

5. PROJETOS CO-LOCALIZADOS

Este item descreve os principais projetos co-localizados em estudo, execução ou previstos nas regiões sul e sudoeste do município de São Paulo.

Em função da natureza do objeto de licenciamento, identificaram-se quatro tipos de projetos co-localizados que poderão atuar de forma sinérgica com o empreendimento ora proposto:

- Projetos de abertura e melhoria de vias;
- Projetos de sistemas de transporte público (corredores de ônibus e redes de transporte sobre trilhos);
- Projetos de saneamento ambiental;
- Programas habitacionais de interesse social.

Para identificar os principais projetos, foram pesquisadas fontes como: Plano Diretor Estratégico do MSP; Planos Regionais das Subprefeituras da Zona Sul; informações do Metrô e da CPTM sobre o plano de expansão e modernização dos sistemas de transporte sobre trilhos na RMS; informações sobre a conclusão do Rodoanel Mário Covas; informações da SEHAB/PMSP e da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano – CDHU sobre projetos habitacionais em andamento; informações da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo – SABESP sobre projetos e obras em andamento.

Este levantamento de projetos co-localizados é complementado pela análise de compatibilidade do objeto do licenciamento do presente EIA com as propostas e diretrizes do planejamento urbano do MSP, apresentado no item 7.

5.1. Projetos de Abertura e Melhoria de Vias

O projeto do prolongamento da avenida Jornalista Roberto Marinho e da sua interligação expressa com a Rodovia dos Imigrantes faz parte de um conjunto de diretrizes viárias para a região sul da capital, que visam a organizar a distribuição dos desejos de viagem intra-urbanos, metropolitanos ou de passagem pelo MSP, assim como eliminar obstruções, gargalos e deficiências do sistema viário e dar maior fluidez ao tráfego geral de autos, ônibus e caminhões.

5.1.1. Projetos viários de importância metropolitana

Dentre os projetos viários de importância metropolitana em fase de estudos, licenciamento ou execução, destacam-se os seguintes:

- Rodoanel Mário Covas;
- Prolongamento da avenida Jacu Pêssego;
- Ampliação da avenida dos Bandeirantes;
- Ampliação da Marginal Tietê.

O **Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas**, em fase de implantação desde setembro de 2006, está com término previsto para setembro de 2010. Com 61,4 km de extensão, o traçado do Rodoanel inicia-se no entroncamento do Trecho Oeste com a Rodovia Régis Bittencourt (BR-116), interligando as rodovias Anchieta e Imigrantes, e termina na avenida Papa João XXIII, em Mauá, onde se inicia o **Trecho Leste**, em fase de estudos ambientais.

Com a conclusão do Trecho Sul, e sua operação integrada com o Trecho Oeste, a partir do final de 2010, espera-se que ocorra uma redução de cerca de 43% no movimento de caminhões na Marginal do rio Pinheiros e de 37% na avenida dos Bandeirantes, rotas atualmente utilizadas pelo tráfego macro-metropolitano (RMC-RMSP-RMBS).

Para não induzir a ocupação nas zonas de mananciais, o Trecho Sul estende-se por 38 quilômetros sem nenhum acesso às avenidas da região, passando por Itapecerica da Serra e Parelheiros, até chegar à Rodovia dos Imigrantes. As estradas de Itapecerica, M'Boi Mirim e Parelheiros ganharão pontes e viadutos, permitindo o tráfego local e garantindo a movimentação e a integração social das comunidades sem, contudo, dar acesso ao Rodoanel. Após o cruzamento com a Via Anchieta, o Rodoanel prossegue em direção a Mauá, margeando o braço do Rio Grande.

Em médio prazo, com a conclusão do Trecho Sul do Rodoanel, o início das obras do Trecho Leste e a diretriz de implantação conexa do Ferroanel, serão viabilizados Centros Logísticos Integrados para operacionalizar e otimizar a inter-modalidade dos transportes de carga.

Outra diretriz de importância metropolitana é a extensão da **avenida Jacu Pêssego**, na Zona Leste, que se articulará ao Trecho Leste do Rodoanel, contribuindo para o aumento da acessibilidade e o desenvolvimento da região.

Em junho de 2008, o Governo do Estado de São Paulo inaugurou o trecho de ligação entre a avenida Jacu Pêssego e a Rodovia Ayrton Senna, com aproximadamente 2km de extensão e duas alças de acesso. A extensão do outro extremo da avenida Jacu Pêssego, na direção sul (Trecho Iguatemi-Mauá), teve início em 2009 e sua entrega está prevista para março de 2010.

