasa).

Justificativa

A requalificação de áreas degradadas, irregulares e de risco, representadas principalmente por ocupações em áreas ambientalmente protegidas e por favelas, é um grande desafio para a política metropolitana. Segundo o Plano Estadual de Habitação, a RMSP concentra 53,9% do total de domicílios inadequados do Estado de São Paulo, e a regularização fundiária e urbanística apresenta-se dentro das "ações corretivas" em suas diretrizes e linhas programáticas.

Proposta Estruturada: contempla discussões nos GT's; P-35; P-115; P-151; P-231; P-245; Programa Estadual de Aluguel Social.

PE-006 - Criação de Plano Metropolitano de Habitação de Interesse Social, integrando as ações do **Programa Metropolitano de Produção Habitacional** e **Programa Estadual de Aluguel Social**.



Proposta detalhada:

- a) Incentivo ao uso misto e à variação de tipologias e priorização de áreas já dotadas de infraestrutura, como as centrais ou em tecido urbano consolidado.
- b) Otimização dos programas já elencados no PPA 2016-2019 (2505 - Fomento à Habitação de Interesse Social - Casa Paulista; e 2508 - Provisão de moradias); Programa PAC Cortiços; e o Minha Casa Minha Vida do Governo Federal.
- c) Aporte no Fundo Metropolitano de recursos para Habitação de Interesse Social, provenientes da aplicação dos instrumentos urbanísticos do Estatuto da Metrópole e do Estatuto da Cidade, a exemplo das Operações Urbanas, e/ou da aplicação da cota solidariedade para HIS, como também dos fundos que direcionam recursos para o assunto: o FPHIS e o Fundo Garantidor.
- d) Fomento ao uso de técnicas de Construção Sustentável na produção de HIS.

Justificativa

A RMSP apresenta a maior concentração de problemas habitacionais do Estado de São Paulo. De acordo com os dados do "Diagnóstico dos Assentamentos Precários da Macrometrópole Paulista" do CEM/Cebrap (2013), cerca de 800 mil unidades residenciais localizam-se em assentamentos precários, significando mais de 2,8 milhões de pessoas (14,5% da população da região). Há uma distribuição relativamente uniforme desses assentamentos em toda a RMSP, formando um anel periférico à área central do município de São Paulo. O Plano Estadual de Habitação (PEH) propõe em suas diretrizes e linhas programáticas a ampliação do atendimento habitacional na linha de "ações preventivas".

Proposta Estruturada: contempla discussões nos GT's; PSC-22; P-243; P-240.

PE-007 - Desenvolvimento de Política Habitacional para as Áreas de Proteção e Recuperação dos Mananciais - APRMs, contendo:

- a) Apoio e fortalecimento aos Programas de Recuperação de Interesse Social (PRIS).
- b) Priorizar as Áreas de Recuperação Ambiental – ARAs, indicadas pelos municípios e consolidadas no Portal Mananciais.
- c) Alinhamento com as ações socioambientais e com o desenvolvimento socioeconômico.
- d) Estrutura de monitoramento e fiscalização.

Proposta detalhada

- a) Em ocupações consolidadas e reconhecidas, prover a infraestrutura necessária.
- b) Em ocupações em áreas restritas e de risco, promover ações de reassentamento habitacional e recuperação da área.



Justificativa

Na RMSP, a necessidade de preservação de mananciais de água e outros recursos naturais em áreas densamente urbanizadas tem levado à delimitação de grandes áreas onde a ocupação e o uso do solo são alvo de restrições. No entanto, em alguns casos, a impossibilidade de aproveitamento rentável desvaloriza as áreas protegidas, tornando-as propícias à ocupação pela população mais pobre, processo favorecido sobretudo pela ausência de políticas socioambientais e de fiscalização

C: Meio Ambiente, Saneamento e Recursos Hídricos

Proposta Estruturada: contempla as propostas de nº P-21, P-51, P-74, P-76, P-139, P-168, P-207, P-222 e PSC-39.

PE-008 - Implantação de programas e ações que garantam a preservação, conservação e recuperação dos corpos d'água da RMSP, organizado em três níveis:

- a) Garantia da segurança hídrica da RMSP.
- b) Recuperação do Rio Tietê e do Rio Pinheiros.
- c) Proteção e conservação dos mananciais.
- d) Proteção e Recuperação de Nascentes e APPs.

Proposta Detalhada

- a) Definir e viabilizar a execução das intervenções necessárias à garantia da segurança hídrica na RMSP, por meio da pactuação e divulgação pública de um cronograma físico e financeiro das obras, com a indicação do ente responsável pela execução de cada obra e a fonte dos recursos financeiros a serem utilizados.
- b) Avaliar a necessidade de adequação ao cenário atual do Plano Diretor de Aproveitamento dos Recursos Hídricos da Macrometrópole Paulista.
- c) Definição de um novo cenário para garantia da segurança hídrica da Macrometrópole.
- d) Definição e escalonamento do conjunto de obras necessárias à implantação do cenário eleito.
- e) Definição de formas de captação de recursos para implantação do cenário eleito no plano.
- f) Viabilizar, implantar, dar publicidade e clareza à implantação do Plano Diretor e Aproveitamento de Recursos Hídricos para a Macrometrópole Paulista, garantindo a segurança hídrica da RMSP.
- g) Monitoramento: análise contínua da qualidade e quantidade da água, em parceria com órgãos ambientais e institutos de pesquisa.
- h) Diagnóstico: revisão e atualização de cadastro da rede coletora de esgoto e drenagem pluvial, inspeção e identificação de lançamentos irregulares e cadastro das fontes poluidoras.



- i) Ampliação do sistema de esgotamento sanitário: identificação de áreas prioritárias, a partir da etapa de diagnóstico; elaboração das ações corretivas e estabelecimento de metas progressivas.
- j) Marketing social: divulgação do cumprimento das metas; consulta pública; intervenções em educação ambiental.
- k) Estabelecer as diretrizes para a articulação institucional dos municípios em situação de fronteiras quanto às propostas de gestão do território.
- l) Estabelecer políticas e ações entre os municípios e o governo de estado, no caso de legislação estadual incidente nas bacias hidrográficas interfederativas.
- m) Estudos dos impactos locais relativos à reversão de água potável para outras bacias da RMSP e viabilização de contrapartida ao manancial gerador.
- n) Ampliação do Programa Córrego Limpo ou similar em todos os corpos de água da RMSP.
- o) Controlar a ocupação urbana, criando uma faixa de transição entre as áreas urbanas de alta densidade de ocupação e as APRMs.
- p) Desenvolver estudos visando à permanência de atividades agrosilvopastoris essenciais ao abastecimento de alimentos da RMSP, porém, com restrições ao uso de defensivos agrícolas, e com a implementação de Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) aos produtores para fiscalização e proteção dessas áreas.
- q) Criação de mecanismos de investimento para restabelecer ou garantir a carga hídrica nas áreas de produção de água.
- r) Prover estrutura interfederativa para atuação integrada na fiscalização, controle e monitoramento de áreas de mananciais.

Proposta Estruturada: contempla as seguintes propostas recebidas: P-53, P-54, P-69, P-78, P-113, P-117, P-125, P-203, PSC-04.

PE-009 - Incentivo ao reúso e uso racional da água, por meio de educação ambiental, comunicação e mobilização social. Além do fomento e estudos para a implantação de sistemas de reúso e equipamentos economizadores de água.

PE-010 - Soluções coletivas ou alternativas para o tratamento de esgoto e água em áreas não urbanizadas e rurais.

PE-011 - Regularização do saneamento básico em assentamentos irregulares ou precários de interesse metropolitano, contemplando:

- a) Articular e compatibilizar as ações previstas nos diferentes planos: interface dos planos de saneamento com demais planos setoriais (incluindo planos municipais).
- b) Priorização dos núcleos habitacionais: definir as diretrizes que viabilizarão a escolha das áreas de interesse metropolitano para a regularização do saneamento integrado, levando em consideração o mapeamento das Áreas de Recuperação Ambiental – ARA, definidas pelos municípios com território



em APRM e consolidadas no “Portal Mananciais” na página da internet da Secretaria de Estado de Meio Ambiente”.

- c) Definir mecanismos para a demarcação das áreas de interesse metropolitano para a implantação do Programa de Regularização do Saneamento Básico Integrado para a RMSP.
- d) Realizar um conjunto de ações intersetoriais que contemplem as questões de saneamento: habitação e outros temas.
- e) Criar um conselho de saneamento integrado para núcleos habitacionais de interesse metropolitano: importante discutir com os municípios o caráter e a constituição deste conselho.

Justificativa

A Região Metropolitana de São Paulo situa-se, em sua maior parte, na Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, onde as demandas de água, notadamente para o abastecimento público, são bastante superiores à disponibilidade hídrica da bacia. Além disso, o processo de urbanização na RMSP provocou a degradação da qualidade das águas, inclusive dos mananciais de abastecimento. Por este motivo, garantir a disponibilidade e a qualidade de água para o abastecimento público é uma das principais prioridades do PDUI. Para alcançar este objetivo, é preciso uma ação articulada, por meio de programas transversais que envolvam os diversos setoriais e esferas administrativas, em especial para atuação nas áreas de proteção aos mananciais.

