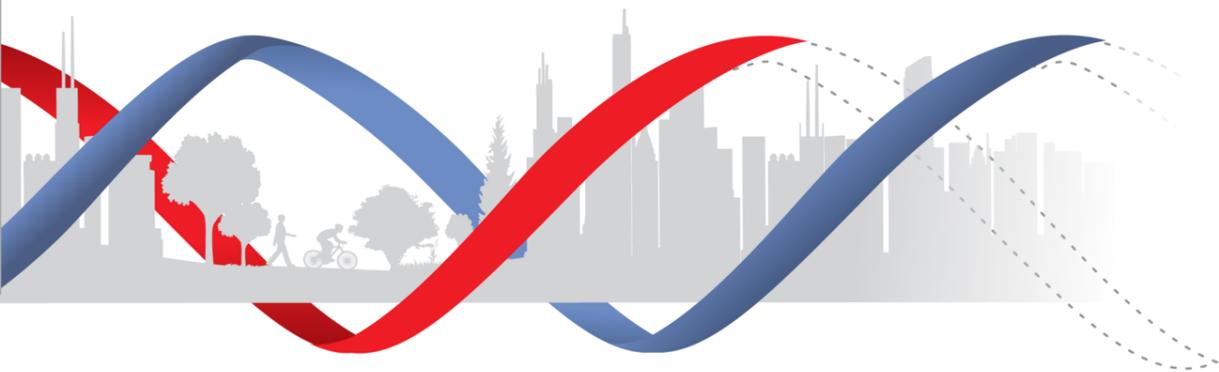




PDUI - RMSP

—
—
—
Oficinas sub-regionais
com gestores públicos

Sistematização 2016



An aerial photograph of a city, likely Rio de Janeiro, showing a dense urban area with a river and a complex highway interchange. The image is split into two vertical panels. The left panel is semi-transparent and contains text. The right panel shows the city in full detail.

PDUI - RMSP

—
—
—
Oficinas sub-regionais
com gestores públicos

Governo do Estado de São Paulo
Geraldo Alckmin
Governador

Secretaria de Estado da Casa Civil
Samuel Moreira
Secretário-Chefe

Secretaria da Habitação
Rodrigo Garcia
Secretário

Nelson Baeta
Secretário-Adjunto e Coordenador da Casa Paulista

Marcos Rodrigues Penido
Diretor-Presidente da CDHU

Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A (Emplasa)

Fernando Barrancos Chucre
Diretor-Presidente

Luiz José Pedretti
Diretor Vice-Presidente

Fernando Barrancos Chucre
Diretor de Planejamento

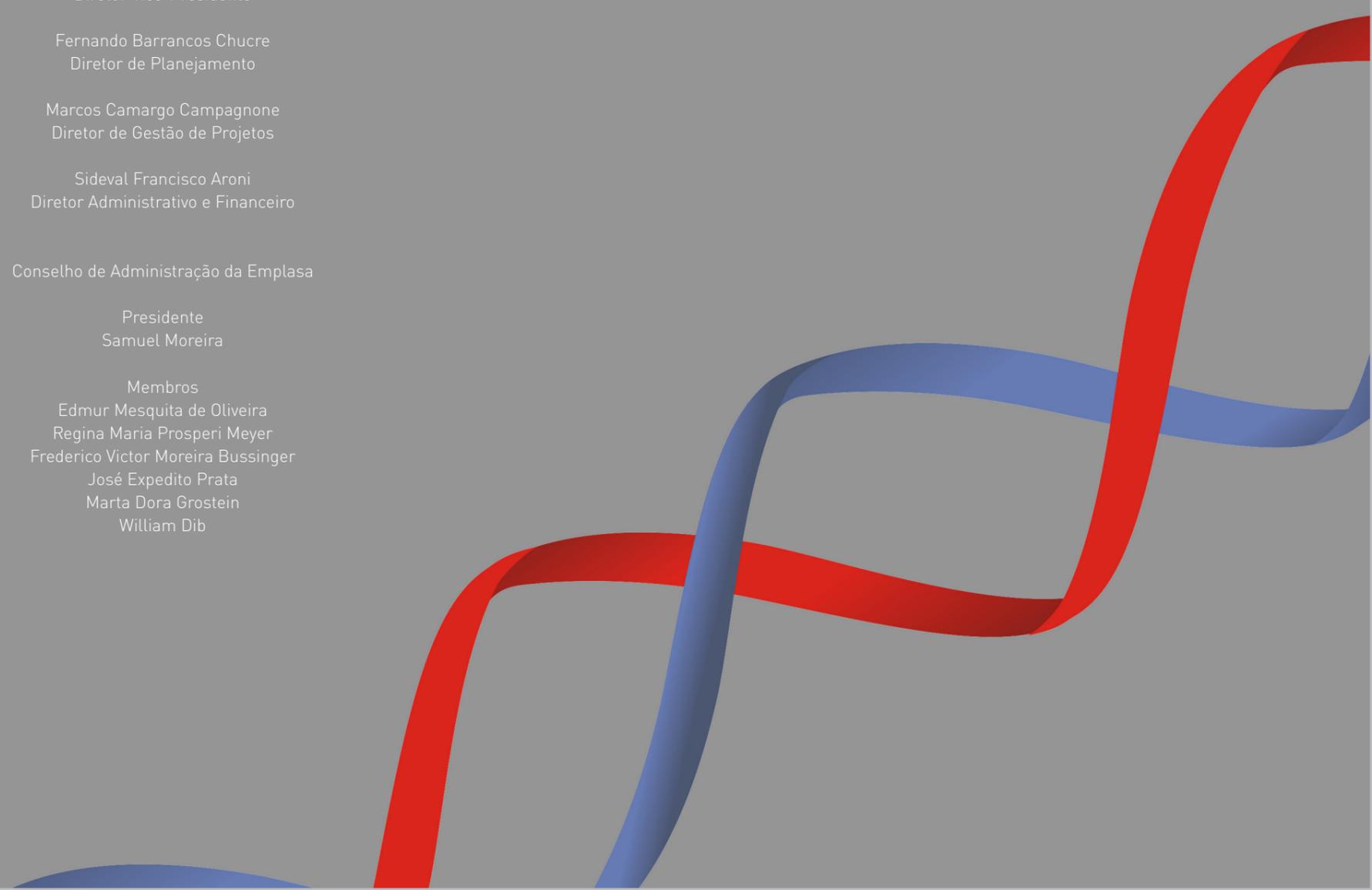
Marcos Camargo Campagnone
Diretor de Gestão de Projetos

Sideval Francisco Aroni
Diretor Administrativo e Financeiro

Conselho de Administração da Emplasa

Presidente
Samuel Moreira

Membros
Edmur Mesquita de Oliveira
Regina Maria Prosperi Meyer
Frederico Victor Moreira Bussinger
José Expedito Prata
Marta Dora Grostein
William Dib





SUMÁRIO

1 - APRESENTAÇÃO	6
2 - REALIZAÇÃO DAS OFICINAS SUB-REGIONAIS	7
2.1 Organização, programação e etapas de trabalho	7
2.2 Níveis de participação	7
2.3 Temas prioritários por sub-região	8
3 - SISTEMATIZAÇÃO.....	9
3.1 Percurso Metodológico.....	9
3.2 Critérios e Níveis de Sistematização	9
3.3 Principais problemas apontados	10
3.4 Incorporação de novos elementos	10
4 - RESULTADOS DOS GRUPOS DE TRABALHO POR SUB-REGIÃO	11
4.1 Sub-região Sudoeste	11
4.1.1 Habitação	12
4.1.2 Meio Ambiente	13
4.1.3 Desenvolvimento Econômico.....	14
4.1.4 Transportes e Logística	15
4.1.5 Sistematização Geral da Sub-região.....	15
4.2 Sub-região Norte	17
4.2.1 Habitação	18
4.2.2 Meio Ambiente	19
4.2.3 Transportes e Logística	20
4.2.4 Sistematização Geral da Sub-região.....	21
4.3 Sub-região Sudeste	22
4.3.1 Habitação	23
4.3.2 Meio Ambiente	24
4.3.3 Desenvolvimento Econômico	25
4.3.4 Transportes e Logística	26
4.3.5 Sistematização Geral da Sub-região.....	27
4.4 Sub-região Leste	28
4.4.1 Habitação	29
4.4.2 Meio Ambiente	30
4.4.3 Desenvolvimento Econômico.....	31
4.4.4 Transportes e Logística	32
4.4.5 Sistematização Geral da Sub-região.....	33
4.5 Sub-região Oeste	34
4.5.1 Habitação	35
4.5.2 Meio Ambiente	36
4.5.3 Desenvolvimento Econômico.....	37
4.5.4 Transportes e Logística	38
4.5.5 Sistematização Geral da Sub-região.....	39
5 - RESULTADOS DAS OFICINAS NUMA VISÃO METROPOLITANA.....	40
5.1 Leitura das diretrizes no escopo metropolitano	40
5.2 Macrozoneamento: rebatimento das diretrizes no território	42
5.2.1 Estágio de Desenvolvimento do Macrozoneamento - novembro 2016	42
5.2.2 Macrozonas e macrodiretrizes.....	43
5.2.3 Estruturação do Território e diretrizes	44
5.2.4 Áreas Estratégicas Metropolitanas - Área de Intervenção Metropolitana e diretrizes.....	45
5.3 Desdobramentos das Oficinas	46
5.3.1 Cadernos com leituras de legislações ambientais e municipais	46
5.3.2 Diretrizes de mobilidade, transporte e logística	47
5.3.3 Diretrizes do Plano Plurianual 2016-2019.....	47
6 - APONTAMENTOS FINAIS	49



1 - APRESENTAÇÃO

Uma das etapas de elaboração do PDUI consistiu em realizar Oficinas em cada Sub-região da RMSP. O principal objetivo visava estabelecer um diálogo técnico com importantes atores públicos na construção do PDUI da RMSP - os Gestores Públicos Municipais.

Nesse sentido, o foco das oficinas seria o de buscar aprofundar as discussões sobre as questões cruciais para cada sub-região. Foram consideradas as propostas formuladas no decorrer do processo de elaboração do PDUI provenientes dos grupos de trabalho atuantes de janeiro a maio de 2016 e da plataforma digital aberta em 14 de janeiro de 2016.

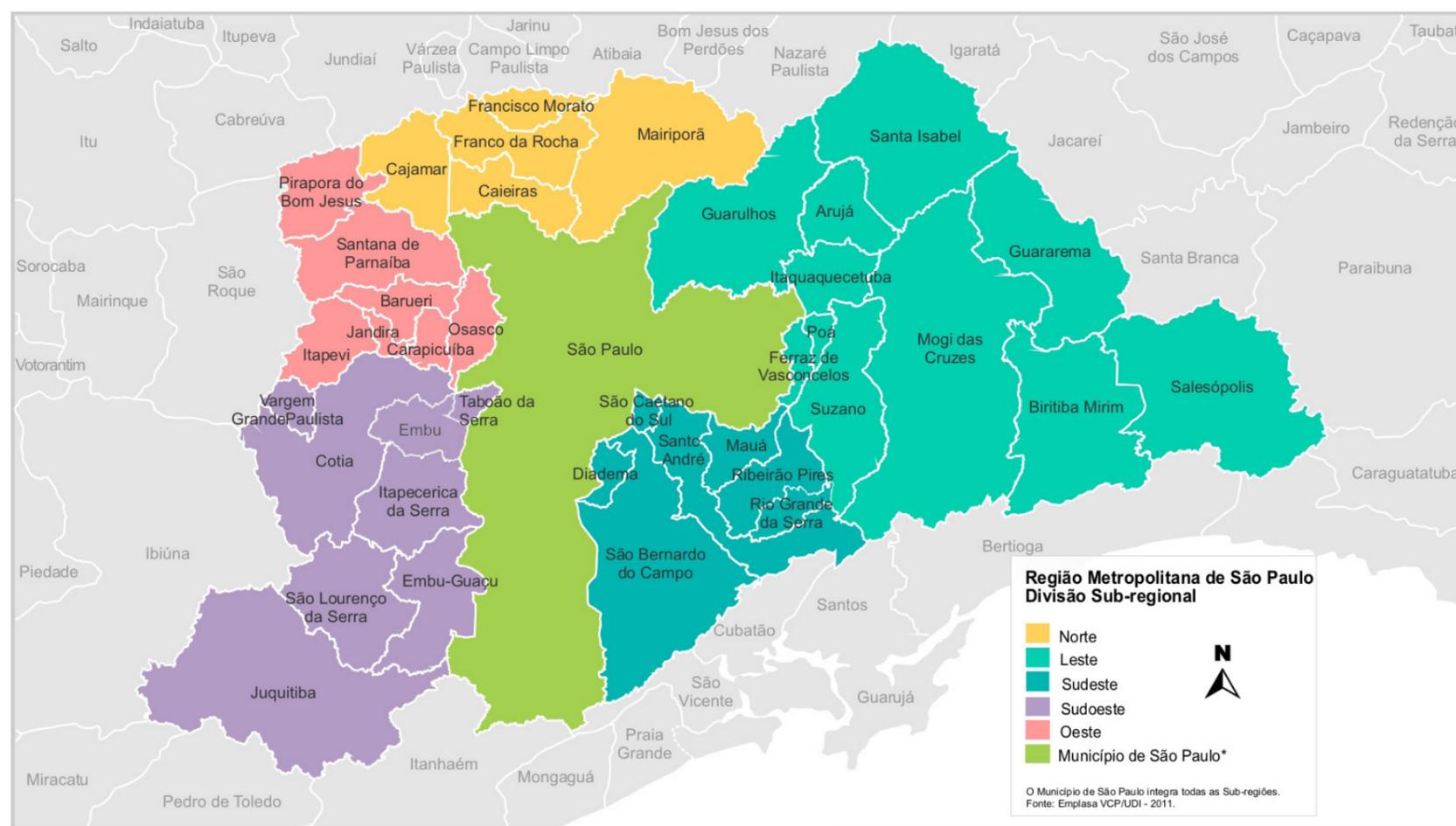
As discussões produzidas nas oficinas deveriam relacionar aos desafios regionais a elaboração de conteúdos a serem estruturados de forma consistente quanto à sua pertinência e aplicabilidade ao PDUI. As propostas trazidas ao debate poderiam ser reformuladas, aprimoradas ou mesmo criadas a partir da identificação de sua necessidade. Caso houvesse novas formulações, estas deveriam, posteriormente, serem inseridas na plataforma digital, meio este considerado de excelência para compartilhamento e transparência na elaboração do PDUI.

Como apoio e facilitador desses debates, as propostas foram organizadas para incitar o equacionamento dos problemas em relação às diretrizes e ações, instrumentos e agentes para sua atuação. No caso da temática transporte, a necessária especialização das propostas resultou na produção de mapas ou de desenhos que permitissem situá-las e contextualizá-las no escopo da região metropolitana.

O equacionamento e produção das propostas consistentes ao nível sub-regional deveriam gerar, consolidar e priorizar os principais resultados, que deveriam servir de insumos na finalização do Caderno de Propostas a ser incorporado como anexo ao Projeto de Lei do PDUI da RMSP.

Em síntese, este documento pretende apresentar a sistematização dos resultados das Oficinas Sub-regionais como devolutiva aos trabalhos desenvolvidos pelos gestores públicos, agentes atuantes na construção do PDUI da RMSP.

Sub-regiões da RMSP





2 - REALIZAÇÃO DAS OFICINAS SUB-REGIONAIS

2.1 Organização, programação e etapas de trabalho

As Oficinas foram realizadas nos meses de agosto e setembro de 2016 e reuniram diversos atores públicos. Os consórcios regionais tiveram papel preponderante na organização e na estruturação temática: Cimbaju na Sub-Região Norte, Consórcio Intermunicipal Grande ABC na Sudeste, Cioeste na Oeste e o Condemat na Leste. Na sub-região Sudoeste, foi o Consulti que desempenhou o papel de articulação e organização da oficina.

Para sua operacionalização, foram escolhidos municípios-sede para esses eventos sub-regionais. Itapeverica da Serra recebeu os integrantes da Sub-região Sudoeste em 11/08/2016; Mairiporã acolheu os participantes da Sub-região Norte em 18/08/2016; São Bernardo do Campo reuniu os gestores públicos da Sub-região Sudeste em 25/08/2016; Mogi das Cruzes recepcionou os participantes da Sub-região Leste em 31/08/2016 e, finalmente, em 15/09/2016 se reuniram em Barueri os integrantes da Sub-região Oeste.

O material a ser trabalhado nas oficinas levou em conta o conjunto de propostas recepcionadas na plataforma digital, até a data de 31 de julho de 2016. Após esta data, propostas que tratavam de questões de uma sub-região específica e consideradas pertinentes ao escopo do PDUI foram também incorporadas. Além da avaliação das propostas enviadas, que poderiam ser revisadas, ratificadas ou excluídas, as dinâmicas a serem trabalhadas nas oficinas deveriam reconhecer a carência na abordagem de questões regionais e a necessidade de propor ações para o seu enfrentamento.

As propostas classificadas segundo as Funções Públicas de Interesse Comum - FPICs tratadas no PDUI, estruturadoras dos grupos de trabalho, foram examinadas a partir do olhar sub-regional. Basicamente, dizem respeito ao Meio Ambiente, sobretudo saneamento e recursos hídricos, Transporte e Mobilidade, Habitação e Desenvolvimento Econômico. Na Sub-região Sudoeste, foram destacadas as temáticas agricultura e mineração, identificadas como transversais e que, portanto, deveriam ser tratadas nos grupos de trabalho concomitantemente às temáticas do meio ambiente e do desenvolvimento econômico.

Os Grupos de Trabalho em cada Oficina Sub-regional se constituíram como instâncias para organização e produção das propostas de cada temática a serem sistematizadas inicialmente em dois níveis, o regional e o metropolitano.

2.2 Níveis de participação

As Oficinas com os gestores públicos envolveram a participação das Equipes Técnicas dos Municípios, da Emplasa, de Setoriais do Estado, dos Consórcios e dos Consultis atuantes na RMSP. O Município de São Paulo, embora tenha enviado representantes, não integrou as discussões sub-regionais.

O total de participantes das Oficinas englobou 283 gestores públicos. Teve maior nível de participação na Sub-região Sudeste, com 135 representantes (48%), e o menos expressivo na Sub-região Oeste, com apenas 13 participantes (4,6%).

Público das Oficinas Sub-regionais

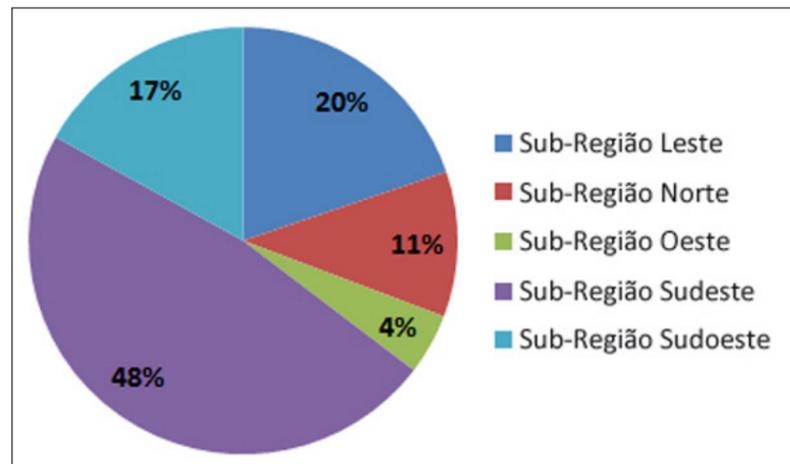
Sub-Região	Órgão	Participantes	Total	Sub-Região	Órgão	Participantes	Total
Leste	Ferraz de Vasconcelos	6	56	Sudeste	Diadema	17	135
	Guararema	5			Mauá	20	
	Guarulhos	7			Ribeirão Pires	15	
	Itaquaquecetuba	6			Rio Grande da Serra	10	
	Mogi das Cruzes	9			Santo André	21	
	Poá	9			São Bernardo do Campo	20	
	Salesópolis	2			São Caetano do Sul	13	
	Suzano	5			Consórcio e Ag. de Desenvolvimento	8	
	Outros participantes	7			Outros participantes	11	
Norte	Caieiras	7	31	Sudoeste	Cotia	4	48
	Cajamar	10			Embu das Artes	4	
	Francisco Morato	3			Embu-Guaçu	4	
	Franco da Rocha	3			Itapeverica da Serra	13	
	Mairiporã	4			Juquitiba	3	
	Cimbaju	1			São Lourenço da Serra	1	
	Outros participantes	3			Taboão da Serra	1	
Oeste	Barueri	2	13	Total	Vargem Grande Paulista	4	283
	Cotia	1			Outros participantes	14	
	Itapevi	4			Sub-Região Leste	56	
	Jandira	1			Sub-Região Norte	31	
	Osasco	2			Sub-Região Oeste	13	
	Santana de Parnaíba	2			Sub-Região Sudeste	135	
Outros participantes	1	Sub-Região Sudoeste	48				

Por razões de logística espacial e de integração territorial, o município de Cotia participou das Oficinas das Sub-regiões Sudoeste e Oeste.

Não houve participação dos municípios de Arujá, Biritiba-Mirim e Santa Isabel, na Leste, e Carapicuíba e Pirapora do Bom Jesus, na Oeste.



Participação nas Oficinas Sub-regionais por Sub-região



O Gráfico - Participação nas Oficinas Sub-regionais - ilustra a distribuição do público que compôs as oficinas, mostrando a participação das sub-regiões no conjunto das Oficinas realizadas.

2.3 Temas prioritários por sub-região

Os temas trabalhados nas Oficinas foram destacados pelos participantes estimulados pela dinâmica empregada nas mesmas. Considerou-se sua pertinência às funções públicas de interesse comum, sua abrangência territorial, sua natureza territorial e seu caráter metropolitano.

A relevância de muitos temas ficou evidenciada pela frequência com que foram destacados em cada sub-região, podendo ser visualizados nos Esquemas de Sistematização: nível 1 por sub-região e nível 2 para a RMSP, capítulos 4 e 5.

De forma sintética, o quadro abaixo indica os principais temas das funções públicas de interesse comum mais recorrentes nas oficinas.

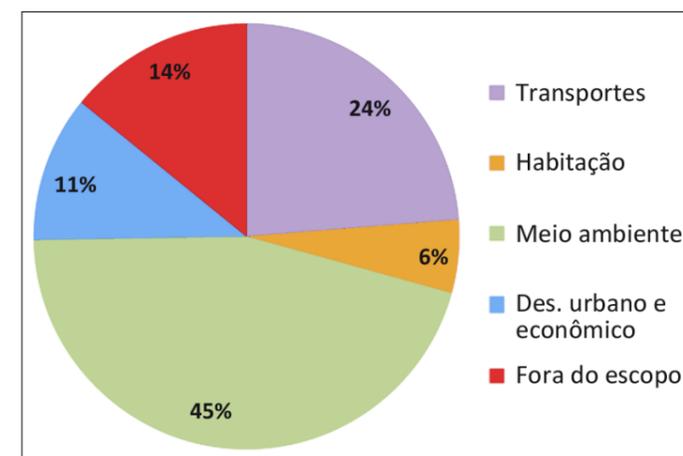
Habituação e Vulnerabilidade Social	Desenvolvimento Econômico, Social e Urbano	Mobilidade, Transporte e Logística	Meio Ambiente, Saneamento Básico e Recursos Hídricos
<ul style="list-style-type: none"> Requalificação urbana das áreas irregulares Habituação social aliada a outras políticas urbanas e sociais Controlar e reassentar ocupações em áreas de risco Cadastro Único Metropolitano de Controle Habitacional e Aluguel Social 	<ul style="list-style-type: none"> Normatização e Fundos Melhorar distribuição da atividade econômica na RMSP Uso e ocupação do solo Transversais – habituação e meio ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> Transporte de Carga Uso do Solo e Zoneamento de Transporte Gestão, Governança e Financiamento Transporte e Meio Ambiente Rede de Transporte 	<ul style="list-style-type: none"> Resíduos Sólidos Proteção e Conservação da Fauna e Flora Regional Fomentar as práticas sustentáveis Recursos Hídricos Saneamento Poluição do ar e sonora Enfrentamento e Adaptação às Mudanças Climáticas Agropecuária Gestão e Financiamento

Os temas que tiveram maior expressão foram provenientes das áreas de Meio Ambiente, seguida de Transportes, Habituação e Desenvolvimento Econômico e Urbano, sendo as sub-regiões Leste e Sudoeste aquelas que propuseram a inclusão do maior número de temas.

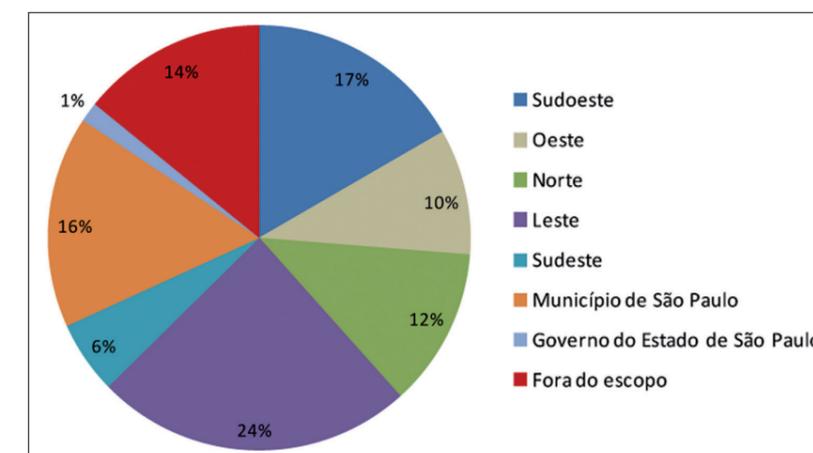
É relevante notar que Desenvolvimento Urbano e Econômico esteve ausente das discussões da Sub-região Norte. Observa-se que o número de propostas discutidas são significativas, porém não refletem a profundidade e a riqueza dos debates, como o ocorrido na Sub-região Sudeste.

É importante frisar que 14% das propostas foram classificadas fora do escopo do PDUi. Dessa forma, foram excluídas as temáticas de educação, saúde, segurança pública, assistência social e outras que, embora tenham sido indicadas de forma recorrente nas sub-regiões, não foram acolhidas nos trabalhos por não serem consideradas do escopo do PDUi.

