PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E DE RENOVAÇÃO DA ZONA PORTUÁRIA DE SANTOS

Relatório Final - Junho 2008

Banco Interamericano de Desenvolvimento

ADÉFRANCE

PREFEITURA DE SANTOS

Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano
CDHU

SECRETARIA DE ESTADO DA HABITAÇÃO

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
TRABALHANDO POR VOCÊ

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS

João Paulo Tavares Papa – Prefeito Municipal

Márcio A. R. de Lara – Secretário de Governo

Sérgio P. P. de Aquino – Secretário de Assuntos Portuários e Marítimos

Bechara A. P. Neves – Secretário de Planejamento de Santos

CDHU - Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo

Eduardo Trani – Superintendente de planejamento estratégico

GIE ADEFRANCE

Chantal Guillet –Diretora geral da Adefrance

Rosely Vaz Feijó – Consultora em urbanismo

Ken Kobashi – Consultor em economia

Paulo Lomar – Consultor jurídico

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

Patrícia Bakaj – Responsável pela cooperação de desenvolvimento urbano

Banco Interamericano de Desenvolvimento

ADÉFRANCE

PREFEITURA DE SANTOS

Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano CDHU

SECRETARIA DE ESTADO DA HABITAÇÃO

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO TRABALHANDO POR VOCÊ

SUMARIO

1. Apresentação

2. Histórico

3. Missões técnicas realizadas

4. Síntese das atividades desenvolvidas nas missões

5. Seminário de encerramento

6. Considerações finais

7. Anexos

1. APRESENTAÇÃO

Este relatório procura refletir o processo de trabalho desenvolvido através da Cooperação Técnica entre a Prefeitura Municipal de Santos, Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo (CDHU) e Gie ADEFRANCE (empresa consultora especializada na formatação e implementação de projetos de requalificação urbana em cidades portuárias), para a elaboração do PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E de RENOVAÇÃO DA ZONA URBANO-PORTUÁRIA DE SANTOS, financiado pelo Banco Mundial (BID).

O objetivo principal da cooperação foi assegurar apoio técnico para as autoridades brasileiras, na formulação de uma estratégia de requalificação urbana em Santos, localizada na zona portuária e nas suas adjacências junto à região central, sede de profundas transformações advindas do processo de modernização do porto.

Esta cooperação permitiu a obtenção de um diagnóstico abrangente sobre, entre outros, os aspectos urbanísticos, institucionais, com análise dos aspectos jurídicos existentes e recomendação de novos mecanismos; financeiros: montagem de operações em parcerias público-privadas.

No âmbito da cooperação, a assistência internacional foi garantida por meio de equipes responsáveis na França por grandes operações de urbanismo, agrupadas junto ao Gie ADEFRANCE, em particular os de Marselha e da região Provence- Alpes-Côte d'Azur. Esta assistência internacional foi desenvolvida em três etapas, consolidada em três missões francesa em Santos e recepção na França de duas missões brasileira.

Essas equipes ofereceram consultoria específica muito adequada, já que, resguardadas as diferenças históricas, Marselha e Santos possuem muitas características semelhantes enquanto cidades litorâneas onde a atividade portuária parametriza o desenvolvimento urbano e econômico. O enfoque sobre essa questão permite trazer ao projeto aspectos importantíssimos para o desenvolvimento socioeconômico com desdobramento para a **abordagem social** do programa.

2. HISTÓRICO

Santos começou a ser habitada pelo Centro, nessa região, famílias abastadas ergueram casarões que ainda hoje estão de pé e, pela arquitetura, podem contar bem essa história, que desperta o interesse de santistas e turistas.

Ciente do valor desse acervo que as ruas do Centro ainda guardam, a Prefeitura em 2003 cria o Alegra Centro, denominação popular para o Programa de Revitalização e Desenvolvimento da Região Central Histórica de Santos. O Programa Alegra Centro tem como principal objetivo a preservação do patrimônio histórico em conjunto com a valorização da paisagem urbana e a retomada do desenvolvimento econômico e social da área central de Santos e, conseqüentemente, da Cidade e região. Visa à instalação de empreendimentos, por meio de iniciativas voltadas à diversificação de atividades como comércio, entretenimento e turismo, atraindo santistas e turistas.