O contexto da crise hídrica trouxe à discussão a necessidade de preservação das nossas reservas naturais. Como possíveis medidas para o alcance deste objetivo estão o uso racional da água, o reúso dela para fins potáveis e não potáveis e o controle do índice de perdas no abastecimento público. O desperdício é uma questão a ser combatida e sua causa vem desde as perdas produzidas pela população, sobretudo no uso residencial, até as perdas reais de água (físicas), decorrentes de vazamentos na rede de distribuição e extravasamentos em reservatórios, além de perdas aparentes (não-físicas), decorrentes de submedição nos hidrômetros, fraudes e falhas do cadastro comercial.

Outro tema amplamente discutido é a ampliação dos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário, sobretudo nas áreas periféricas dos centros urbanos (contendo ou não áreas irregulares) e nas zonas rurais. Nesse sentido, projetos e ações são planejados no âmbito dos planos: Plano Diretor de Aproveitamento de Recursos Hídricos; Plano Diretor de Abastecimento de Água da RMSP e Plano Diretor de Esgotos da RMSP.

Tais planos já planejam de maneira integrada (lógica metropolitana) as ações referentes ao tema no território. Porém, o que foi discutido é que muitos dos projetos existentes nos mesmos e em contratos de concessão da própria concessionária prestadora dos serviços não saíram do papel. Nas oficinas sub-regionais foram destacadas, ainda, questões como a falta de transparência de dados pelas concessionárias, o que dificulta a fiscalização e o acompanhamento dos serviços prestados por parte das próprias prefeituras e pela população.



Com relação à regularização dos serviços de saneamento básico nas áreas irregulares, para que se ofertem estes serviços públicos, mediante ligações às redes de água e esgoto, com a consequente instalação dos medidores, é necessária a anuência expressa da autoridade municipal competente na regularização fundiária, ambiental ou por meio de determinação judicial. Sendo o principal fator impeditivo a situação fundiária das áreas irregulares, que extrapola as competências do prestador de serviços. Porém, é necessário que se envolva os diversos atores e se explore formas alternativas e temporárias de oferta de serviços nessas áreas para o não agravamento da qualidade ambiental, principalmente em áreas de proteção ambiental.

Proposta Estruturada: contempla as propostas P-06, P-56, P-72 P-75, P-114, P-145, P-146, P- 147, P-150, P-156, P-173, PSC-10, PSC-29.

PE-012 - Programa metropolitano de combate as enchentes, constituído por:

- a) Implantação de reservatórios de retenção (piscinões).
- b) Implementação de serviço permanente de manutenção, limpeza e operação dos reservatórios de retenção (piscinões).
- c) Implementação de serviço permanente de limpeza e desassoreamento de cursos d'água.
- d) Recuperação e preservação de várzeas.
- e) Projeto Popular de Infiltração (PPI).
- f) Implementação de medidas não-estruturais visando o aumento da permeabilidade do solo.

Justificativa

A drenagem e o manejo de águas pluviais urbanas compreendem o conjunto de atividades, infraestruturas e instalações operacionais de drenagem urbana de águas pluviais, de transporte, detenção ou retenção para o amortecimento de vazões de cheias, tratamento e disposição final das águas pluviais drenadas nas áreas urbanas, constituindo-se numa função pública de interesse comum.

A drenagem urbana tem um caráter marcadamente regional, uma vez que a maior parte das bacias se situa nos territórios de mais de um município. Desta forma, alterações no uso e ocupação do solo, bem como intervenções no sistema de drenagem, como a canalização de córregos ou a implantação de reservatórios de retenção nos municípios situados à montante da bacia afetam os municípios situados à jusante.

A drenagem urbana também está diretamente ligada ao uso e ocupação do solo das bacias, no sentido da ocupação urbana de áreas naturalmente inundáveis (várzeas e margens de cursos d'água) pelo sistema viário e de transporte, por edificações e outros usos inadequados.

Proposta Estruturada: contempla as seguintes propostas: P-12, P-13, P-27, P-57, P-79, P-110, P-111, P-112, P-121, P-149, P-165, P-166, P-171, P-174, P-193, P-194, P-197, P-201, P-215, PCS-09, PSC-52.



PE-013 - Elaboração e implantação de um Plano de Resíduos Sólidos para a Região Metropolitana de São Paulo com a indicação dos conteúdos prioritários. Algumas das ações estratégicas que deverão compor o Plano:

- a) Definir metas regionais, considerando a ordem de prioridade da gestão e gerenciamento dos resíduos sólidos: não geração, redução, reutilização, reciclagem, tratamento dos resíduos sólidos e disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos.
- b) Propor arranjos institucionais intermunicipais para a gestão integrada dos resíduos sólidos, considerando os diferentes tratamentos e destinações previstas, integrando também os planos existentes.
- c) Promover a melhoria das condições dos aterros sanitários, com a efetiva fiscalização e o controle da poluição, bem como o aproveitamento energético dos gases gerados.
- d) Realizar convênios com universidades e/ou institutos de pesquisas para o desenvolvimento de estudos que identifiquem tecnologia limpa para o beneficiamento de resíduos da construção civil (RCC).
- e) Universalizar a coleta seletiva e expandir a reciclagem de resíduos sólidos urbanos, resíduos da construção civil, resíduos eletrônicos e resíduos industriais, com aproveitamento da cadeia de reciclagem de catadores.
- f) Articular a efetiva implantação da logística reversa, com aproveitamento da cadeia de reciclagem de catadores, com metas de curto, médio e longo prazo.
- g) Fomentar a efetiva responsabilização dos geradores pelo manejo dos resíduos dos serviços de saúde (RSS),
- h) Identificação de áreas para a destinação ambientalmente adequada de resíduos sólidos e disposição final de rejeitos.
- i) Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica da proposta.

Proposta Detalhada:

- a) Indicação de mecanismos e instrumentos (institucionais, econômicos e financeiros), visando à inserção da coleta seletiva e da reciclagem na fonte, como meio usual e normal de redução da quantidade de resíduos a serem efetivamente descartados.
- b) Adequação do meio rural ao sistema de coleta e gestão de resíduos.
- c) Regularização das cooperativas de reciclagem e inserção dos catadores avulsos.
- d) Criação de uma política regional de apoio técnico, capacitação, mobilização regional e integração das redes de comercialização das cooperativas de catadores (as) e centrais de triagem, alinhada à política regional de economia solidária.
- e) Garantia legal de utilização do agregado das ATTR-CC (áreas de transbordo e triagem) em obras públicas e/ou privadas, viabilizando o interesse no beneficiamento.



Justificativa

A tendência de adensamento e conurbação da rede urbana regional, as legislações cada vez mais restritivas e as consequentes dificuldades de obtenção de áreas adequadas à disposição e ao tratamento dos resíduos constituem os principais entraves para o equacionamento da questão dos resíduos sólidos, associados à ausência de estruturas eficientes de gestão integrada e compartilhada na condução dessa questão.

Outro fator que prejudica a capacidade de gestão e manejo dos RSU é a falta de recursos e de capacitação das administrações municipais, juntamente com a desatualização e a não sistematização das informações sobre os resíduos sólidos. Tudo isso somado representa grave empecilho para o conhecimento mais amplo da situação dos resíduos, o que dificulta o estabelecimento de políticas públicas para o desenvolvimento desta área e, também, para direcionar a atuação das entidades governamentais ou privadas que tratam a questão (Ministério das Cidades, 2003).

Proposta Estruturada: contempla as propostas de nº P-5, P-39, P-68, P-73, P-159, P-167, P-202, P-244 e P-246, PSC-34 e PSC-46.

PE-014 - Implantação de instrumentos que promovam a preservação e conservação de áreas que prestam relevantes serviços ecossistêmicos para o desenvolvimento sustentável da RMSP, a saber:

- a) Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) voltado às áreas privadas de interesse ambiental, compensando o proprietário que preserva a função ecossistêmica de sua propriedade.
- b) Estímulo à criação de Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN).
- c) Compensação Financeira para os municípios que abriguem unidades de conservação de proteção integral e/ou áreas de proteção aos mananciais relevantes para o desenvolvimento sustentável da RMSP e que venham a ter seu desenvolvimento econômico restringido pela legislação ambiental a serem regulamentados por lei específica.

Proposta Detalhada:

- a) Aportes no Fundo Metropolitano para repasse financeiro para os municípios onde incida legislação ambiental que restrinja o uso e ocupação do solo, como a legislação de proteção aos mananciais ou Unidades de Conservação de Proteção Integral, ou, ainda, abriguem equipamentos regionais como aterros sanitários e outros.
- b) Aportes no Fundo Metropolitano para pagamento ou repasse aos municípios por produção e armazenamento de água para consumo humano, com origem nos valores cobrados pelas empresas concessionárias de abastecimento. As empresas concessionárias dos serviços de abastecimento devem destinar parte da arrecadação para o fundo.