Total de Propostas por Eixo Temático



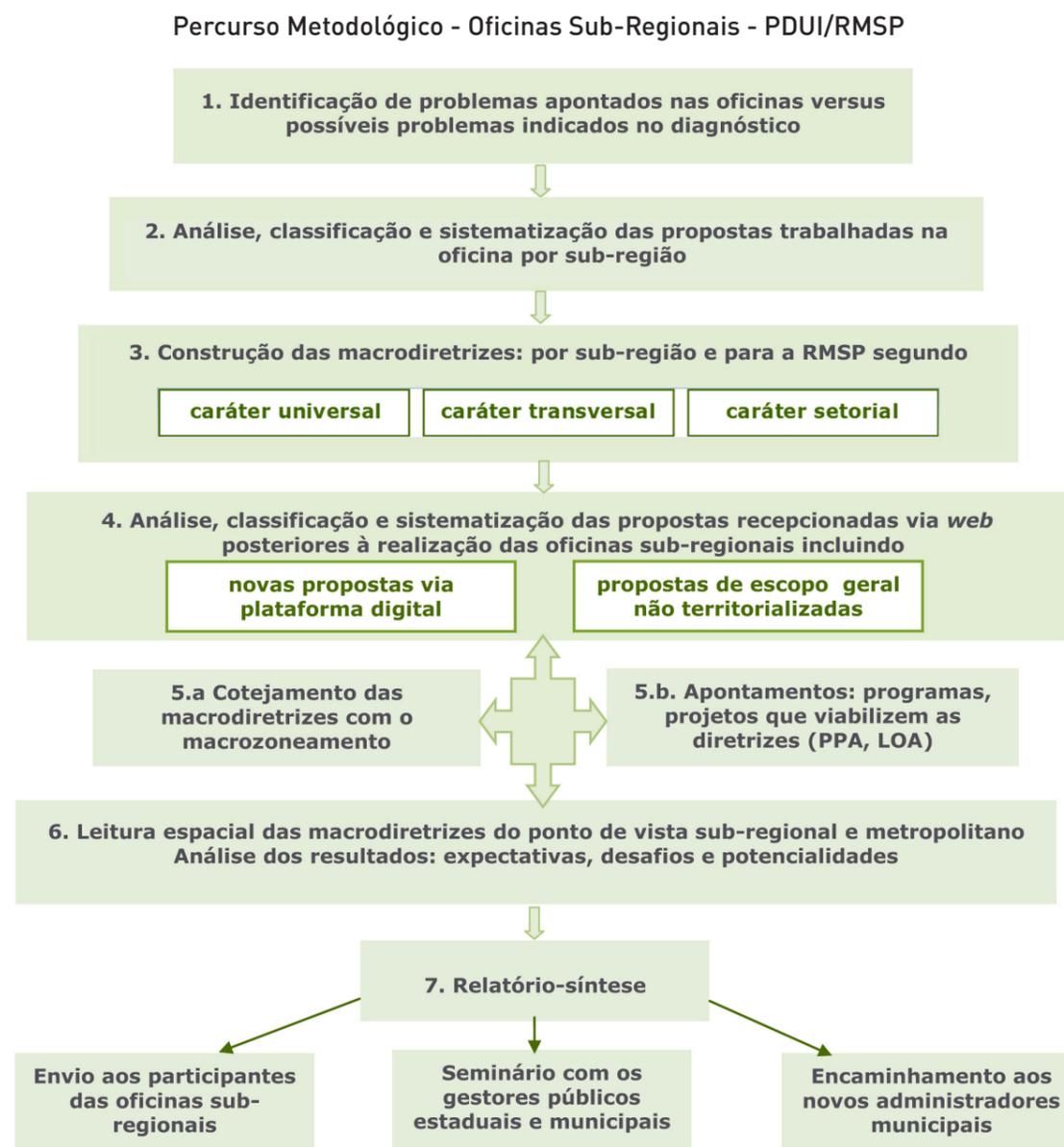
Total de Propostas por Grupo Participante



3 - SISTEMATIZAÇÃO

3.1 Percurso Metodológico

Para compreensão do processo e das etapas realizadas na elaboração da sistematização dos conteúdos temáticos desenvolvidos nas Oficinas sub-regionais, foi elaborado um esquema que busca traçar o percurso metodológico utilizado. Foi estabelecida uma série de procedimentos metodológicos e, de forma bastante objetiva, esse esquema permite apreciá-los avaliando a estruturação das sínteses a partir de diferentes tratamentos e abordagens dispensados ao conjunto de propostas tratadas nas oficinas.



3.2 Critérios e Níveis de Sistematização

O primeiro corte para seleção das propostas foi dado por dois critérios: pertencer ao escopo do PDUI e ser objeto das funções públicas de interesse comum - FPICs, consideradas de relevância na concepção e construção do PDUI da RMSP.

Porém não foram descartadas nas discussões das Oficinas, pelo seu caráter abrangente e recorrente em todas as sub-regiões, questões que não são de competência normativa das instâncias do executivo Estadual e Municipal.

Os principais critérios utilizados na sistematização foram:

- Abrangência territorial: macrorregional, regional ou sub-regional;
- Transversalidade ou intersetorialidade: ações a serem implementadas que, para se concretizarem, exigem o concurso de mais de uma área de atuação;
- Universalidade: envolve ações não territorializáveis, inerentes à gestão de sistemas, de redes e de outras ações de grande amplitude, que implicam diretamente no modo de vida e nas condições de vida da população que aí vive ou circula;
- Potencialidade: capacidade de desenvolver ações que promovam ou desencadeiem outras capazes de ampliar os efeitos e benefícios a que se propõem;
- Oportunidade: possibilidade que uma ação enseje pelo aproveitamento de condições existentes e de características latentes capazes de, associadas e organizadas no tempo, provocar resultados benéficos.

A dinâmica das discussões foi posta por meio de questões orientadoras para a elaboração de uma proposta: problematização ou indicação da questão de relevância a ser equacionada, como minorá-la ou saná-la, de que maneira ou quais os instrumentos necessários e atores envolvidos que possibilitam objetivá-la no território metropolitano. A análise das propostas implicava em distinguir ações que indicavam direções básicas: "a promover", "a evitar" ou mesmo "a impedir".

O processo de sistematização total, além dos níveis sub-regional e metropolitano, incluiu o macrozoneamento.

O primeiro nível - sub-regional - tratou da análise por tema; basicamente avaliou pertinências ao tema e seu enquadramento à estruturação proposta: indicação da questão a ser equacionada, diretrizes, instrumentos, planos/projetos e ações propostos. Em seguida, procedeu-se a uma avaliação geral sub-regional.



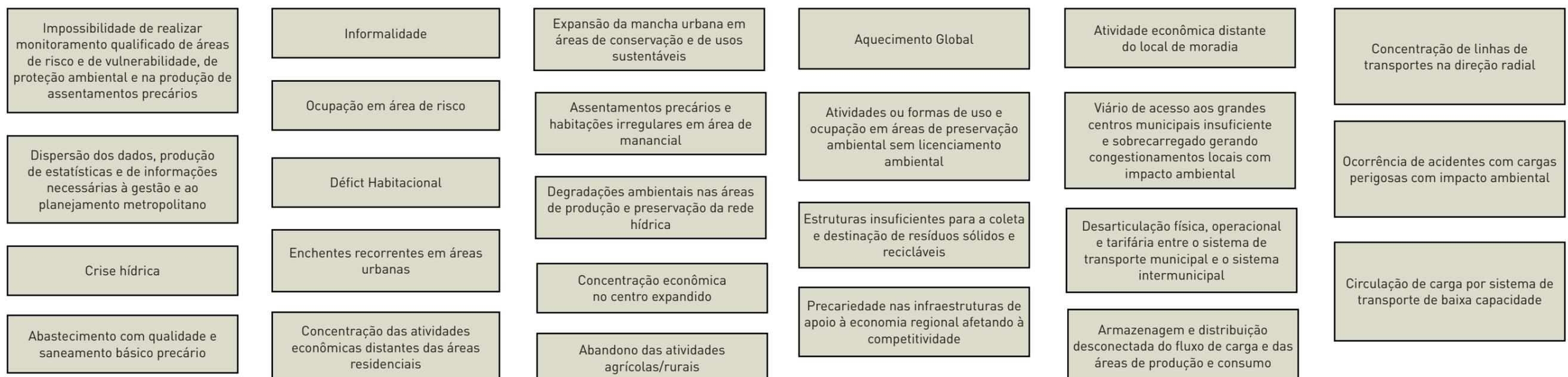
O segundo nível - metropolitano - abordou as questões e propostas relevantes para o conjunto da região metropolitana. Reuniu as propostas que possuíam um caráter transversal e tratou das mesmas, apontando aquelas de âmbito geral/universal e, caso ocorresse, de aplicabilidade setorial.

O terceiro nível - macrozoneamento - procurou reconhecer as macrodiretrizes que, cotejadas ao macrozoneamento, indicavam relevância territorial. Considera-se o macrozoneamento ainda em processo de finalização e, por esta razão, foi trazido para este nível de sistematização o macrozoneamento apresentado na última reunião do GT em 18/11/2016. Ressalta-se que é importante esta atualização para os interlocutores da gestão pública, visando situar os avanços na concepção e proposição do macrozoneamento. Esses avanços refletem estágios diferentes de elaboração do macrozoneamento, distinguindo-se os conteúdos apresentados na primeira e na última oficina. O processo de elaboração do macrozoneamento foi sendo aprimorado gradativamente, trazendo ao seu escopo as contribuições sub-regionais.

3.3 Principais problemas apontados

A sistematização se estruturou organizando as propostas relacionando os problemas a serem enfrentados, as diretrizes de enfrentamento a estes problemas e por último os programas, projetos e ações vinculados a estas diretrizes.

Abaixo seguem os principais problemas que definiram a elaboração de diretrizes específicas para o plano.



3.4 Incorporação de novos elementos

No processo de sistematização, considerou-se como etapa final a realização de uma atualização da discussão geral das propostas enviadas para o PDUI. Aproveitou-se a oportunidade para realizar uma atualização, inserindo propostas extemporâneas à realização das oficinas. Tratam-se de propostas inseridas na plataforma digital do dia 31/07/2016 ao dia 15/11/2016 para todas as temáticas.

A avaliação das novas propostas apontou para o seguinte resultado: a maior parte delas foi feito das discussões realizadas nas oficinas e foi introduzida posteriormente, refletindo o impacto positivo das discussões sub-regionais. Acrescente-se também que, antes da realização das oficinas, houve um movimento interessante de apresentação e inclusão de propostas na plataforma para que fossem abordadas nos trabalhos desenvolvidos nas Oficinas, mostrando que esses eventos regionais provocaram importantes reflexões e contribuições.

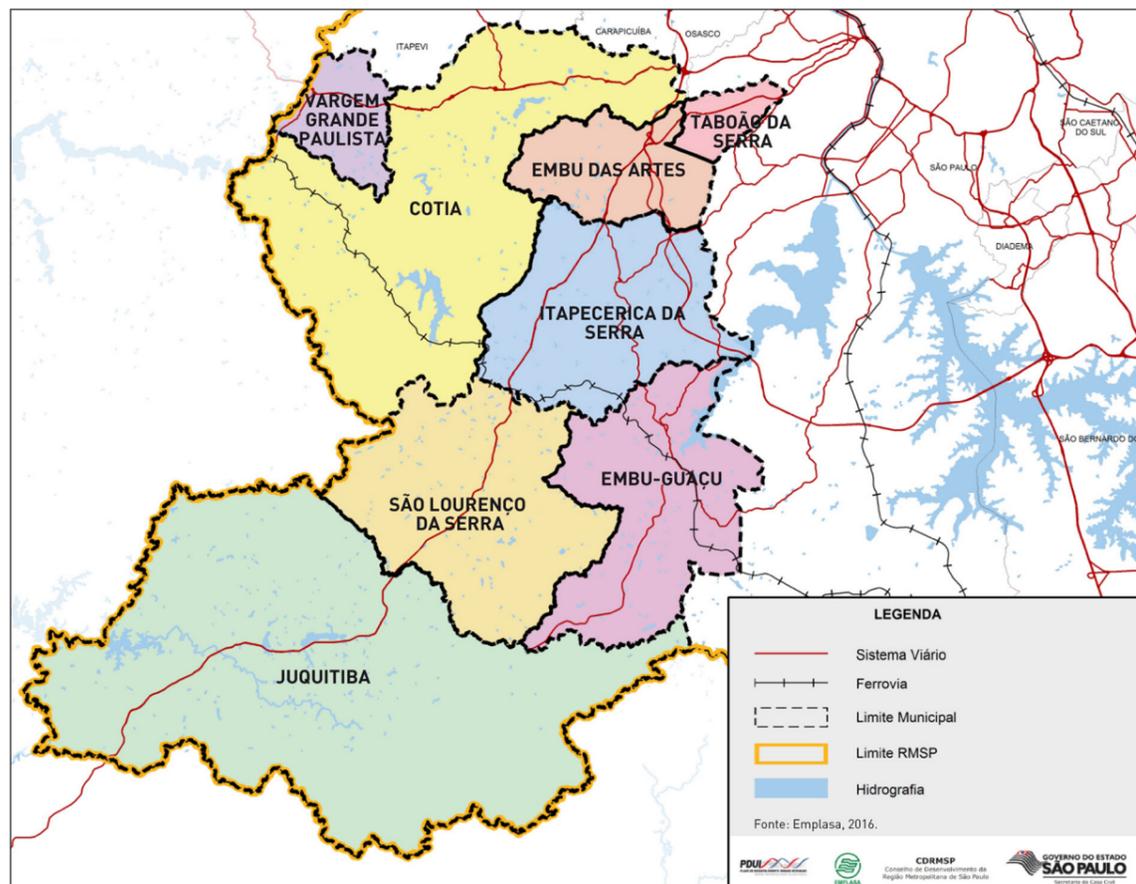
Cabia também no fechamento dessa sistematização trazer à tona as propostas denominadas como universais, que são de caráter geral por não serem territorializáveis e estão subordinadas ou diretamente ligadas à gestão metropolitana.

Finalmente, foram pesquisadas informações a respeito dos investimentos em realização ou com previsão futura, destinados às propostas destacadas neste documento. Para isso, foram consultados órgãos setoriais e a principal peça de planejamento do Estado, o Plano Plurianual 2016-2019.



4 - RESULTADOS DOS GRUPOS DE TRABALHO POR SUB-REGIÃO

4.1 Sub-região Sudoeste



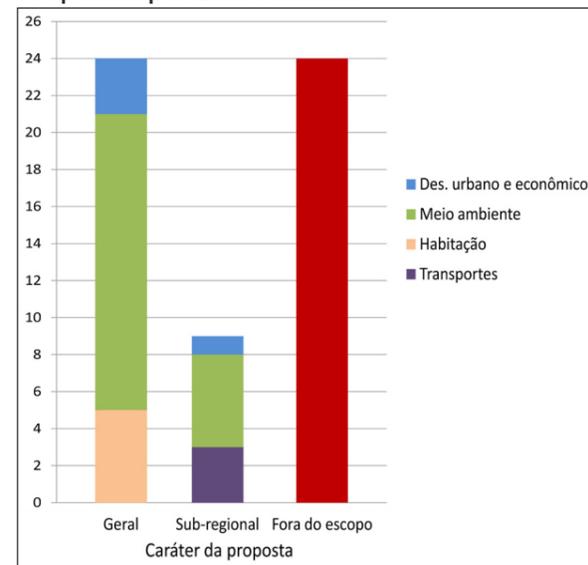
Contexto sub-regional

A Sub-região Sudoeste exerce função estratégica no cenário ambiental da RMSP, pois abriga parcela significativa dos estoques de recursos hídricos e de áreas verdes da metrópole, com 80% de seu território classificado como APM, o que restringe a expansão urbana na região.

As principais questões apontadas para a Sub-Região Sudoeste são:

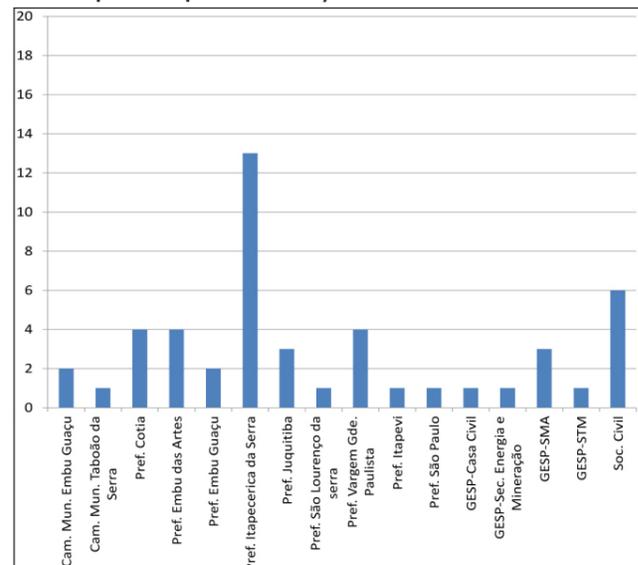
- Expansão urbana desordenada com ocupação irregular de áreas de mananciais;
- Deficiência da rede de transportes e ausência de integração dos modais;
- Carência por mais políticas públicas integradas nas áreas de proteção aos mananciais;
- Carência por uma política de compensação financeira para municípios em área de proteção aos mananciais;
- Precariedade da infraestrutura de saneamento ambiental;
- Carência por mais programas de educação ambiental;
- Carência por mais programas de acesso à moradia que contemplem as especificidades do território, e a implementação de infraestrutura e equipamentos urbanos;
- Carência por mais programas de geração de emprego e renda, de incentivos tecnológicos e apoio institucional compatíveis com o perfil da sub-região;
- Carência por mais programas de capacitação e gestão integrada das atividades econômicas compatíveis com as potencialidades da sub-região.

Propostas por Eixo Temático



Fonte: Emplasa, UEM, 2016

Participantes por Instituição



Fonte: Emplasa, UEM, 2016

Dados básicos

Municípios	População 2015 (projeção IBGE)	Participação da população na Sub-região (%)	Participação da população na RMSP (%)	Densidade Demográfica 2015 (Hab / Km ²)	TGCA 2010/2015 (%)	Renda per Capita 2010 (em R\$)	PIB 2013		IDH 2010	% Área em APM
							Total (em mil R\$)	Per Capita (em R\$)		
Cotia	229.548	21,01	1,09	708,49	2,68	882,64	9.883.959,27	44.735,74	0,780	39,60
Embu das Artes	261.781	23,96	1,24	3.718,59	1,73	474,17	8.106.456,73	31.635,32	0,735	57,85
Embu-Guaçu	67.296	6,16	0,32	432,38	1,40	516,15	866.631,86	13.076,70	0,749	100,00
Itapeverica da Serra	167.236	15,31	0,79	1.109,42	1,85	487,17	3.138.819,97	19.213,78	0,742	100,00
Juquitiba	30.642	2,80	0,15	58,68	1,29	404,53	419.064,49	13.858,41	0,709	100,00
São Lourenço da Serra	15.177	1,39	0,07	81,40	1,67	507,98	220.531,30	14.826,63	0,728	100,00
Taboão da Serra	272.177	24,91	1,29	13.349,86	2,17	664,47	7.375.289,40	27.899,50	0,769	0,00
Vargem Grande Paulista	48.720	4,46	0,23	1.146,65	2,53	717,88	1.496.965,28	31.841,52	0,770	0,00
Sub-Região Sudoeste	1.092.577	100,00	5,18	742,10	2,05	-	31.507.718,31	29.631,96	-	80,42
RMSP	21.090.791	-	100	2.653,95	1,39	948,09	947.608.918,99	45.766,33	0,79	51,80

Fonte: IBGE, Seade e PNUD
Elaboração: Emplasa, UDI, 2016

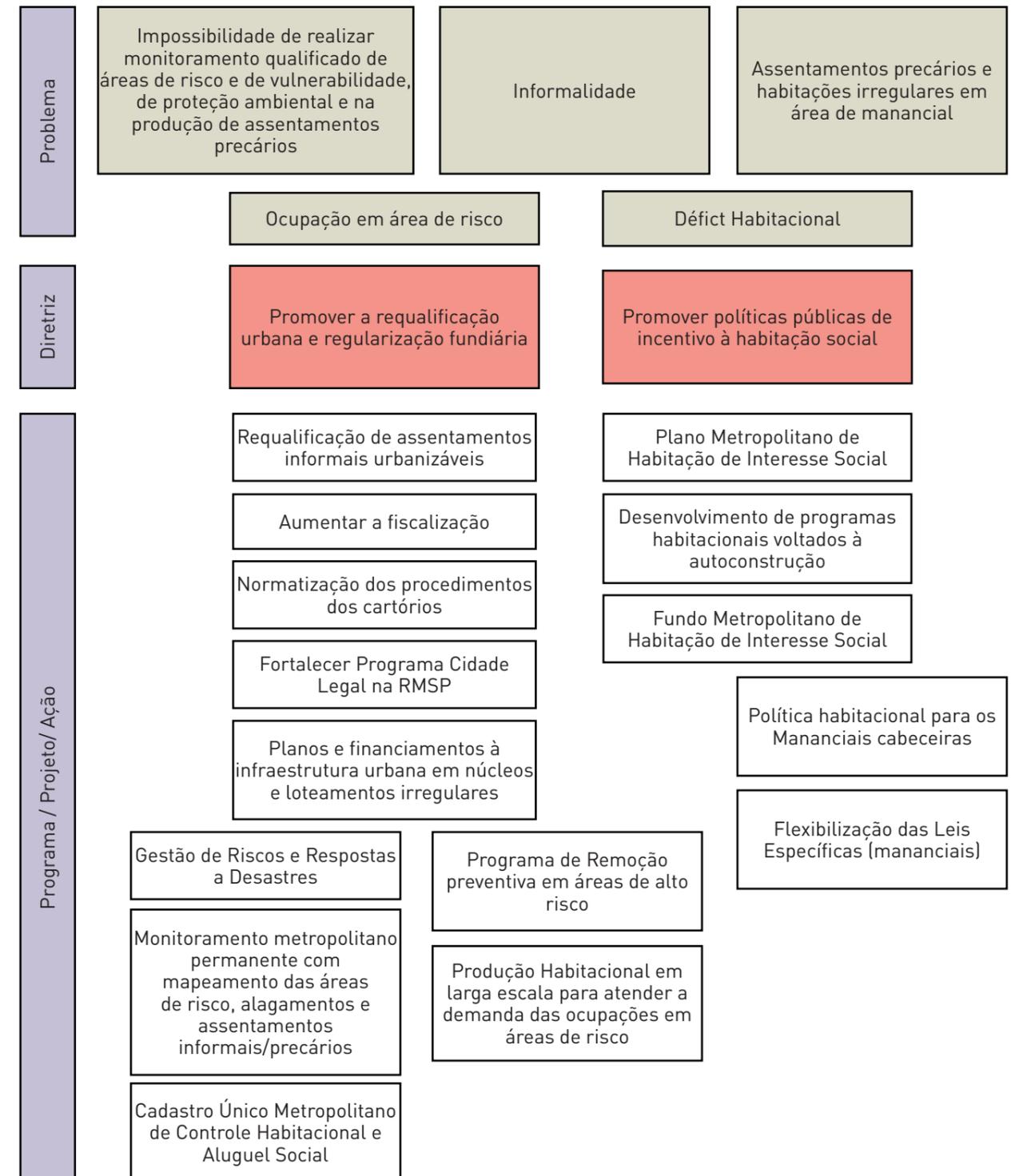


4.1.1 Habitação

A Sub-região Sudoeste tem como característica predominante a ocupação rural e de preservação ambiental e está situada de forma periférica à mancha urbana de São Paulo, que invade quase exclusivamente as cidades de Taboão da Serra e Embu das Artes. Os demais municípios ficam restritos à atividade rural, turística, extrativista e de produção de água. Em função de seu território possuir grandes áreas de preservação, o tema mais questionado foi a ocupação dessas áreas por moradia informal em Mananciais, inclusive nas áreas de risco. Nesta ótica, duas diretrizes foram bem discutidas: a primeira foi “promover políticas públicas de incentivo à HIS - Habitação de Interesse Social” (de forma a mitigar o déficit habitacional que aumenta a pressão pela ocupação de áreas preserváveis), e a segunda foi “promover a requalificação urbana e a regularização fundiária” das áreas já ocupadas - neste caso, os assentamentos informais seriam urbanizados por meio de ações de reurbanização, que incluem a remoção das áreas de risco.

Essas diretrizes se implementariam por meio da produção de moradias previstas em planos e financiamentos voltados à infraestrutura urbana em núcleos de loteamentos irregulares, do Plano Metropolitano de Habitação de Interesse Social, de programas habitacionais voltados à autoconstrução e do Plano Habitacional para os Mananciais Cabeceiras. Ressaltou-se a importância da prevenção composta por: monitoramento permanente, ampliação da fiscalização, gestão de riscos e respostas a desastres e programas de remoção preventiva em áreas de alto risco.

A dinâmica desenvolvida na Oficina envolveu todas as propostas recebidas pela plataforma do PDU até aquele momento, de forma a discutir a pertinência ao âmbito metropolitano e estimular novas propostas da sub-região.



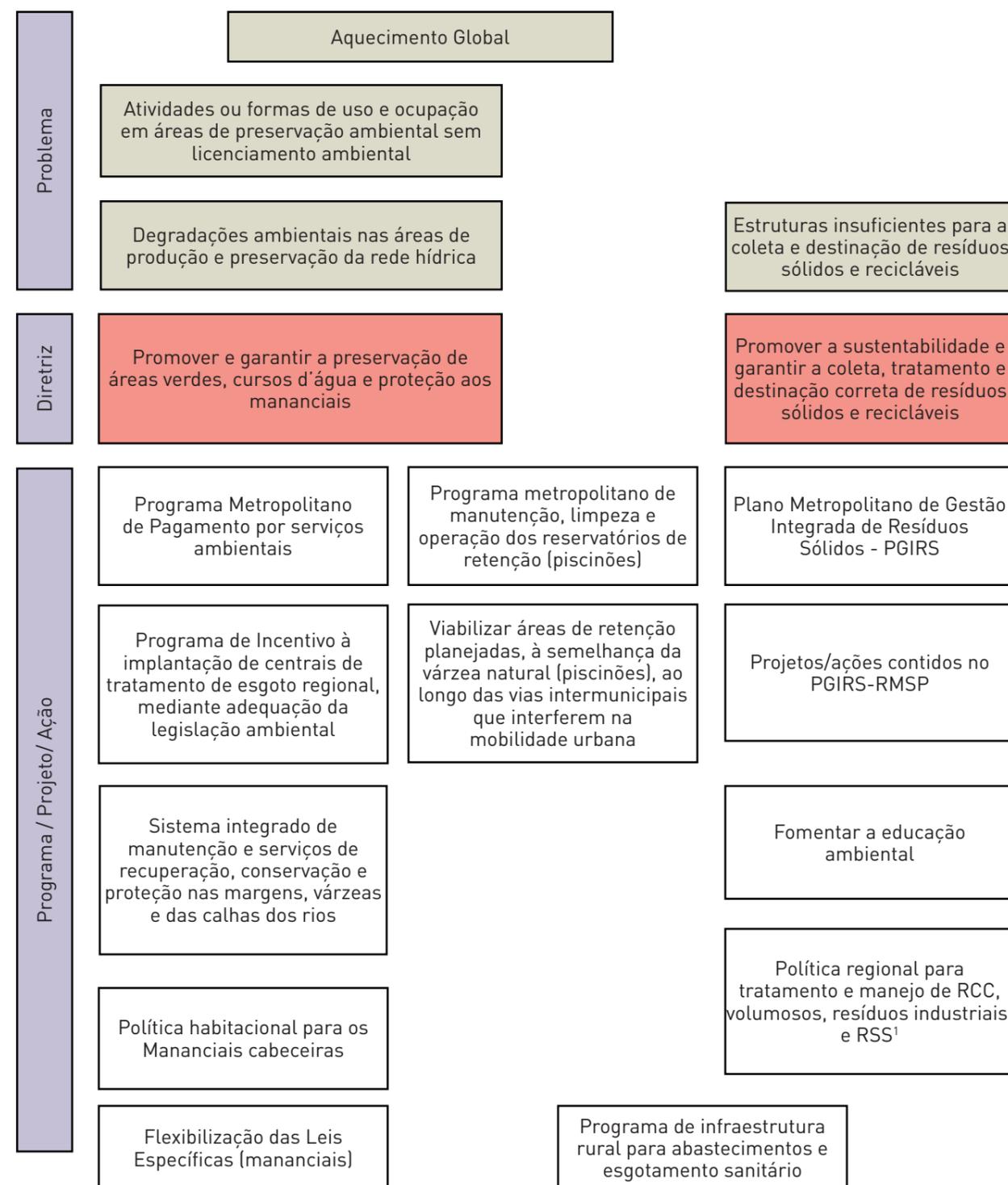


4.1.2 Meio Ambiente

A degradação ambiental em áreas de produção e preservação da rede hídrica se intensifica pela deficiência de estruturas de esgotamento sanitário e pela gestão incipiente dos resíduos sólidos. Diante disso, foram levantadas algumas propostas referentes à diretriz de “preservação das áreas verdes e cursos d’água”: implantação de Programa Metropolitano de Pagamento por Serviços Ambientais, como mecanismo de compensação para a preservação dos ativos ambientais; criação de um Sistema Integrado de Manutenção e Serviços de Recuperação, Conservação e Proteção nas margens, várzeas e calhas dos rios; e Programa de Infraestrutura Rural para abastecimento e esgotamento sanitário. Para viabilizar a diretriz de “garantir a coleta, tratamento e destinação correta de resíduos sólidos”, foi proposta a elaboração de um Plano Metropolitano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos, enfatizando a necessidade de programas de educação ambiental, como o incentivo à redução da geração de resíduos enviados aos aterros.

Devido ao fato desta sub-região ainda preservar importantes remanescentes de áreas rurais, este tema surgiu de forma expressiva nesta Oficina.

Com relação à atividade agropecuária, indicou-se a necessidade de fortalecimento de programas de assistência técnica e de informações ao produtor rural, de manutenção e desenvolvimento das zonas rurais e agrícolas e da viabilização de atrativos econômicos aos agricultores por meio do pagamento por serviços ambientais.