Seu inicio se dá com a implantação da linha turística do bonde, a recuperação arquitetônica de vários imóveis (Bolsa do Café, Estação do Valongo, Teatro Coliseu etc), praças e logradouros (como a Rua XV de Novembro) com restauração do calçamento e da iluminação de época.

Banco Interamericano de Desenvolvimento

Paulatinamente a recuperação da área central vai acontecendo e assim, começa a ser procurada para cenário de locação de campanhas publicitárias, novelas e minisséries da Rede Globo de Televisão (Deus nos Acuda, Terra Nostra e Um Só Coração e JK). Além disso, é palco de programas culturais que atraem grande número de pessoas, como o CarnaBonde e o Música na XV.

Mas, o processo de revitalização e desenvolvimento precisava de um olhar maior, isto é, de um planejamento estratégico que considerasse as interfaces da estrutura fundiária, no sentido de se promover uma operação urbana na região.

Assim, em dezembro de 2005, por meio de termo de cooperação técnica entre a Prefeitura Municipal de Santos, Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU) e Gie ADEFRANCE (empresa consultora especializada na formatação e implementação de projetos de requalificação urbana em cidades portuárias), foi desenvolvido o PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E de RENOVAÇÃO DA ZONA URBANO-PORTUÁRIA DE SANTOS, financiado pelo Banco Mundial (BID), que prevê a elaboração de modelo de gestão a ser adotado numa grande intervenção urbana no Centro Histórico.

A participação da Gie ADEFRANCE foi de grande importância no processo em curso do Alegra Centro, pois reúne empresas públicas de ordenamento territorial (planejamento urbano e/ou territorial) ou empresas públicas fundiárias de caráter industrial e comercial (EPIC), criadas com vista a realizar o ordenamento territorial dos principais programas de desenvolvimento urbano francês e que colocam de forma pontual suas equipes à disposição do Grupo, para intervenções externas.

Nesta nova parceria, a administração municipal iniciou um amplo trabalho de diagnóstico da área central, dando subsídios à equipe francesa para a primeira etapa do trabalho.

Havia claramente a visão que no plano local deveria existir uma forte articulação entre os planos e objetivos do Município de Santos e da administradora do Porto de Santos - CODESP como condição essencial, para que aconteça uma eficiente e produtiva parceria entre ambos e, o convívio entre o porto e o restante da cidade com sua comunidade seja simbiótica.

Uma outra questão colocada é que a importância do Porto de Santos no âmbito nacional e regional, depende de uma série de fatores, mas principalmente da capacidade de se modernizar continuamente para ter competitividade. E isso implica em incorporar novas funções e dirigir grandes investimentos em terminais especializados. Mas, sem que haja investimentos nos sistemas modais de transporte no interior do País, em especial em ferrovias, rodovias e hidrovias, em que a tônica é a integração de modais, visando fortalecer o subsistema alimentador para o porto de Santos, este poderá perder espaço para outros.

Nessa contínua mudança do perfil do porto, modifica-se a forma de ocupação do espaço portuário e, as variáveis que caracterizam a relação do porto com a área urbana. Os contêineres querem mais espaço de retroporto. A cidade, por sua vez, busca espaço para realizar a sua requalificação, recuperando áreas do tecido urbano e criando condições para se realizar uma gestão das intervenções do setor público. Neste sentido, a proposta de um porto novo na área continental do município de Santos, abre uma nova discussão do planejamento futuro da atividade portuária localizada na área urbana.

Com relação a área portuária ociosa no bairro do Centro, localizada no bairro Porto Valongo e Porto Paquetá, com limite no estuário, integrando a região central histórica que vai do Valongo à Vila Mathias, é considerada pela equipe técnica como "questão estratégica essencial" não só

para a cidade de Santos, como também para a Região Metropolitana da Baixada Santista. Esta constitui, efetivamente, uma oportunidade para a implantação de um processo de renovação urbana que, mesmo além destes perímetros, criará uma dinâmica de desenvolvimento do centro histórico e dos bairros periféricos de Santos.