- c) Aportes no Fundo Metropolitano para financiamento de projetos de PSA.
- d) Identificação de projetos de PSA já implantados na RMSP.
- e) Oferta de linhas de financiamento para criação e manutenção de áreas de proteção de interesse metropolitano que possam compor um sistema de parques metropolitanos.
- f) Valoração dos serviços ecossistêmicos prestados por uma região, atribuindo um valor econômico para cada tipo de serviço ambiental e/ou social executado.
- g) Oferta de atrativos econômicos aos agricultores da região metropolitana, mediante Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) pela conservação de áreas florestadas nas propriedades, como forma de estímulo à continuidade dessa atividade na região.
- h) Desenvolvimento de estudos de arranjos institucionais para desenvolvimento de projetos de PSA.
- i) Realização de diagnóstico das Áreas Prestadoras de Serviços Ecossistêmicos da Região Metropolitana e das políticas municipais de Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) existentes.
- j) Identificação de novas áreas prioritárias para projetos de PSA.
- k) Estimulo a adoção de IPTU Verde pelos municípios.
- l) Apoio e fomento à criação de RPPNs.

Justificativa

Atualmente, embora grande parte do território de interesse ambiental da RMSP seja protegido por diversos diplomas legais, faltam instrumentos efetivos que estimulem as administrações municipais e os proprietários privados a promover sua preservação. Nesse sentido, tem sido frequente nos debates do PDUI a necessidade de avançar em propostas de compensação financeira e/ou fiscal para estimular a preservação de áreas que prestam relevantes serviços ecossistêmicos para o desenvolvimento sustentável da RMSP.

O Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) e as compensações financeiras estão sendo demandados pelos municípios que possuem parte expressiva de seu território em áreas legisladas de proteção de mananciais e com unidades de conservação de proteção integral municipais. Entende-se como necessário o desenvolvimento de uma política de compensação para municípios e proprietários privados em áreas que prestem serviços ecossistêmicos estratégicos para a RMSP.

Proposta Estruturada: contendo as propostas de nº P-04, P-14, P-163, P-254

PE-015 - Implantação de Plano Metropolitano de Enfrentamento às Mudanças Climáticas, contendo:

- a) Elaboração de diagnóstico.
- b) Articulação interfederativa para redução da vulnerabilidade socioambiental.
- c) Ações emergenciais.



Justificativa

Em face dos efeitos advindos das mudanças climáticas, é necessário implementar medidas de adaptação às mudanças climáticas, tais como a incidência de eventos climáticos extremos, agravados pelas atividades humanas concentradas nas grandes cidades e o conseqüente prejuízo ao suporte ambiental. Nesse sentido, faz-se necessário uma política metropolitana de enfrentamento às mudanças climáticas, incluindo a elaboração de diagnóstico sobre as emissões de dióxido de carbono, um programa permanente para enfrentamento de eventos climáticos extremos e o fortalecimento dos instrumentos de prevenção e gestão relacionados às mudanças climáticas.

Proposta Estruturada: contém as propostas P-214 e PSC- 39.

PE-016 - Elaboração de estudos que avaliem tanto a interferência nos corpos d'água decorrentes da mineração, especialmente nas Áreas de Proteção e Recuperação de Mananciais (APRMs), quanto assegurem os recursos minerais e o desenvolvimento das atividades minerárias.

Justificativa

No contexto da Região Metropolitana de São Paulo e das Áreas de Proteção e Recuperação de Mananciais, em que a produção e a disponibilidade de água enfrentam dificuldades para atender a demanda de abastecimento, a qualidade das águas dos mananciais que abastecem a região metropolitana sofrem impactos devido às atividades minerárias nas áreas autorizadas pelo Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM). Não obstante a relevância das questões ambientais, se destaca a necessidade de compatibilizar a preservação e a conservação do recurso hídrico com o desenvolvimento de atividades econômicas, tais como a mineração e o turismo, igualmente relevantes no contexto da RMSP.

D: Mobilidade, Transporte e Logística

Proposta Estruturada: contempla a proposta P-59.

PE-017 - Criação de um fórum/protocolo metropolitano intergovernamental, com a participação de todos os organismos estaduais e municipais competentes, para regulamentar a aprovação, alteração ou implantação de novas linhas de transporte por ônibus, mesmo que com o perfil restrito de Linha Rural, conforme descrito no Plano de Mobilidade do Município de São Paulo (2015), cujo percurso esteja inserido em áreas de proteção ambiental da RMSP, comporão o fórum:



- a) No âmbito do município de São Paulo: Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, Secretaria Municipal do Urbanismo e Licenciamento, Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, Conselho Gestor da APA com jurisdição na área (se existente).
- b) No âmbito dos demais municípios: Secretaria Municipal de Transportes, Secretaria Municipal do Desenvolvimento Urbano, Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.
- c) No âmbito estadual: Secretaria dos Transportes Metropolitanos, Secretaria do Meio Ambiente, Secretaria de Planejamento e Gestão, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), Fundação Florestal e Instituto Florestal.

Justificativa

A expansão ou melhoria de vias próximas a Áreas de Interesse Ambiental e seus possíveis impactos, como as ocupações residenciais em áreas de manancial, tornam imprescindível a elaboração de um sistema de controle ou ainda de mitigação desses impactos.

Proposta Estruturada: contempla as propostas de nº P-08, P-30, P-41, P-43 e PSC-48.

PE-018 - Regular a emissão de poluentes produzidos por veículos automotores, por meio de programas e ações que visem:

- a) Controle de emissões de veículos automotores licenciados na RMSP.
- b) Substituição de veículos sob controle direto e indireto do Estado e dos municípios metropolitanos que usem combustíveis fósseis por modelos movidos a combustíveis não fósseis.
- c) Instalação de filtros em ônibus do sistema de transporte coletivo.
- d) Incentivo para que os veículos de transporte de carga adotem tecnologia limpa.
- e) Integração dos modos de transporte motorizados e não motorizados.
- f) Incentivo à mobilidade não motorizada, especialmente bicicletas e pedestres.
- g) Criação de Rede Cicloviária Metropolitana.
- h) Redução da poluição do ar, por meio da expansão da rede de transporte de massa, operada com veículos movidos a tecnologia limpa.
- i) Atração de usuários de veículos de transporte individual para o transporte coletivo.

Justificativa

Necessidade de criação de políticas públicas que visem ao controle da emissão de poluentes gerados pela frota automotiva da RMSP, incluindo transporte de carga.



Proposta Estruturada: contém as propostas de nº P-40, P-162 e PSC-31.

PE-019 - Estabelecer uma política de redução da poluição sonora na RMSP.

Proposta detalhada:

Monitorar a poluição sonora na RMSP, mediante a instalação de pontos de controle para a medição dos níveis de ruído, por meio de:

- a) Serviços cartográficos digitais e geoprocessados, definindo o ambiente sonoro, caracterizando as especificidades das regiões confrontando com seu uso e ocupação do solo, tendo como resultado o mapeamento digital do ambiente sonoro de toda a região.
- b) Barreiras para a redução da poluição sonora decorrente do tráfego na RMSP.
- c) Mapeamento digital do ambiente sonoro de toda a região.

Justificativa

A poluição sonora nos centros urbanos é hoje um importante indicativo da má qualidade urbanística da região, sendo, portanto, de muita relevância o desenvolvimento de instrumentos de diagnóstico da poluição sonora em vias municipais e intermunicipais, onde se encontram as principais fontes de ruído, assim como é relevante o desenvolvimento de ações que amenizem seus efeitos. O mesmo se aplica ao transporte ferroviário e aeroviário.

Proposta Estruturada: contém as propostas de nº P-24, P32, P-44, P-131, P-180, PSC-20, PSC-21, discussões do GT e da Emplasa.

PE-020 - Criar programa para promover, por etapas, a integração modal, tarifária, operacional e de gestão do sistema de transporte.

- a) Expandir a integração tarifária dos serviços de transporte coletivo na RMSP.
- b) Desenvolver plataforma que possibilite a criação do Bilhete de Integração Metropolitana (BIM), com unificação de hardware (cartão), desenvolvimento de software comum e estabelecimento de “clearing house” (câmara de compensação). Trata-se de um único título para pagamento de tarifas em todos os modos de transporte coletivo – sobre trilhos e sobre pneus - que operam no âmbito da RMSP, respeitando a heterogeneidade das políticas tarifárias municipais e metropolitana, os benefícios e incentivos vigentes, como a integração temporal e bilhetes com desconto, e políticas de gratuidade (por exemplo, passe livre estudantil municipal e intermunicipal).