¹ RCC - Resíduos da Construção Civil
RSS - Resíduos do Serviço de Saúde



4.1.3 Desenvolvimento Econômico

Entre os assuntos tratados nesta reunião, destacaram-se dois setores que têm certo peso na economia desta sub-região: a mineração e o setor agrícola. No tema de mineração, foram discutidas propostas de melhoria das informações sobre a atividade que estão disponíveis aos municípios, assim como plano de caracterização da mineração na sub-região e plano econômico de bens minerais. Alguns aspectos relevantes do setor agrícola na região foram discutidos como a adequação da atividade à regulação das leis de proteção aos mananciais, o apoio à agricultura familiar e de pequeno porte, a criação de sistemas de informação sobre a atividade disponível aos gestores públicos e produtores rurais, os canais de distribuição, comercialização e de compras públicas.

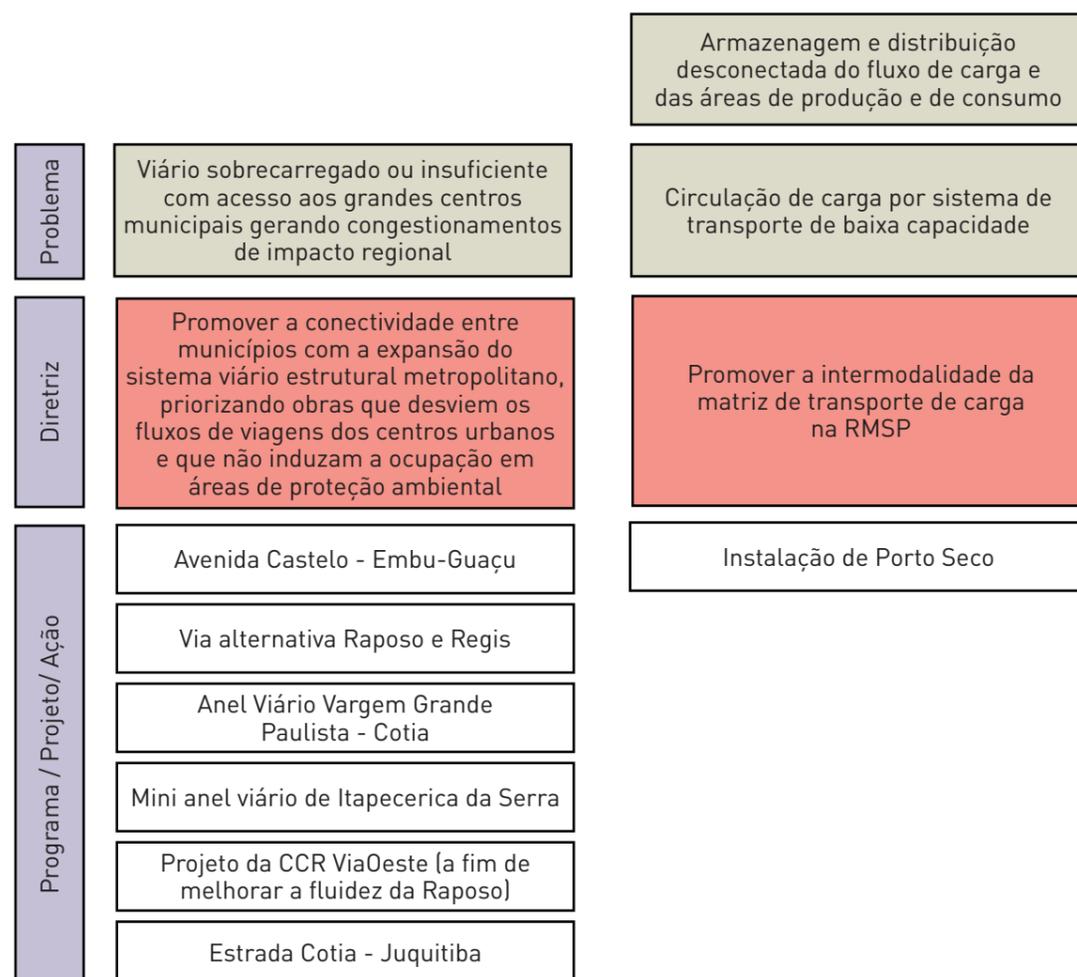
Problema	Expansão da mancha urbana em áreas de conservação e de usos sustentáveis	Precariedade nas infraestruturas de apoio à economia regional afetando à sua competitividade	
Diretriz	Fomentar a reconversão da atividade agropecuária da RMSP para práticas sustentáveis, especialmente em áreas de restrição máxima, como forma de adequar a atividade às restrições ambientais	Fomentar a atividade de mineração de forma sustentável ambientalmente	Fomentar a atividade agrícola que desempenha papel estratégico no abastecimento de alimentos para a RMSP
Programa / Projeto/ Ação	<p>Programa de Assistência técnica e de informações para o produtor rural</p> <p>Programa de manutenção e desenvolvimento das zonas rurais e agrícolas da RMSP</p> <p>Viabilizar atrativos econômicos aos agricultores, através do pagamento por serviços ambientais e pela conservação de áreas florestadas na propriedades, como estímulo à continuidade da atividade agrícola</p>	<p>Plano de controle pelo município quanto às áreas propícias para atividade de mineração, dentro das possibilidades e limites estabelecidos pelas Leis federais e Estaduais que tratam do assunto</p> <p>Plano econômico dos bens minerais como fonte de recursos municipais e regionais a serem investidos na recuperação das áreas mineradas, prioritariamente</p>	<p>Viabilizar a compra de matéria prima fresca para merenda escolar, através dos produtores regionais, observando a utilização de 30% dos recursos do Pnae¹</p> <p>Destinação de áreas que melhor atendam aos conjuntos de municípios nas sub-regiões e construção de instalação para entrepostos</p>

¹ Programa Nacional de Alimentação Escolar



4.1.4 Transportes e Logística

A principal proposta debatida sobre o tema da logística foi a de construir uma conexão com o Rodoanel para facilitar as exportações e o escoamento de cargas vindas da região sul do país rumo à RMSP. Junto a esse acesso, foi proposta a instalação de um porto seco. No tema de transportes, a principal carência da região é a sua baixa conectividade com os demais municípios da RMSP. O principal acesso dos Municípios ao centro de São Paulo são as Rodovias Raposo Tavares e Régis Bittencourt, ambas além de já estarem bastante congestionadas, ainda compõem um elemento segregador da área urbana desses municípios. Por essa razão, algumas obras foram solicitadas no sentido de ampliar essa conectividade, como a construção de dois mini-anéis viários em Vargem Grande Paulista e em Itapecerica da Serra, e de uma estrada ligando Cotia a Juquitiba – que seriam vias alternativas à Raposo Tavares e à Régis Bittencourt.



4.1.5 Sistematização Geral da Sub-região

Dado o perfil da Sub-região Sudoeste, foram tratados na oficina alguns temas específicos, como, por exemplo, a mineração, atividade que tem peso na economia da região. O tema atividade agrícola é importante para a sub-região, onde existem áreas rurais, e foi abordado nos grupos: Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente.

O tema Gestão e Governança na RMSP também foi levantado na oficina. Foram discutidos problemas como a impossibilidade de se realizar monitoramento adequado de áreas de risco e de proteção ambiental e a falta de dados e informações para subsidiar o planejamento da RMSP. Com este intuito, foi formulada a diretriz "Criação e manutenção de banco de dados com informações municipais, estaduais e federais, georreferenciadas e atualizadas". Na Oficina, foram citadas ações como a gestão de riscos e respostas a desastres, o monitoramento metropolitano permanente com mapeamento das áreas de risco, alagamentos e assentamentos informais/precários e o Cadastro Único Metropolitano de controle habitacional e aluguel social.



Diretriz	Criação e manutenção de Banco de Dados com informações municipais, estaduais e federais, georreferenciadas e atualizadas	Promover a requalificação urbana e regularização fundiária	Promover políticas públicas de incentivo à habitação social	Promover e garantir a preservação de áreas verdes, cursos d'água e proteção aos mananciais		Promover a sustentabilidade e garantir a coleta, tratamento e destinação correta de resíduos sólidos e recicláveis	Fomentar a reconversão da atividade agropecuária da RMSP para práticas sustentáveis, especialmente em áreas de restrição máxima, como forma de adequar a atividade às restrições ambientais	Fomentar a atividade de mineração de forma sustentável ambientalmente	Fomentar a atividade agrícola que desempenha papel estratégico no abastecimento de alimentos para a RMSP	Promover a conectividade entre municípios com a expansão do sistema viário estrutural metropolitano, priorizando obras que desviem os fluxos de viagens dos centros urbanos e que não induzam a ocupação em áreas de proteção ambiental	Promover a intermodalidade da matriz de transporte de carga na RMSP
Programa / Projetos / Ações		Requalificação de assentamentos informais urbanizáveis	Plano Metropolitano de Habitação de Interesse Social	Programa Metropolitano de Pagamento por Serviços Ambientais	Programa metropolitano de manutenção, limpeza e operação dos reservatórios de retenção (piscinões)	Plano Metropolitano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Programa de Assistência técnica e de informações para o produtor rural	Plano de controle pelo município quanto às áreas propícias para atividade de mineração, dentro das possibilidades e limites estabelecidos pelas Leis Federais e Estaduais que tratam do assunto	Viabilizar a compra de matéria prima fresca para merenda escolar, através dos produtores regionais, observando a utilização de 30% dos recursos do Pnae ³	Avenida Castelo - Embu-Guaçu	Instalação de Porto Seco
	Aumentar a fiscalização	Desenvolvimento de programas habitacionais voltados à autoconstrução	Programa de Incentivo à implantação de centrais de tratamento de esgoto regional, mediante adequação da legislação ambiental	Viabilizar áreas de retenção planejadas, à semelhança da várzea natural (piscinões), ao longo das vias intermunicipais que interferem na mobilidade urbana		Projetos/ações contidos no PGIRS-RMSP ¹	Programa de manutenção e desenvolvimento das zonas rurais e agrícolas da RMSP	Plano econômico dos bens minerais como fonte de recursos municipais e regionais a serem investidos na recuperação das áreas mineradas, prioritariamente	Destinação de áreas que melhor atendam aos conjuntos de municípios nas sub-regiões e construção de instalação para entrepostos	Via alternativa Raposo Tavares e Régis Bittencourt	
	Normatização dos procedimentos dos cartórios	Fundo Metropolitano de Habitação de Interesse Social	Sistema integrado de manutenção e serviços de recuperação, conservação e proteção nas margens, várzeas e das calhas dos rios		Fomentar a educação ambiental	Viabilizar atrativos econômicos aos agricultores, através do pagamento por serviços ambientais e pela conservação de áreas florestadas na propriedades, como estímulo à continuidade da atividade agrícola				Anel Viário Vargem Grande Paulista - Cotia	
	Fortalecer Programa Cidade Legal na RMSP	Política habitacional para os Mananciais cabeceiras			Política regional para tratamento e manejo de RCC, volumosos, resíduos industriais e RSS ²					Mini anel viário de Itapeerica da Serra	
	Planos e financiamentos à infraestrutura urbana em núcleos e loteamentos irregulares	Flexibilização das Leis Específicas (mananciais)			Programa de infraestrutura rural para abastecimento e esgotamento sanitário					Projeto da CCR ViaOeste ⁴ (a fim de melhorar a fluidez da Raposo)	
	Gestão de Riscos e Respostas a Desastres	Programa de Remoção preventiva em áreas de alto risco								Estrada Cotia - Jujutiba	
	Monitoramento metropolitano permanente com mapeamento das áreas de risco, alagamentos e assentamentos informais/precários	Produção Habitacional em larga escala para atender a demanda das ocupações em áreas de risco									
	Cadastro Único Metropolitano de Controle Habitacional e Aluguel Social										

¹ Plano Metropolitano de Gestão Integral de Resíduos Sólidos

² RCC - Resíduos da Construção Civil

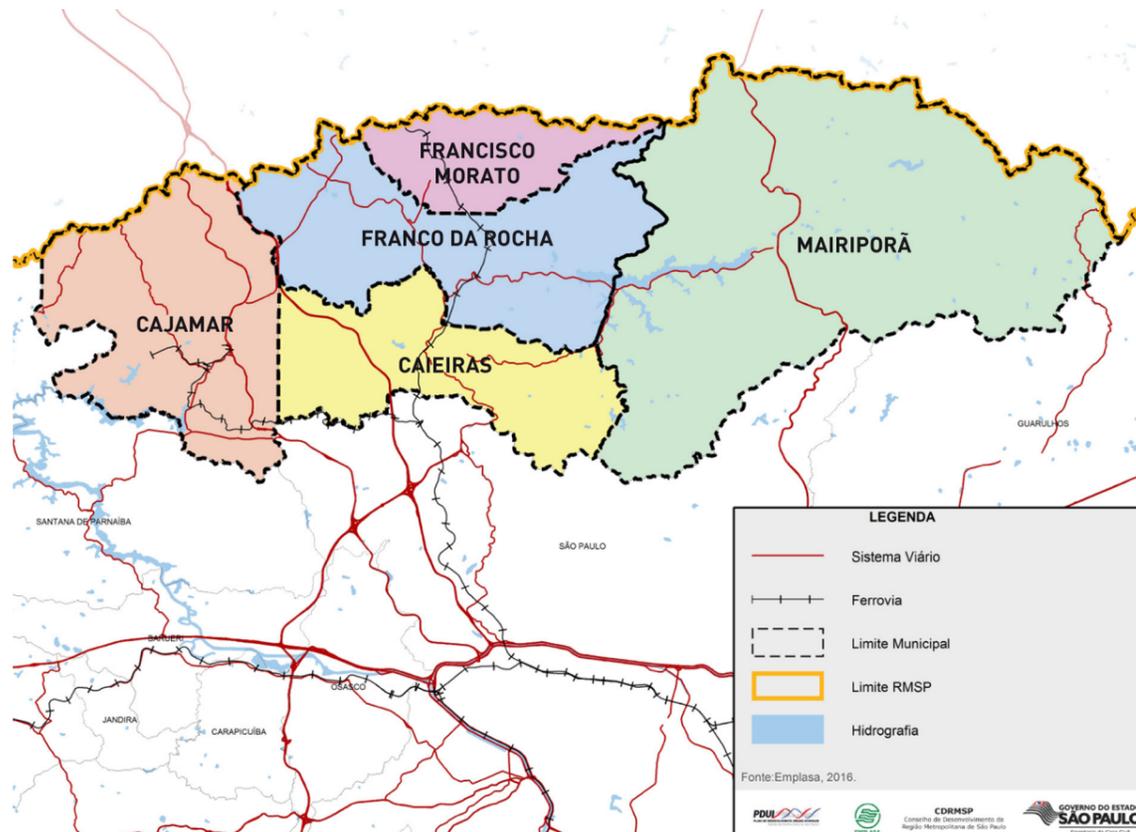
RSS - Resíduos de Serviço de Saúde

³ Programa Nacional de Alimentação Escolar

⁴ Concessionária



4.2 Sub-região Norte



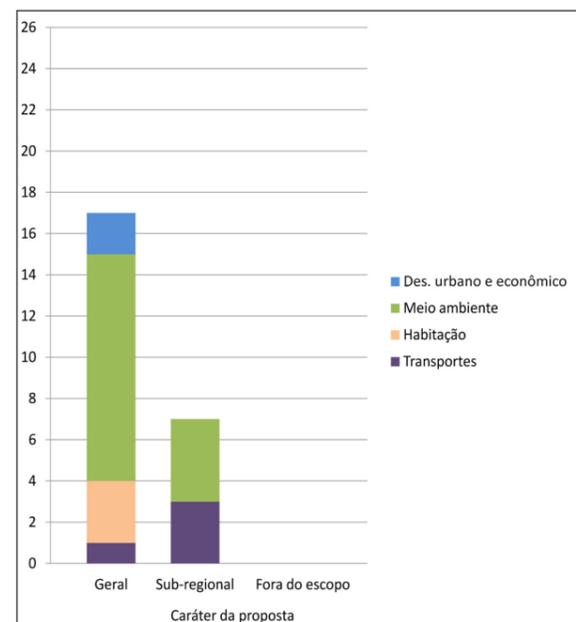
Contexto sub-regional

A Sub-região Norte ocupa 9,2% da área da RMSP, apresentando relevo fortemente acidentado e formações serranas, como a Cantareira, o Japi e a Pedra Vermelha, além de morros como o do Juqueri, que orientaram o traçado dos principais eixos viários. A porção desta sub-região dentro da Área de Proteção aos Mananciais - APM é de 38,85%.

As principais carências apontadas para a Sub-Região Norte são:

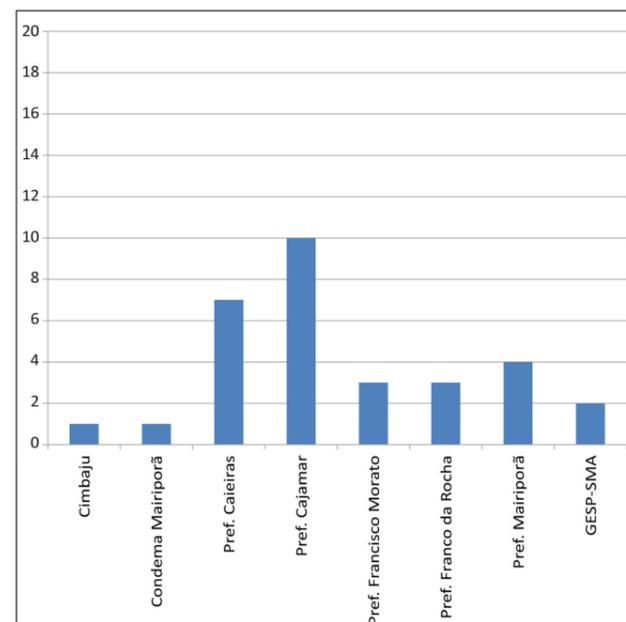
- Integração do transporte urbano/metropolitano e coletivo;
- Necessidade de mais programas habitacionais para atender a população em área de risco;
- Ocupação de áreas impróprias para assentamentos: áreas de preservação ambiental e áreas públicas;
- Necessidade de ampliar o fornecimento de água e a rede de coleta e tratamento de esgoto;
- Falta de programas para implantação de tratamento de resíduos, coleta seletiva e reciclagem;
- Degradação das nascentes nas APMs e poluição dos córregos;
- Devastação da Área de Proteção Ambiental - APA do Parque Estadual da Cantareira;
- Necessidade de ampliar programas de capacitação de mão de obra, escolas profissionalizantes e polos industriais para a geração de emprego; Implantação de turismo ecológico.

Propostas por Eixo Temático



Fonte: Emplasa, UEM, 2016

Participantes por Instituição



Fonte: Emplasa, UEM, 2016

Dados básicos

Municípios	População 2015 (projeção IBGE)	Participação da população na Sub-região (%)	Participação da população na RMSP (%)	Densidade Demográfica 2015 (Hab / Km ²)	TGCA 2010/2015 (%)	Renda per Capita 2010 (em R\$)	PIB 2013		IDH 2010	% Área em APM
							Total (em mil R\$)	Per Capita (em R\$)		
Caieiras	95.780	16,69	0,45	980,93	2,05	683,16	2.815.657,27	30.206,05	0,781	19,50
Cajamar	71.805	12,51	0,34	546,52	2,29	571,55	8.728.426,89	125.437,27	0,728	0,00
Francisco Morato	168.243	29,32	0,80	3.433,46	1,72	396,07	1.221.495,76	7.415,68	0,703	0,00
Franco da Rocha	145.755	25,40	0,69	1.097,76	2,06	479,44	2.326.996,52	16.407,64	0,731	5,00
Mairiporã	92.323	16,09	0,44	287,88	2,66	738,89	1.454.760,62	16.367,14	0,788	80,54
Sub-Região Norte	573.906	100,00	2,72	784,56	2,08	-	16.547.337,07	29.642,83	-	38,85
RMSP	21.090.791	-	100,00	2.653,95	1,39	948,09	947.608.918,99	45.766,33	0,794	51,80

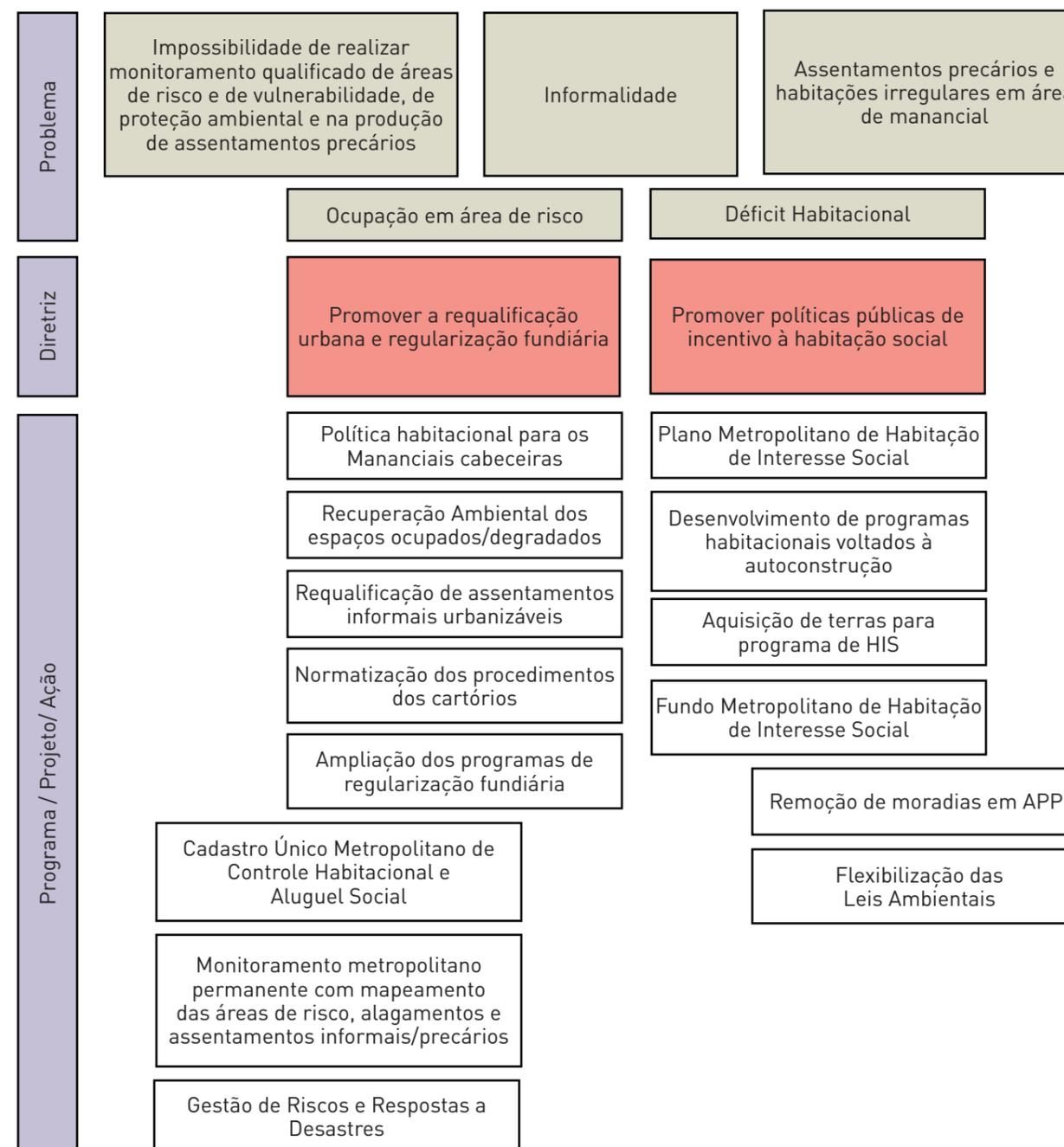
Fonte: IBGE, Seade e PNUD
Elaboração: Emplasa, UDI, 2016



4.2.1 Habitação

A dinâmica desenvolvida na oficina envolveu todas as propostas recebidas pela plataforma do PDUÍ até aquele momento, de forma a discutir a pertinência ao âmbito metropolitano e estimular novas propostas da sub-região. Foram apontadas duas diretrizes que deverão subsidiar o enfrentamento das questões relativas aos assentamentos precários, habitações irregulares em áreas de mananciais, ocupações em áreas de risco e déficit habitacional. A primeira diretriz foi “Promover a requalificação urbana e regularização fundiária”, por meio de programas e ações como: Política Habitacional para os Mananciais Cabeceiras; requalificação de assentamentos informais; ampliação dos programas de regularização fundiária; normatização dos procedimentos dos cartórios (este último ponto foi muito debatido, inclusive em relação a fazer parte ou não do âmbito do PDUÍ). Já a segunda foi “Promover políticas públicas de incentivo à habitação social”, e, portanto, elaborar um Plano Metropolitano de Habitação de Interesse Social, desenvolver Programas Habitacionais voltados à autoconstrução, adquirir terras para Programas de HIS e ainda criar um Fundo Metropolitano de Habitação de Interesse Social.

Foram consideradas ainda as ações específicas para remoção de moradias em APP, o programa de remoção preventiva em área de alto risco e a necessidade de flexibilização das leis ambientais. Foram também discutidos o envolvimento de cada setorial nas propostas (Secretarias de Habitação e de Meio Ambiente, CDHU, Defesa Civil, etc.) e programas já existentes que poderiam ser otimizados ou reformulados para a RMSP.



¹ Área de Proteção Permanente



4.2.2 Meio Ambiente

A sub-região apresenta um contingente expressivo de áreas ambientalmente protegidas, problemas de degradação e poluição ambiental e de mananciais hídricos, falta de coleta e tratamento de lixo, entre outros. Na região, há ocorrência de circulação de cargas perigosas, cuja possibilidade de acidentes tem grande potencial para acarretar eventuais impactos ambientais. Para consubstanciar diretrizes voltadas ao enfrentamento desses problemas, foram indicadas três diretrizes, sendo a primeira “promover e garantir a preservação de áreas verdes, cursos d’água e proteção aos mananciais”, através da elaboração de Programa Metropolitano de Preservação, Conservação e Recuperação das Bacias Hidrográficas; elaboração de Programa Metropolitano de Governança e Gestão Compartilhada para a conservação das bacias hidrográficas; definição de critérios objetivos para o licenciamento ambiental; descentralização dos serviços de licenciamento ambiental; implementação de Programa Metropolitano de Pagamento por Serviços Ambientais; implantação de parques lineares.

A segunda diretriz trata de “Promover a sustentabilidade e garantir a coleta, tratamento e destinação correta de resíduos sólidos e recicláveis”, cujas ações relacionadas propostas na oficina foram: elaboração de Plano Metropolitano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos; criação de Postos de Coleta Seletiva; e implantação de Aterros Sanitários.

A última diretriz elaborada é específica para cargas perigosas: “Desenvolver a Implantação de Equipamento de Contenção, além da gestão e fiscalização em vias localizadas dentro de áreas de proteção ambiental”. Como proposta de ação, levantou-se a possibilidade da realização de obra de reestruturação e ampliação da SP-23 (ligação leste/oeste) até a Rodovia Anhanguera no município de Cajamar.