O projeto prevê uma ligação de 9,9 km (6,7km em São Paulo e 3,2km em Mauá), partindo do final da avenida Jacu Pêssego, na altura da avenida Ragueb Chofi, até o Viaduto Juscelino Kubitschek, no entroncamento com a avenida Papa João XXIII, em Mauá, que será duplicada. Este trecho fará a ligação entre a Rodovia Ayrton Senna, a região da avenida Jacu Pêssego e a cidade de Mauá, ao Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas, viabilizando a interligação do sistema Anchieta-Imigrantes ao sistema Ayrton Senna-Dutra, até que o trecho leste do anel viário seja concluído, em 2014.

O Trecho Ayrton Senna-Dutra da avenida Jacu Pêssego, com 5,1 km, completará o Complexo Jacu Pêssego, interligando a Via Dutra à Rodovia Ayrton Senna. A execução deste trecho é de responsabilidade da Prefeitura de Guarulhos, mas não há previsão para o início das obras.

Importantes melhorias e ampliações de capacidade estão previstas para a **avenida dos Bandeirantes**, que terá duas faixas expressas exclusivas para caminhões em ambos os sentidos, e a **Marginal Tietê**, que terá novas faixas expressas entre a Ponte da CPTM e a Ponte do Tatuapé, aproveitando os canteiros centrais e trechos das margens do canal.

Para os técnicos da Secretaria dos Transportes, a ampliação da avenida dos Bandeirantes, incluindo novos dispositivos de acesso às avenidas Santo Amaro, Vereador José Diniz e Washington Luís e à Rodovia dos Imigrantes, aliviarão o tráfego na via, que hoje recebe 250 mil veículos por dia (sendo 700 caminhões por hora) e sofre com crônicos congestionamentos. A estimativa é elevar a velocidade média de 20 km/h para 35 Km/h, reduzir os congestionamentos de 15km para 7Km e os acidentes de 1.500 para 300 ao ano. A remodelação da Marginal Tietê, por sua vez, deverá proporcionar uma redução de 12% nos congestionamentos, 40% no tempo de viagem e 50% no número de acidentes ao longo da via.

5.1.2. Projetos viários de importância intra-urbana

O prolongamento da avenida Água Espraiada até a Rodovia dos Imigrantes e a implantação de viadutos para acesso às avenidas Engenheiro Luis Carlos Berrini, Santo Amaro, Vereador José Diniz, Pedro Bueno e George Corbusier constituem parte de um conjunto de intervenções viárias estruturais previstas para a região sul da capital, donde se destacam:

- Prolongamento da **avenida Dr. Chucri Zaidan** até a avenida João Dias, numa primeira etapa, e até a avenida Interlagos, numa segunda etapa, continuando a diretriz do binário com a Marginal Pinheiros formada pelos corredores Faria Lima – Berrini – Chucri Zaidan;
- Construção de **nova ponte sobre o rio Pinheiros**, entre as pontes do Morumbi e João Dias, conectando a avenida Dr. Chucri Zaidan às ruas D. Helena Pereira de Moraes e Itapaiúna, nas imediações do Parque Burle Marx;
- Construção de **alça de acesso da avenida dos Bandeirantes à Marginal Pinheiros**, sentido Santo Amaro, de modo a possibilitar a redução do tráfego de passagem na avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini;
- Alargamento das **ruas Funchal, Gomes de Carvalho e Olimpíadas**, na Vila Olímpia, entre as avenidas Luiz Carlos Berrini e Faria Lima;
- Melhorias nas **ruas Dona Helena Pereira de Moraes e Itapaiúna**, nos arredores do Parque Burle Marx, de modo a conectar a nova ponte ao sistema viário estrutural da Vila Andrade;
- Abertura de **nova ligação entre a ponte “estaiada” (avenida Jornalista Roberto Marinho) e a avenida Giovanni Gronchi**, de modo a reduzir o tráfego de veículos nas pontes Cidade Jardim e do Morumbi;
- Alargamento da **avenida Washington Luís** e prolongamento da **avenida George Corbusier** até a avenida Água Espraiada, no trecho da OUCAE.
- Construção de **alças da Ponte João Dias** para acesso à Marginal Pinheiros, para evitar o uso das vias locais como alternativa de acesso à ponte;
- Construção de **nova ponte sobre o canal do Jurubatuba**, na altura da Estação Jurubatuba da CPTM, ligando o eixo Chucri Zaidan ao eixo N. Sra. do Sabará / centro de Santo Amaro, através da avenida Eng. Alberto de Zagotis.