- c) Lei instituindo o Bilhete de Integração Metropolitano (BIM) e descontos, gratuidades, benefícios e incentivos associados.
- d) Incluir, por meio de adesão, os municípios da Região Metropolitana de São Paulo na política tarifária unificada metropolitana.
- e) Instrumento financeiro, provavelmente um fundo, para dar suporte à implantação de regras homogêneas nos esquemas de tarifação municipal, visando a equidade na política tarifária unificada metropolitana.
- f) Implantação do Transporte Público com Integração com tarifa social entre o transporte coletivo urbano municipal, intermunicipal metropolitano e sobre trilhos dentro da RMSP.
- g) Estudos para viabilizar Projeto de lei para o passe livre estudantil municipal e intermunicipal.

Justificativa

A mobilidade urbana dentro da RMSP será beneficiada pela implantação de uma política tarifária única do transporte coletivo, propiciando melhor circulação de pessoas e maior dinamismo econômico.

Proposta Estruturada: contém a proposta de nº P-33, discussões de GT e da Emplasa

PE-021 - Adotar fontes de financiamento complementares, destinadas à expansão do sistema de transporte de caráter metropolitano, utilizando recursos auferidos através da cobrança de:

- a) "Contribuição de Melhoria", em áreas valorizadas pela implementação de linhas de transporte de alta e média capacidades.
- b) "Outorga Onerosa do Direito de Construir", em áreas que envolvem a rede de corredores de alta e média capacidades de transporte, com incentivo ao adensamento do espaço edificado previsto nos Planos Diretores Municipais.
- c) Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE).
- d) Receita arrecadada com a aplicação das multas de trânsito e do estacionamento rotativo público.

Proposta detalhada

Implantar programa de coordenação dos investimentos nos diversos modos de transporte que compõem a Rede Metropolitana de Transporte de Alta e Média Capacidade da Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM).



Justificativa

A configuração atual das redes estruturais de transporte decorre dos investimentos reduzidos no setor, agravado, ainda, pela falta de consenso por parte das instâncias governamentais quanto esses investimentos e pela dificuldade para aplicação de instrumentos como a Contribuição de Melhoria.

Proposta Estruturada: contém as propostas de nº P-109, P-181, PSC-23, PSC-40, discussões de GT e da Emplasa.

PE-022 - Democratizar a política estadual de mobilidade urbana, por meio do fortalecimento da gestão interfederativa e da implantação de mecanismos de transparência e de participação social, mediante a promoção das seguintes ações:

- a) Criação de um observatório do trânsito da RMSP.
- b) Implantação de um plano Contínuo de Gerenciamento de Tráfego em escala metropolitana.
- c) Implantação de gestão integrada de transporte e trânsito.
- d) Desenvolvimento de gestão interfederativa específica para criação e gestão do Bilhete de Integração Metropolitano (BIM).
- e) Implantação de gestão interfederativa para a criação do Programa Integrado de Logística de Cargas na RMSP.

Proposta detalhada:

- a) Instrumentos interfederativos que viabilizem a implantação do Ferroanel (o Tramo Norte foi incluído no PPA 2016-19 e na LOA 2016) e suas articulações com o sistema de Plataformas Logísticas Periféricas.
- b) Instrumentos interfederativos que fomentem a integração do Aeroporto de Guarulhos com o transporte de cargas.
- c) Instrumentos interfederativos que viabilizem a implantação do Hidroanel Metropolitano, no Trecho Pinheiros-Tietê.

Justificativa

A coexistência de propostas não completamente alinhadas nos planos de transporte elaborados pelos consórcios regionais e pelas secretarias estaduais de Transportes Metropolitanos e de Logística e Transportes, à qual está vinculada a Dersa, aponta a necessidade de fortalecer a gestão metropolitana. Trata-se, também, de uma oportunidade para ampliar a participação social na elaboração das políticas de mobilidade urbana.

Proposta Estruturada: contém as propostas de nº P-02, P-10, P-25, P-60, P-106, P-107, P-129, P-143, P-144, P-178, P-188, P-205, P-211, P-239; PSC-07, PSC-19, PSC-24, PSC-25, PSC-36 e Emplasa.



PE-023 - Promover ligações perimetrais que interliguem centralidades, polos e eixos de atividades econômicas de caráter regional, indicados pelo PDU; adensar o sistema de transporte no centro expandido da metrópole; aumentar a acessibilidade de áreas com alta densidade populacional, ou em que o adensamento será promovido.

Proposta detalhada:

A promoção das interligações das centralidades, polos e eixos de atividades econômicas de caráter regional envolve intervenções como as propostas a seguir:

a) Expansão da rede estrutural de transporte na RMSP, que terá como base:

- O estudo da STM “Atualização da Rede Metropolitana de Alta e Média Capacidade de Transporte da RMSP”, que contempla metrô, trem metropolitano, trem regional e corredores de ônibus metropolitanos considerados no Programa de Corredores Metropolitanos (PCM) da EMTU (PPA 2016-19 e LOA 2016).
- O Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob/SP 2015), especialmente no que se refere aos Corredores de Ônibus da SPtrans.
- O Plano Diretor de Mobilidade da Região do Grande ABC, desenvolvido pelo Consórcio Intermunicipal do Grande ABC.
- O estudo do Sistema de Trens Regionais de Passageiros da MMP, articulados aos polos e eixos regionais (Plano de Ação da Macrometrópole Paulista - PAM 2013/2040).
- O Plano Integrado de Transportes Urbanos PITU 2020 (STM).
- O PDE do Município de São Paulo e demais Planos Diretores dos municípios da RMSP, especialmente no que se refere aos sistemas estruturais de transporte público em desenvolvimento nos municípios da RMSP.
- Projeto de integração do Aeroporto de Guarulhos à rede metroferroviária da RMSP (PPA 2016-19 e LOA 2016).
- Projeto de ampliação da rede metroferroviária da RMSP (PPA 2016-19 e LOA 2016).
- Plano de Ação da Macrometrópole Paulista (PAM 2013/2040).
- Projetos do PAMTL.

b) Criação de linhas perimetrais de transporte, que interligam polos e eixos de atividades econômicas de caráter regional localizados fora do centro expandido do município de São Paulo e que aumentam a acessibilidade de áreas com alta densidade populacional, previstas no estudo da STM “Atualização da Rede Metropolitana de Alta e Média Capacidade de Transporte da RMSP”:

- I. Linha Guarulhos-ABC
- II. Arco Sul
- III. Linha 23 – Magenta



- IV. Linha 17– Ouro (Jabaquara-São Paulo-Morumbi)
 - V. Extensão da Linha 2 – Verde até Dutra
-
- c) Criar abrigos para os pontos de embarque/desembarque do transporte coletivo de passageiros.
 - d) Implantação do Terminal Metropolitano em Jundiapéba (corredor da Av. Lourenço de Souza Franco).
 - e) Implantação de corredor de transporte de média capacidade (VLT/BRT), conectando Mogi das Cruzes a Itaquaquecetuba.
 - f) Criação de corredor de transporte coletivo na Rodovia SP-66, entre Itaquaquecetuba e Mogi das Cruzes.
 - g) Implantação de rede de transporte coletivo de média capacidade entre Osasco e Carapicuíba.
 - h) Implantação da integração do sistema municipal de Osasco com o trem metropolitano (CPTM).
 - i) Implantação da integração do sistema municipal de Osasco com o sistema intermunicipal sobre pneus (EMTU).
 - j) Extensão do sistema ferroviário interligando Barueri, Santana de Parnaíba e Cajamar ou Cajamar, Santana de Parnaíba e Perus.
 - k) Alteração do traçado da Linha Arco-Sul (da CPTM), na Região do Grande ABC, para passar mais ao sul, partindo da linha 10–Turquesa (da CPTM), na Estação Guapituba, em Mauá; conectando com a Estação de Vila Luzita (para onde seria estendida a linha ABC-GRU (da CPTM)); com o trecho da segunda fase da Linha 18–Bronze (do Metrô), no terminal Ferrazópolis.
 - l) Abertura das laterais das passarelas da CPTM, possibilitando que cidadãos transitem por elas com mais segurança.
 - m) Racionalização das redes de Transporte Coletivo Metropolitanas.
 - n) Ligação (por modo a ser definido) entre o Bairro dos Pimentas, em Guarulhos, e a antiga estação Pirelli, em Santo André, passando por áreas estratégicas da região leste, como o centro de São Miguel Paulista, Caititu e Parque do Carmo.