Problema	Assentamentos precários e habitações irregulares em área de manancial	Atividades ou formas de uso e ocupação em áreas de preservação ambiental sem licenciamento ambiental	Aquecimento Global
	Degradações ambientais nas áreas de produção e preservação da rede hídrica		Estruturas insuficientes para a coleta e destinação de resíduos sólidos e recicláveis
Diretriz	Promover e garantir a preservação de áreas verdes, cursos d’água e proteção aos mananciais		Promover a sustentabilidade e garantir a coleta, tratamento e destinação correta de resíduos sólidos e recicláveis
Programa / Projeto/ Ação	Programa Metropolitano de Pagamento por Serviços Ambientais	Programa metropolitano de preservação, conservação e recuperação das bacias hidrográficas	Pesquisas e mecanismos para aproveitamento do lixo doméstico
	Programa Metropolitano de Governança e Gestão compartilhada para conservação de Bacias Hidrográficas	Programa de tratamento de esgotos	Plano Metropolitano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos
	Sistema Metropolitano de parques e Áreas Verdes	Sistema de tratamento de esgoto sanitário	Aproveitamento do Gás Metano para utilização na frota dos coletivos intermunicipais/ municipais
	Definição de critérios objetivos para o licenciamento ambiental	Sistema integrado de manutenção e serviços de recuperação, conservação e proteção das calhas dos rios	Criação de áreas regionais para transbordo e triagem de recicláveis e aproveitamento de material da Construção Civil
	Sistema Metropolitano de parques e Áreas Verdes	Implantação de parques lineares ao longo de várzeas	Criação de Postos de captação de coleta seletiva
	Descentralização do Serviços de Licenciamento	Reflorestamento de áreas degradadas	
	Remoção de moradias em APP		
	Flexibilização das Leis Ambientais	Programa Permanente de Enfrentamento às Mudanças Climáticas	
		Fundo para conservação das bacias hidrográficas da RMSP	



4.2.3 Transportes e Logística

Nesta sub-região, um dos problemas levantados é a necessidade de planejar uma reestruturação da malha viária intermunicipal, que apresenta deficiência principalmente na rede de transporte coletivo. Outra constatação é que a região é cortada pelas rodovias Anhanguera e Bandeirantes, porém não é possível acessá-las. A respeito da falta de conectividade e desse fracionamento provocado pelas rodovias, foi proposta a diretriz “Promover a conectividade entre municípios com a expansão do sistema viário estrutural metropolitano, priorizando obras que desviem os fluxos de viagens dos centros urbanos e que não induzam a ocupação em áreas de proteção ambiental”. As ações elencadas consideram a execução de obras como: Viaduto sobre a linha férrea; Duplicação e remodelação da SP-322 (Tancredo de Almeida Neves); Estrada Porretes/Botujuru e perimetral em Mairiporã.

A segunda diretriz de transporte tem grande transversalidade com o meio ambiente, devido à presença da Rodovia SP-23, que faz a ligação entre as Rodovias Tancredo Neves e Fernão Dias, em Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais. Ela se refere à “implantação de equipamentos de contenção além da gestão e fiscalização em vias dentro de áreas de Proteção Ambiental”, que implicam na reestruturação da Rodovia SP-23.

Problema	Ocorrência de acidentes com cargas perigosas ambientais com impacto ambiental	Viários sobrecarregados ou insuficientes que dão acesso aos grandes centros municipais gerando congestionamentos de impacto regional
Diretriz	Desenvolver a implantação de equipamentos de contenção, além da gestão e fiscalização em vias dentro de áreas de proteção ambiental	Promover a conectividade entre municípios com a expansão do sistema viário estrutural metropolitano, priorizando obras que desviem os fluxos de viagens dos centros urbanos e que não induzam a ocupação em áreas de proteção ambiental
Programa / Projeto/ Ação	Obra: Reestruturação da SP-23 (reformulada através da prop. 185: ligação Leste-Oeste com ampliação da SP-23 até Anhanguera, em Cajamar)	Obra: Estrada Porretes Botujuru Obra: Viaduto sobre a linha Férrea (remodelação de proposta) Obra: Duplicação e remodelação da SP-332 Obra: Perimetral Mairiporã



4.2.4 Sistematização Geral da Sub-região

A principal diretriz diz respeito à Gestão e Governança: “Criação e manutenção de Banco de Dados com informações municipais, estaduais e federais georreferenciadas atualizadas”. Para apoiar e conceber as ações que deverão ser implantadas, a Emplasa desenvolveu o SIM - Sistema de Informações Metropolitanas. É um banco de dados cujas informações serão alimentadas pelos municípios e por bases de dados do Estado. Na Oficina, foram levantadas ações relativas a: levantamento cartográfico da cobertura vegetal contendo os biomas existentes; monitoramento e mapeamento das áreas de risco, inundações e saneamento; cadastro único metropolitano de informações habitacionais e aluguel social.

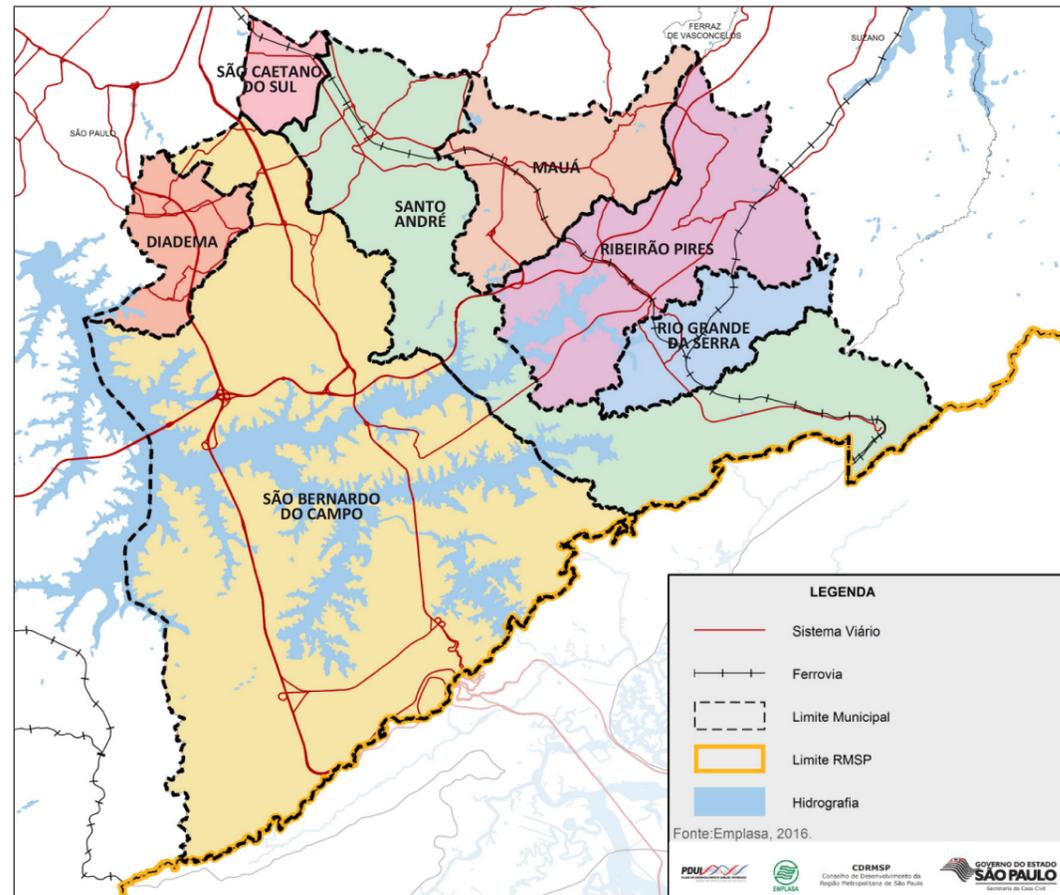
Houve ainda discussão sobre a necessidade da criação de fundos: Fundo Metropolitano de Habitação de Interesse Social e Fundo para a conservação das bacias hidrográficas da RMSP.

Abordou-se também uma questão de caráter geral: “Aquecimento Global”. A sugestão é a criação de Programa Permanente de Enfrentamento das Mudanças Climáticas.

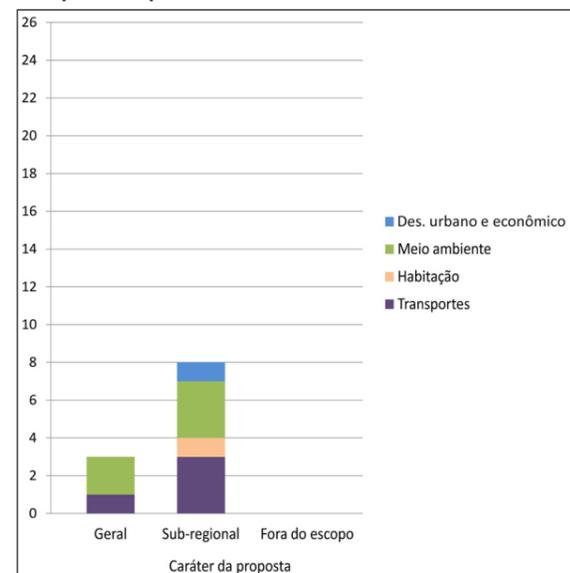
Diretriz	Criação e manutenção de Banco de Dados com informações municipais, estaduais e federais, georreferenciadas atualizadas	Promover a requalificação urbana e regularização fundiária	Promover políticas públicas de incentivo à habitação social	Promover e garantir a preservação de áreas verdes, cursos d'água e proteção aos mananciais		Promover a sustentabilidade e garantir a coleta, tratamento e destinação correta de resíduos sólidos e recicláveis	Desenvolver a implantação de equipamentos de contenção, além da gestão e fiscalização em vias dentro de áreas de proteção ambiental	Promover a conectividade entre municípios com a expansão do sistema viário estrutural metropolitano, priorizando obras que desviem os fluxos de viagens dos centros urbanos e que não induzam a ocupação em áreas de proteção ambiental
Programa / Projetos / Ações	Ampliação do SIM (Sistema de Informações Metropolitanas) a toda RMSP	Política habitacional para os Mananciais cabeceiras	Plano Metropolitano de Habitação de Interesse Social	Programa Metropolitano de Pagamento por serviços ambientais	Programa metropolitano de preservação, conservação e recuperação das bacias hidrográficas	Pesquisas e mecanismos para aproveitamento do lixo doméstico	Obra: Reestruturação da SP-23 (reformulação através da proposta 185: ligação Leste-Oeste com ampliação da SP-23 até Anhanguera, em Cajamar)	Obra: Estrada Porretes Botujuru
	Levantamento Cartográfico de toda cobertura vegetal com demarcação dos biomas existentes	Recuperação Ambiental dos espaços ocupados/degradados	Desenvolvimento de programas habitacionais voltados à autoconstrução	Programa Metropolitano de Governança e Gestão compartilhada para conservação de Bacias Hidrográficas	Programa de tratamento de esgotos	Plano Metropolitano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos		Obra: Viaduto sobre a linha Férrea (remodelação de proposta)
		Requalificação de assentamentos informais urbanizáveis	Aquisição de terras para programa de HIS	Sistema Metropolitano de parques e Áreas Verdes	Sistema de tratamento de esgoto sanitário	Aproveitamento do Gás Metano para utilização na frota dos coletivos intermunicipais/municipais		Obra: Duplicação e remodelação da SP-332
		Normatização dos procedimentos dos cartórios	Fundo Metropolitano de Habitação de Interesse Social	Definição de critérios objetivos para o licenciamento ambiental	Sistema integrado de manutenção e serviços de recuperação, conservação e proteção das calhas dos rios	Criação de áreas Regionais para transbordo e triagem de recicláveis e aproveitamento de material da Construção Civil		Obra: Perimetral Mairiporã
		Ampliação dos programas de regularização fundiária		Sistema Metropolitano de Parques e Áreas Verdes	Implantação de parques lineares ao longo de várzeas	Criação de aterros sanitários regionais		
		Cadastro Único Metropolitano de Controle Habitacional e Aluguel Social		Descentralização do Serviços de Licenciamento	Reflorestamento de áreas degradadas	Criação de Postos de captação de coleta seletiva		
		Monitoramento metropolitano permanente com mapeamento das áreas de risco, alagamentos e assentamentos informais/precários		Remoção de moradias em APP ¹		Programa Permanente de enfrentamento às Mudanças Climáticas		
		Gestão de Riscos e Respostas a Desastres		Flexibilização das Leis Ambientais	Fundo para conservação das bacias hidrográficas da RMSP			
		Programa de Remoção preventiva em áreas de alto risco						



4.3 Sub-região Sudeste

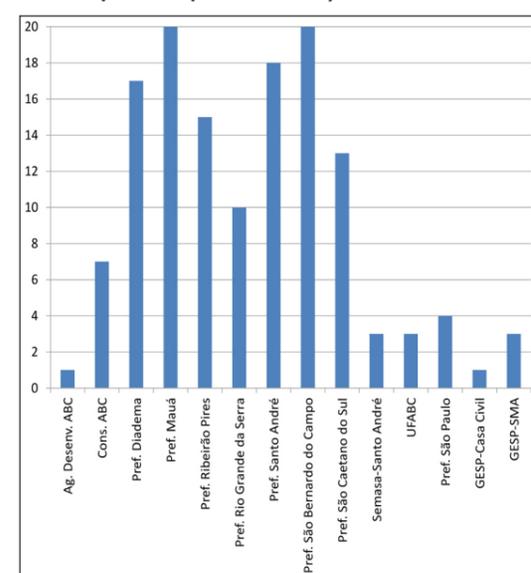


Propostas por Eixo Temático



Fonte: Emplasa, UEM, 2016

Participantes por Instituição



Fonte: Emplasa, UEM, 2016

Contexto sub-regional

A Sub-região Sudeste é marcada pela presença do complexo industrial automobilístico e metalúrgico ao longo das Rodovias Anchieta e Imigrantes, pelo elevado grau de urbanização de São Caetano do Sul e das áreas centrais de São Bernardo do Campo, Santo André, Diadema e Mauá, bem como pelas áreas comprometidas com a produção de água para o sistema de abastecimento metropolitano, localizadas ao sul da sub-região, incluindo a Bacia do Reservatório Billings. A porção desta Sub-Região dentro da Área de Proteção aos Mananciais - APM é de 56,1%.

As principais carências apontadas para a Sub-Região Sudeste são:

- Ocupação desordenada em áreas de preservação ambiental e déficit habitacional;
- Aumentar a produção de moradia para combater as ocupações das áreas de risco, a informalidade e o déficit habitacional;
- Dificuldade na aplicação da legislação ambiental;
- Carência por maior integração do transporte;
- Necessidade de aumentar a produtividade industrial e ampliar as exportações.

Dados básicos

Municípios	População 2015 (projeção IBGE)	Participação da população na Sub-região (%)	Participação da população na RMSP (%)	Densidade Demográfica 2015 (Hab / Km ²)	TGCA 2010/2015 (%)	Renda per Capita 2010 (em R\$)	PIB 2013		IDH 2010	% Área em APM
							Total (em mil R\$)	Per Capita (em R\$)		
Diadema	412.428	15,17	1,96	13.409,68	1,33	564,99	13.428.069,27	33.015,67	0,757	23,43
Mauá	453.286	16,67	2,15	7.321,81	1,68	583,61	10.220.779,69	23.012,73	0,766	19,95
Ribeirão Pires	120.396	4,43	0,57	1.215,20	1,26	726,35	2.660.355,14	22.380,19	0,784	100,00
Rio Grande da Serra	48.302	1,78	0,23	1.329,13	1,90	487,07	521.262,53	11.057,29	0,749	100,00
Santo André	710.210	26,11	3,37	4.040,29	0,98	1.021,51	25.027.925,43	35.503,52	0,815	54,92
São Bernardo do Campo	816.925	30,04	3,87	1.994,89	1,31	944,67	47.668.531,31	59.149,80	0,805	52,06
São Caetano do Sul	158.024	5,81	0,75	10.307,48	1,15	1.578,74	15.306.267,13	97.889,94	0,862	0,00
Sub-Região Sudeste	2.719.571	100,00	12,89	3.281,68	1,29	-	114.833.190,51	42.778,99	-	56,10
RMSP	21.090.791	-	100,00	2.653,95	1,39	948,09	947.608.918,99	45.766,33	0,794	51,80

Fonte: IBGE, Seade e PNUD
Elaboração: Emplasa, UDI, 2016

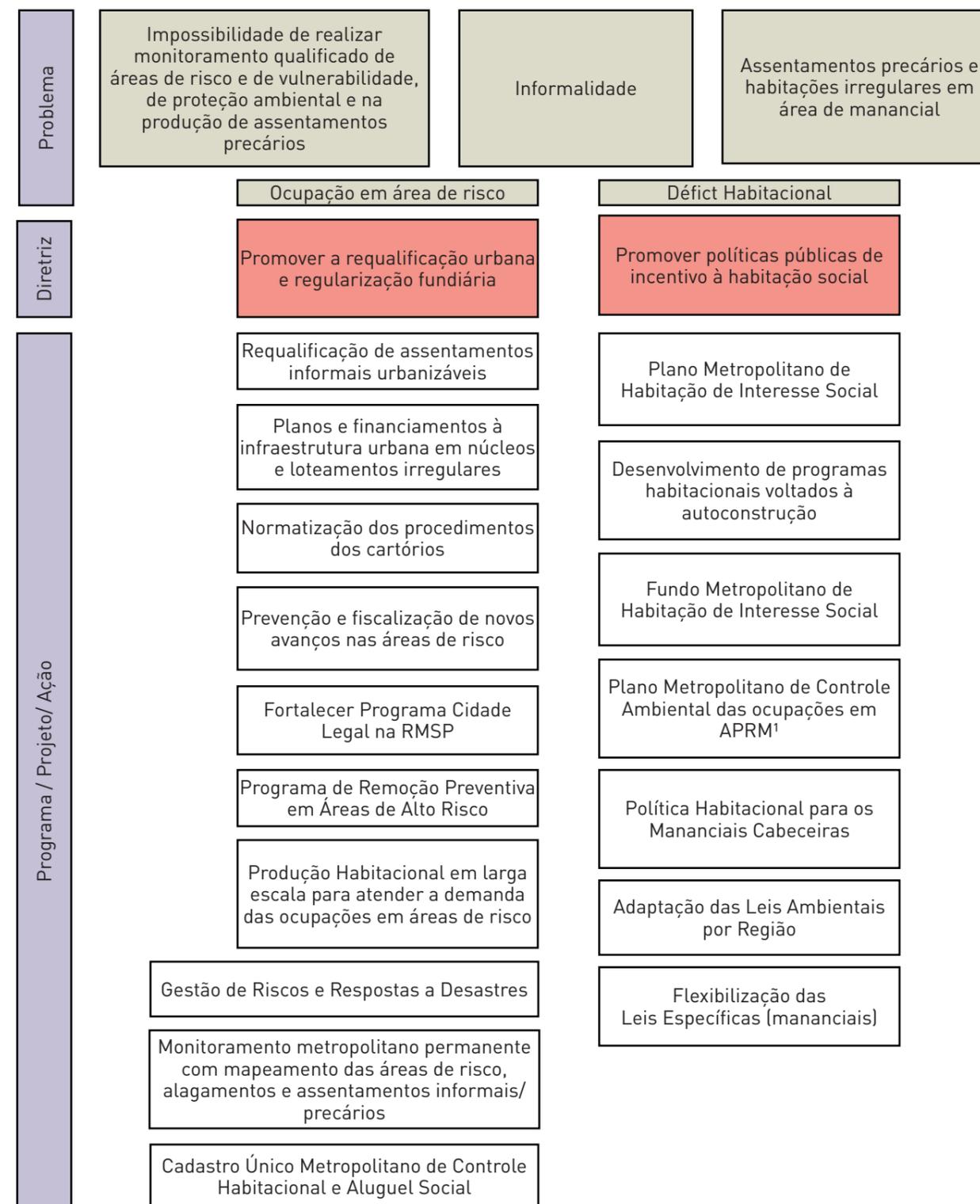


4.3.1 Habitação

A dinâmica desenvolvida na oficina envolveu todas as propostas recebidas pela plataforma do PDUI até aquele momento, de forma a discutir a sua pertinência ao âmbito metropolitano e estimular novas propostas da sub-região. As ocupações das áreas de risco, a informalidade e o déficit habitacional foram confirmados como problemas na região. Para combater essas questões, o grupo apoiou as diretrizes de “promover a requalificação urbana e regularização fundiária” e de “promover políticas públicas que incentivem a construção de HIS – Habitação de Interesse Social”.

Em função dessas diretrizes serem comuns a toda RMSP, elas geraram um conjunto de programas e ações que foi discutido também em outras sub-regiões, como, por exemplo, a necessidade de um Plano Metropolitano de Habitação de Interesse Social, o desenvolvimento de programas habitacionais voltados à autoconstrução e a requalificação de assentamentos informais urbanizáveis. Outras ações foram citadas com o intuito de remover unidades em áreas de alto risco e produzir novas unidades. Outro campo de atuação tratado foi a fiscalização, o monitoramento e a remoção preventiva, para evitar a ocupação de áreas de risco.

Foram também discutidos o envolvimento de cada setorial nas proposta (Secretarias de Habitação e de Meio Ambiente, CDHU, Defesa Civil, etc.) e programas já existentes que poderiam ser otimizados ou reformulados para a RMSP.



¹ Área de Proteção e Recuperação de Mananciais



4.3.2 Meio Ambiente

O déficit habitacional tem gerado uma grande pressão de ocupação de áreas de interesse para preservação ambiental desta sub-região, especialmente as Áreas de Proteção aos Mananciais.

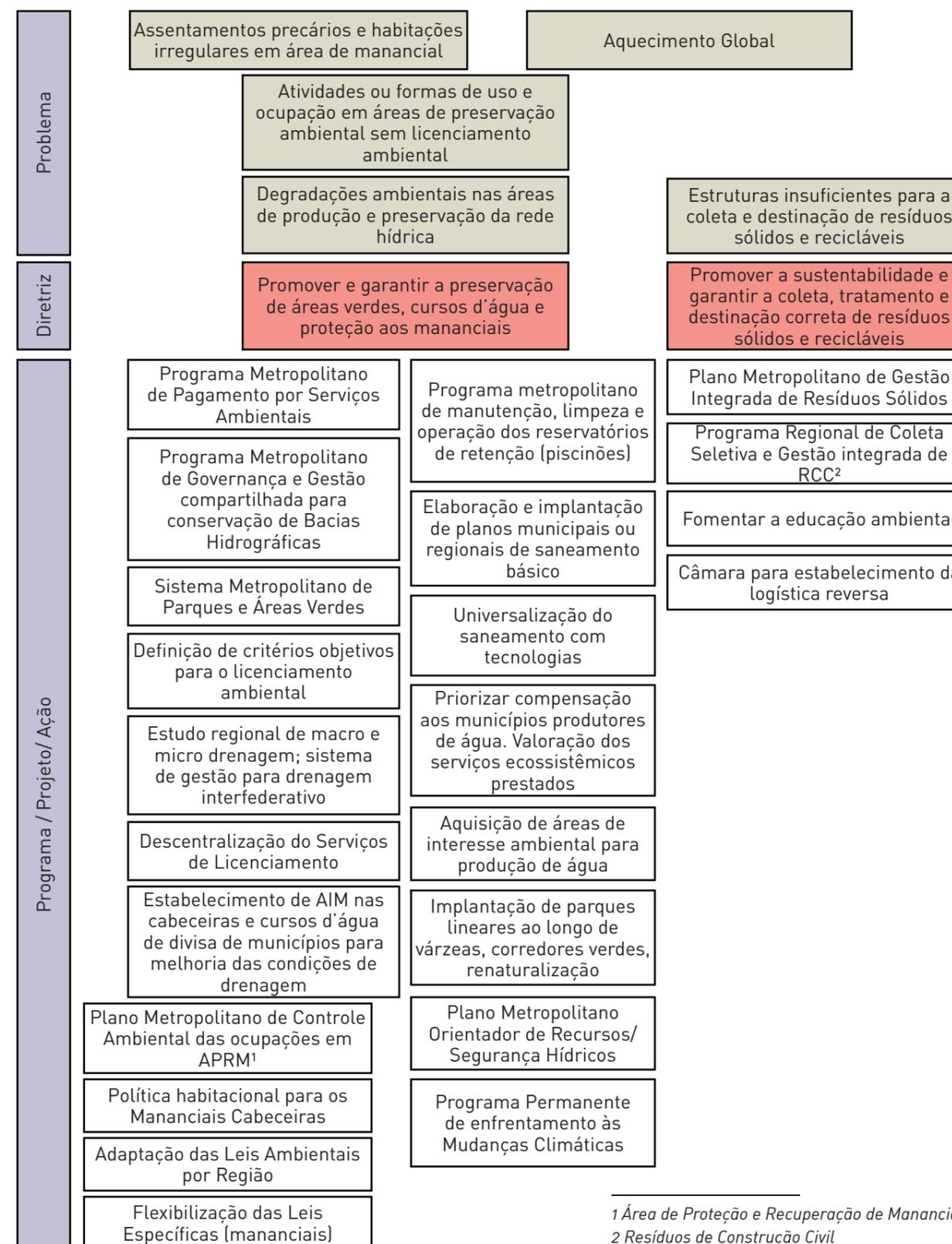
A principal diretriz abordada na Oficina foi a necessidade da “preservação das áreas verdes, cursos d’água e proteção aos mananciais”, fundamentais para manter o equilíbrio ambiental, bem como à produção de água para RMSP.

Essa diretriz recebeu o maior número de propostas de programas e ações em relação às demais; as propostas foram: criar um sistema metropolitano de parques e áreas verdes; implementar um plano metropolitano de controle ambiental das ocupações em Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais; implementar uma política habitacional para os Mananciais Cabeceiras, bem como um programa metropolitano de pagamento por serviços ambientais - que funcionaria como instrumento de compensação ambiental para viabilizar ações de preservação e utilização sustentável dos ativos ambientais.

Outros programas que surgiram na Oficina foram o Programa Metropolitano de Governança e Gestão Compartilhada para Conservação de Bacias Hidrográficas, a descentralização do serviço de licenciamento, a implantação de parques lineares ao longo de várzeas, corredores verdes e renaturalização, e a universalização do saneamento.

Além da questão hídrica, outro problema citado foi a estrutura insuficiente para coleta, tratamento e destinação de resíduos sólidos, gerando descarte irregular, disposições inadequadas e contaminações diversas no solo. Para mudar esta realidade, foi levantada a necessidade de “promover a sustentabilidade e garantir a coleta, tratamento e destinação correta de resíduos sólidos recicláveis” - diretriz citada também em outras sub-regiões.

Para tanto, foi indicada a necessidade de formulação de um Plano Metropolitano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos - tema que surgiu em outras três sub-regiões. O plano seria complementado pelo fomento à educação ambiental, pela implementação de uma câmara para o estabelecimento da logística reversa (para que as empresas se responsabilizem pelos resíduos gerados na sua produção) e pela ampliação da coleta seletiva, que também funcionaria como alternativa de geração de emprego e renda.



¹ Área de Proteção e Recuperação de Mananciais
² Resíduos de Construção Civil



4.3.3 Desenvolvimento Econômico

Diversos assuntos foram debatidos neste grupo para dar conta da complexidade e da heterogeneidade das atividades econômicas nesta sub-região.

A competitividade, especialmente da indústria, foi um dos principais temas tratados e foram discutidas iniciativas relacionadas ao apoio à inovação, à instalação de parques tecnológicos, à criação de centros de apoio e difusão das inovações, ao desenvolvimento de sistema de informações de oferta tecnológica (a exemplo do inventário elaborado pela sub-região) e de estudos prospectivos das cadeias produtivas, para determinar a melhor forma de apoiar a inovação e a difusão tecnológica em cada uma delas. Foram também discutidas a construção de planos setoriais para a indústria e a elaboração de um plano metropolitano de logística.

O setor de turismo também foi debatido, especialmente como alternativa para os municípios menores que possuem grande parcela do seu território em área de proteção aos mananciais. Foram discutidas ações como a elaboração de um plano regional de turismo, a criação de um calendário metropolitano de eventos e atividades, e a melhoria da acessibilidade aos locais de interesse turístico, dentre outros.

A terceira diretriz proposta está relacionada à expansão da mancha urbana da metrópole em áreas de conservação e uso sustentável, problema relevante para a sub-região. Como uma possível medida de enfrentamento deste espraiamento indiscriminado, foi indicada a "Reconversão da atividade agropecuária para práticas sustentáveis, especialmente em áreas de restrição máxima, como forma de adequar a atividade às restrições ambientais".

Duas ações foram citadas para implementar essa diretriz: o Programa de Incentivo ao Produtor Rural Metropolitano e a extensão do Programa de Agricultura Limpa.