Além dos projetos viários, vem sendo implementado pela PMSP, em parceria com a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), um Programa de Modernização Semafórica (SEMIN - Semáforos Inteligentes), para melhorar as condições do trânsito na cidade. Este programa divide a cidade em 5 regiões e cada uma com uma central de controle (CTA – Controle de Tráfego de Área), para operar o sistema, que é totalmente informatizado e conta com controladores eletrônicos em cada cruzamento. Detectores instalados sob o piso das ruas informam o volume de tráfego, para que o controle computadorizado re programe os tempos de verde do cruzamento. Além do sistema de controle, câmeras de circuito fechado de TV, instaladas em pontos estratégicos, enviam imagens aos CTAs para que qualquer problema que ocorra nestas ruas tenha uma solução mais rápida e eficiente.

5.2. Projetos de Sistemas de Transporte Público

Os projetos de expansão dos sistemas de transporte público nas regiões sul e sudoeste do MSP são de dois tipos:

- Projetos de expansão das redes de transporte sobre trilhos do Metrô e da CPTM, previstos no PITU 2020;
- Projetos de corredores de ônibus, estações de transferência e terminais SPTrans e EMTU.

5.2.1. Transporte de massa sobre trilhos

O **PITU 2020** – Plano Integrado de Transporte Unificado para os próximos 20 anos, e sua revisão, o PITU 2025, delinearam novas estratégias para o transporte público da RMSP, donde se destaca a fusão das linhas de trem metropolitanos, da CPTM e do Metrô, com o padrão operacional deste último. A integração das linhas de trens e metrôs com a rede de corredores de ônibus também é alvo de melhorias previstas no PITU 2025.

A modernização das linhas operadas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM encontra-se em andamento, com investimentos por toda a rede, incluindo obras na área central da capital, que conectaram o sistema com a rede de metrô. Também estão sendo remodeladas diversas estações, e substituída a

frota de trens, com o objetivo de reduzir o intervalo entre os trens, aumentar a confiabilidade e regularidade, e melhorar a qualidade do serviço.

Dentre os projetos da CPTM, apenas o projeto da **Linha 9 – Esmeralda** (Osasco-Grajaú), ao longo do rio Pinheiros, tem relação direta com a região do empreendimento em tela. Esse projeto, já executado e em operação há quase 7 anos, resultou na modernização operacional da linha e no aumento da capacidade de transporte. A Linha 9 da CPTM tem 31,8km de extensão e 18 estações, cinco das quais são particularmente importantes no âmbito da Operação Urbana Água Espraiada: Vila Olímpia, Berrini, Morumbi, Granja Julieta e Santo Amaro.

A Linha 9 – Esmeralda, da CPTM, integra-se à **Linha 5 – Lilás** (Capão Redondo – Largo Treze), do **Metrô**, através da Estação Santo Amaro / Largo Treze. Esta linha ainda não está integrada ao restante da malha metroviária, mas sua interligação está prevista para 2012. A Linha 9 será integrada também à **Linha 4 – Amarela** (Vila Sônia – Luz), em implantação, através da Estação Pinheiros.

A Linha 5 do Metrô possui atualmente 8,4km de extensão e seis estações, ligando o bairro do Capão Redondo ao centro de Santo Amaro. A segunda etapa, prevista para 2012, partirá da atual Estação Largo Treze em direção às Estações Santa Cruz (Linha 1 – Azul) e Chácara Klabin (Linha 2 – Verde), com extensão de 11,7km, seguindo paralelamente aos corredores das avenidas Santo Amaro e Ver. José Diniz / Ibirapuera. Estão previstas mais 11 estações neste trecho: Adolfo Pinheiro, Alto da Boa Vista, Borba Gato, Brooklin-Campo Belo, Água Espraiada, Ibirapuera, Moema, Servidor, Vila Clementino, Santa Cruz e Chácara Klabin. A demanda estimada é de aproximadamente, 650 mil passageiros/dia útil. A extensão da Linha 5 possibilitará conexão integral com as demais linhas do Metrô e com o corredor metropolitano de ônibus São Mateus-Jabaquara, da EMTU.