- o) Construção de vias marginais à Jacu-Pêssego e transposições em desnível, com o objetivo de segregar o tráfego de passagem, eliminar conflitos atualmente existentes e principalmente favorecer a ligação interbairros.
- p) Implantação de Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) urbano-turístico nos trechos Caieiras-Barueri (urbano)/Pirapora do Bom Jesus (turístico).
- q) Construção de corredor de ônibus ligando Ferraz de Vasconcelos a Mogi das Cruzes; outro corredor de ônibus ligando Itaquaquecetuba a Suzano, onde se interligaria com o corredor de ônibus Ferraz-Mogi.
- r) Implantação da Estação da Pirelli na rede da CPTM, em Santo André.
- s) Inclusão do município de Santa Isabel no Corredor BRT Metropolitano Perimetral Alto Tietê.
- t) Inclusão dos municípios de Arujá e Santa Isabel no Corredor Metropolitano Guarulhos.
- u) Fornecimento e implantação de abrigos de parada de ônibus, com estrutura metálica, cobertura de fibra de vidro (padrão EMTU) e assentos, na extensão da Avenida Francisco Rodrigues Filho e Rodovia Henrique Eroles (Mogi-Guararema/SP-66); Rodovia Professor Alfredo Rolim de Moura (Mogi-Salesópolis/SP-88); Rodovia Pedro Eroles (Mogi-Dutra/SP-88), Avenida Francisco Ferreira Lopes e Avenida Lourenço de Souza Franco (Mogi-Suzano/antiga SP- 66).
- v) Otimização da Linha 411, reduzindo os intervalos pelo menos para 30 minutos e substituindo as Vans RTOS, que estão circulando com passageiros em pé, mesmo não sendo permitido, como indicado na placa da EMTU.
- x) Criação do Corredor Azul para transporte intermunicipal entre o Metrô Armênia e o município de Arujá. Já foram feitos os corredores nas marginais, sendo necessária a elaboração do corredor na Via Dutra e no pequeno trecho do Terminal Armênia até a Marginal.

Justificativa

A oferta do serviço de transporte coletivo de escala metropolitana caracteriza-se pelo descompasso entre o ritmo de implantação da rede de infraestrutura e a expansão da demanda de viagens na RMSP.



PE-024 - Desenhar uma rede de corredores de média capacidade, em conjunto com os municípios metropolitanos, de modo a uniformizar as condições de oferta de infraestrutura de transporte:

- a) Adotar padrões para a especificação dos projetos envolvidos.
- b) Compatibilizar terminais e pontos de parada.
- c) Uniformizar as características das vias.
- d) Uniformizar as características da frota.

PE-25 - Ampliação e racionalização da rede de linhas intermunicipais da EMTU, para promover um sistema integrado do tipo tronco-alimentador, articulado às redes de ônibus municipais. Trata-se de implantar um serviço de transporte coletivo que se utiliza de uma rede integrada de linhas municipais e intermunicipais, com complementaridade de itinerários.

PE-026 - Estimular a integração do automóvel com o transporte coletivo, mediante a implantação de:

- a) Estacionamentos de automóveis conveniados ao metrô, ferrovias e ônibus, integrados aos terminais, fora do centro expandido do município de São Paulo e das áreas centrais dos demais municípios da RMSP.
- b) Estacionamentos próximos aos terminais urbanos.

Proposta Estruturada: contém as propostas de nº P-09, P-18, P-38, P-105, P-135, P-136, P-141, P-142, P-152, P-164, P-169, P-227, P-170, P-175, P-176, P-177, P-179, P-183, P-185, P-187, P-190, P-199, P-204, P-206, P-209, P-219, P-225, P-226, PSC-02, PSC-16, PSC-17, PSC-28, PSC-51, discussões de GT e da Emplasa.

PE-027 - Rever e expandir o Sistema Viário de Interesse Metropolitano (Sivim), criado pelo Decreto Estadual nº 50.684/2006, de modo a:

- a) Adicionar às funções do Sivim de suporte do serviço metropolitano de transporte coletivo urbano de passageiros sobre pneus, bem como de interligação entre municípios, a função de transição entre o sistema rodoviário e o sistema viário urbano local, melhorando a conectividade do sistema viário estrutural metropolitano e macrometropolitano com as vias municipais. Tais vias irão compor uma nova categoria do Sivim a ser chamada de "Sistema Viário de Transição". Exemplo: Proposta 105 – sistema viário de transição nos acessos às rodovias Castelo Branco e Anhanguera, ao Rodoanel e à Raposo Tavares.
- b) Promover a concepção e a gestão compartilhada do Sivim entre o Estado e municípios.
- c) Estabelecer um processo de priorização das obras viárias de caráter metropolitano contidas no Plano de Ações do Sivim 2012 e nos Planos Diretores Municipais, de modo a promover a conectividade viária da Região Metropolitana e desta com a Macrometrópole, dando continuidade física e de padrão



- às vias que fazem as principais conexões entre os municípios da RMSP e destes com a Macrometrópole.
- d) Estabelecer padrões, procedimentos e parâmetros para projetos, operação e manutenção do sistema viário que compõe o Sivim.
 - e) Articular o Sivim aos programas de Corredores de Ônibus Metropolitanos da EMTU (PPA 2016-19 e LOA 2016) e, quando necessário à melhoria da conectividade metropolitana, aos Corredores Municipais.
 - f) Promover a expansão e a conectividade do Sistema Viário de Interesse Metropolitano, com prioridade para as obras de interligação entre os municípios, sem induzir a ocupação de áreas de proteção ambiental.
 - g) Estabelecer um Plano Contínuo de Gerenciamento de Tráfego para gerir e regulamentar a circulação de veículos no Sistema Viário de Interesse Metropolitano.
 - h) Estabelecer um plano de revisão e expansão da rede do Sivim, incluindo, além do conjunto de vias utilizadas pelo serviço metropolitano de transporte coletivo urbano de passageiros sobre pneus, as vias de caráter estrutural que favoreçam deslocamentos multimodais entre os municípios que compõem a RMSP e entre estes e a Macrometrópole.
 - i) Rever o Artigo 1º do Decreto Estadual nº 50.684/2006, sobre vias de caráter estrutural que permitam deslocamentos entre os municípios que compõem a RMSP e destes com a Macrometrópole. Tais vias serão classificadas nas categorias “Sistema Viário Metropolitano” e “Sistema Viário Macrometropolitano”.
 - j) Detalhar o Artigo 2º - II do Decreto Estadual nº 50.684/2006, sobre padronização do sistema viário que compõe o Sivim.
 - k) Criação de instrumentos interfederativos que garantam recursos e projetos para a expansão do Sistema Viário Metropolitano.
 - l) Implementar sistema de georreferenciamento com permanente atualização das informações de apoio à gestão do Sistema Viário Metropolitano.

Proposta detalhada:

Propostas de estrutura viária que podem ou não estar contempladas no Plano de Ação do SIVIM - 2012.

- a) Duplicação de Via Urbana entre São Paulo, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Suzano e Mogi. **Proposta contemplada total ou parcialmente no Plano de Ações do Sivim 2012.**
- b) Implantação da Perimetral Sul, que interliga a SP-98 à SP-66, beneficiando as cidades de Mogi das Cruzes, Guararema e Bertioga. **Proposta contemplada total ou parcialmente no Plano de Ações do Sivim 2012; Propostas cujo traçado delimita ou cruza espaços ainda não ocupados.**
- c) Implantação de anel viário ligando Mogi das Cruzes a Salesópolis e Biritiba Mirim. **Proposta contemplada total ou parcialmente no Plano de Ações do Sivim 2012; proposta cujo traçado delimita ou cruza espaços ainda não ocupados.**
- d) Reestruturação da SP-23, de Nazaré Paulista até a Rodovia Anhanguera, em Cajamar. **Proposta contemplada total ou parcialmente no Plano de Ações do Sivim 2012; proposta cujo traçado delimita ou cruza espaços ainda não ocupados; proposta cujo traçado invade ou delimita áreas de**