Problema	Expansão da mancha urbana em áreas de conservação e de usos sustentáveis	Atividade econômica distante do local de moradia	Precariedade nas infraestruturas de apoio à economia regional afetando à sua competitividade
Diretriz	Fomentar a reconversão da atividade agropecuária da RMSP para práticas sustentáveis, especialmente em áreas de restrição máxima, como forma de adequar a atividade às restrições ambientais	Descentralizar a atividade econômica na RMSP, por meio de atividades propulsoras de desenvolvimento econômico	Estimular a Competitividade econômica da Região, por meio da inovação, do conhecimento técnico e científico, da atração de investimentos e da promoção das exportações
Programa / Projeto/ Ação	Programa de incentivo ao produtor rural metropolitano (que não se enquadra no Pronaf)	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos
	Aproveitar as potencialidades metropolitanas agrícola/rurais; incentivo à produção rural	Criar um eixo de desenvolvimento econômico entre Guarulhos e o ABC	Fortalecer sub-regionalmente atividades de maior conteúdo tecnológico, especialmente nos polos / eixos de interesse metropolitano que se quer reforçar: setor automotivo, polo petroquímico, indústrias químicas, farmacêuticas e cosméticos
	Extensão do Programa Agricultura Limpa para a RMSP	Desenvolvimento do eixo urbano da Rodovia Fernão Dias	Programa Paulista de Apoio às Exportações - SP Export (SDECT e Agência Investe SP)
			Promover ações de capacitação e qualificação profissional através de parcerias com universidades e escolas técnicas em conjunto com a implantação do Parque Tecnológico
			Desenvolver Plano Metropolitano Industrial



4.3.4 Transportes e Logística

O sistema de transporte é uma das principais carências de infraestrutura, pois o viário de acesso aos centros municipais está sobrecarregado, gerando congestionamentos locais e de impacto ambiental. É importante “promover a “conectividade entre os municípios, priorizando obras que desviem o fluxo das viagens dos centros urbanos”, de forma a não congestioná-los nem “induzir a ocupação em áreas de proteção ambiental”. Diversas obras foram citadas como necessárias para viabilizar essa diretriz, entre elas, a requalificação dos corredores Alvarenga, ABC, Mauá, sudeste, além dos eixos da Avenida do Estado, da Avenida Guido Aliberti, de Ribeirão Pires a Rio Grande da Serra, de São Caetano do Sul a Santo André e da ligação leste-oeste.

Porém, o sistema de transportes coletivo necessita que as novas obras de infraestrutura ocorram de forma concomitante à articulação operacional e tarifária entre os sistemas municipal e intermunicipal. Uma diretriz citada é a de “ampliar a infraestrutura de transporte de passageiros de alta e média capacidade na RMSP”, priorizando as linhas perimetrais, integrando outros centros e tirando a sobrecarga nas vias radiais. Neste sentido, foi citada a ação de alterar o traçado do metrô Arco Sul na região do Grande ABC e suas conexões. Além disso, foi levantado o problema da logística do transporte de carga, pois, segundo o grupo, a armazenagem e a distribuição estão desconectadas do fluxo de carga e das áreas de produção e consumo. Isso reflete na grande circulação de caminhões em vias de baixa capacidade e, por fim, é necessário “promover a intermodalidade da matriz de transporte de carga”, por meio de um Plano Metropolitano Setorial que projete essa nova tecnologia.

Problema	Viário de acesso aos grandes centros municipais insuficiente e sobrecarregado gerando congestionamentos locais com impacto ambiental	Desarticulação física, operacional e tarifária entre o sistema de transporte municipal e o sistema intermunicipal	Armazenagem e distribuição desconectada do fluxo de carga e das áreas de produção e consumo
			Circulação de carga por sistema de transporte de baixa capacidade
Diretriz	Promover a conectividade entre municípios com a expansão do sistema viário estrutural metropolitano, priorizando obras que desviem os fluxos de viagens dos centros urbanos e que não induzam a ocupação em áreas de proteção ambiental	Implantar os serviços de transporte e ampliar a infraestrutura de transporte de passageiros de alta e média capacidade na RMSP, priorizando linhas de transportes perimetrais, que interliguem eixos e polos de atividades econômicas, fora do centro expandido	Promover a intermodalidade da matriz de transporte de carga na RMSP
Programa / Projeto / Ação	Corredor Alvarenga	Proposta de alteração do traçado do Metrô Arco-Sul na Região do Grande ABC e conexões	Desenvolver Plano Metropolitano Setorial da Nova Logística
	Corredor ABC		
	Corredor Mauá		
	Corredor Sudeste		
	Anel viário metropolitano		
	Eixo Av. do Estado		
	Eixo Guido Aliberti		
	Eixo Ribeirão Pires - Rio Grande da Serra		
	Eixo São Caetano do Sul - Santo André		
	Eixo São Bernardo do Campo		
	Eixo Santo André - Norte		
	Eixo Santo André - Sul		
	Eixo Taboão		
	Ligação Leste - Oeste		
Rodovia Índio Tibiriça			
Rodoanel Via Sertãozinho			



4.3.5 Sistematização Geral da Sub-região

Nesta oficina, o debate foi rico e foram feitas diversas contribuições para o desenvolvimento do trabalho. Em vários grupos foi levantada a necessidade de dados e informações atualizadas e centralizadas em um único local, que possam fomentar o planejamento das ações na RMSP. Assim, foi sugerida a diretriz "Criação e Manutenção de Banco de Dados com informações municipais, estaduais e federais, georreferenciadas atualizadas", relacionada ao tema de Gestão e Governança. Neste sentido, a principal ação seria a ampliação do SIM – Sistema de Informações Metropolitanas, um banco de dados desenvolvido pela

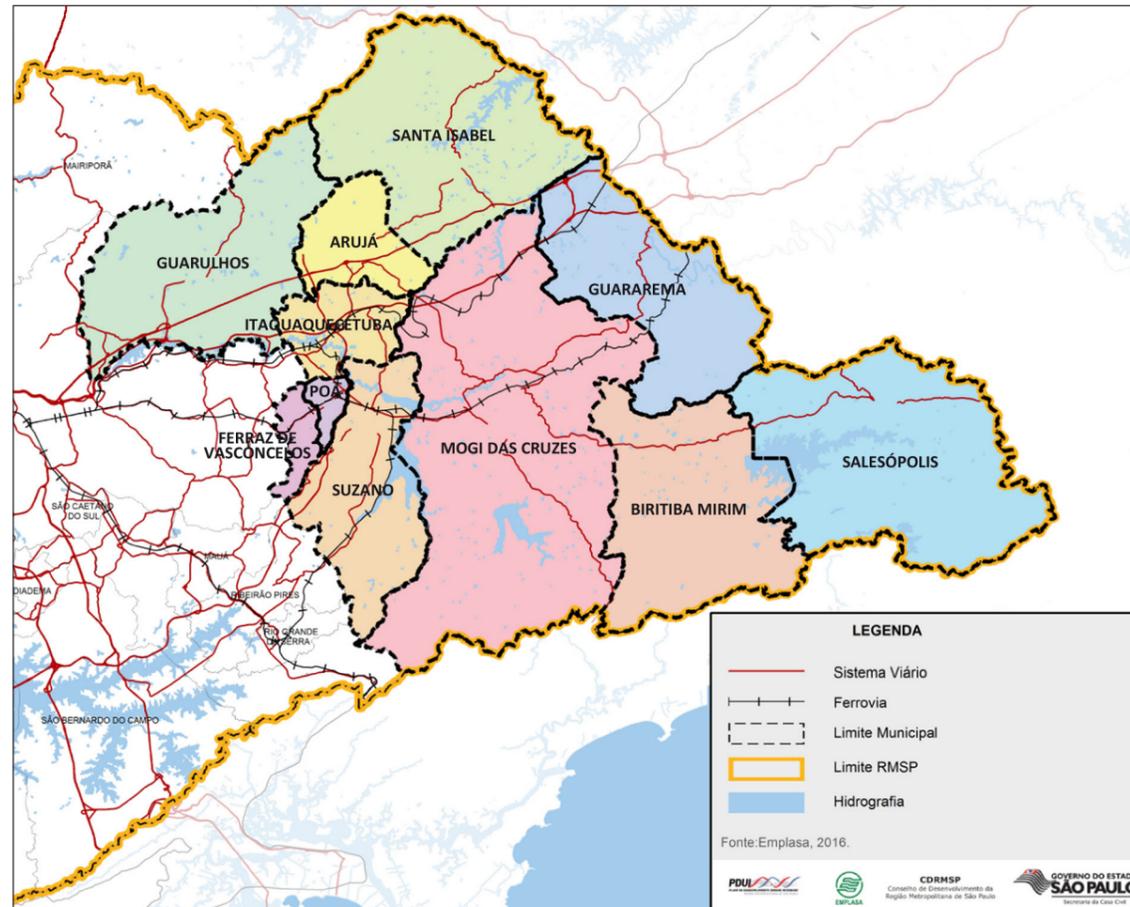
Emplasa, cujas informações serão alimentadas pelos municípios e por bases de dados do Estado. Além do SIM, outras ações relacionadas a essa diretriz foram citadas, como: monitoramento, controle e gestão de grandes geradores de resíduos sólidos; levantamento cartográfico da cobertura vegetal com demarcação dos biomas existentes; Cadastro Único Metropolitano de Controle Habitacional e Aluguel Social; e monitoramento metropolitano permanente com mapeamento das áreas de risco, alagamentos e assentamentos informais/precários.

Diretriz	Criação e manutenção de Banco de Dados com informações municipais, estaduais e federais, geo-referenciadas atualizadas	Promover a requalificação urbana e regularização fundiária	Promover políticas públicas de incentivo à habitação social	Promover e garantir a preservação de áreas verdes, cursos d'água e proteção aos mananciais	Promover a sustentabilidade e garantir a coleta, tratamento e destinação correta de resíduos sólidos e recicláveis	Fomentar a reconversão da atividade agropecuária da RMSP para práticas sustentáveis, especialmente em áreas de restrição máxima, como forma de adequar a atividade às restrições ambientais	Descentralizar a atividade econômica na RMSP, por meio de atividades propulsoras de desenvolvimento econômico	Estimular a Competitividade econômica da Região, por meio da inovação, do conhecimento técnico e científico, da atração de investimentos e da promoção das exportações	Promover a conectividade entre municípios com a expansão do sistema viário estrutural metropolitano, priorizando obras que desviem os fluxos de viagens dos centros urbanos e que não induzam a ocupação em áreas de proteção ambiental	Implantar os serviços de transporte e ampliar a infraestrutura de transporte de passageiros de alta e média capacidade na RMSP, priorizando linhas de transportes perimetrais, que interliguem eixos e polos de atividades econômicas, fora do centro expandido	Promover a intermodalidade da matriz de transporte de carga na RMSP	
Programa / Projetos / Ações	Ampliação do SIM (Sistema de Informações Metropolitanas) a toda RMSP	Requalificação de assentamentos informais urbanizáveis	Plano Metropolitano de habitação de Interesse Social	Programa Metropolitano de Pagamento por Serviços Ambientais	Programa metropolitano de manutenção, limpeza e operação dos reservatórios de retenção (piscinões)	Plano Metropolitano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Programa de incentivo ao produtor rural metropolitano que não se enquadra no Pronaf ⁴	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Corredor Alvarenga	Proposta de alteração do traçado do Metrô Arco-Sul na Região do Grande ABC e conexões	Desenvolver Plano Metropolitano Setorial da Nova Logística
	Monitoramento, controle e gestão de grandes geradores de resíduos sólidos	Planos e financiamentos à infraestrutura urbana em núcleos e loteamentos irregulares	Desenvolvimento de programas habitacionais voltados à autoconstrução	Programa Metropolitano de Governança e Gestão compartilhada para conservação de Bacias Hidrográficas	Elaboração e implantação de planos municipais ou regionais de saneamento básico	Programa Regional de Coleta Seletiva e Gestão integrada de RCC ³	Aproveitar as potencialidades metropolitanas agrícola/rurais; incentivo à produção rural	Criar um eixo de desenvolvimento econômico entre Guarulhos e o ABC	Fortalecer sub-regionalmente atividades de maior conteúdo tecnológico, especialmente nos polos / eixos de interesse metropolitano que se quer reforçar: setor automotivo, polo petroquímico, indústrias químicas, farmacêuticas e cosméticos	Corredor ABC		
	Levantamento Cartográfico de toda cobertura vegetal com demarcação dos biomas existentes	Normalização dos procedimentos dos cartórios	Fundo Metropolitano de Habitação de Interesse Social	Sistema Metropolitano de Parques e Áreas Verdes	Universalização do saneamento com tecnologias	Fomentar a educação ambiental	Extensão do programa Agricultura Limpa para a RMSP	Desenvolvimento do eixo urbano da Rodovia Fernão Dias	Programa Paulista de Apoio às Exportações - SP Export (SDECT e Agência Investe SP)	Corredor Mauá		
		Prevenção e fiscalização de novos avanços nas áreas de risco		Definição de critérios objetivos para o licenciamento ambiental	Priorizar compensação aos municípios produtores de água. Valoração dos serviços ecossistêmicos prestados	Câmara para estabelecimento da logística reversa			Promover ações de capacitação e qualificação profissional através de parcerias com universidades e escolas técnicas em conjunto com a implantação do Parque Tecnológico	Corredor Sudeste		
		Fortalecer Programa Cidade Legal na RMSP		Estudo regional de macro e micro drenagem; sistema de gestão para drenagem interfederativo	Aquisição de áreas de interesse ambiental para produção de água				Desenvolver Plano Metropolitano Industrial	Anel Viário Metropolitano		
		Programa de Remoção preventiva em áreas de alto risco		Descentralização do Serviços de Licenciamento	Implantação de parques lineares ao longo de várzeas, corredores verdes, renaturalização					Eixo Av. do Estado		
		Produção Habitacional em larga escala para atender a demanda das ocupações em áreas de risco		Estabelecimento de AIM ¹ nas cabeceiras e cursos d'água de divisa de municípios para melhoria das condições de drenagem	Plano Metropolitano Orientador de Recursos/Segurança Hídricos					Eixo Guido Aliberti		
		Gestão de Riscos e Respostas a Desastres		Plano Metropolitano de Controle Ambiental das Ocupações em APRM ²	Programa Permanente de Enfrentamento às Mudanças Climáticas					Eixo Ribeirão Pires - Rio Grande da Serra		
		Monitoramento metropolitano permanente com mapeamento das áreas de risco, alagamentos e assentamentos informais/precários		Política Habitacional para os Mananciais Cabeceiras						Eixo São Caetano do Sul - Santo André		
		Cadastro Único Metropolitano de Controle Habitacional e Aluguel Social		Adaptação das Leis Ambientais por Região						Eixo São Bernardo do Campo		
				Flexibilização das Leis Específicas (mananciais)						Eixo Santo André - Norte		

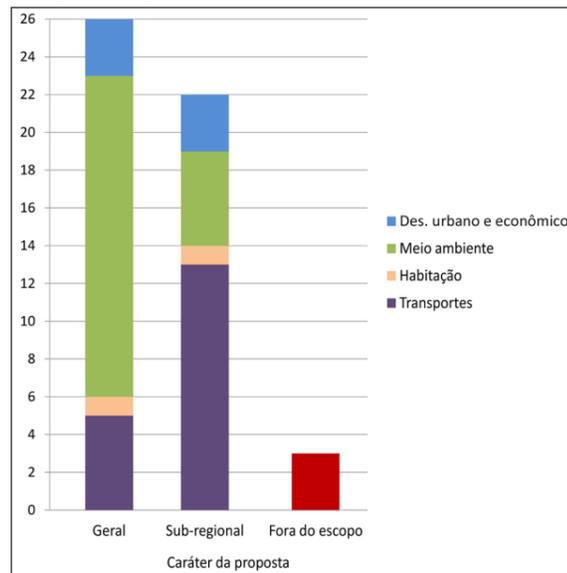
1 Área de Interesse Metropolitano
2 Área de Preservação e Recuperação de Mananciais
3 Resíduos da Construção Civil
4 Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar



4.4 Sub-região Leste

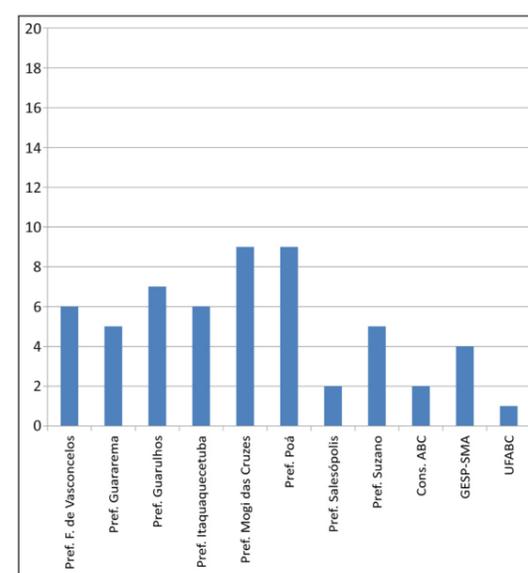


Propostas por Eixo Temático



Fonte: Emplasa, UEM, 2016

Participantes por Instituição



Fonte: Emplasa, UEM, 2016

Contexto sub-regional

A Sub-região Leste é a maior sub-região da RMSP, ocupando 35,7% de sua área. Do ponto de vista da ocupação do solo, é marcada pela heterogeneidade, pois compreende desde áreas urbanas consolidadas e em processo de verticalização em contraste a áreas de produção hortigranjeira e áreas destinadas à reserva de água para o abastecimento público. A porção desta sub-região dentro da APM é de 57,55%.

As principais questões apontadas para a Sub-Região Leste são:

- Ausência de sistema integrado de transporte regional de passageiros e de cargas;
- Déficit habitacional – ocupação de áreas inadequadas à moradia;
- Ausência de integração dos sistemas municipais e estadual de gestão de resíduos sólidos e de coleta e tratamento de esgotos;
- Falta de gestão integrada que garanta a preservação, conservação e recuperação de áreas de interesse ambiental de acordo com os princípios de sustentabilidade;
- Fortalecimento dos comitês de bacia assegurando gestão descentralizada, participativa e integrada, bem como a destinação dos recursos previstos pela cobrança do uso da água;
- Impactos negativos da infraestrutura de transportes sobre o meio ambiente.

Dados básicos

Municípios	População 2015 (projeção IBGE)	Participação da população na Sub-região (%)	Participação da população na RMSP (%)	Densidade Demográfica 2015 (Hab / Km²)	TGCA 2010/2015 (%)	Renda per Capita 2010 (em R\$)	PIB 2013		IDH 2010	% Área em APM
							Total (em mil R\$)	Per Capita (em R\$)		
Arujá	83.939	2,89	0,40	872,85	2,30	745,40	2.874.463,95	35.344,96	0,784	50,60
Biritiba-Mirim	31.158	1,07	0,15	98,16	1,75	478,17	569.093,08	18.663,68	0,712	89,26
Ferraz de Vasconcelos	184.700	6,37	0,88	6.247,46	1,88	460,59	2.592.684,11	14.377,76	0,738	41,54
Guararema	28.344	0,98	0,13	104,66	1,86	621,85	1.686.844,94	60.943,13	0,731	0,00
Guarulhos	1.324.781	45,67	6,28	4.157,15	1,63	633,33	49.392.842,17	38.016,46	0,763	29,07
Itaquaquecetuba	352.801	12,16	1,67	4.270,06	1,86	413,35	5.060.802,49	14.687,81	0,714	0,00
Mogi das Cruzes	424.633	14,64	2,01	595,94	1,83	757,93	12.917.526,82	31.133,55	0,783	48,85
Poá	113.793	3,92	0,54	6.591,35	1,43	569,23	5.263.922,93	46.993,02	0,771	5,70
Salesópolis	16.688	0,58	0,08	39,27	1,31	511,46	164.971,12	10.021,33	0,732	98,47
Santa Isabel	54.926	1,89	0,26	151,17	1,71	543,50	1.309.914,17	24.355,09	0,738	81,71
Suzano	285.280	9,83	1,35	1.383,27	1,68	552,44	8.998.633,45	32.193,16	0,765	64,53
Sub-Região Leste	2.901.043	100,00	13,76	1.021,63	1,72	-	90.831.699,22	32.787,46	-	57,55
RMSP	21.090.791	-	100,00	2.653,95	1,39	948,09	947.608.918,99	45.766,33	0,794	51,80

Fonte: IBGE, Seade e PNUD
Elaboração: Emplasa, UDI, 2016



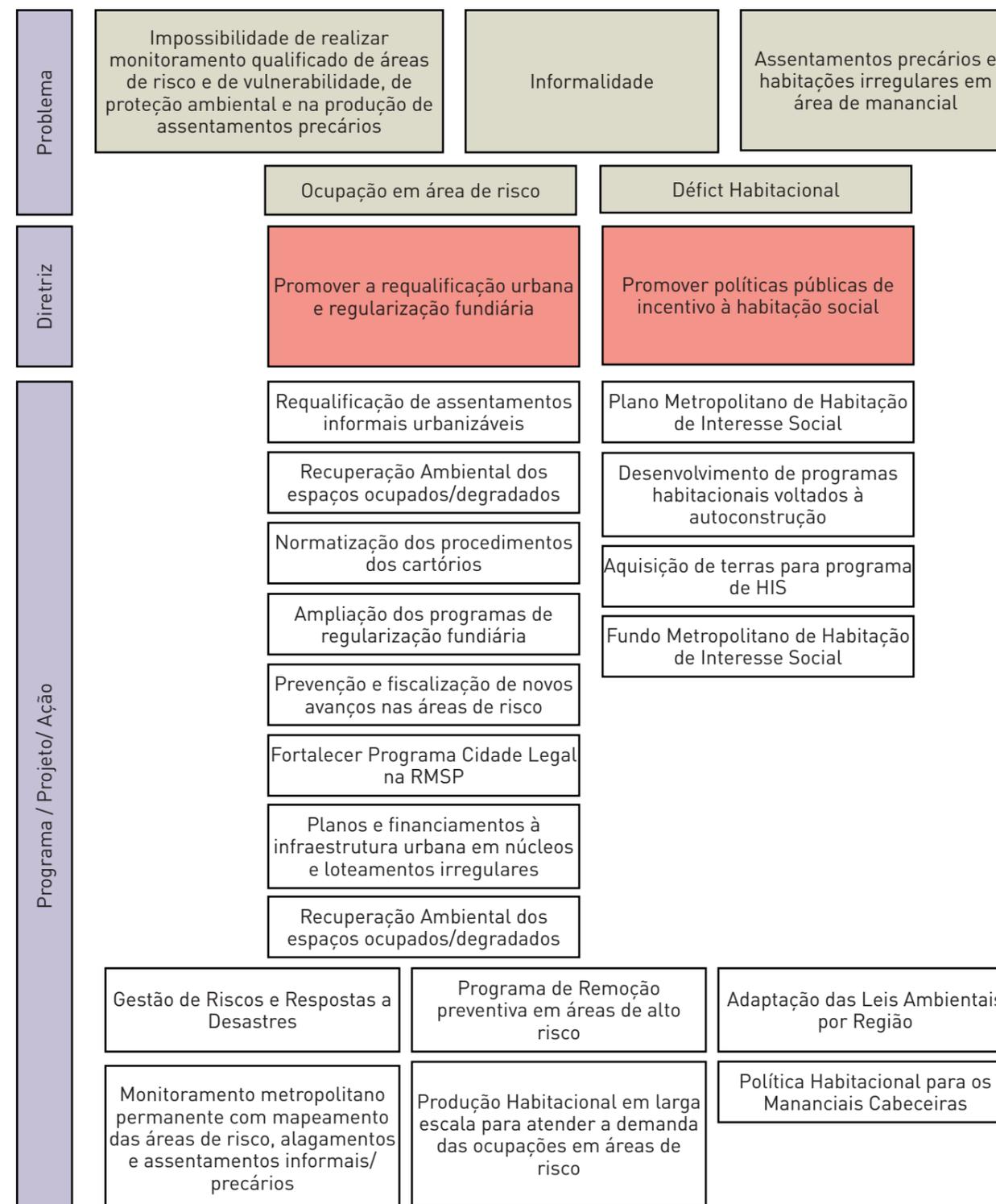
4.4.1 Habitação

A dinâmica desenvolvida na oficina envolveu todas as propostas recebidas pela plataforma do PDU até aquele momento, de forma a discutir a pertinência ao âmbito metropolitano e estimular novas propostas da sub-região. A Sub-região Leste é a mais extensa das sub-regiões, ocupando 35,7% do território da RMSP. É uma área heterogênea, possuindo desde áreas urbanas consolidadas em processo de verticalização até áreas de produção hortifrutigranjeiras ou de água para abastecimento.

A parte mais urbanizada é a que contém grandes áreas de assentamento precário e de ocupação em áreas de risco, que fazem parte de uma problemática comum a toda região metropolitana. Assim, foram reforçadas, entre outras, as diretrizes de "Promover a requalificação urbana e regularização fundiária" e "Promover políticas públicas de incentivo à habitação social" na oficina com o grupo temático de Habitação.

Outra proposta bastante discutida foi a aquisição de terras para programas de Habitação de Interesse Social - HIS, uma vez que há falta de terras públicas para investimento em conjuntos habitacionais de interesse social. Outra solicitação da sub-região foi destacar a necessidade de Planos e financiamentos à infraestrutura urbana em núcleos e loteamentos irregulares, como forma de minimizar a precariedade dos assentamentos em vias de regularização.

Como se trata de uma região com áreas de produção de água e reserva ambiental, faz-se necessária a adaptação das Leis Ambientais por região em conjunto a uma política habitacional para os Mananciais Cabeceiras - propostas que impactam diretamente na qualidade e na capacidade de produção da água. Foram também discutidos o envolvimento de cada setorial nas propostas (Secretarias de Habitação e de Meio Ambiente, CDHU, Defesa Civil, etc.) e programas já existentes que poderiam ser otimizados ou reformulados para a RMSP.



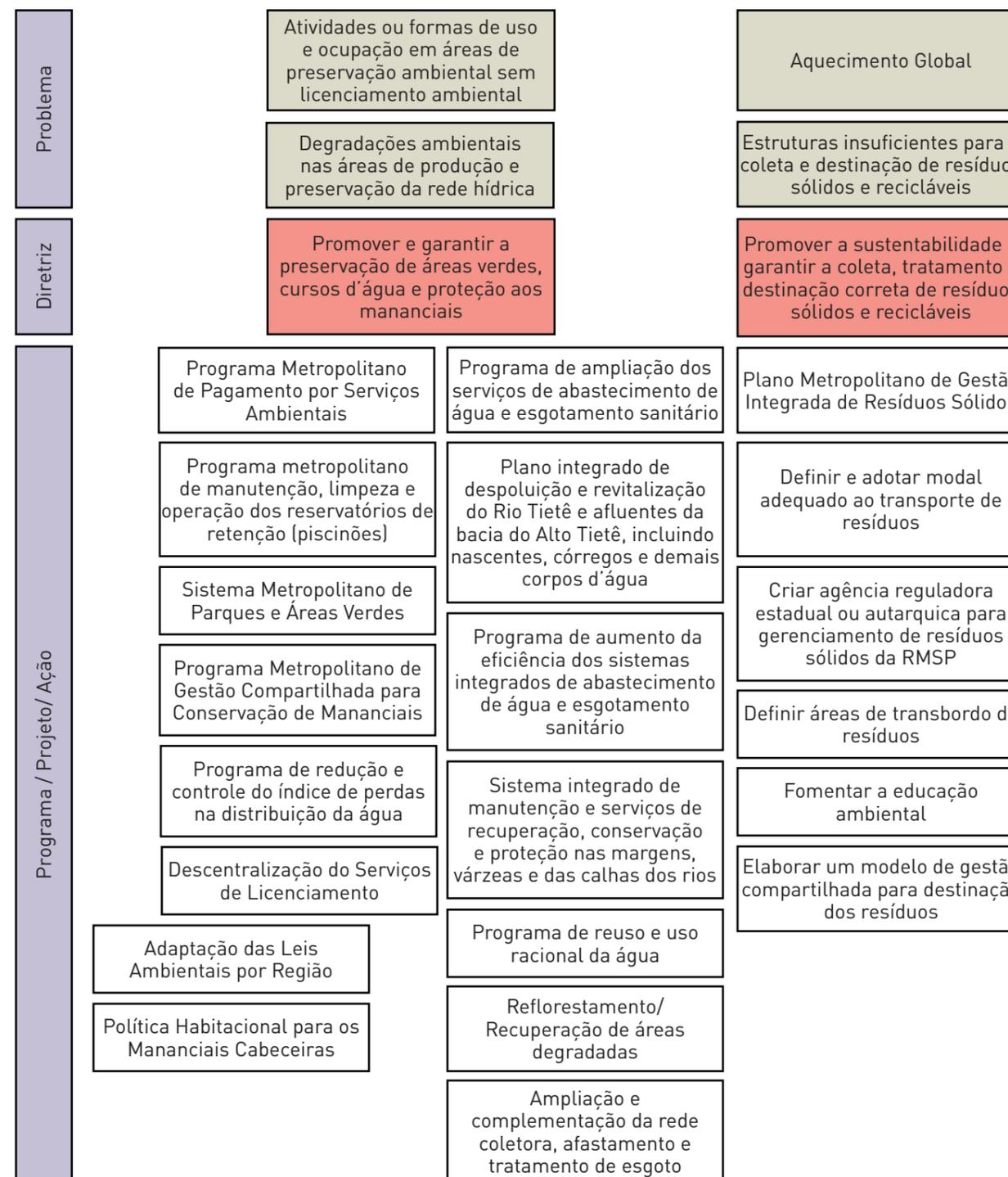


4.4.2 Meio Ambiente

Destacou-se que esta Sub-região tem como importante característica o tema da produção de água para a RMSP, que vem sendo comprometida por atividades, formas de usos ou ocupação que impactam diretamente na preservação, conservação e recuperação de áreas de interesse ambiental. Ocupações irregulares, associadas à falta de saneamento básico, são alguns dos fatores que promovem a degradação da rede hídrica, nesta sub-região. Neste sentido, foi proposta a elaboração de um Programa Metropolitano de Pagamento por Serviços Ambientais, como forma de garantir e preservar os ativos ambientais nos municípios ali instalados, e o desenvolvimento de Plano integrado de despoluição e revitalização do Rio Tietê e afluentes da bacia do Alto Tietê, incluindo nascentes, córregos e demais corpos d`água.