Além disso, e dependendo de uma vontade política ambiciosa que associe Santos, os municípios da Baixada Santista, o Estado da São Paulo e o Governo Federal que dispõe da tutela do porto, este projeto poderá constituir um objetivo da área metropolitana para dar-lhe uma especificidade e uma visibilidade compreendendo toda a área macro metropolitana da grande São Paulo.

Fechada a primeira etapa de trabalho, havia uma total clareza da grande dimensão que o programa de recuperação e revitalização da área portuária de Santos poderá atingir, e que é preciso ter em conta que inúmeros fatores de ordem econômica, social, política e urbanística estarão presentes na evolução do projeto.

No que tange à solução dos conflitos porto-cidade, não é demais lembrar que o estabelecimento e a implementação de um modelo institucional para a gestão de operações urbanas que promovam, ao mesmo tempo, a integração porto-cidade e a revitalização de áreas portuárias ociosas operacionalmente integradas a porções degradadas do território da Cidade se trata de uma iniciativa inédita voltada a resolver de forma coordenada esses conflitos que têm colocado porto e cidade de costas um para o outro ao longo de anos: a cidade constituindo-se em elemento de limitação para a expansão e dinamização do porto; e a atividade portuária constituindo-se em causa de transtornos de toda ordem para a vida da cidade.

Neste sentido a Cooperação Técnica com a Gie ADEFRANCE veio trazer novos exemplos na França e em outros países onde esse tipo de conflito foi resolvido de forma cooperativa, proporcionando às cidades portuárias inúmeras oportunidades de desenvolvimento a partir da existência e funcionamento do porto, e na qual o porto deixou de se constituir em um enclave e foco de deterioração do tecido urbano.

Ao mesmo tempo em que a equipe definia a área que deverá ser realizada a operação urbana Valongo-Paquetá, o Programa Alegra Centro continuava a sua implementação com uma visão mais expandida e com uma agenda de implantação de projetos estratégicos que passo a passo foi sendo realizada. Vários projetos foram se tornando realidade neste processo: a revitalização da Estação do Valongo, a ampliação da Linha do Bonde Turístico que passará por vários pontos históricos; a recuperação e restauração do Teatro Guarany, destaque na história do País, e a construção do Memorial José Bonifácio e Museu Pelé.

Banco Interamericano de Desenvolvimento

Na definição da área de abrangência foi realizada uma análise aprofundada de cada bairro inserido no Programa Alegra Centro, considerando-os unidades espaciais abordando seus aspectos legais, funcionais e territoriais (caracterização dos espaços livres e ocupados). Sendo assim, a delimitação da área da operação urbana foi traçada, pela equipe de trabalho, com base em suas características e potencialidades. A questão fundiária é uma das questões analisadas já que o êxito de uma operação desta natureza implica em viabilizar novas formas de ocupação no território existente.