- proteção ambiental, algumas próximas a sistemas hídricos associados à produção de água (envolvem a inclusão de soluções eficientes de proteção ambiental, tanto na inserção territorial das vias como em seus projetos de implantação).
- e) Interligação da SP 98 (Mogi-Bertioga) e da SP 88 (Mogi Dutra) ao Corredor Leste-Oeste, pela Estrada Evangelho Pleno e pela Estrada da Volta Fria. **Proposta contemplada total ou parcialmente no Plano de Ações do Sivim 2012; proposta cujo traçado invade ou delimita áreas de proteção ambiental, algumas próximas a sistemas hídricos associados à produção de água (envolvem a inclusão de soluções eficientes de proteção ambiental, tanto na inserção territorial das vias como em seus projetos de implantação).**
- f) Requalificação do sistema viário intermunicipal entre as cidades de Suzano e Ferraz de Vasconcelos, acesso à Radial Leste, duplicando a via urbana que margeia a linha férrea da CPTM, no lado sul. **Proposta contemplada total ou parcialmente no Plano de Ações do Sivim 2012.**
- g) Prolongamento da Avenida Roberto Simonsen até a Estrada dos Fernandes, dentro do município de Suzano, onde vai estar uma das alças de acesso para o Rodoanel Leste. **Proposta contemplada total ou parcialmente no Plano de Ações do Sivim 2012.**
- h) Reestruturação da Ligação Norte-Sul (SP-332 – Rodovia Presidente Tancredo de Almeida Neves), com a duplicação e remodelação da rodovia de São Paulo, Km 10, a Campinas/SP, Km 100. Ampliação dos acessos às outras rodovias para garantia da conectividade entre os municípios. **Proposta contemplada total ou parcialmente no Plano de Ações do Sivim 2012.**
- i) Criação de conectividade entre as rodovias dos Bandeirantes e Anhanguera e de acesso aos municípios de Caieiras, Franco da Rocha e Cajamar, cortados por ambas as estradas estaduais por onde passam. **Proposta contemplada total ou parcialmente no Plano de Ações do Sivim 2012; proposta sem informações para espacialização do traçado viário, ou propostas com informações imprecisas quanto à descrição do traçado viário.**
- j) Transposição da linha férrea que atravessa a SP-31 na interligação da Região do Alto Tietê com o ABCD. **Proposta contemplada total ou parcialmente no Plano de Ações do Sivim 2012.**
- k) Acesso direto à Rodovia Ayrton Senna, com a interligação da Avenida Mario Covas Jr. às estradas Volta Fria e Furuyama, vias perimetrais de Mogi das Cruzes, Suzano e Ferraz de Vasconcelos. **Proposta contemplada total ou parcialmente no Plano de Ações do Sivim 2012; proposta cujo traçado invade ou delimita áreas de proteção ambiental, algumas próximas a sistemas hídricos associados à produção de água (envolvem a inclusão de soluções eficientes de proteção ambiental, tanto na inserção territorial das vias como em seus projetos de implantação).**
- l) Melhoria da conectividade do sistema viário estrutural macrometropolitano da Rodovia Castelo Branco, Rodovia Anhanguera, Rodoanel e Rodovia Raposo Tavares com as vias municipais. **Proposta sem informações para espacialização do traçado viário, ou propostas com informações imprecisas quanto à descrição do traçado viário.**
- m) Interligação entre a Fernão Dias, Bandeirantes e Anhanguera e abertura de acesso nos municípios, especialmente Franco da Rocha, Caieiras, Francisco Morato e Cajamar, à Bandeirantes e



- Anhanguera. **Proposta sem informações para especialização do traçado viário, ou propostas com informações imprecisas quanto à descrição do traçado viário.**
- n) Requalificação da Estrada dos Romeiros, ligação entre Cajamar, Caieiras e Franco da Rocha, viabilizando a conectividade da sub-região norte. **Proposta sem informações para especialização do traçado viário, ou propostas com informações imprecisas quanto à descrição do traçado viário.**
 - o) Implantação da Via Mar, de interligação entre a Região do Alto Tietê e o Porto de Santos. **Proposta cujo traçado invade ou delimita áreas de proteção ambiental, algumas próximas a sistemas hídricos associados à produção de água (envolvem a inclusão de soluções eficientes de proteção ambiental, tanto na inserção territorial das vias como em seus projetos de implantação).**
 - p) Duplicação da Avenida Mário Covas, principal via de ligação entre as cidades de Itaquaquetuba, Poá e Suzano com a Rodovia Ayrton Senna. **Proposta cujo traçado invade ou delimita áreas de proteção ambiental, algumas próximas a sistemas hídricos associados à produção de água (envolvem a inclusão de soluções eficientes de proteção ambiental, tanto na inserção territorial das vias como em seus projetos de implantação).**
 - q) Rodovia Estadual Guararema-Salesópolis. **Proposta cujo traçado invade ou delimita áreas de proteção ambiental, algumas próximas a sistemas hídricos associados à produção de água (envolvem a inclusão de soluções eficientes de proteção ambiental, tanto na inserção territorial das vias como em seus projetos de implantação).**
 - r) Conexão do Trecho Leste do Rodoanel com a Rodovia SP-66 (São Paulo/Rio de Janeiro), por meio da construção dos acessos para entrada e saída de veículos. **Proposta que envolve autorização da Dersa e de órgãos ambientais competentes.**

Justificativa

Há necessidade de readequação da estrutura do Sistema Viário de Interesse Metropolitano, para atender não apenas às atuais demandas de circulação do transporte coletivo, mas também aos deslocamentos por transporte individual, além de superar problemas de conectividade viária decorrentes do processo de formação do tecido urbano da RMSP.

Proposta Estruturada: contém as propostas de nº P-16, P-18, P-31, discussões de GT e Emplasa.

PE-028 - Adensar e qualificar o espaço urbano que envolve a rede de corredores de alta e média capacidades, por meio de incentivos estabelecidos nos Planos Diretores Municipais.

PE-029 - Reserva de terrenos vazios de propriedade da União, do Estado e dos municípios, localizados nos eixos de projetos ligados à mobilidade metropolitana – de caráter pedonal, cicloviário, rodoviário, ferroviário, metroviário, hidroviário e aeroviário – e inseridos com esta finalidade nos respectivos Planos Diretores e Planos de Mobilidade.



Proposta detalhada:

- a) Avenida Jacu-Pêssego/Nova Trabalhadores e o Desenvolvimento Econômico do eixo Guarulhos-Santo André.
- b) Revisão dos planos diretores municipais e dos planos de mobilidade para a criação de um Plano de Mobilidade Metropolitano.

Justificativa

A importância de se contemplar o papel das infraestruturas de transportes como instrumento de ordenação do território nos planos de mobilidade e logística das leis municipais de uso do solo.

Proposta Estruturada: contém as propostas de nº P-03, P-07, P-108, P-157, P-182, P-234, PSC-08, PSC-12, discussões de GT, DERSA e da Emplasa.

PE-030 - Regular a circulação e promover a intermodalidade do transporte de cargas na RMSP, de modo a:

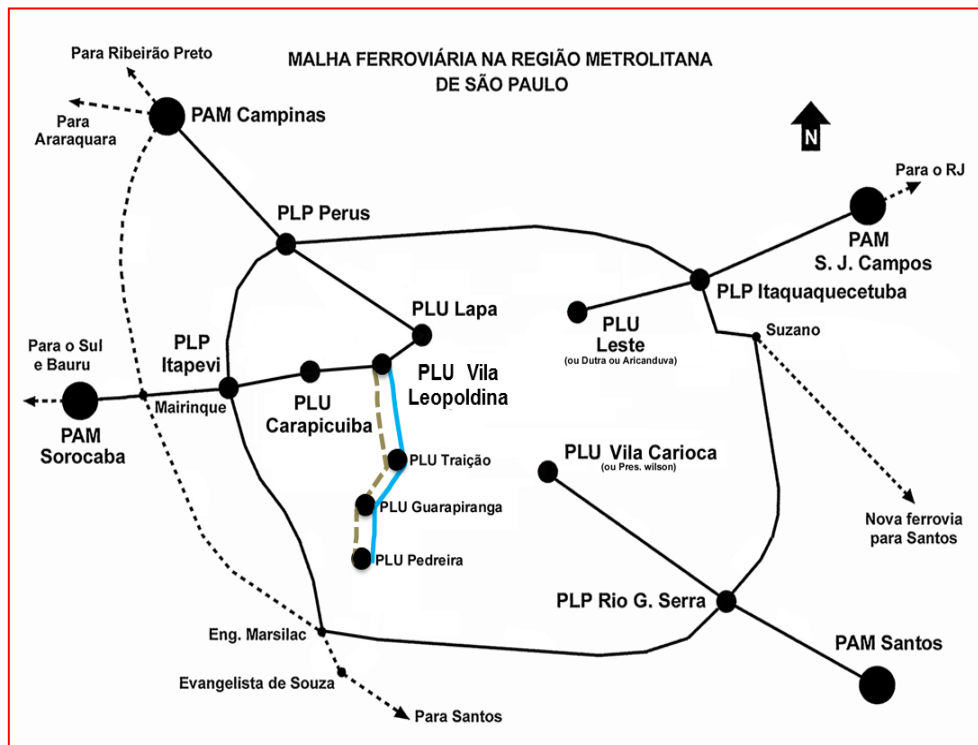
- a) Fomentar o uso de transporte ferroviário de carga vis-à-vis ao uso do modo rodoviário.
- b) Implantar o Ferroanel, privilegiando traçados próximos ao sistema rodoviário de acesso ao Rodoanel, de modo a facilitar a intermodalidade rodoferroviária no transporte de cargas.
- c) Implantar uma rede regional de plataformas logísticas, principalmente de Centros Logísticos Integrados (CLI) – remotos, periféricos e urbanos – nas proximidades ou na RMSP, que viabilizem a intermodalidade rodoferroviária do transporte de cargas.
- d) Elaborar projeto de terminais de carga localizados em pontos específicos ao longo das rodovias, para organizar o transporte intermodal e atender toda a Região Metropolitana de São Paulo.
- e) Implantar Pátios Regionais de Estacionamento e Acolhimento de Veículos de Carga nas proximidades das rodovias, visando facilitar a entrada e saída da carga dos centros urbanos, além do conforto e da segurança dos caminhoneiros e a melhoria do trânsito nos horários de pico.
- f) Implantar miniterminais de carga, com área construída de 1.500 a 2.000 m², com operação 24 horas, abastecidos por grandes caminhões fora dos horários de saturação do trânsito, para abastecer o comércio varejista de menor porte, com veículos menores e mais ágeis, no horário comercial,



- localizados próximos a centros de comércio, utilizando imóveis degradados, terrenos vazios ou galpões, em vias compatíveis com a circulação de caminhões, conforme as leis municipais de zoneamento.
- g) Desenvolver e implementar mecanismo de racionalização tributária para permitir e estimular a implantação de Plataformas Logísticas no Estado de São Paulo e na RMSP.
 - h) Adaptar e modernizar os preceitos de regulação e as sistemáticas de documentação legal no transporte e transferência de cargas.
 - i) Estabelecer regulamentação metropolitana para a circulação da carga na malha urbana da RMSP, definindo eixos prioritários de circulação nos diferentes municípios, além de compatibilizar horários de restrição à circulação e tipologias de caminhões permitidas.
 - j) Incentivar a entrega noturna de mercadorias em municípios da RMSP que apresentem conflito no uso diurno do espaço de circulação, principalmente nas regiões centrais.
 - k) Implantar o Hidroanel Metropolitano.