Outro aspecto destacado na Oficina diz respeito à insuficiência das estruturas de coleta e destinação dos resíduos sólidos, sendo que a gestão municipal é muito fragmentada. Foi proposta a criação de uma Agência Reguladora para Gerenciamento de Resíduos Sólidos, que, dentre outras competências, realize a integração de propostas com os consórcios e municípios e elabore estudos, visando a melhoria da gestão dos resíduos sólidos urbanos metropolitanos.

Por fim, foi discutida a necessidade de fomentar a educação ambiental como forma de preservar e evitar o descarte irregular de resíduos.





4.4.3 Desenvolvimento Econômico

Dada a relevância desta Sub-região na produção hortifrutigranjeira, foram debatidas as questões relativas a este setor. Foi apresentada a demanda da sub-região de Implantação de novo CEAGESP em Suzano, próximo ao Rodoanel, como forma de desafogar as marginais e facilitar o escoamento da produção do Cinturão Verde da RMSP; além disso, foram debatidos os efeitos da expansão da mancha urbana sobre as áreas de produção agrícola.

O setor de turismo também foi destaque nas discussões. Uma das especificidades desta sub-região é a presença da malha ferroviária com diversos pontos turísticos próximos, motivo pelo qual surgiu a necessidade de aproveitamento desta infraestrutura, citada como forma de ativar o turismo histórico-cultural, rural e arquitetônico e, para isso, foram elencadas como propostas: utilizar o serviço ferroviário da CPTM "Expresso Turístico", indo ao encontro do objetivo de integrar pontos de interesse turísticos ao longo da ferrovia; e desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso. Ainda neste tema, foi discutida a implantação de equipamentos âncora na sub-região, como um centro de convenções.

O setor industrial e sua reestruturação, em curso na região e, em especial, no município de Guarulhos, foram debatidos e foi levantada a necessidade de estudos prospectivos sobre as cadeias produtivas, o apoio à inovação e difusão tecnológica e a formação de mão de obra qualificada. Foi ainda solicitado que se iniciem estudos para implantação de um novo parque tecnológico na região, com o intuito de "Estimular a competitividade econômica da Região, por meio da inovação, do conhecimento técnico e científico, da atração de investimentos e da promoção das exportações".

Problema	Expansão da mancha urbana em áreas de conservação e de usos sustentáveis	Atividade econômica distante do local de moradia	Precariedade nas infraestruturas de apoio à economia regional afetando à sua competitividade
Diretriz	Fomentar a reconversão da atividade agropecuária da RMSP para práticas sustentáveis, especialmente em áreas de restrição máxima, como forma de adequar a atividade às restrições ambientais	Descentralizar a atividade econômica na RMSP, por meio de atividades propulsoras de desenvolvimento econômico	Estimular a competitividade econômica da Região, por meio da inovação, do conhecimento técnico e científico, da atração de investimentos e da promoção das exportações
Programa / Projeto/ Ação	Incentivo à atividade agrícola mediante inovação tecnológica	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Criar políticas e infraestrutura de estímulo ao surgimento de novos clusters, permitindo que cada município assumam um papel econômico na RMSP
	Implantação do CEAGESP em Suzano, próximo ao Rodoanel, a fim de possibilitar o desafogamento do trânsito da Marginal em função da área ser contígua à alça de acesso ao Rodoanel, desenvolvendo e facilitando o escoamento da produção do Cinturão Verde de São Paulo	Desenvolver marketing de turismo associado aos municípios, incluindo identidade visual no viário, transporte coletivo, mapas turísticos temáticos, mapas de rotas temáticas, calendário de festas religiosas e folclóricas	
		Utilizar o serviço ferroviário da CPTM "Expresso Turístico", indo ao encontro do objetivo de integrar pontos de interesse turístico ao longo da ferrovia	
		Estudos visando identificar clusters existentes na RMSP e os potenciais futuros, suas eficiências e carências como forma de ampliar a competitividade no mercado global	



4.4.4 Transportes e Logística

A Sub-região Leste é bem servida por rodovias interestaduais que atravessam a região de leste a oeste (Presidente Dutra e Ayrton Senna) e de norte a sul (BR-381 conhecida como Fernão Dias); porém, são vias que já se encontram em seu limite de saturação e, portanto, há a necessidade de várias obras em estradas vicinais e também em prolongamentos de avenidas chave para melhora do fluxo de veículos e atendimento da demanda de viagens da região.

Paralelamente, foram solicitadas obras para atender ao transporte de passageiros, como a construção de três corredores para o transporte coletivo, sendo um na SP-66 e outros dois ligando Ferraz de Vasconcelos a Mogi das Cruzes e Itaquaquecetuba a Suzano, como também a implantação de Transporte de Média Capacidade - VLT/BRT, como forma de melhorar a circulação dos mesmos e diminuir a saturação nas rodovias.

Na área de logística, o grupo identificou que a armazenagem e distribuição estão desconectadas do fluxo de cargas e das áreas de produção e consumo; por isso, foi solicitada a promoção da "intermodalidade da matriz de transporte de carga", que implicaria na implantação de um CEAGESP em Suzano próximo ao Rodoanel a fim de descongestionar o trânsito da Marginal, em função da área ser contígua à alça de acesso ao Rodoanel, desenvolvendo e facilitando o escoamento da produção do cinturão verde de São Paulo.

Problema	Viário de acesso aos grandes centros municipais insuficiente e sobrecarregado gerando congestionamentos locais com impacto ambiental	Desarticulação física, operacional e tarifária entre o sistema de transporte municipal e o sistema intermunicipal	Armazenagem e distribuição desconectada do fluxo de carga e das áreas de produção e consumo
			Circulação de carga por sistema de transporte de baixa capacidade
Diretriz	Promover a conectividade entre municípios com a expansão do sistema viário estrutural metropolitano, priorizando obras que desviem os fluxos de viagens dos centros urbanos e que não induzam a ocupação em áreas de proteção ambiental	Ampliar a infraestrutura de transporte de passageiros de alta e média capacidade na RMSP, priorizando linhas de transportes perimetrais, que interliguem eixos e polos de atividades econômicas, fora do centro expandido	Promover a intermodalidade da matriz de transporte de carga na RMSP
Programa / Projeto/ Ação	Anel viário externo ou Perimetral	Construir dois corredores de ônibus na região do Alto Tietê. 1- ligação de Ferraz de Vasconcelos à Mogi das Cruzes; 2- ligação de Itaquaquecetuba à Suzano com interligação do corredor de ônibus Ferraz-Mogi	Implantação do CEAGESP em Suzano, próximo ao Rodoanel, a fim de possibilitar o desafogamento do trânsito da Marginal em função da área ser contígua à alça de acesso ao Rodoanel, desenvolvendo e facilitando o escoamento da produção do Cinturão Verde de São Paulo
	Eixo Diagonal Norte		
	Interligação pela Região Leste das Avenidas Salim Farah Maluf / Jacu Pêssego e Alça do Rodoanel / Estrada dos Fernandes	Transporte Média Capacidade VLT/BRT	
	Interligação SP 98 - SP 88		
	Prolongamento da Av. Roberto Simonsen	Corredor de Transporte Coletivo na SP 66	
	Interligação da avenida Mario Covas Jr a Estrada Volta Fria e Estrada Furuyama		
	Qualificação da Estrada dos Fernandes e acesso ao Rodoanel - Estrada dos Fernandes		
	Transposição da linha férrea na SP 31		
Realizar obra de continuidade da Radial Leste até a ligação da entrada Suzano-Mogi das Cruzes			



4.4.5 Sistematização Geral da Sub-região

Neste primeiro momento de sistematização, foi detectada uma diretriz de Gestão e Governança que é a “Criação e manutenção de Banco de Dados com informações municipais, estaduais e federais, georreferenciadas atualizadas” que contenha: Banco de áreas públicas de todos os municípios da RMSP, Gestão de Riscos e Respostas a Desastres e Monitoramento metropolitano permanente com mapeamento das áreas de

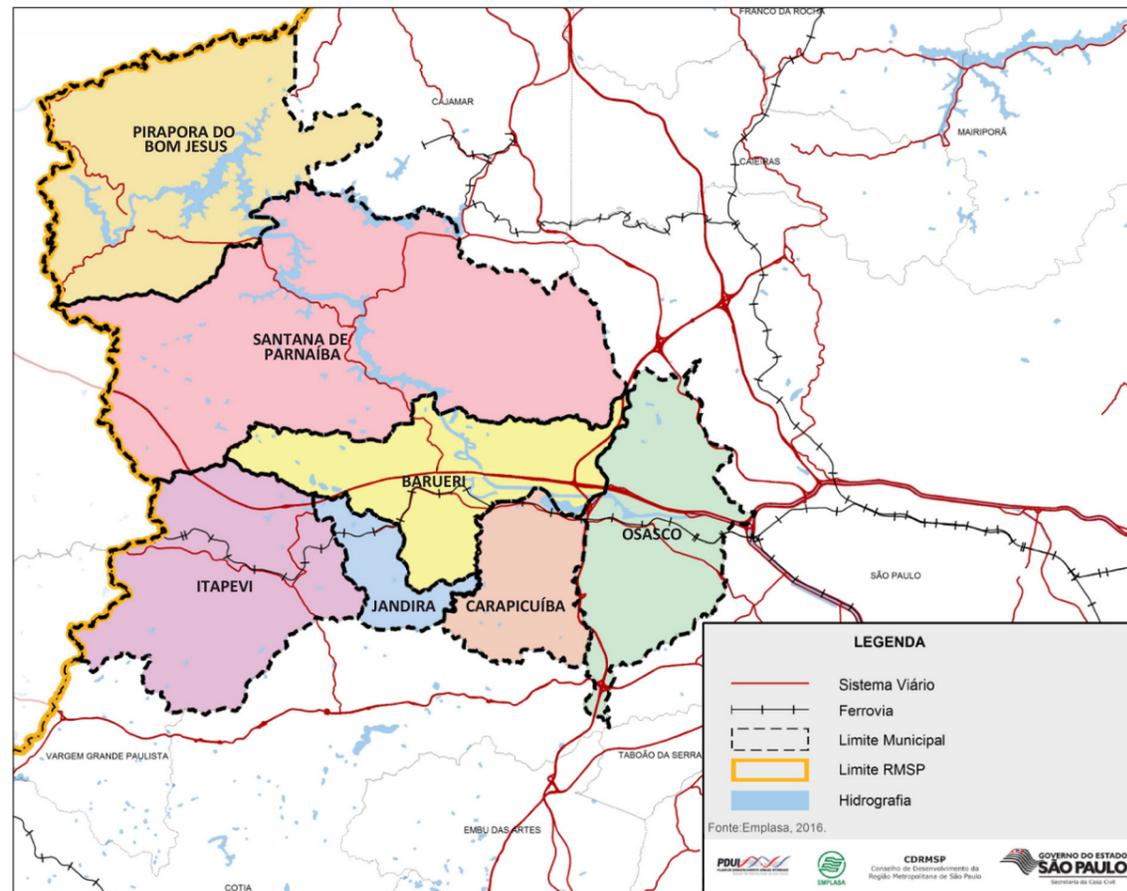
risco, alagamentos e assentamentos informais/precários. Nesse sentido, foi elaborado pela Emplasa o SIM - Sistema de Informações Metropolitanas, que é um banco de dados, alimentado pelos municípios e por bases de dados do Estado, com atualizações periódicas pelos atores envolvidos.

Essa diretriz, tratada nesta fase de oficinas, é considerada Diretriz de Nível 1 Sub-regional.

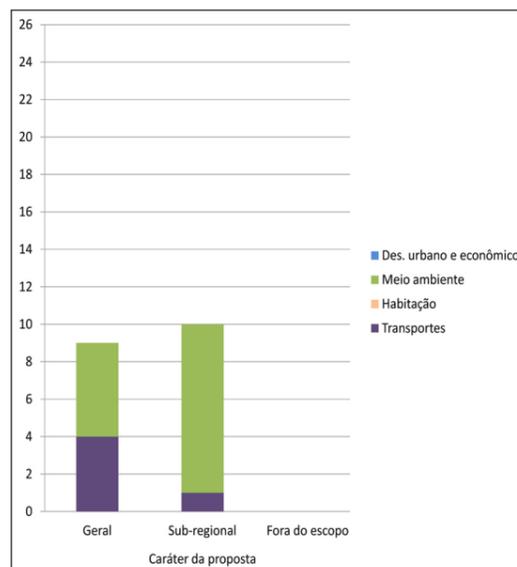
Diretriz	Criação e manutenção de Banco de Dados com informações municipais, estaduais e federais, geo-referenciadas atualizadas	Promover a requalificação urbana e regularização fundiária	Promover políticas públicas de incentivo à habitação social	Promover e garantir a preservação de áreas verdes, cursos d'água e proteção aos mananciais	Promover a sustentabilidade e garantir a coleta, tratamento e destinação correta de resíduos sólidos e recicláveis	Fomentar a reconversão da atividade agropecuária da RMSP para práticas sustentáveis, especialmente em áreas de restrição máxima, como forma de adequar a atividade às restrições ambientais	Descentralizar a atividade econômica na RMSP, por meio de atividades propulsoras de desenvolvimento econômico	Estimular a Competitividade econômica da Região, por meio da inovação, do conhecimento técnico e científico, da atração de investimentos e da promoção das exportações	Promover a conectividade entre municípios com a expansão do sistema viário estrutural metropolitano, priorizando obras que desviem os fluxos de viagens dos centros urbanos e que não induzam a ocupação em áreas de proteção ambiental	Ampliar e a infraestrutura de transporte de passageiros de alta e média capacidade na RMSP, priorizando linhas de transportes perimetrais, que interliguem eixos e polos de atividades econômicas, fora do centro expandido	Promover a intermodalidade da matriz de transporte de carga na RMSP		
Programa / Projetos / Ações	Ampliação do SIM (Sistema de Informações Metropolitanas) a toda RMSP	Requalificação de assentamentos informais urbanizáveis	Plano Metropolitano de Habitação de Interesse Social	Programa Metropolitano de Pagamento por Serviços Ambientais	Programa de ampliação dos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário	Plano Metropolitano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Incentivo à atividade agrícola mediante inovação tecnológica	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Criar políticas e infraestrutura de estímulo ao surgimento de novos clusters, permitindo que cada município assumam um papel econômico na RMSP	Anel viário externo ou Perimetral	Construir dois corredores de ônibus na região do Alto Tietê. 1- ligação de Ferraz de Vasconcelos à Mogi das Cruzes; 2- ligação de Itaquaquecetuba à Suzano com interligação corredor de ônibus Ferraz-Mogi	Implantação do CEAGESP em Suzano, próximo ao Rodoanel, a fim de possibilitar o desafogamento do trânsito da Marginal em função da área ser contígua à alça de acesso ao Rodoanel, desenvolvendo e facilitando o escoamento da produção do Cinturão Verde de São Paulo	
	Banco de áreas públicas de todos os municípios da RMSP	Recuperação Ambiental dos espaços ocupados/degradados	Desenvolvimento de programas habitacionais voltados à autoconstrução	Programa Metropolitano de manutenção, limpeza e operação dos reservatórios de retenção (piscinões)	Plano integrado de despoluição e revitalização do Rio Tietê e afluentes da bacia do Alto Tietê, incluindo nascentes, córregos e demais corpos d'água	Definir e adotar modal adequado ao transporte de resíduos	Implantação do CEAGESP em Suzano, próximo ao Rodoanel, a fim de possibilitar o desafogamento do trânsito da Marginal em função da área ser contígua à alça de acesso ao Rodoanel, desenvolvendo e facilitando o escoamento da produção do Cinturão Verde de São Paulo	Desenvolver marketing de turismo associado aos municípios, incluindo identidade visual no viário, transporte coletivo, mapas turísticos temáticos, mapas de rotas temáticas, calendário de festas religiosas e folclóricas	Intertigação pela Região Leste das Avenidas Salim Farah Maluf/ Jacu Pêssego e Alça do Rodoanel/Estrada dos Fernandes	Transporte Média Capacidade VLT/BRT			
		Normalização dos procedimentos dos cartórios	Aquisição de terras para programa de HIS	Sistema Metropolitano de Parques e Áreas Verdes	Programa de aumento da eficiência dos sistemas integrados de abastecimento de água e esgotamento sanitário	Criar agência reguladora estadual ou autarquia para gerenciamento de resíduos sólidos da RMSP		Utilizar o serviço ferroviário da CPTM "Expresso Turístico", indo ao encontro do objetivo de integrar pontos de interesse turísticos ao longo da ferrovia	Intertigação SP 98 - SP 88	Corredor de Transporte Coletivo na SP 66			
		Ampliação dos programas de regularização fundiária	Fundo Metropolitano de Habitação de Interesse Social	Programa Metropolitano de Gestão Compartilhada para Conservação de Mananciais	Sistema integrado de manutenção e serviços de recuperação, conservação e proteção nas margens, várzeas e das calhas dos rios	Definir áreas de transbordo de resíduos		Estudos visando identificar clusters existentes na RMSP e os potenciais futuros, suas eficiências e carências como forma de ampliar a competitividade no mercado global	Prolongamento da Av. Roberto Simonsen				
		Prevenção e fiscalização de novos avanços nas áreas de risco		Programa de redução e controle do índice de perdas na distribuição da água	Programa de reuso e uso racional da água	Fomentar a educação ambiental			Interligação da Avenida Mário Covas Jr a Estrada Volta Fria e Estrada Furuyama				
		Fortalecer Programa Cidade Legal na RMSP		Descentralização dos Serviços de Licenciamento	Reflorestamento / Recuperação de áreas degradadas	Elaborar um modelo de gestão compartilhada para destinação dos resíduos			Duplicação da Av. Mário Covas				
		Planos e financiamentos à infraestrutura urbana em núcleos e loteamentos irregulares		Adaptação das Leis Ambientais por Região	Ampliação e complementação da rede coletora, afastamento e tratamento de esgoto				Qualificação da Estrada dos Fernandes e acesso ao Rodoanel - Estrada dos				
		Recuperação Ambiental dos espaços ocupados/degradados		Política Habitacional para os Mananciais cabeceiras					Transposição da linha férrea na SP 31				
		Gestão de Riscos e Respostas a Desastres	Programa de Remoção preventiva em áreas de alto risco						Realizar obra de continuidade da Radial Leste até a ligação da entrada Suzano-Mogi das Cruzes				
		Monitoramento metropolitano permanente com mapeamento das áreas de risco, alagamentos e assentamentos informais/precários	Produção Habitacional em larga escala para atender a demanda das ocupações em áreas de risco										



4.5 Sub-região Oeste

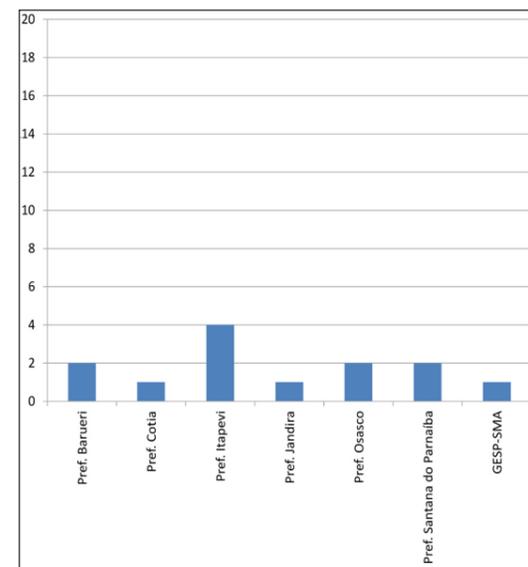


Propostas por Eixo Temático



Fonte: Emplasa, UEM, 2016

Participantes por Instituição



Fonte: Emplasa, UEM, 2016

Contexto sub-regional

Esta Sub-região é caracterizada pelo crescimento do setor de negócios e serviços, com empreendimentos especializados e alta valorização imobiliária. Destacam-se os conjuntos residenciais de Alphaville e Tamboré, além do Distrito Industrial de Barueri, situado ao longo da Rodovia Castelo Branco. Há também a implantação de loteamentos residenciais de médio e alto padrão ao longo da Rodovia Raposo Tavares e a dinamização do setor de comércio e serviços, com ocupação de áreas tradicionalmente industriais, principalmente no município de Osasco - que se configura como o polo central dessa sub-região.

As principais questões relevantes apontadas para a Sub-região Oeste são:

- Carência por maior integração dos modos de transporte e ampliação da malha viária;
- Expansão urbana desordenada ocupando áreas inadequadas ao assentamento;
- Comprometimento da qualidade dos recursos hídricos;
- Insuficiência de saneamento ambiental;
- Carência por maior geração de emprego e renda;
- Deficiência de infraestrutura como suporte às atividades econômicas.

Dados básicos

Municípios	População 2015 (projeção IBGE)	Participação da população na Sub-região (%)	Participação da população na RMSP (%)	Densidade Demográfica 2015 (Hab / Km²)	TGCA 2010/2015 (%)	Renda per Capita 2010 (em R\$)	PIB 2013		IDH 2010	% Área em APM
							Total (em mil R\$)	Per Capita (em R\$)		
Barueri	262.275	14,29	1,24	3.991,95	1,73	877,46	44.118.662,49	171.831,09	0,786	0,00
Carapicuíba	392.294	21,37	1,86	11.355,70	1,20	577,56	4.437.171,97	11.442,26	0,749	0,00
Itapevi	223.404	12,17	1,06	2.702,75	2,16	474,89	8.506.279,59	39.198,54	0,735	0,00
Jandira	118.832	6,47	0,56	6.810,25	1,87	683,76	2.907.439,03	25.055,27	0,760	0,00
Osasco	694.844	37,85	3,29	10.697,48	0,83	757,55	55.515.707,08	80.265,37	0,776	0,00
Pirapora do Bom Jesus	17.646	0,96	0,08	162,65	2,32	443,73	323.919,15	18.952,62	0,727	0,00
Santana de Parnaíba	126.574	6,89	0,60	703,39	3,07	1.507,66	7.373.602,99	60.939,87	0,814	0,00
Sub-Região Oeste	1.835.869	100,00	8,70	3.315,36	1,42	-	123.182.782,29	68.157,67	-	0,00
RMSP	21.090.791	-	100,00	2.653,95	1,39	948,09	947.608.918,99	45.766,33	0,794	51,80

Fonte: IBGE, Seade e PNUD
Elaboração: Emplasa, UDI, 2016

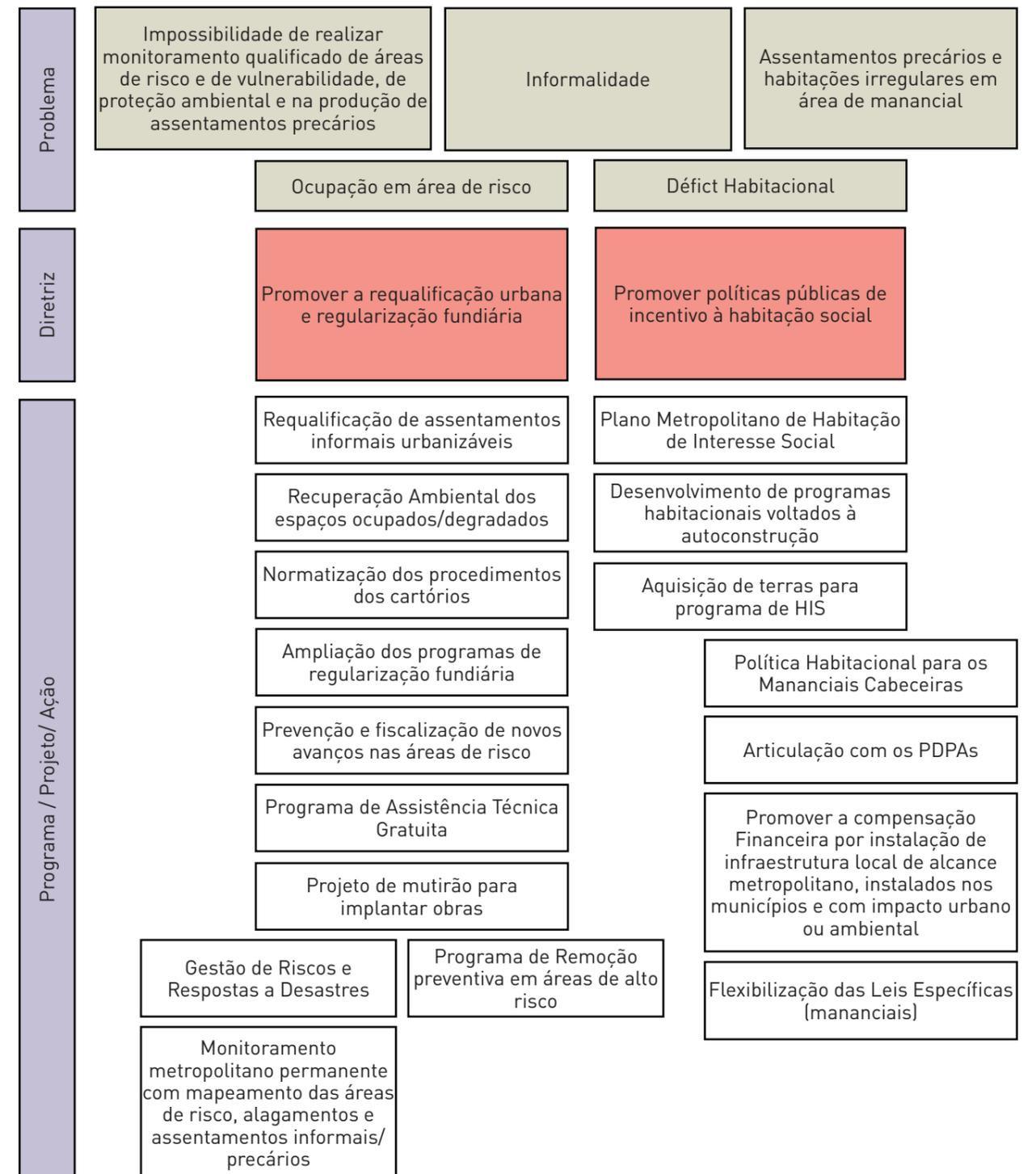


4.5.1 Habitação

Na questão habitacional, temos como principais problemas o déficit habitacional e as ocupações em áreas de risco, sendo que os assentamentos precários e favelas estão, em muitas localidades, sobrepostos a áreas conhecidamente de risco e, portanto, em sua maioria, também irregular. Ou seja, os problemas relacionados à habitação estão todos concentrados em áreas específicas dessa sub-região, em especial no município de Jandira (grande concentração) e em Barueri, Itapevi, Carapicuíba e Osasco, além de dois focos de concentração no município de Santana de Parnaíba.