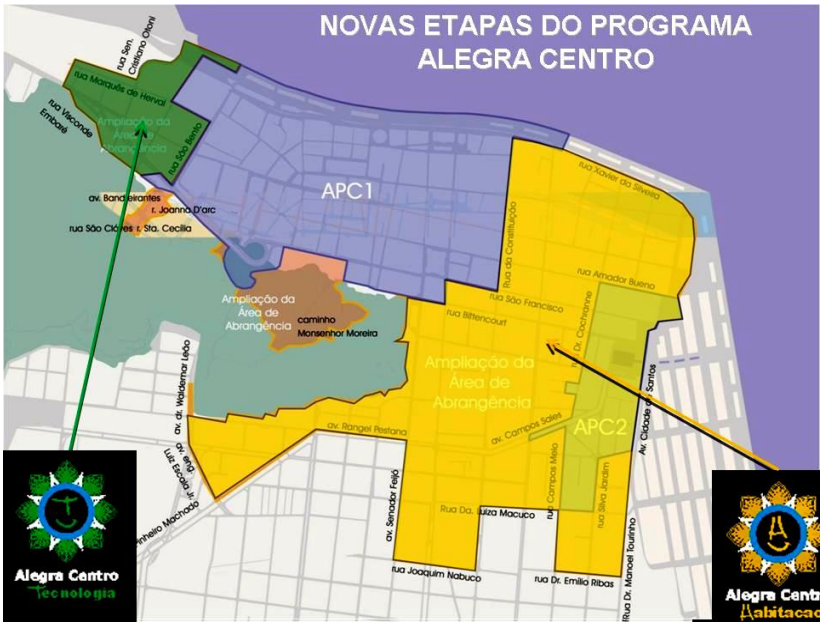
Sob esta ótica, este processo de requalificação urbana passa igualmente por uma reflexão sobre os incentivos institucionais a serem implementadas para disponibilizar e dinamizar o fundiário privado e torná-lo facilmente utilizável através do reagrupamento de parcelas, de uma reforma do funcionamento dos quarteirões e das densidades dos mesmos. É necessário também dar credibilidade a essa renovação urbana, associando os comerciantes e os habitantes para elaborar operações de realojamento nas proximidades, talvez em conjuntos habitacionais, e criar incentivos através de micro-projetos, objetivando reestruturar o pequeno comércio do centro.

As conquistas alcançadas em cinco anos do programa de revitalização do Centro Histórico de Santos, o Alegra Centro, assim como seus novos rumos e o investimento proporcionado por parcerias público-privadas, envolvendo as esferas municipal, estadual e federal. As idéias inovadoras a serem implementadas no projeto de revitalização santista podem vir a se tornar modelos para o país. Com o objetivo de resgatar a história de Santos, vem restaurando o patrimônio arquitetônico e retomando o desenvolvimento sócio-econômico da área central. Desde 2003, já ultrapassou a marca de 200 imóveis recuperados e 1.200 empresas abertas.

Nos últimos cinco anos, a revitalização do Centro Histórico recebeu investimentos do poder público e iniciativa privada da ordem de R$ 91 milhões e 243 mil. Desse total, R$ 22 milhões destinaram-se a obras de infra-estrutura.

Cerca de 224 obras de restauração e conservação de imóveis foram realizadas na Área de Proteção Cultural, totalizando R$ 68 milhões investidos. Os imóveis fechados, que em 2006 somavam 373, diminuíram no ano passado para 269, enquanto os degradados, que em 2006 contabilizavam 174, passaram a 133 em 2007. Do total de 4.353 firmas existentes na Área de Proteção Cultural, 1.293 foram criadas entre 2003 e 2007.

Com a finalidade de agilizar ainda mais o processo de recuperação da paisagem em curso, a Prefeitura de Santos ampliou em 2008 a área do Programa Alegra Centro dando maior possibilidade para que o novo incentivo fiscal criado pelo Governo do Estado, em setembro de 2007, seja amplamente usado pelos empreendedores privados. Foi criada uma nova modalidade de incentivo fiscal, o Pro-Urbe que consiste em permitir a utilização de créditos do ICMS de empresas exportadoras, créditos esses originados com a Lei Kandir.



Assim, foi ampliado o público alvo das ações traçadas e ao mesmo tempo a administração municipal lança atualmente o programa relacionado a requalificação habitacional, com vistas a resolver a questão das moradias encortiçadas. Para tanto a Prefeitura apresentou proposta de

lei neste mês de maio, visando melhorar as condições de habitabilidade de imóveis já ocupados e atrair novos empreendimentos residenciais para a área, promovendo o desenvolvimento econômico com inclusão social.

O ‘Alegra Centro Habitação’ propõe regras para a reforma ou construção de imóveis residenciais nos bairros Centro, Paquetá, Vila Nova e Vila Mathias. Oferece incentivos fiscais em impostos e taxas municipais e propõe parceria com os proprietários dessas edificações. Já os proprietários dos cerca de 280 imóveis transformados em moradias insalubres que não se adequarem ao programa de reabilitação sofrerão sanções.