Proposta detalhada:

- a) Implantação da infraestrutura e sistema operacional para o transporte e manipulação de carga geral – deslocamentos, transferências, armazenamento, inclusive plataformas logísticas urbanas e periurbanas –, racionalizando deslocamentos, transferências e armazenamento. A estrutura regional de plataformas logísticas será composta por quatro Plataformas Logísticas Remotas (PAM-S em Santos, PAM-L em São José dos Campos, PAM-N em Campinas e PAM-O em Sorocaba); quatro Plataformas Logísticas Periféricas (PLP-S, PLP-L, PLP-N, PLP-O), internas à RMSP, privilegiando-se a proximidade de acessos ao Rodoanel e Ferroanel; além de diversas Plataformas Logísticas Urbanas (PLL) internas à RMSP. Para sua implantação as Plataformas Remotas irão demandar de 250 a 400 hectares; as Plataformas Periféricas, de 150 a 200 hectares; e as Plataformas Urbanas, de cinco a 80 hectares.



- b) Realização do Plano PAM-TL, conforme termo de referência Dersa (P)
- c) Instituição de Unidade Especializada (UE) em T&L, algo como uma câmara logística, componente da estrutura de governança interfederativa do PDUI, para supervisionar a elaboração do estudo PAM-TL.
- d) Identificação e execução das medidas prioritárias para a implantação (por exemplo, as reservas de áreas para plataformas logísticas), após a entrega dos primeiros produtos do estudo. Demais ações serão identificadas ao longo do estudo do PAM-TL.
- e) Adaptação e modernização dos preceitos de regulação e as sistemáticas de documentação legal no transporte e transferência de cargas.
- f) Elaboração de um plano metropolitano de logística para a distribuição de produtos, insumos e serviços, de fomento às atividades econômicas e para o atendimento da população.
- g) Implantação, próximo a polo industrial e logístico, de um miniterminal de carga, com área construída de 1.500 a 2.000 m², operação 24 horas, no limite entre Barueri, Jandira e Itapevi (macrozona urbana norte), a cerca de 32 km de São Paulo, com acesso pela Rodovia Castelo Branco.
- h) Implantação de miniterminal de carga no limite de Barueri-Jandira-Itapevi, com acesso pela Rodovia Castelo Branco, onde há polo industrial e logístico.
- i) Implantação de Pátios Regionais de Estacionamento e Acolhimento de Veículos de Carga nas proximidades das rodovias, visando facilitar a entrada e saída da carga dos centros urbanos, além do conforto e da segurança dos caminhoneiros e a melhoria do trânsito nos horários de pico. O poder público, por meio dos



consórcios, deve propor e assumir o gerenciamento desses pátios, que deverão ser financiados com verbas dos governos estadual e federal.

- j) Implantação do Porto Seco – Sudoeste, rodoviário e ferroviário integrado, em área na divisa entre os municípios de Itapeverica da Serra e São Lourenço da Serra, em ponto contíguo à Rodovia Regis Bittencourt – BR 11.
- k) Construção de “via auxiliar” ao longo da rede atual da CPTM, para uso do transporte ferroviário de carga com origem e destino internos à RMSP, evitando o uso compartilhado dos trilhos pelos trens de carga e de passageiros.
- l) Criação de corredor exclusivo para caminhões na pista expressa da Marginal do Tietê, entre as rodovias Dutra e Anhanguera, até ser concluído o trecho norte do rodoanel.
- m) Plano Diretor de Logística e Transporte (PDLT 2030) concluído no que se refere ao território da Macrometrópole.
- n) Estudo PAM-TL para a integração das diretrizes, programas, projetos e ações do PDLT ao planejamento do território macrometropolitano.
- o) Provisão de recursos financeiros para a elaboração do estudo PAM-TL. Convênio intergovernamental para instituir a Unidade Especializada (UE) em T&L (espécie de câmara logística, componente da estrutura de governança interfederativa do PDUI), para supervisionar a elaboração do estudo PAM-TL, na hipótese de não ter sido ainda criada a estrutura de governança interfederativa do PDUI, à qual a UE será integrada.
- p) Quadros de Fontes e Usos para a implantação do Programa Integrado de Logística de Cargas na RMSP, a ser elaborado no estudo do PAM-TL, com fontes viabilizadas e compatibilização com leis orçamentárias dos entes federados pertinentes.
- q) Preparação de Decreto instituindo o Regime Especial para as Plataformas Logísticas.
- r) Demais instrumentos identificados e especificados no estudo PAM-TL.
- s) Regulamentação metropolitana para o transporte de cargas (normatização da circulação da carga na RMSP):
 - Compatibilização dos eixos prioritários para circulação da carga nos diferentes municípios, considerando horários de restrição de circulação e tipologias de caminhões permitidas em cada eixo.
 - Limitação das operações de carga e descarga exclusivamente ao período noturno para estabelecimentos de grande porte ($\geq 5.000 \text{ m}^2$ nas áreas centrais e $\geq 10.000 \text{ m}^2$ no restante da RMSP); no caso de shoppings, pode ser construído no estacionamento interno pequeno entreposto para recebimento noturno de carga.
 - Obrigatoriedade de reserva de 30% das vagas disponíveis para estacionamento no meio-fio das ruas das regiões comerciais para uso exclusivo de carga e descarga de mercadorias.
 - Obrigatoriedade de reserva de vaga para carga e descarga para cada 500 m^2 de área construída, em estabelecimentos com $\geq 500 \text{ m}^2$ de área, evitando o uso da rua como doca.
 - Padronização de horários de restrição de carga e descarga, conforme a localidade.
 - Padronização de VUCs para operar livremente em toda a cidade e veículos médios (tipo TOCO) de transporte de carga para circular livremente entre os corredores de ligação intermunicipais.
- t) Desenvolver programa de transporte de carga e logística, com possibilidade de implantação de áreas de transbordo / terminais de cargas.
- u) Desenvolver em parceria com as empresas o programa de logística de transporte de cargas.



- v) Criar um regime próprio Aduaneiro Especial, incentivando as operações de importação, transformação e exportação.
- w) Prever a relação do Rodoanel com o Aeroporto Internacional de Guarulhos e o Ferroanel, e criar políticas de potencialização econômica e de aproveitamento das infraestruturas.

Justificativa

A cidade de São Paulo é o mais importante centro de concentração da circulação de carga na América do Sul. No entanto, carece de políticas territoriais e tributárias que racionalizem as atividades de logística.

E: Temas Relevantes

Proposta Estruturada: contém as propostas de nº P-240, P-248, P-255, discussões de GT e de oficinas

PE-031 – Estabelecer um modelo de gestão metropolitana para a questão de riscos ambientais urbanos – através da Câmara Temática Metropolitana para Gestão de Riscos Ambientais Urbanos - CTM-GRAU – alinhada com a Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (PNPDC), Lei Federal nº 12.608/12.

Proposta Detalhada:

Como forma de garantir o processo de articulação metropolitana para a gestão de riscos, destaca-se o papel da Câmara Temática Metropolitana para Gestão de Riscos Ambientais Urbanos (CTM-GRAU), que foi criada no âmbito do Conselho de Desenvolvimento Metropolitano. O objetivo principal da Câmara é construir e apresentar um modelo de gestão integrada a partir do respaldo legal dado pela Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (PNPDC), em especial no que tange às responsabilidades dos municípios e inserção desta Política em suas gestões, adotando como território as bacias hidrográficas.