Como solução apoiada pelo grupo, foram debatidas a “promoção da requalificação urbana e da regularização fundiária” e a “promoção de políticas públicas de incentivo à HIS - Habitação de Interesse Social”, considerando a ampliação e reformulação de programas já existentes e, quando necessário, a criação de novos, assim como de projetos associados que visem o monitoramento e fiscalização das ocupações irregulares e em área de risco, a criação de um fundo metropolitano e a aquisição de terras para HIS.

Foi também fortemente citada a preocupação com o aperfeiçoamento técnico das equipes das prefeituras para atuar nessas frentes. A dinâmica desenvolvida na oficina envolveu todas as propostas recebidas pela plataforma do PDUI até aquele momento, de forma a discutir a pertinência ao âmbito metropolitano e estimular novas propostas da sub-região. Foram também discutidos o envolvimento de cada setorial nas proposta (Secretarias de Habitação e de Meio Ambiente, CDHU, Defesa Civil, etc.) e programas já existentes que poderiam ser otimizados ou reformulados para a RMSP.



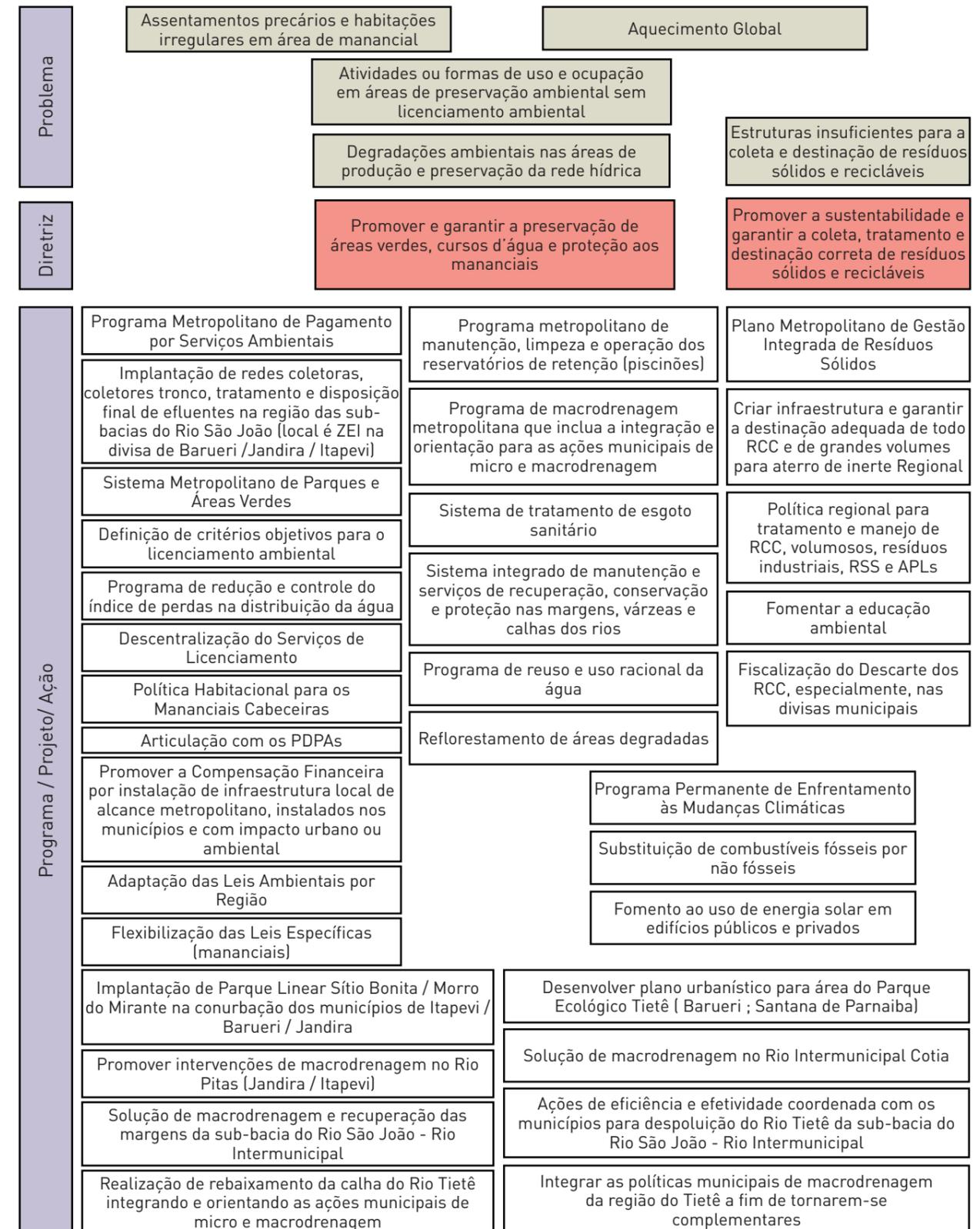


4.5.2 Meio Ambiente

A temática ambiental é relevante na sub-região e, na Oficina, foram abordados temas como a degradação ambiental nas áreas de produção e preservação da rede hídrica e a coleta e destinação de resíduos sólidos e recicláveis. As diretrizes propostas para a superação das questões levantadas foram: a “Preservação de Áreas Verdes, Cursos d’água e Proteção aos Mananciais” e a “Promoção da sustentabilidade e garantia da coleta, tratamento e destinação correta de resíduos sólidos e recicláveis”.

Os programas e ações para superar essas questões abrangem o Pagamento por Serviços Ambientais, a ampliação dos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário, a implantação de redes coletoras, tratamento e disposição final de efluentes, e a gestão integrada de resíduos sólidos.

Além dos aspectos citados, destacou-se a importância da criação de um Sistema Metropolitano de Parques e Áreas Verdes, a implementação de um Programa de Macrodrenagem, Descentralização e Redefinição de Critérios para o Licenciamento Ambiental, a definição de uma política regional para o tratamento e manejo de resíduos da Construção Civil - RCC e o fomento à educação ambiental, entre outros.

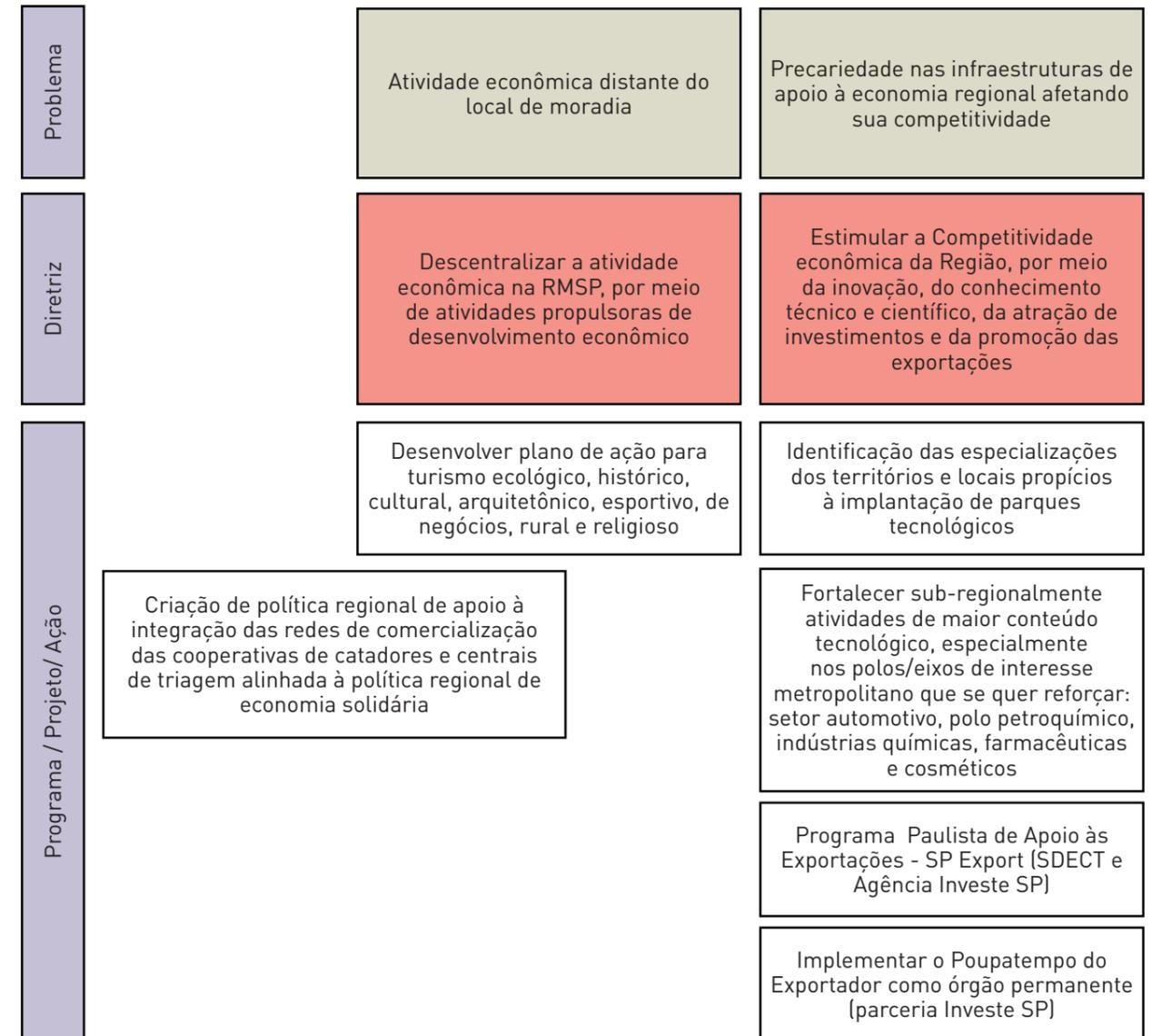




4.5.3 Desenvolvimento Econômico

Uma das características da sub-região é que não se encontram postos de trabalho em quantidade e qualidade suficientes que absorvam o contingente populacional economicamente ativo. Portanto, uma das soluções propostas é a “descentralização da atividade econômica na RMSP por meio de atividades propulsoras de desenvolvimento econômico”, evitando, assim, o deslocamento em busca de emprego. Para tanto, foi proposto um plano de ação para o turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso. Outra questão é a precariedade nas infraestruturas de apoio à economia regional, o que afeta a sua competitividade. O grupo sugeriu enfrentar esse problema por meio da diretriz “Estimular a competitividade econômica da região, por meio da inovação, do conhecimento técnico e científico, da atração de investimentos e da promoção das exportações”. Como proposta de atuação, temos a identificação de especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos com o fortalecimento de atividades de maior conteúdo tecnológico, especialmente nos pólos/eixos de interesse metropolitano que se pretende reforçar, como o setor automotivo, o polo petroquímico, as indústrias química, farmacêutica e de cosméticos.

No caso das exportações, a Agência Investe SP e a SDECT - Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia foram citadas como agentes de atuação. Uma das ações sugeridas foi a implantação do Poupatempo do Exportador como órgão permanente, em parceria com a Agência Investe SP.





4.5.4 Transportes e Logística

O transporte e a logística circulam majoritariamente pelo sistema rodoviário. Nesta Sub-região, temos as rodovias Raposo Tavares, Castelo Branco e Anhanguera e o Rodoanel Mário Covas, que influenciam como eixos de desenvolvimento. Para o transporte de passageiros há também a Linha 8 - Diamante da CPTM (antiga Estrada de Ferro Sorocabana), que, juntamente com as rodovias, promove o adensamento urbano na porção sudeste da sub-região, mais próxima ao município de São Paulo, caracterizando assim o tipo de uso e ocupação.

Esta situação foi bastante debatida, tratando de alguns problemas, quais sejam: sistema viário sobrecarregado ou insuficiente com acesso aos centros municipais gerando congestionamentos de impacto regional, circulação de carga por sistemas de transporte de baixa capacidade, desarticulação física, operacional e tarifária entre os sistemas de transporte municipal e intermunicipal, e também a desarticulação entre os modos de transporte. Para o primeiro problema, a diretriz criada foi “promover a conectividade entre municípios com a expansão do sistema viário estrutural metropolitano, priorizando obras que desviem os fluxos de viagens dos centros urbanos e que não induzam a ocupação em áreas de proteção ambiental”; para tanto, foram consideradas a melhoria na conectividade entre as rodovias, a criação de uma via expressa entre Alphaville e a Anhanguera (com implantação de travessias ao longo dessas rodovias), bem como a ampliação dos parques lineares alinhado ao incentivo à mobilidade ativa - prevista pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Em relação à desarticulação entre os sistemas e modos de transporte, as propostas apontadas foram “ampliar a infraestrutura de transporte de passageiros de alta e média capacidade na RMSP, priorizando linhas de transportes perimetrais, que interliguem eixos e polos de atividades econômicas, fora do centro expandido” e “implantar os serviços de transporte coletivo municipal e intermunicipal como uma rede integrada”. Para essa segunda questão, foi sugerido como solução a reestruturação e racionalização do transporte coletivo. Para a primeira, podemos citar ações concretas como a construção do VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri e o trem expresso entre estações General Miguel Costa e Pinheiros.

No aspecto da logística e transporte de cargas, foi associada a diretriz de “promover a intermodalidade da matriz de transporte de carga na RMSP”. Para concretizá-la foram propostas a implantação de nó multimodal na região da Lagoa de Carapicuíba entre Osasco e Barueri, que fará articulação com a avenida das Nações Unidas, a implantação do projeto de navegação fluvial metropolitano, bem como a implementação de mini-terminal metropolitano de cargas ou centro de logística no território dos municípios de Itapevi e Jandira.

Problema	Viário de acesso aos grandes centros municipais insuficiente e sobrecarregado gerando congestionamentos locais com impacto ambiental	Desarticulação física, operacional e tarifária entre o sistema de transporte municipal e o sistema intermunicipal	Armazenagem e distribuição desconectada do fluxo de carga e das áreas de produção e consumo	Circulação de carga por sistema de transporte de baixa capacidade	Desarticulação entre os modos de transportes
	Promover a conectividade entre municípios com a expansão do sistema viário estrutural metropolitano, priorizando obras que desviem os fluxos de viagens dos centros urbanos e que não induzam a ocupação em áreas de proteção ambiental	Ampliar a infraestrutura de transporte de passageiros de alta e média capacidade na RMSP, priorizando linhas de transportes perimetrais, que interliguem eixos e polos de atividades econômicas, fora do centro expandido	Promover a intermodalidade da matriz de transporte de carga na RMSP	Implantar os serviços de transporte coletivo municipais e intermunicipais como uma rede integrada	
	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitano de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
Diretriz	Implantação de travessias em nível e de ampliação dos parques lineares alinhada ao incentivo a mobilidade ativa prevista pela Política Nacional de Mobilidade Urbana	Trem Expresso entre estações General Miguel Costa e Pinheiros	Implantar nó multimodal na região da Lagoa de Carapicuíba (entre Osasco e Barueri) - articulação da Av. das Nações Unidas com nó multimodal		
	Melhorar a conectividade das Rodovias Castelo Branco, Anhanguera, Raposo Tavares e do Rodoanel		Implantar o projeto de navegação fluvial metropolitano		
Programa / Projeto / Ação					



4.5.5 Sistematização Geral da Sub-região

A Oficina desta Sub-região foi bem desenvolvida e vale ressaltar alguns pontos. No grupo de Habitação, a dinâmica foi apresentar todas as propostas disponíveis na plataforma, elencadas em quatro sub-temas, e então o grupo discutiu todas, dando maior importância aos temas mais significativos na sua Sub-região. A princípio, eram três sub-temas, mas na primeira Oficina, na Sub-região Sudoeste, foi proposto um quarto sub-tema, "Habitação em Mananciais", que foi incorporado à dinâmica.

Em alguns grupos, foram discutidas questões relacionadas ao esforço necessário na produção de dados (georreferenciados, estatísticos, etc) e informações primárias para a devida gestão do território, e também as dificuldades de realizar monitoramento e fiscalização qualificados de áreas de risco e de proteção ambiental, por exemplo, sem esses insumos. Para tanto, foi proposta a diretriz "criação e manutenção de Banco de Dados com informações municipais, estaduais e federais georreferenciadas atualizadas" e, com este intuito, ampliar o SIM-Emplasa - Sistema de Informações Metropolitanas para toda a RMSP.

Diretriz	Ampliação do Banco de Dados com informações municipais, estaduais e federais, geo-referenciadas atualizadas	Promover a requalificação urbana e regularização fundiária	Promover políticas públicas de incentivo à habitação social	Promover e garantir a preservação de áreas verdes, cursos d'água e proteção aos mananciais	Promover a sustentabilidade e garantir a coleta, tratamento e destinação correta de resíduos sólidos e recicláveis	Descentralizar a atividade econômica na RMSP, por meio de atividades propulsoras de desenvolvimento econômico	Estimular a Competitividade econômica da Região, por meio da inovação, do conhecimento técnico e científico, da atração de investimentos e da promoção das exportações	Promover a conectividade entre municípios com a expansão do sistema viário estrutural metropolitana, priorizando obras que desviem os fluxos de viagens dos centros urbanos e que não induzam a ocupação em áreas de proteção ambiental	Ampliar e a infraestrutura de transporte de passageiros de alta e média capacidade na RMSP, priorizando linhas de transportes perimetrais, que interliguem eixos e polos de atividades econômicas, fora do centro expandido	Promover a intermodalidade da matriz de transporte de carga na RMSP	Implantar os serviços de transporte coletivo municipais e intermunicipais com uma rede integrada	
Programa / Projetos / Ações	Ampliação do SIM (Sistema de Informações Metropolitanas) a toda RMSP	Requalificação de assentamentos informais urbanizáveis	Plano Metropolitan de Habitação de Interesse Social	Programa Metropolitan de Pagamento por Serviços Ambientais	Programa de ampliação dos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo
	Recuperação Ambiental dos espaços ocupados/degradados	Desenvolvimento de programas habitacionais voltados à autoconstrução	Implantação de redes coletoras, coletores tronco, tratamento e disposição final de efluentes na região das sub-bacias do Rio São João (local é ZEI na divisa de Barueri/Jandira/Itapevi)	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
	Normatização dos procedimentos dos cartórios	Aquisição de terras para programa de HIS	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
	Ampliação dos programas de regularização fundiária	Revisão do modelo de concessão de unidades habitacionais por meio de isenção de taxas e microcréditos à construção	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
	Prevenção e fiscalização de novos avanços nas áreas de risco	Promover implantação de conjuntos habitacionais ao longo da Via Férrea	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
	Programa de Assistência Técnica Gratuita	Fundo Metropolitan de Habitação de Interesse Social	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
	Projeto de mutirão para implantar obras	Descentralização do Serviços de Licenciamento	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
	Gestão de Riscos e Respostas a Desastres	Programa de Remoção preventiva em áreas de alto risco	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
	Monitoramento metropolitano permanente com mapeamento das áreas de risco, alagamentos e assentamentos informais/precários	Política Habitacional para os Mananciais Cabeceiras	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
		Articulação com os PDPA's	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
		Promover a Compensação Financeira por instalação de infraestrutura local de alcance metropolitano, instalados nos municípios e com impacto urbano ou ambiental	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
		Adaptação das Leis Ambientais por Região	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
		Flexibilização das Leis Específicas (mananciais)	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	
		Implantação de Parque Linear Sítio Bonita/Morro do Mirante na conurbação dos municípios de Itapevi/Barueri/Jandira	Sistema Metropolitan de Parques e Áreas Verdes	Programa de macrodrenagem metropolitana que inclua a integração e orientação para as ações municipais de micro e macrodrenagem	Plano Metropolitan de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos	Desenvolver plano de ação para turismo ecológico, histórico, cultural, arquitetônico, esportivo, de negócios, rural e religioso	Identificação das especializações dos territórios e locais propícios à implantação de parques tecnológicos	Via Expressa entre Alphaville e Via Anhanguera	VLT ou monotrilho para ligação entre Linha 8 - Diamante e outras regiões de Barueri	Implementação de mini-terminal metropolitana de cargas (Centro de Logística)	Reestruturação e racionalização do transporte coletivo	

5 - RESULTADOS DAS OFICINAS NUMA VISÃO METROPOLITANA

5.1 Leitura das diretrizes no escopo metropolitano

Em uma Região Metropolitana é muito difícil estabelecer um limite que diferencie questões metropolitanas das que se restrinjam ao âmbito local, seja por ter a característica de se reproduzir em diversos outros municípios, seja por ser uma questão local que pode estar associada a um problema metropolitano maior.

Os motivos que podem diferenciar a escala, de uma matéria local a uma metropolitana, variam e podem advir de questões físicas que não estão restritas a uma delimitação político-administrativa. Estão circunscritos à possibilidade de melhores resultados no enfrentamento coordenado de problemas comuns, da geração de externalidades negativas de um problema ou positivas de uma solução, ou mesmo de questões advindas de efeitos colaterais imprevistos e causados por alguns municípios. Diante disto, a partir de problemas “locais” ou “metropolitanos”, ocorreram diferentes maneiras de formulação e de sistematização de diretrizes metropolitanas a partir das oficinas sub-regionais.

O processo de sistematização e consolidação das discussões e propostas apresentadas nas oficinas sub-regionais buscou estabelecer diretrizes metropolitanas a partir de todo o conteúdo gerado. Um dos procedimentos foi o de adequar as propostas apresentadas como eminentemente locais para uma análise de suporte e, quando fosse o caso, elevá-la ao nível das diretrizes metropolitanas.

Procurou-se também a identificação de propostas que, mesmo atendendo a uma demanda em todas as sub-regiões, não cabe ao PDUi tratar por ser de competência exclusiva do Poder Judiciário (“Normatização dos procedimentos dos cartórios - **OUTRA INSTÂNCIA**”).

Nos trabalhos das oficinas, a maioria das propostas foi reconhecida e apresentada como de caráter metropolitano, ainda que o proponente partisse de um problema local em sua formulação e a generalizasse para a região metropolitana.

Do conjunto de propostas discutido, algumas são territorializáveis, mas sem serem especificadas no espaço, elas guardam um caráter mais geral, podendo ocorrer em toda a região, como é o caso das propostas de qualificação urbana (“Promover a qualificação urbana em áreas carentes de infraestrutura, com ênfase em: Regularização fundiária; Saneamento básico e Transporte; Oferta de serviços e equipamentos urbanos.”).

Outras, de âmbito mais amplo, podem ocorrer em toda a região, mas são sistêmicas e não territorializáveis, como é o caso da diretriz de estímulo à inovação e competitividade e da proposta de bilhete de integração metropolitano.

Parte das propostas apresentadas nas oficinas sub-regionais apontam soluções para problemas locais pontuais, mas que podem ser generalizados para toda a região metropolitana, como é o caso da proposta de reestruturação da rodovia SP-23 apresentada

na reunião da sub-região norte. O contexto que origina a proposta visa proteger o reservatório Paiva Castro de eventuais acidentes na rodovia que o margeia, que poderiam comprometer a segurança hídrica da região metropolitana. Este mesmo risco está associado a outras vias em áreas de mananciais da região metropolitana, e, portanto, a proposta apresentada como uma solução para um problema local ganha uma dimensão mais ampla perdendo a contingência do local. A similaridade e a importância dessas ocorrências em outras situações do viário apontaram para a sua dimensão metropolitana, transformando-a em uma diretriz metropolitana (“Implantar equipamentos e desenvolver ações para mitigação de impactos ambientais, além da gestão e fiscalização, em vias que tangenciam ou percorrem áreas ambientalmente protegidas.”).

Outro conjunto de propostas apresentadas apontam soluções para problemas pontuais, mas que podem ser coordenadas com outras propostas apresentadas para questões semelhantes ou correlacionadas, como é o caso da implantação de redes coletoras, coletores tronco, tratamento e disposição final de efluentes na região das sub-bacias do Rio São João, e da indicação da ZEI na divisa de Barueri/Jandira/Itapevi. Esta mesma questão foi apresentada em outras sub-regiões para outras sub-bacias e, por este motivo, está inserida numa diretriz transversal metropolitana de “promover e garantir a preservação de áreas verdes, cursos d’água e proteção aos mananciais”.

Outro caso é a demanda específica da Sub-região Leste acerca do serviço turístico oferecido pela CPTM (“criar acessibilidade, garantindo um trajeto racional do serviço ferroviário da CPTM ‘Expresso Turístico’, indo ao encontro do objetivo de integrar pontos de interesse turísticos ao longo da ferrovia.”); esta ação foi associada às demais relacionadas à atividade turística, sob a diretriz maior “Descentralizar a atividade econômica e reduzir desigualdades sócio-espaciais”.

No processo de sistematização, outra forma adotada para agrupamento de ações, programas ou projetos merece ser destacada para melhor entendimento dessa sistematização. Muitas das formulações trabalhadas nas oficinas tratavam de parte das questões envolvidas e que, dispersas, não se formalizavam em uma ação consistente. Determinados programas e ações específicos foram agrupados em Planos ou Programas e Ações abrangentes. Por exemplo, o Plano Metropolitano de Gestão Integrada de Resíduos sólidos, que engloba o Programa Regional de Coleta Seletiva e Gestão Integrada de Resíduos da Construção Civil; a Criação de Centro de Triagem e Reciclagem com capacidade Regional; e Regulamentação do manejo dos resíduos industriais gerados ou que transitam pelo município.

5.2 Macrozoneamento: rebatimento das diretrizes no território

O processo de construção do macrozoneamento metropolitano ainda está em curso. A concepção orientadora das oficinas considerou importante uma discussão ampla sobre o macrozoneamento da RMSP e, para tanto, destinou, na sua organização, espaço para conhecimento, equacionamento e contribuições sub-regionais. Os conteúdos apresentados^{1w} em cada evento não eram similares e nem podiam ser, pois refletiam, no tempo entre a primeira e a última oficina, avanços em sua elaboração, que foram paulatinamente sendo inseridos na dinâmica dos debates sub-regionais.

A sistematização em nível 3 – Macrozoneamento busca realizar o cotejamento entre as diretrizes discutidas nas oficinas e o macrozoneamento. A partir de uma leitura das diretrizes, sistematizadas e filtradas segundo sua consistência e amplitude territoriais, procedeu-se ao enquadramento das diretrizes às macrozonas em estudo. Reconheceu-se a complexidade dos temas metropolitanos por meio de uma lógica multiescalar, na qual variam não apenas os recortes territoriais, mas também a dimensão da governança necessária para a aplicação das diretrizes e ações do plano.

5.2.1 Estágio de Desenvolvimento do Macrozoneamento - novembro 2016

De forma esquemática, o espaço metropolitano foi caracterizado em dois compartimentos, segundo as principais funções que exercem no território metropolitano: o ambiental, que corresponde às áreas de significativa relevância ecossistêmica, e o urbano, que inclui as áreas mais antropizadas capazes de abrigar maior adensamento populacional e atividades com maior impacto urbano.

Esse recorte territorial permitiu configurar, em menor escala, seis macrozonas: Conservação Ambiental, Ambiental Sustentável, Recuperação Ambiental, Qualificação Urbana, Estruturação Metropolitana e Consolidação da Urbanização.

Esquema: Concepção do Macrozoneamento - RMSP



Resta destacar que o macrozoneamento metropolitano, em fase de desenvolvimento, é passível ainda de adaptações em conceitos e nomenclaturas de acordo com as demandas no âmbito das discussões que ocorreram nas oficinas e que continuarão a ocorrer na retomada do Grupo de Trabalho em 2017.

¹ A metodologia do PDUI previu a necessidade de criação de Grupos de Trabalho – GTs, tendo por finalidade a discussão dos agentes envolvidos - estado, municípios e outros agentes regionais. As temáticas a serem tratadas estavam inscritas às Funções Públicas de Interesse Comum - FPICs, adotadas no plano - Desenvolvimento Socioeconômico, Urbano e Habitação; Meio Ambiente e Recursos Hídricos; Transportes e Logística -, além de Governança Metropolitana e Processo Participativo. Em um segundo momento, como forma de validação, foram incorporadas às discussões dos GTs as propostas recebidas na plataforma digital. Posteriormente, como desdobramento das discussões dos grupos, foi instituído o GT de Macrozoneamento, que deveria conceber, discutir e apresentar a proposta acabada a ser inserida no projeto de Lei, que será encaminhado ao legislativo estadual para exame e aprovação. Este GT realizou, durante o ano de 2016, dezoito reuniões, sendo a última, efetuada em 18/11/2016, aquela que aporta os resultados que constituem a atualização aqui apresentada.