Outro projeto importante previsto para a região sul é o **VLT**- Veículo Leve Sobre Trilhos – que visa interligar o **Aeroporto de Congonhas** às redes de transporte de alta capacidade. O VLT é uma espécie de trem com equipamento e infra-estrutura mais leves do que as normalmente utilizadas nos trens da CPTM e do Metrô. Com menor capacidade, é indicado para demandas de até 30 mil passageiros/hora, o que o torna uma alternativa à demanda do Aeroporto de Congonhas, que é de 15 mil passageiros/hora. O VLT tem como características positivas em comparação com os demais transportes sobre trilhos, o menor custo de implantação e manutenção, além de sua mobilidade, possibilitando curvas mais acentuadas no trajeto.

A construção desta linha é uma das saídas para aliviar o trânsito carregado ao aeroporto, pois o transporte até este é feito somente por automóveis particulares, táxis e ônibus urbanos e fretados. O projeto do VLT é do Governo do Estado de São Paulo, através da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, em parceria com o Governo Federal e a Prefeitura Municipal. Divide-se em 2 etapas, a primeira, conectando o aeroporto à estação São Judas (Linha 1 – Azul) do Metrô, e a segunda, ligando o aeroporto à estação Morumbi da CPTM (Linha 9 – Esmeralda). A primeira etapa do projeto está prevista para entrar em operação-teste em 2010, e seria executada por via elevada. A segunda etapa, entre o Aeroporto de Congonhas e a estação Morumbi da CPTM, deverá envolver integração com a Linha 5 – Lilás - do Metrô, na Estação Campo Belo, nesse caso por via subterrânea. O trajeto ainda não está definido, mas é possível que siga pela avenida Jornalista Roberto Marinho. O custo total do projeto, incluindo a compra dos trens, está estimado em R\$ 1,2 bilhões.

O impacto destas intervenções na acessibilidade da população usuária de transporte público às regiões sudoeste e sul da capital será mais significativo quando consideradas as conexões das redes de transporte de massa com os terminais de ônibus municipais e intermunicipais que atendem as áreas mais periféricas, possibilitando assim uma rede de maior alcance e uma maior qualidade do serviço.

5.2.2. Corredores de ônibus

O planejamento e a administração dos corredores metropolitanos de ônibus são de responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - **EMTU** –, da Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo. Nos principais eixos viários de ligação intermunicipal da RMSP, circulam linhas de ônibus da EMTU, havendo também terminais de integração com as linhas municipais administradas pela PMSP por meio da **SPTrans**.

Os principais corredores de ônibus municipais e intermunicipais existentes na região sul são:

- Corredor Santo Amaro – João Dias - Estrada de Itapecerica;
- Corredor Ibirapuera - Ver. José Diniz;
- Corredor ABD (Av. Eng. Armando de Arruda Pereira – Av. Conceição);

- Corredor Guarapiranga – M'Boi Mirim;
- Corredor Robert Kennedy;
- Corredor Rio Bonito – Teotônio Vilela.

Os projetos de novos corredores na região sul da capital são:

- **Corredor Diadema – Brooklin**, ao longo das avenidas Roque Petroni Jr., Prof. Vicente Rao, Ver. João de Luca e Cupecê, previsto para 2012;
- **Corredor 23 de Maio**, ao longo das avenidas Washington Luís e Interlagos, e ligação com o corredor existente à avenida Senador Teotônio Vilela (Socorro), previsto para 2016;
- **Corredor Pedreira – Jabaquara**, a ser implantado ao longo de diversas vias através dos distritos de Jabaquara e Cidade Ademar, até 2016;
- **Corredor Berrini - Chucri Zaidan - Miguel Yunes**, paralelo ao rio Pinheiros, previsto para 2012 (trecho Berrini) e para 2016 (demais trechos);
- **Corredor Água Espraiada**, na Av. Jorn. Roberto Marinho, e **Terminal Água Espraiada**, junto à ponte estaiada, previstos para 2016 e 2012, respectivamente;
- **Corredor Sabará-Pedreira**, na Av. N. Sra. do Sabará (Campo Grande / Pedreira), e Terminal Pedreira, previstos para 2016;
- **Corredor Yervant Kissajikian**, que articulará os corredores Sabará-Pedreira, Pedreira-Jabaquara e Diadema-Brooklin (2016);
- novas **estações de transferência** e melhorias em estações existentes, para 2012 e 2016.