Outra importante ação será a implementação do projeto Marina Porto de Santos – Complexo Náutico e Empresarial, que representará um marco na história do Município. Visando a integração física entre Porto e Cidade, o projeto pretende a utilização dos armazéns 1 ao 8 – pertencentes à Codesp, desativados há 20 anos, e finalmente foi assinado em fevereiro de 2008 instrumento legal para que os entes envolvidos possam definir ações conjuntas no desenvolvimento de atividades turísticas e empresariais na área.

Por sua vez, a viabilização de um projeto âncora, considerando que esta função pode ser exercida pelo Projeto Marina Porto de Santos, deve ser o foco principal da operação urbana, pois os demais contam de um modo ou de outro, com recursos do governo federal, estadual e municipal. Os projetos vinculados ao sistema viário, transporte público e logística do Porto, deverão ocorrer independentemente do projeto âncora - a marina e o terminal de navios de cruzeiro marítimo.

Outra ação estratégica em curso no âmbito do Projeto Marina Porto de Santos, e que também integra as diretrizes do Alegra Centro, é a transformação de uma área de 43 mil m², que compreende à antiga Estação Ferroviária, o Pavilhão de Exposições e os pátios anexos até o limite da Rua Cristiano Otoni, no Valongo, num Centro Empresarial, com escritórios, apart-hotel e estacionamento.

Essa atração de empreendimentos para os terrenos anexos à Estação do Valongo, bem como para toda a região central, apresenta como destaque a futura construção da sede própria da Petrobras, que inicialmente instalou escritório em prédio antigo do Centro Histórico, mas que necessita de sede própria já que o Núcleo de Gestão da Bacia de Santos deve ter uma expansão.

A idéia é de que a formatação do modelo de instituição em tela deve considerar a parceria público-privada fundamental, assim como o suporte de agências de financiamento internacionais para empreendimentos do gênero. Cabe salientar que será desejável que a instituição a ser criada possa realizar compras e vendas imobiliárias, estar habilitada para tomar empréstimos, celebrar parcerias com a iniciativa privada, entre outros. E, ter força para estabelecer compromissos com longo prazo de duração e que seja pouco vulnerável às mudanças bruscas de conjunturas políticas microrregionais e locais.

Todas as questões aqui colocadas foram avaliadas pela equipe de trabalho no sentido de balizar qual será o foco principal da instituição a ser criada e seu papel efetivo como responsável pela implantação e financiamento da operação urbana, e por outro lado, o papel apenas como indutor, promotor ou articulador da revitalização da área central de Santos.

O processo de trabalho relativo ao PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E de RENOVAÇÃO DA ZONA URBANO-PORTUÁRIA DE SANTOS, foi de inteira articulação entre os organismos participantes, criando a sinergia necessária para sua finalização. Várias foram as missões e reuniões que ocorreram no sentido da troca de informações, consolidando assim a cooperação técnica esperada.

Apresentamos a seguir uma breve síntese das missões, lembrando que já em 2004, ainda no âmbito da Cooperação técnica entre o Estado de São Paulo e ADFRANCE, a Prefeitura de Santos foi convidada a participar da última missão brasileira, pois havia um entendimento da importância da participação que a cidade de Santos frente às questões porto-cidade.

3. MISSÕES TÉCNICAS REALIZADAS

3.1. Missão Francesa em Santos

Primeira missão G.I.E. ADEFRANCE foi realizada em dezembro de 2005, pela equipe francesa, com a seguinte composição:

- Chantal Guillet, Diretora Geral do Gie ADEFRANCE
- Georges Demouchy, Paisagista-urbanista, Professor na Escola Nacional Superior de Paisagismo, em Marseille e especialista do Gie ADEFRANCE.
- Pierre Louis Soldaïni, Diretor Geral do EPC PACA

Segunda missão do G.I.E. ADEFRANCE foi realizada em maio de 2006, pela equipe francesa, com a seguinte composição:

- Chantal Guillet, Diretora Geral do Gie ADEFRANCE
- François Jalinot, Diretor Geral da Empresa Pública de Desenvolvimento Euromediterrannée
- Hugues de Cibon, Diretor de marketing (desenvolvimento internacional e estratégico) da Euroméditerranée
- Régine Vinson, Engenheira, Responsável pela interface cidade-porto junto ao Porto Autônomo de Marseille
- Eric Castaldi, Arquiteto autônomo em Marseille, Especialista em requalificação de edificações antigas
- Georges Demouchy, Paisagista-urbanista, Professor na Escola Nacional Superior de Paisagismo, em Marseille e especialista do Gie ADEFRANCE.