Dentre as atribuições e ações da CTM-GRAU, estão:

- a) Criação de Grupos de Trabalho de Gestão de Riscos Ambientais Urbanos dentro das Sub-regiões da RMSP, para discutir e executar as ações do Plano Metropolitano de Gestão de Riscos, em âmbito municipal e regional.
- b) Interação entre as Sub-regiões da RMSP, para gerenciar as demandas relativas à Gestão de Riscos.
- c) Realizar eventos que envolvam as Sub-regiões/Consórcios/Municípios com a responsabilidade social, com o princípio da prevenção, compartilhando as experiências com a população (formação, capacitação e simulados).
- d) Criar procedimentos que garantam a existência de pontos focais em cada Sub-região/Município, com o objetivo de dar celeridade às ações e projetos.



- e) Criar fluxos para avaliações de projetos e ações, usando como referência as bacias hidrográficas e suas peculiaridades.
- f) Estudar formas de padronização das técnicas e instrumentos usados no controle e atuação nos fenômenos físicos e tecnológicos.

Justificativa

Entendendo que muitos riscos ambientais extrapolam os limites dos municípios, somados à inexistência de uma congregação de esforços e uma cultura de gestão de riscos ambientais, surge a necessidade de uma articulação metropolitana que, a partir de uma discussão coletiva, estabeleça um modelo de gestão integrada entre os municípios da RMSP. É urgente estabelecer uma ação efetiva e uma governança que mobilizem os atores que atuam nessa temática e criem uma cultura preventiva do risco, minimizando o impacto das ocorrências de desastres na vida da população.

Proposta Estruturada: contém as propostas de nº P-1, P-116, P-161, P-184, P-240, P-249, P-250, P-251, P-252, P-253, P-256, P-259

PE-032 – Elaboração de Plano Metropolitano de Gestão de Riscos, com a formulação de diretrizes e estratégias de ação para a região, incluindo os programas:

- a) Programa de Gestão de Riscos Geológicos na RMSP.
- b) Programa para Redução de Riscos Hidrológicos na RMSP.
- c) Programa Metropolitano de Riscos Meteorológicos.
- d) Programa para Gestão dos Riscos Tecnológicos na RMSP.

Proposta detalhada:

Programa 1: Gestão de Riscos Geológicos na RMSP. Ações:

- Elaborar Cartas de Suscetibilidade dos processos geológicos. – Atores envolvidos: Institutos de Pesquisa, Universidades e Prefeituras Municipais.
- Elaborar Cartas Geotécnicas de Aptidão à Urbanização. – Atores envolvidos: Institutos de Pesquisa, Universidades e Prefeituras Municipais.



- Mapear áreas de risco geológico – Atores envolvidos: Institutos de Pesquisa, Universidades e Prefeituras Municipais.
- Manter atualizados os mapeamentos das áreas de riscos geológicos existentes – Atores envolvidos: Institutos de Pesquisa, Universidades e Prefeituras Municipais.
- Indicar ações estruturais e não estruturais para mitigação dos riscos.
- Realizar levantamento e promover a integração das ações estruturais propostas pelas Prefeituras Municipais /Estado/Governo Federal para mitigação dos riscos.
- Realizar campanhas permanentes de comunicação de risco e a formação e capacitação de recursos humanos das prefeituras e outros órgãos, garantindo a minimização de riscos de desastres e a otimização das ações de resposta aos desastres e de reconstrução.
- Promover ações incentivadoras para redução das áreas de ocupações irregulares em áreas de risco alto e muito alto, em conjunto com um programa de remoção preventiva – Atores envolvidos: Coordenadorias de Defesa Civil, Secretarias de Obras e Serviços e Secretarias de Habitação, no âmbito municipal e estadual.

Programa 2: Redução de Riscos Hidrológicos na RMSP. Ações:

- Mapear as áreas de risco hidrológico. – Atores envolvidos: Institutos de Pesquisa, Universidades e Prefeituras Municipais.
- Realizar levantamento e integração das ações estruturais propostas pelas Prefeituras Municipais /Estado/Governo Federal para mitigação dos riscos.
- Preparar para emergências e desastres em nível local, regional e por bacias hidrográficas.
- Realizar campanhas permanentes de comunicação de risco e a formação e capacitação de recursos humanos das prefeituras e outros órgãos, garantindo a minimização de riscos de desastres e a otimização das ações de resposta aos desastres e de reconstrução.



- Promover ações incentivadoras para redução das áreas de ocupações irregulares nos fundos de vale, com a relocação dos moradores para Conjuntos de Habitações Sociais, devidamente planejados, projetados e construídos. – Atores envolvidos: As Coordenadorias de Defesa Civil, as Secretarias de Obras e Serviços e as Secretarias de Habitação, no âmbito municipal e estadual.
- Incentivar o cumprimento das leis de uso e ocupação de solo, adequação e fiscalização para minimizar os efeitos causadores da geração e transporte de sedimentos.

Programa 3: Programa Metropolitano de Riscos Meteorológicos. Ações:

- Mapear as áreas de risco meteorológico. – Atores envolvidos: Institutos de Pesquisa, Universidades e Prefeituras Municipais.
- Indicar ações estruturais e não estruturais para mitigação e adaptação dos riscos.
- Avaliar o uso e ocupação do solo na RMSP, combinado com informações de ausência de áreas verdes.
- Analisar aspectos geomorfológicos da RMSP, definindo corredores de ventos ou outras situações no relevo que favoreçam a circulação de fortes ventos.
- Espacializar localidades com maiores índices de moradores em situação de rua (avaliação das baixas temperaturas).
- Espacializar localidades com maior quantidade de casos de doenças respiratórias (avaliação da baixa umidade).
- Realizar levantamento e integrar as ações estruturais propostas pelas Prefeituras Municipais /Estado/Governo Federal para mitigação dos riscos.
- Avaliar e integrar a rede de monitoramento hidrometeorológico da RMSP.

Programa 4: Gestão dos Riscos Tecnológicos na RMSP. Ações:



- Mapear as áreas de risco tecnológico. – Atores envolvidos: Institutos de Pesquisa, Universidades e Prefeituras Municipais.
- Indicar ações estruturais e não estruturais para mitigação dos riscos.
- Realizar levantamento e integrar as ações estruturais propostas pelas Prefeituras Municipais /Estado/Governo Federal para mitigação dos riscos.
- Realizar campanhas permanentes de comunicação de risco e a formação e capacitação de recursos humanos das prefeituras e outros órgãos, garantindo a minimização de riscos de desastres e a otimização das ações de resposta aos desastres e de reconstrução.
- Integrar os Planos de Apoio Mútuo (PAMs) das empresas, levantar os principais equipamentos e técnicos aptos às respostas, de acordo com o tipo de risco.
- Criar o Sistema APELL (Alerta e Preparação para Emergências em Nível Local) e de Subcomissões Regionais do P2R2 (Plano Nacional de Prevenção, Preparação e Resposta Rápida a Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos) para a Gestão e Prevenção dos Riscos Tecnológicos na RMSP, visando intensificar a conscientização e a preparação da comunidade para situações de emergência.

Justificativa

A falta de procedimentos e diretrizes padronizadas que busquem a interação e a integração dos agentes que atuam nos cenários de risco espalhados pela região metropolitana dificulta o controle do surgimento de novas áreas de risco, muitas vezes consequência do processo desordenado de urbanização, além da minimização e eliminação dessas áreas, por meio do gerenciamento permanente.

Nessa linha de ação, a gestão de riscos abarca as áreas de riscos ambientais urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, compreendendo áreas vulneráveis aos riscos hidrológicos, geológicos e meteorológicos, potencializados pelos extremos climáticos, e os tecnológicos. Além de ser fundamental para a formulação de ações metropolitanas, a delimitação das áreas com restrições à urbanização sujeitas a controle especial pelo risco de desastres naturais é uma exigência do Estatuto da Metrópole (Art. 12, inciso V).

Proposta Estruturada: contém as propostas de nº P-35, P-70, P-80, P-116, P-153, P-160, P-161, P-184, PSC-26



PE-033 – Elaboração de um sistema de monitoramento metropolitano, que servirá para o acompanhamento do PDUI e como base de dados comuns em diferentes temas de relevância metropolitana. Outras questões podem se somar a essas durante a elaboração do Plano.

Proposta detalhada: Na elaboração e detalhamento do PDUI pode surgir a necessidade de acompanhamento para temas diversos. Dentre as questões já elencadas que necessitam de uma base de dados metropolitana se destacam:

- a) Sistema de informações para o produtor rural metropolitano.
- b) Mapeamento digital de cobertura vegetal.
- c) Subsídios para a política habitacional, com o mapeamento de assentamentos informais e áreas de risco.
- d) Mapeamento do potencial minerário.

Justificativa

A falta de uma base de dados comum padronizada prejudica o planejamento de ações relacionadas às diferentes Funções Públicas de Interesse Comum. Um Sistema de Informações Metropolitanas servirá para compatibilizar os dados existentes, produzir informações com bases comuns e acompanhar a elaboração do PDUI. Um sistema de informações e monitoramento está entre as exigências previstas no Estatuto da Metrópole.