5.3. Projetos de Saneamento Ambiental

Com relação ao saneamento ambiental, identificaram-se os seguintes projetos em andamento nas regiões sul e sudoeste do MSP:

- Despoluição do rio Pinheiros (obras do Projeto Tietê e sistema de flotação);
- Programa Mananciais.

Após a implantação da segunda etapa do **Projeto Tietê**, entre 2002 e 2008, o índice de coleta de esgotos na capital passou de 80% para 84%, e o de tratamento, de 62% para 70%, permitindo que 350 milhões de litros de esgotos deixassem de ser lançados nos rios Tietê e Pinheiros.

Vale lembrar que, em janeiro de 2000, a SABESP inaugurou o Emissário Pinheiros-Leopoldina, que recebe os esgotos de quase toda a bacia do rio Pinheiros e os conduz à ETE Barueri, sendo responsável pelo transporte de 3 mil litros de esgotos por segundo e beneficiando 3,6 milhões de pessoas. No final de 2007, com a conclusão do coletor – tronco Sapateiro, mais de 34 milhões de litros de esgotos deixaram de ser lançados no rio Pinheiros, diariamente. Os benefícios estenderam-se para 94 mil moradores dos bairros de Ibirapuera, Itaim Bibi e Chácara Itaim.

A expansão da rede de coleta somente é válida se as residências forem conectadas às tubulações construídas. Por isso, um outro programa é de importância complementar - o Córrego Limpo, criado em 2007, e que visa despoluir, em dez anos, os 300 córregos da capital, por meio de novas interligações de esgotos e limpeza das margens pela PMSP.

Além do Projeto Tietê e do Córrego Limpo, em setembro de 2007, o governo estadual iniciou os testes de **flotação nas águas do rio Pinheiros**. O governo estadual, por meio da Empresa Metropolitana de Águas e Energia – EMAE -, encerrou a operação-teste no sistema de flotação das águas do rio Pinheiros em dezembro de 2008, comprovando a eficiência do método na remoção da poluição difusa.

Conforme acordo firmado com o Ministério Público, o teste do sistema de flotação envolve o tratamento das águas dos últimos 5km do rio Pinheiros e o bombeamento de 10 m³/s para o reservatório Billings, fornecendo subsídios para a elaboração do relatório de impacto ambiental que será submetido ao Conselho Estadual do Meio Ambiente, que autorizará a implantação do projeto final, que prevê a despoluição dos 25km do rio. A partir de 2010, a água do Pinheiros poderá ser bombeada para o reservatório Billings, numa vazão de até 50 m³/s, captando 40 m³/s do rio Tietê. A melhoria da água do Pinheiros visa a garantir a retomada do bombeamento na estação elevatória de Pedreira, essencial à harmonização entre os usos múltiplos das águas da Represa Billings (geração de energia elétrica, abastecimento público, controle de cheias, lazer e outros).

O **Programa Mananciais**, desenvolvido pela SEHAB/PMSP, em conjunto com o governo estadual, tem o objetivo central de recuperar a qualidade das águas dos mananciais das represas Guarapiranga e Billings, deteriorada pela ocupação irregular sem infraestrutura sanitária adequada na Área de Proteção aos Mananciais da Região Sul da RMSP.

Entre 2005 e 2008, foram urbanizadas vinte áreas nas subprefeituras Capela do Socorro, Campo Limpo, M'Boi Mirim e Cidade Ademar, beneficiando diretamente cerca de 47 mil famílias, sendo 25 mil moradoras de favelas e 22 mil moradoras de loteamentos irregulares de baixa renda. Estão em andamento obras em 81 áreas, com metas de entrega entre 2010 e 2012, incluindo a construção de 7.726 unidades habitacionais em áreas situadas entre as bacias Guarapiranga e Billings, beneficiando mais cerca de 60 mil famílias.

Quanto à macrodrenagem, há previsão de construção do Piscinão Sharp, na Bacia do Pirajussara, região do Campo Limpo (zona Sul). Atualmente, a cidade de São Paulo possui 16 piscinões em operação, sendo dois na zona sul: o Piscinão Jabaquara (Subprefeitura Santo Amaro), entre o viaduto Deputado Luís Eduardo Magalhães e a avenida Doutor Lino de Moraes Leme, com capacidade de 365.000 m³, três quadras poli-esportivas e 12 rampas para skate; e o Piscinão Maria Sampaio, localizado entre a avenida Carlos Lacerda (MSP) e a rua Nicolau Gentile (Taboão da Serra), com capacidade para 120.000 m³ (Subprefeitura Campo Limpo).