Terceira missão do G.I.E. ADEFRANCE foi realizada em agosto de 2006, pela equipe francesa, com a seguinte composição:

- Chantal Guillet, Diretora Geral do Gie ADEFRANCE
- Emile Baye, Vice-Diretor Geral do EPC PACA

Quarta missão do G.I.E. ADEFRANCE foi realizada em janeiro de 2007, pela equipe francesa, com a seguinte composição:

- Chantal Guillet, Diretora Geral do Gie ADEFRANCE
- Emile Baye, Vice-Diretor Geral do EPC PACA

Quinta missão do G.I.E. ADEFRANCE foi realizada em abril de 2007, pela equipe francesa, com a seguinte composição:

- Chantal Guillet, Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Sexta missão do G.I.E. ADEFRANCE foi realizada em junho de 2007, pela equipe francesa, com a seguinte composição:

- Chantal Guillet, Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Sétima missão do G.I.E. ADEFRANCE foi realizada em agosto de 2007, pela equipe francesa, com a seguinte composição:

- Chantal Guillet, Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Oitava missão do G.I.E. ADEFRANCE foi realizada em outubro/novembro de 2007, pela equipe francesa, com a seguinte composição:

- Chantal Guillet, Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Nona missão do G.I.E. ADEFRANCE foi realizada em abril de 2008, pela equipe francesa, com a seguinte composição:

- Chantal Guillet, Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

- Emile Baye, Vice-Diretor Geral do EPC PACA

3.2. Missão Brasileira em Paris e Marseille

Primeira missão Brasileira foi realizada em março/abril de 2004, pela equipe brasileira, com a seguinte composição:

- Patrick Saint Pol Maydieu, Especialista do BID – Washington
- Tracy Betts Martinez, Responsável Técnica da Agência do BID – Brasília
- João Paulo Tavares Papa, Vice-Prefeito e Secretário de Planejamento de Santos
- Alexandra Sofia Grota, Superintendente de Meio Ambiente Porto de Santos
- Eduardo Trani, Superintendente de Planejamento Estratégico – CDHU

Segunda missão Brasileira foi realizada em novembro de 2006, pela equipe brasileira, com a seguinte composição:

- Marcio Lara, Secretario de Governo da Prefeitura Municipal de Santos
- Débora Blanco Bastos Dias, Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Santos
- Sergio Paulo Perruci de Aquino, Secretario de Assuntos Portuários e Marítimos da Prefeitura Municipal de Santos
- Hélio B. Costa, Diretor de Planejamento da CDHU
- Eduardo Trani, Superintendente de Planejamento da CDHU
- Rosely Vaz Feijó, Urbanista e Consultora na cooperação técnica do Gie ADEFRANCE

Terceira missão Brasileira foi realizada em novembro de 2007, pela equipe brasileira, com a seguinte composição:

- Rosely Vaz Feijó, Urbanista e Consultora na cooperação técnica do Gie ADEFRANCE

4. SÍNTESE DAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS NAS MISSÕES

4.1. Primeira missão Brasileira em março/abril de 2004

Segunda-feira – 29/03/2004

Visita ao Ministério do Equipamento de Transportes, da Habitação, do Turismo e do Mar

Equipe Anfitriã:
Hervé Dupont – Secretário Geral do Ministério responsável pelo grupo Central das Grandes Operações de Urbanismo
Elizabeth Morel - Responsável pela Habitação e Construção
Francine Gibaud – Coordenadora de Assuntos Internacionais
Aude Vermon-Gaud – Assessora para Américas
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
Foram apresentados por meio de palestra do Monsieur DUPONT, uma análise e revisão crítica das grandes operações urbanas na França. Demonstrou-se como se deu a evolução da implantação do Bairro de La Défense, onde uma gigantesca operação urbana concentra o mais importante pólo de serviços da região metropolitana de Paris. Reforçou-se que o processo dura mais de 40 anos, e que para seu sucesso houve uma inversão considerável de investimentos públicos no início, e somente num segundo momento, a iniciativa privada investiu pesadamente nesse empreendimento.