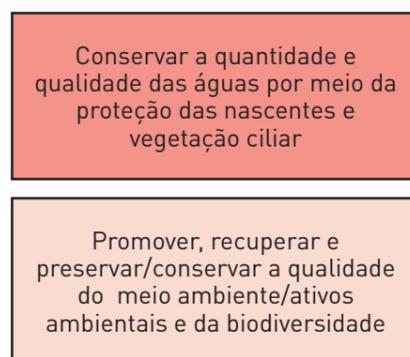
5.2.2 Macrozonas e macrodiretrizes

O procedimento inicial para a sistematização nível 3 - Macrozoneamento - foi dado pela conceituação de cada macrozona e seu rebatimento no território, referenciando e confrontando conceitos e propostas provenientes das oficinas. A partir disso, buscou-se identificar, para cada uma das macrozonas, as macrodiretrizes e as diretrizes hierarquizadas e pertinentes ao ordenamento territorial, conforme indicativo abaixo.

- Macrodiretriz
- Diretriz

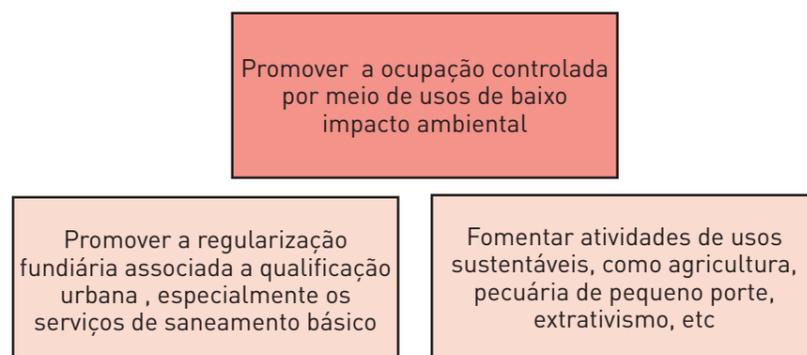
Conservação Ambiental

Conceito: Corresponde às zonas de expressivo valor ambiental, com notáveis atributos naturais ainda preservados, apresentando distinta flora e fauna.



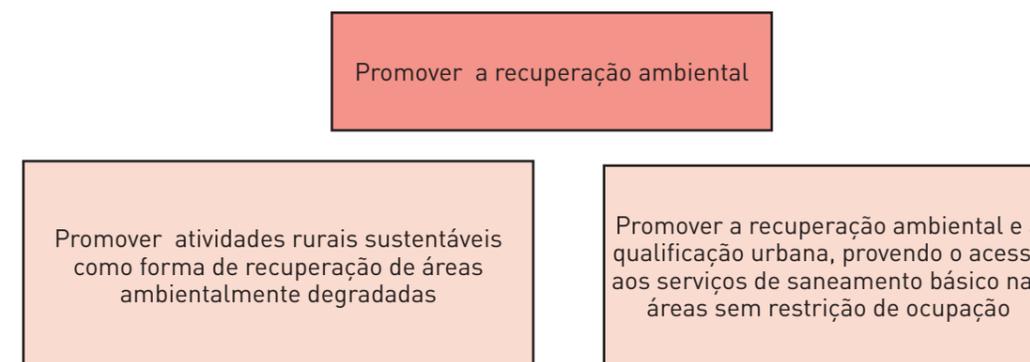
Ambiental Sustentável

Conceito: Abrange zonas reconhecidas pelos serviços ecossistêmicos, e que apresentam importantes remanescentes naturais, por isso sujeitas ao controle da ocupação e atividade antrópica.



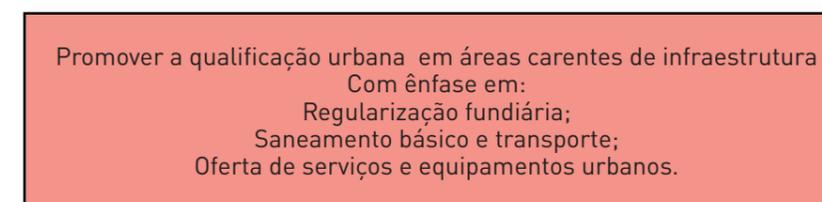
Recuperação Ambiental

Conceito: Envolve zonas de interesse ambiental ocupadas de forma inadequada ou irregular, com necessidade de requalificação urbano-ambiental.



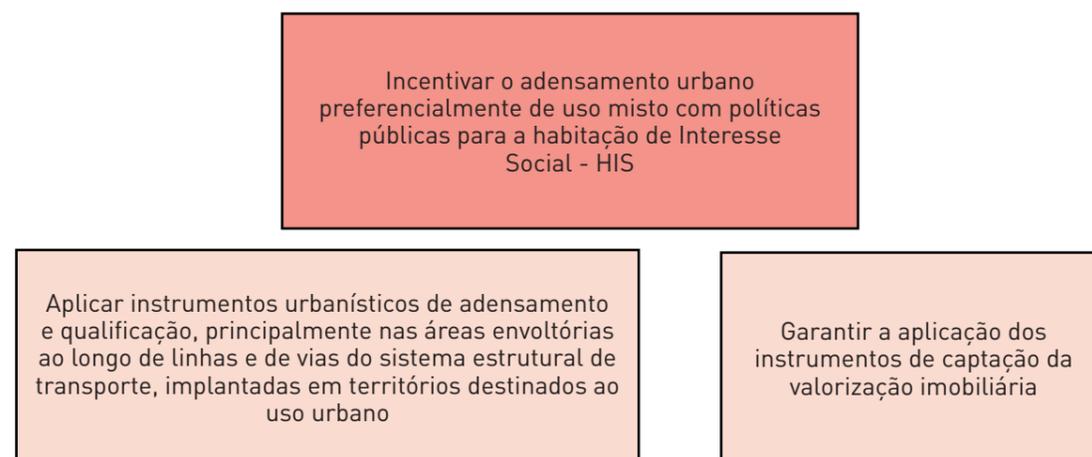
Qualificação Urbana

Conceito: Abarca zonas com urbanização incompleta ou irregular, carente de infraestrutura, com necessidade de qualificação urbanística.



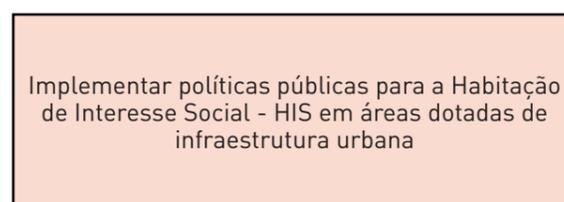
Estruturação Metropolitana

Conceito: Estende-se por zonas urbanas ocupadas por uso misto, com infraestrutura consolidada, com redes de transportes de alta e média capacidade, prioritárias para o adensamento.



Consolidação da Urbanização

Conceito: Agrupa zonas urbanas ocupadas predominantemente por usos residencial e misto, dotadas de infraestrutura urbana.

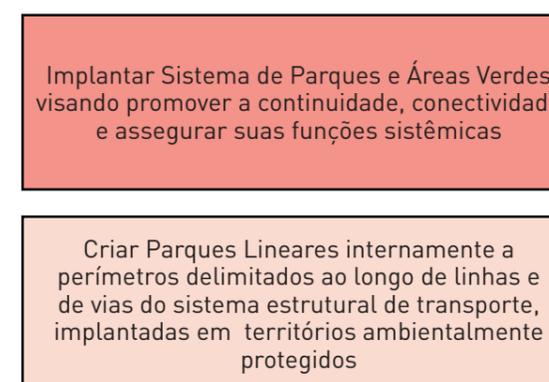


5.2.3 Estruturação do Território e diretrizes

As políticas públicas a serem desenvolvidas e aplicadas na região se articulam territorialmente por meio de Redes e Sistemas de Estruturação Metropolitana. As conexões e sinergias advindas de suas implantações, compartilhadas no território como um todo, se sobrepõem às macrozonas e demandam nível de governança mais complexo. Essenciais para o desenvolvimento da RMSP, necessitam de ações e de articulações intersetoriais, implicando diretamente em uma dimensão propositiva de maior complexidade para o território. Envolvem Sistema de Parques e Áreas Verdes, Rede de Centralidades e Sistema de Transporte. A eles foram relacionadas e discriminadas macrodiretrizes e diretrizes decorrentes dos trabalhos das oficinas.

Sistema Metropolitano de Parques e Áreas Verdes

O Sistema Metropolitano de Parques e Áreas Verdes tem por objetivo preservar, conservar e recuperar os recursos naturais na RMSP. Sua implantação pretende aumentar a oferta e melhorar a acessibilidade aos equipamentos públicos de lazer, recreação e educação de caráter metropolitano. Deverá contribuir para a recuperação de áreas urbanas de risco ambiental e degradadas, lançando um novo olhar para as áreas periurbanas e rurais. Também deve absorver, por exemplo, o conceito de paisagens agrícolas multifuncionais, onde as funções de produção agrícola e de conservação ambiental possam compartilhar harmoniosamente o mesmo território. Para tanto, este sistema estabelecerá diretrizes, programas, projetos e ações específicos, assim como alternativas sustentáveis de desenvolvimento social, econômico e ambiental.





Rede de Centralidades

Um dos propósitos da concepção da Rede de Centralidades é de proporcionar uma distribuição mais equitativa das oportunidades e melhorar as condições de vida na metrópole, considerando tanto a dimensão socioeconômica quanto a urbano-territorial. Dentre outras consequências, deverá induzir, ainda que de forma difusa no território, a diminuição da pressão sobre áreas ambientais e rurais e da dependência econômica excessiva em relação ao centro expandido do município de São Paulo, inclusive melhorando os tempos de viagens nos deslocamentos diários e promovendo a redução das desigualdades socioespaciais. Deverá também fomentar as oportunidades de desenvolvimento econômico em áreas passíveis de adensamento, e de incentivo à descentralização do emprego e das atividades em comércio, serviços públicos e privados, propondo a existência de espaços de convivência com a diversidade de usos do solo urbano. A centralidade compreendida como o “lugar de intensificação da vida urbana” demanda iniciativas que possam construir a rede futura desejada, estimulando a articulação de investimentos públicos e orientando investimentos privados, ambos de forma intersetorial e interfederativa.

Estruturar rede de centralidades atuais e futuras, promovendo uma metrópole compacta e policêntrica considerando os seguintes aspectos:

- Adensamento urbano;
- Uso misto;
- Geração de emprego e renda;
- Boa infraestrutura urbana;
- Equipamentos urbanos, sociais e culturais;
- Revitalização e reconversão de áreas subutilizadas e degradadas

Expandir a rede de transporte estrutural de modo a induzir a formação de novas centralidades e consolidar as emergentes, em áreas com alta densidade de população e baixa densidade de empregos, de comércio e de serviços

Sistema de Transportes²

O Sistema de Transportes busca estabelecer uma visão integrada das políticas de mobilidade e das demais políticas urbanas e metropolitanas. Por seu caráter estruturador da metrópole, exige a definição de um nível de governança metropolitana, que considere o desenho da rede, as prioridades de instalação, a integração de sistemas e a análise de impactos com resultados desejados e outros a serem sanados ou minorados.

Articular a mobilidade metropolitana (sistema viário, transporte de carga e de passageiros) e o ordenamento territorial, com vistas à indução e estruturação do desenvolvimento territorial sustentável, da promoção da urbanização inclusiva e do aumento da complementaridade econômica entre os municípios e sub-regiões

5.2.4 Áreas Estratégicas Metropolitanas - Área de Intervenção Metropolitana e diretrizes

As Áreas Estratégicas denominadas de Áreas de Intervenção Metropolitana correspondem à maior escala e ao maior nível de governança interfederativa proposto; nestas áreas deverão ser desenvolvidos projetos específicos relacionados às funções públicas de interesse comum eleitas na proposição do PDUi.

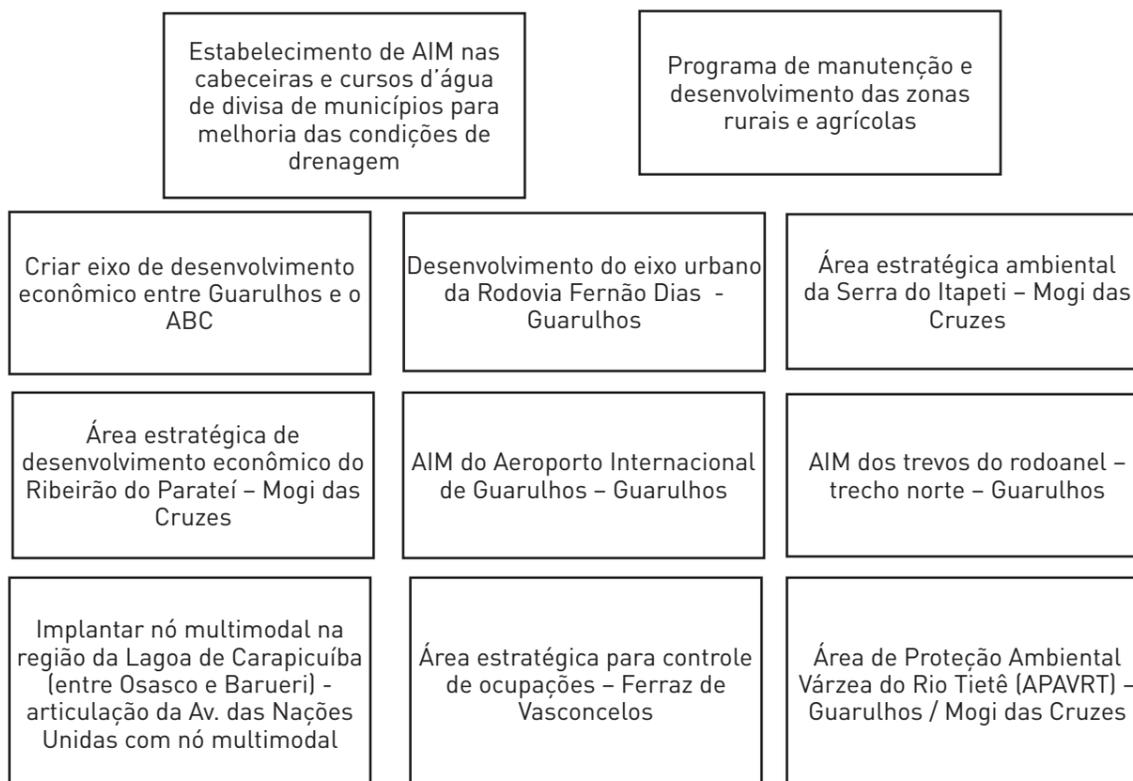
As Áreas Estratégicas se configuram como locais em que as ações necessitam de definição e de estruturação da governança metropolitana de forma efetiva, para que nelas possam ser aplicados e executados os projetos metropolitanos. Requerem um arcabouço jurídico-financeiro robusto com atribuição e distribuição de responsabilidades dos parceiros e de seu modelo de continuidade. A elas estão relacionadas e discriminadas macrodiretrizes e diretrizes decorrentes dos trabalhos das oficinas

Implantar Áreas de Intervenção Metropolitana promovendo funções públicas de interesse comum por meio de planos de ações interfederativas

Desenvolver Áreas de Intervenção Metropolitana ao longo de eixos estruturais de circulação, no entorno de seus acessos, bem como junto a equipamentos de transporte de caráter metropolitano, visando promover o ordenamento espacial das atividades econômicas e da população

² Após as oficinas as diretrizes específicas de transportes foram referendadas pelo setorial e estão contidas no subitem 5.3.

Nos trabalhos desenvolvidos nas oficinas foram apontadas algumas áreas estratégicas indicadas por desempenharem uma função metropolitana ambiental ou de conectividade espacial ou ainda, por sua importância no âmbito regional.



5.3 Desdobramentos das Oficinas

Após a realização das oficinas, alguns desdobramentos devem ser registrados.

Inicialmente, ressalta-se a oportunidade que as oficinas ensejam, propiciando a troca de informações e contribuindo para a realização dos ajustes finais de uma leitura metropolitana dos Planos Diretores Municipais, a ser verificada nos argumentos descritos no sub-item 5.3.1.

Em seguida, destaca-se o escopo de propostas oriundas das discussões regionais como indicativo de pauta para uma série de reuniões com órgãos públicos e setoriais, visando a adequação dessas propostas às políticas e ações previstas, em andamento ou para implantação futura.

Na área de habitação, foram programadas reuniões com a Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano - CDHU e com o Presidente do Programa Cidade Legal. Na área de meio ambiente, foram realizadas reuniões com a Câmara Temática de Gestão de Riscos do Conselho de Desenvolvimento da RMSP e com as coordenadorias de Saneamento e Recursos Hídricos da Secretaria Estadual de Saneamento e Recursos Hídricos. Nesses órgãos houve discussão sobre os resultados iniciais das propostas para o PDU colhidos nas oficinas.

Na área de transportes, as reuniões setoriais contaram com a participação de representantes da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM e da Secretaria de Transportes Metropolitanos. O objetivo principal dessas reuniões consistiu em avaliar e equacionar as propostas derivadas dos trabalhos das oficinas. Foram registrados, no sub-item 5.3.2, os resultados obtidos na forma de diretrizes e contribuições propostas.

E, por último, no sub-item 5.3.3, foi também incluída a análise dos programas elencados pelo Governo do Estado apresentados no Plano Plurianual.

5.3.1 Cadernos com leitura de legislações ambientais e municipais

Um dos subsídios apresentados nas oficinas sub-regionais foram os cadernos individuais por município que continham: leitura e compatibilização das leis ambientais vigentes; análise e compatibilização das legislações municipais em uma legenda única metropolitana; verificação de situações de continuidades e descontinuidades de diretrizes territoriais em âmbito metropolitano; e adequação das leis municipais às leis ambientais. O resultado deste processo encontra-se documentado no Anexo 1 - Leitura e compatibilização do macrozoneamento e zoneamento dos planos diretores e leis de uso e ocupação do solo municipais.



Após a entrega deste material, foi solicitado aos municípios que dessem retorno sobre alguns aspectos tais como: a vigência da legislação municipal utilizada; a compatibilização apresentada em uma legenda única; bem como analisar as continuidades e descontinuidades territoriais apontadas.

Os municípios enviaram as informações que possibilitaram a atualização do Mapa - Leitura unificada das unidades territoriais municipais. A partir das informações apontadas, foram agregados novos subsídios à proposta de Macrozoneamento Metropolitano.

Dos 39 municípios que compõem a RMSP, 3 não receberam o caderno: São Paulo por não ter realizado oficina e outros 2 dos quais não possuíamos as bases atualizadas. Do restante, 22 enviaram retornos sobre atualização da lei municipal utilizada, correções quanto à compatibilização proposta ou ajustes com relação às continuidades e descontinuidades territoriais apontadas, e 14 não deram retorno quanto aos questionamentos presentes nos cadernos até o momento. Esse processo encontra-se em andamento e está sendo registrado e documentado.

5.3.2 Diretrizes de mobilidade, transporte e logística

Dentre as amplas discussões realizadas com os setoriais de transporte, foi transcrito, neste sub-item, o corpo consolidado das principais contribuições. Foram estabelecidas a meta que ordena e orienta o PDUI e a consolidação das diretrizes decorrentes. Do conjunto das diretrizes relacionadas abaixo, algumas estão contidas também nas sistematizações de nível 1 e de nível 3.

- “Meta” do PDUI que orienta as diretrizes

Articular as propostas de mobilidade metropolitana (sistema viário, transporte de carga e de passageiros) de acordo com o ordenamento do território metropolitano, para o desenvolvimento sustentável do território, da promoção da urbanização inclusiva e do aumento da complementaridade econômica entre os municípios e sub-regiões da RMSP.

- Relacionadas à “meta”, há diversas diretrizes de mobilidade, transporte e logística propostas por órgãos públicos, pelos municípios da RMSP e pela sociedade civil, através da plataforma do PDUI:
 - a. Promover ligações perimetrais que interliguem centralidades, polos e eixos de atividades econômicas de carácter regional, indicados pelo PDUI; e adotar o sistema de transporte no centro expandido da metrópole.
 - b. Definir um padrão metropolitano de especificação dos projetos da rede de transporte estrutural, por modo.

- c. Conceber e implantar os serviços de transporte coletivo municipais e intermunicipais como uma rede integrada.
 - d. Promover a integração tarifária dos serviços de transporte coletivo.
 - e. Implantar equipamentos e desenvolver ações para mitigação de impactos ambientais, além de gestão e fiscalização, em vias que tangenciam ou percorrem áreas ambientalmente protegidas.
 - f. Ampliar as fontes de contribuição ao Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo, incluindo fontes destinadas a rede de transporte público de massa.
 - g. Rever e expandir o Sistema Viário Metropolitano (SIVIM).
 - h. Priorizar o transporte coletivo, incentivar a integração do transporte individual ao transporte coletivo e estimular os modos ativos (a pé e bicicleta), ampliando a utilização e considerando a integração ao sistema de infraestrutura viária de interesse metropolitano.
 - i. Promover a intermodalidade da matriz de transporte de carga.
 - j. Regulamentar a circulação do transporte de cargas.
- Ainda em análise na Emplasa, há diretrizes transversais entre transporte e demais eixos de formulação e de ação do PDUI/RMSP:

Transporte e Desenvolvimento Socioeconômico

- k. Aumentar a acessibilidade de áreas com alta densidade populacional, ou em que o adensamento será promovido.

Transporte e Uso do Solo

- Algumas diretrizes de transporte associadas a características físicas do território metropolitano também estão sendo analisadas pela Emplasa:
 - l. Aumentar a transposição de rios, interflúvios, ferrovias e rodovias, reduzindo o efeito negativo destas barreiras físicas na acessibilidade do território metropolitano.

5.3.3 Diretrizes do Plano Plurianual 2016-2019

As diretrizes elencadas e discutidas nas Oficinas sub-regionais representam demandas específicas em acordo com as políticas públicas prioritárias para cada sub-região, as quais estão em sintonia com as diretrizes que orientam o Plano Plurianual - PPA 2016-2019, estabelecidas pelo Governo do Estado de São Paulo. Destacam-se:



- Desenvolvimento econômico e sustentabilidade: competitividade e criação de oportunidades; - Desenvolvimento social: qualidade de vida, equidade, justiça e proteção social; - Desenvolvimento urbano e regional: conectividade e superação das desigualdades entre pessoas e regiões; - Gestão pública: inovação, eficiência e tecnologia a serviço do cidadão.

As diretrizes fundamentam o conteúdo de cada um dos programas e das ações expressos no PPA, os quais, por meio da Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO, terão estimadas a receita e as despesas para cada exercício financeiro. Desta forma, as políticas públicas a serem desenvolvidas e executadas em cada região estarão em sintonia com os instrumentos de Gestão, de forma a atender as necessidades dos cidadãos.

No sentido de enfrentar um problema, aproveitar uma oportunidade, bem como articular ações necessárias para o desenvolvimento regional, o PPA 2016-2019 apresenta os seguintes programas:

Habitação: Regularização Fundiária de Interesse Habitacional; Provisão de Moradias; Requalificação Habitacional e Urbana e Inclusão Social; Urbanização de Favelas e Assentamentos Precários; Saneamento Ambiental de Interesse Regional.

Meio Ambiente: Conservação Ambiental e Restauração Ecológica; Redução da Vulnerabilidade Ambiental e Mudanças Climáticas.

Saneamento e Recursos Hídricos: Saneamento Ambiental em Mananciais de Interesse Regional; Infraestrutura Hídrica, Combate às Enchentes e Saneamento; Universalização do Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário.

Logística e Transporte: Adequação da Malha Rodoviária; Transposição Rodo-ferroviária.

Transportes Metropolitanos: Expansão e Gestão do Transporte de Baixa e Média Capacidade; Expansão, Modernização e Operação do Transporte sobre Trilhos.



6 - APONTAMENTOS FINAIS

De modo geral, em praticamente todas as oficinas realizadas por sub-região, a principal questão recorrente envolveu diferentes níveis de gestão metropolitana compartilhada.

É importante salientar que, a partir de uma classificação das propostas recebidas via plataforma digital e introduzindo dois cortes temporais - período anterior à realização das oficinas, de 14/01/2016 a 31/07/2016, e o período pós realização das oficinas, de 01/08/2016 a 15/11/2016 -, verifica-se a ocorrência, numericamente importante, de propostas que estão diretamente ligadas à gestão metropolitana.

As propostas classificadas como universais ou de gestão estão subordinadas e, mais implicitamente ligadas, às definições de uma governança metropolitana. No quadro abaixo, retirando-se as propostas fora do escopo, praticamente 58% foram classificadas como de caráter universal. Refletem as relações de dependência e, para sua aplicabilidade, requerem a concepção e instalação de um sistema gestor metropolitano ágil, operacional e de cobertura institucional, projetando atores e suas atribuições com o amparo de instrumentos jurídico-financeiros de eficácia.

Recepção de Propostas - Via plataforma digital I

Funções Públicas de Interesse Comum - FPIC	Período de 14/01/2016 a 31/07/2016	Proposta segundo o caráter		
		Universal	Territorializável	Total
Transporte e Logística		20	27	47
Habitação		9	3	12
Des. Econômico		10	11	21
Meio Ambiente		60	31	91
Fora do Escopo		-	-	27
Total		99	72	198

Fonte: Emplasa, UEM, 2016

De forma similar, observa-se o quadro referente ao período subsequente, pós realização das oficinas. Verifica-se a ocorrência de propostas de caráter universal e de gestão, em torno do mesmo patamar anterior: 53%.

Recepção de Propostas - Via plataforma digital II

Funções Públicas de Interesse Comum - FPIC	Período de 01/08/2016 a 15/11/2016	Proposta segundo o caráter			
		Universal	Territorializável	Gestão	Total
Transporte e Logística		7	21	0	28
Habitação		6	3	4	13
Des. Econômico		3	1	1	5
Meio Ambiente		7	12	17	36
Variadas (Sociedade Civil)		6	2	5	13
Fora do Escopo		-	-	-	10
Total		29	39	27	105

Fonte: Emplasa, UEM, 2016

A concretização da maior parte das propostas para a RMSP está intrinsecamente sujeita ao compartilhamento de responsabilidades em resposta a desafios com o aproveitamento de oportunidades presentes no território.

Muitas das propostas de impacto territorial, como as do eixo temático de transporte, também dependem, para sua execução, de níveis definidos de gestão metropolitana. São propostas que ultrapassam a instância do setorial e têm uma dimensão transversal para sua implantação. Preconiza-se, para sua efetivação, a realização de um estudo de viabilidade de instrumentos interfederativos previstos nos Estatutos da Cidade e da Metrôpole que visem financiar o transporte de âmbito metropolitano, como os exemplos citados a seguir:

“Expandir a integração tarifária dos serviços de transporte coletivo na RMSP envolve programas para integração modal, tarifária, operacional e de gestão do sistema de transporte da RMSP”.

“Cobrar ‘Contribuição de Melhoria’ em áreas valorizadas pela implementação de linhas de transporte de alta e média capacidade”.

Mesmo propostas de procedência setorial, como transportes, meio ambiente ou habitação, por exemplo, carregam a necessidade de articulação de diversas instâncias, como está compreendido na seguinte proposta da área de habitação:

“Controlar os assentamentos em áreas de risco e reassentar a população, quando necessário”.

Nela, destaca-se a importância, para sua concretude, da implantação de gestão e controle metropolitanos nas áreas de risco e de respostas a desastres ambientais.



Outras propostas com abordagens e domínios temáticos diferentes, como “Controle da Poluição do Ar”; “Estruturar a rede de polos, articulando setoriais envolvidos, municípios e demais atores”; “Criar uma Identidade Metropolitana”; “Padronização de leis, normas e procedimentos de regulação dos territórios municipais, considerando as diretrizes de ordenamento do território metropolitano”, situam-se no mesmo campo de dificuldade: ausência de precisões e aplicação de medidas para as questões que envolvem a efetividade da gestão metropolitana.

Nesse sentido, como encaminhamento final dos trabalhos das oficinas sub-regionais, registra-se a necessidade e a premência do enfrentamento das questões metropolitanas buscando realizar uma governança formal e efetiva, solidária e legitimamente compartilhada entre os entes federativos.

Todas essas propostas convergem para a necessidade de uma governança interfederativa do planejamento do território da RMSP, a qual deverá ser submetida aos planos setoriais.