5.4. Programas Habitacionais de Interesse Social

Os agentes públicos que atuam na produção de programas e obras de HIS no MSP são a PMSP, por meio da SEHAB/HABI e da COHAB, e o Governo do Estado de São Paulo, por meio da CDHU e do Programa Mananciais.

Segundo informações da SEHAB/HABI, em 2006, foram investidos R\$ 432 milhões em projetos de HIS, o que corresponde a 2,5% do orçamento da Prefeitura. Em 2007, o orçamento para habitação foi de R\$ 626 milhões (3,3%), e em 2008, subiu para R\$ 850 milhões (4,2%), incluindo os orçamentos do Fundo Municipal de Habitação e do Fundurb.

Além do Programa Mananciais, outros projetos habitacionais de interesse social vêm sendo implantados pela PMSP, como os programas de **Urbanização de Favelas** e **Regularização Fundiária**. Entre 2005 e 2008, foram construídas 5.297 unidades de

HIS pela COHAB, e 2.354 pela HABI (programas Mananciais e Urbanização de Favelas), sendo que outras 12.806 unidades estão em andamento.

Das 1.565 favelas existentes na capital, 28 delas já foram urbanizadas e entregues à população, sendo que 25 obras - incluindo intervenções nas maiores, Paraisópolis e Heliópolis, na região sul - estão em estágio avançado. As favelas Heliópolis e Paraisópolis têm prioridade nos programas de recuperação urbanística, porque abrigam, ao todo, mais de 200 mil pessoas. Dos 55 mutirões que estavam paralisados há mais de uma década, por falta de investimentos, 24 deles foram reativados e estão em obras. Serão implantadas 7.726 unidades habitacionais e beneficiadas diretamente 63.156 famílias, com entrega prevista para 2009 e 2010. Também estão sendo recuperados os Conjuntos Habitacionais Cingapura existentes.

Das favelas que estão nas regiões dos mananciais (261), 81 estão em obras de urbanização. Dos 1.802 loteamentos irregulares na cidade, 1.128 foram considerados prioritários para o Plano Municipal de Habitação, e 59 deles já estão em obras simultaneamente. Todas essas áreas estão sendo dotadas de infraestrutura de saneamento básico, além de moradias.

Além das 33 áreas em intervenção no âmbito do Programa de Urbanização de Favelas e das 20 áreas do Programa Guarapiranga (1ª fase do Programa Mananciais), o Depto. de Regularização de Parcelamento do Solo (RESOLO) da SEHAB desenvolve o Programa de Regularização Fundiária, cujo objetivo é promover o direito à cidade para a população de baixa renda, implantar obras de infraestrutura e viabilizar a titulação dos imóveis em situação irregular. O Programa de Regularização Fundiária compreende duas fases: (i) regularização de 160 loteamentos, onde vivem 42 mil famílias; (ii) regularização de 108 áreas, beneficiando 23 mil famílias.

Em 2005 e 2006, com recursos próprios e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a SEHAB urbanizou 69 loteamentos na cidade, beneficiando 50 mil famílias, cujos lotes estão em processo de regularização fundiária. Cinquenta loteamentos já receberam o auto de regularização, e 23 já tiveram sua situação fundiária resolvida. Em 2007 e 2008, respectivamente, foram iniciados os processo de regularização de mais 6.474 lotes, em 29 loteamentos, e 20.107 lotes, em 59 loteamentos. A previsão para a conclusão de todas as obras é o segundo semestre de 2009. No entanto, devido à implantação do Programa Mananciais, a região sul não foi contemplada pelos programas da HABI.

Atualmente, a Coordenadoria do Programa de Regularização Urbanística e Fundiária da Superintendência de Habitação Popular coordena a segunda etapa do processo de regularização de 108 loteamentos em áreas públicas, correspondentes a uma extensão de 112 hectares. Com a aprovação da Lei nº 14.665/2008, que desafeta várias áreas públicas municipais ocupadas por pessoas de baixa renda, o Executivo poderá promover a regularização fundiária e emitir títulos de concessão de uso para fins de moradia em nome dos beneficiários, com recursos do Ministério das Cidades e da PMSP. Os títulos outorgados pela Prefeitura podem ser registrados junto a Cartórios de Registro de Imóveis. Das 108 áreas, 31 estão localizadas na região sul da capital, compreendendo favelas de tamanhos variados. São locais onde a população reside, em média, há 20 anos, constituindo áreas de ocupação consolidada.