Concentram-se nesses edifícios de arranha-céus, empresas de petróleo, bancos, indústrias químicas, etc. Paris não queria construir torres altas de edifícios e La Défense parecia ser a saída para essa concentração.

Elegeu-se um eixo histórico que partia do Louvre, passando pelas Tuilleries, Arco do Triunfo até chegar no Arco de La Défense que foi projetado pelo arquiteto Sprekelsen em 1989.

Para essa operação foi criado um Etablissement Public d'Aménagement – EPA pelo Governo Central, que no início comprava terras e fazia infra-estrutura (através do mecanismo das ZACs) para depois vender ao setor privado e realizar lucro nessas operações para futuros investimentos.

Essa operação era possível em função da legislação urbanística existente (direito de preempção da legislação urbanística do início dos anos 70).

Os principais temas dessas operações de urbanismo são: a questão fundiária e preço da terra; despoluição das terras; grandes infra-estruturas; o efeito de 'alavancagem' e, a organização inter-regional.

Após a palestra, foi feita uma visita em toda a região de implantação dos edifícios comerciais. Ressaltou-se importância dada às obras esculturais públicas, feitas por artistas de renome, além da escala dos edifícios (torres enormes), da facilidade do sistema de transportes, etc..
Estabeleceu-se, após a visita ao Ministério da Habitação, que poderemos aprofundar contatos entre as equipes dos dois países para elaboração de instrumentos jurídico-legais de cooperação para operações similares no Brasil, resguardadas as especificidades econômicas, sociais e culturais. Em especial, no caso da reabilitação do centro de Santos e da área portuária.

Terça-feira – 30/03/2004

Visita a Mantes-em-Yvelines , no EPAMSA – Etablissement Public dAménagement du Mantois Seine Amont

Equipe Anfitriã:
Jean-Luc Poidevin – Diretor Geral de l'EPAMSA e Presidente do Gie-ADEFRANCE
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
Monsieur Poidevin fez uma brilhante e detalhada exposição sobre os objetivos do Projeto Mantes-em-Yvelines, projeto de desenvolvimento regional que se estende por um perímetro de 9 municípios (7.600 ha, dos quais 700 urbanizados), 100.000 habitantes, com um total de investimentos da ordem de 219 milhões de Euros (R$ 860 milhões).

Esse projeto surgiu de uma vontade política muito forte de desenvolver todas as capacidades da região de Ile-de-France, dada à situação estratégica do eixo Paris-Rouen-Le Havre, que é servido pelas auto-estradas A13 e A14, e com muitas disponibilidades de terrenos urbanizados, com ótima relação qualidade-preço, e um estilo de vida excepcional e com preservação do meio ambiente. O projeto visa vários objetivos, dentre os quais, o desenvolvimento econômico, a política de habitação e a renovação urbana e social.

Na primeira fase do projeto (1996-2000) foi dada ênfase especial aos aspectos relativos à habitação e à recomposição urbana, sobretudo do centro da cidade de Mantes. Na segunda fase (2000-2006), ainda em curso tem-se a prioridade absoluta no desenvolvimento econômico.

Os resultados espetaculares da primeira fase do projeto devem-se, em grande parte, à sua característica de "parceria", o que lhe conferiu uma efetividade real. O Projeto Mantes-en-Yvelines congrega os todos os financiamentos disponibilizados pela Comunidade Européia, Estado Federal, Região d'Ile-de-France, Departamento de Yvelines, Consórcio de municípios de Mantes e dos próprios municípios. Aliás, a estratégia escolhida foi pela montagem do EPAMSA, que assegura o controle da coordenação das ações e aporta a engenharia necessária à elaboração dos projetos, tudo isso com muita interação com os agentes sociais e econômicos.