O Estatuto das Cidades e a Medida Provisória nº 220/2001 garantem direito à concessão de uso especial para fins de moradia a quem estiver em posse de área pública desde antes de junho de 1996. Entretanto, as áreas ocupadas precisam apresentar condições urbanísticas adequadas e infraestrutura, e não podem estar em locais de risco à saúde pública. O ocupante também não pode residir em terreno com área ou fração ideal superior a 250 metros quadrados, nem possuir outro imóvel urbano ou rural, a qualquer título. Equipes da PMSP trabalham na coleta da documentação dos moradores das 108 áreas, a fim de verificar se elas estão ocupadas desde antes de 1996. Outra vantagem da nova legislação é permitir a desafetação por decreto das novas áreas públicas municipais situadas em Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), ocupadas por núcleos habitacionais de população de baixa renda. A medida garantirá agilidade ao processo.

Finalmente, o Plano Plurianual 2008-2011 (PPA, nov/08), da CDHU, prevê recursos para programas habitacionais de interesse social, a saber:

- Parceria com Municípios – PPM (modalidade empreitada): Visa atender às necessidades habitacionais da população de baixa renda e segmentos urbanos diversos formados principalmente por famílias com ônus excessivo de aluguel ou em coabitação, por meio da construção de novas moradias a serem executadas pela CDHU em terrenos doados pelas prefeituras municipais como forma de contrapartida. O programa destina-se primordialmente ao atendimento de municípios de médio porte e/ou inseridos em regiões metropolitanas do Estado de São Paulo. O atendimento habitacional contempla

a demanda geral de interesse social, incorporando os segmentos de renda de 1 a 10 salários mínimos, priorizando o atendimento a famílias com até 5 salários mínimos. Inclui, também, as demandas especiais definidas em legislação específica, tais como idosos, portadores de necessidades especiais e policiais.

- **Parceria com Associações e Cooperativas (modalidade de gestão compartilhada):** Tem como objetivo atender à demanda organizada para habitação de interesse social, aperfeiçoando os processos de produção e produtos habitacionais e promovendo a utilização de terrenos inseridos na malha urbana dos municípios de RMSP. O objetivo específico é produzir empreendimentos por meio de incorporação imobiliária, com a participação das Entidades Organizadoras (Associações Comunitárias ou Cooperativas Habitacionais) em todo o processo de produção, desde a indicação do terreno até a implantação do condomínio, prevendo a participação dos beneficiários na etapa final das obras de edificação, com acompanhamento de assistência técnica fornecida por meio da CDHU. A finalidade última é garantir a produção de condomínios regularizados, em áreas inseridas na malha urbana e dotadas de infraestrutura. O público-alvo é composto de segmentos de renda de 2 a 10 salários mínimos, priorizando-se o atendimento a famílias com até 5 salários.
- **Urbanização de Favelas e Assentamentos Precários – Operação Água Espreada:** O PPA 2008-2011 da CDHU especifica este programa dentre outros programas de urbanização de favelas. O objetivo é o reassentamento habitacional das famílias que moram nas favelas ao longo do córrego Água Espreada, de modo a viabilizar a continuidade do prolongamento da avenida Jornalista Roberto Marinho, com extensão de 4,5 quilômetros, até a Rodovia dos Imigrantes. Essa obra integra as ações da OUCAE, coordenadas pela EMURB, e pressupõe a identificação de possibilidades de atendimento habitacional por meio de produção direta da Secretaria da Habitação/CDHU ou a concessão de cartas de crédito para aquisição de imóveis no mercado.

5.5. Sinergias com Projetos Co-Localizados

As intervenções objeto de licenciamento do presente EIA poderão atuar de forma sinérgica com os projetos co-localizados anteriormente identificados.

O Quadro 5.5-1 procura sintetizar as possíveis sinergias positivas e negativas.

Quadro 5.5-1: Análise de possíveis sinergias com projetos co-localizados

Intervenção prevista	Projetos de abertura e melhoria de vias	Projetos de sistemas de transporte público	Projetos de saneamento ambiental	Programas de HIS
Interligação expressa com a Rodovia dos Imigrantes (túnel)	Sinergia positiva (+) com os projetos de vias de âmbito metropolitano e intra-urbano, principalmente o alívio da Av. dos Bandeirantes.	Sinergia negativa (-) com os projetos direcionados à expansão do transporte público, devido ao estímulo ao uso do transporte individual.	Sem sinergia aparente.	Sem sinergia aparente.
Prolongamento da Av. Roberto Marinho (vias-parque) e travessias em desnível	Sinergia positiva (+) com os projetos de vias de âmbito intra-urbano.	Sinergia positiva (+) com os projetos direcionados à expansão e intermodalidade do transporte público.	Sem sinergia aparente.	Sem sinergia aparente.
Implantação do parque linear do córrego Água Espirada	Sinergia positiva (+) com as obras viárias, devido à melhoria da qualidade ambiental, urbanística e paisagística dos logradouros públicos.	Sinergia positiva (+) com os projetos de expansão das redes de transporte público, devido à melhoria da qualidade ambiental, urbanística e paisagística dos logradouros públicos.	Sinergia positiva (+) com os programas de despoluição dos rios e córregos da bacia paulistana.	Sinergia positiva (+) , se o projeto implicar a construção de HIS dentro dos limites da OUCAE, democratizando os benefícios das obras.
Reassentamento de população de baixa renda	Sem sinergia aparente.	Sinergia positiva (+) , se o projeto implicar a construção de HIS dentro dos limites da OUCAE ou em seu entorno próximo, democratizando os benefícios das obras.	Sinergia negativa (-) com o Programa Mananciais, devido ao risco de migração intra-urbana da população favelada da OUCAE para a periferia sul do MSP.	Sinergia positiva (+) com os programas de HIS da PMSP e da CDHU. Sinergia negativa (-) se as demandas não forem atendidas a contento.

Conforme o quadro-síntese, a maior parte das sinergias será positiva, principalmente com os projetos co-localizados de abertura e melhoria de vias de importância metropolitana e intra-urbana e expansão dos sistemas de transportes públicos, a saber:

- Alívio do tráfego na avenida dos Bandeirantes, em função dos efeitos cumulativos ou sinérgicos das obras da avenida Jornalista Roberto Marinho com as obras do Trecho Sul do Rodoanel e o projeto de ampliação da própria avenida dos Bandeirantes;
- Ampliação da rede de corredores de ônibus e favorecimento da intermodalidade dos sistemas de ônibus (EMTU e SPtrans), Metrô e CPTM;
- Efeitos sinérgicos positivos com os programas de recuperação e saneamento ambiental em implantação, isto é, o Projeto Tietê, a despoluição do rio Pinheiros, o Programa Mananciais e o Programa Córrego Limpo, e com a política de macrodrenagem para a RMSP, que prevê a construção de bacias de retenção de cheias (piscinões) e a preservação das várzeas como áreas permeáveis.

No entanto, identificaram-se algumas possíveis sinergias negativas, que estão associadas. São elas:

- O estímulo ao transporte individual representado pela ligação expressa com a Rodovia dos Imigrantes, sobretudo considerando que já existem ou estão em execução outras ligações expressas do sistema viário intra-urbano com a mesma função (Av. dos Bandeirantes e Trecho Sul do Rodoanel);
- Os riscos associados ao processo de reassentamento das famílias de baixa renda que hoje moram nas favelas ao longo do córrego Água Espreada e em áreas residenciais de baixo padrão do entorno. É possível que, como mostra o histórico dos processos de remoção de favelas no MSP, ocorra uma migração intra-urbana forçada dessas famílias para fora dos limites da OUCAE, devido não só à remoção direta das favelas como à valorização imobiliária decorrente das obras. Assim, haveria riscos de adensamento na Área de Proteção aos Mananciais da região sul da RMSP, e de não atendimento às demandas habitacionais e às políticas dos programas de HIS, que primam pela urbanização de favelas e pela regularização fundiária urbana, isto é, pela permanência das populações de baixa renda nos locais onde residem, como condição de inclusão social e democratização do direito à cidade, por meio de instrumentos diversos, como ZEIS, concessão de uso especial de moradia, etc..

O projeto proposto apresenta ao mesmo tempo uma oportunidade e um desafio ao planejamento e à gestão pública da cidade, pois a complexidade da realidade cotidiana coloca a necessidade de harmonizar as diferentes demandas sociais, econômicas e ambientais no espaço urbano, e promover a justiça social e a qualidade ambiental e urbanística de forma integrada, indissociável, gerenciando as tensões e contradições que surgem a partir da busca destas metas.