Fomos visitar, na seqüência da palestra e dos debates entre os convidados, o bairro de Val Fourré, que foi uma das regiões escolhidas na época da construção de bairros de baixa renda para os trabalhadores imigrantes. Val Fourré começou nos anos 50 e terminou nos anos 70. Desde então, a situação desse bairro, que conta com 28.000 habitantes veio se deteriorando. Portanto, as primeiras iniciativas do Projeto Mantes-en-Yvelines foram de renovar o bairro e melhorar a qualidade de vida dos habitantes, sendo que na primeira fase, entre 1997-2000, implantaram-se 250 novas empresas, gerando 800 empregos. Ao mesmo tempo, o EPAMSA começou a intervir nas moradias, redesenhando o espaço público, derrubando algumas das grandes torres de apartamentos de 15 andares, e recuperando as zonas comerciais e espaços livres e de lazer. A tônica do projeto do Val Fourré foi a reconstrução dos quarteirões, realocações de moradias, reconstruções, e também a implantação da "gestion de proximité", uma espécie de trabalho de pós-ocupação nos condomínios, além da maior oferta de trabalho e da revitalização dos espaços públicos e do comércio.

Visita à sede da EPASQY – Etablissement Public d'Aménagement de Saint Quentin em Yvelines e à Região

Equipe Anfitriã:
Jean-Yves Debost – Diretor Administrativo e Financeiro
Sylvie Roussel – Responsável pelo Desenvolvimento do Habitat
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados*:*
A aglomeração urbana de Saint Quentin-en-Yvelines, "ville nouvelle" criada nos anos 70 é composta por 7 municípios: Elancourt; Guyancourt; La Verrière; Magny-les-Hameaux; Montigny-le-Bretonneux; Trappes; Voisins-le-Bretonneux, e tem uma população de aproximadamente 145.000 habitantes, com quase 80.000 empregos.

É hoje considerada o segundo pólo econômico da Ile-de-France, após La Defense. Sede de inúmeras indústrias de renome e centros tecnológicos, laboratórios de pesquisa, tem uma grande diversidade e dinamismo, e isso se deveu à um plano regional de integração e investimentos que as várias entidades, e em especial o EPASQY, tiveram ao longo desses quase 30 anos de existência.

Fomos visitar os diferentes bairros dessa aglomeração, e pudemos notar uma excelente qualidade de vida e de visual, com bairros ajardinados, pólos de instalação industrial com arquitetura de vanguarda e um centro comercial muito vivo.

Visitamos, pelo lado de fora, o centro do Grupo Bouygues-Challenger, a maior construtora da Europa; vimos também em Guyancourt, o centro tecnológico da Renault – Tecnhocentre-Renault no parc de Villaroy, com área construída de 350.000 m2 e projeto feito pelos escritórios de Chaix e Morel, Brunet e Saunier, Valode e Pistre.

A visita terminou no centro de Montigny, que possui vários equipamentos e shoppings centers e praças/espaços livres para cultura, os quais dão um aspecto de "cidade" à "ville nouvelle", normalmente fria e monótona.

Dessa visita concluímos que o papel da gestão das "villes nouvelles" foi essencial para incentivar a vinda dos empreendedores imobiliários e donos de indústrias, e atrair investidores para instalar a sede de suas indústrias, normalmente pouco poluentes, numa região muito próxima de Paris. Agora, após 30 anos, não seria necessário continuar com a intervenção do EPA, posto que a dinâmica econômica já está definitivamente instalada e conseguiu um equilíbrio fundamental para sua continuidade.

Quarta-feira – 31/03/2004

Viagem a Marseille – via TGV – saída de Paris e chegada em Marseille (900 km)
Recepção e reunião com a equipe do Établissement Public Foncier Provence-Alpes-Côte d'Azur

Equipe Anfitriã:
Pierre Louis Sodaini – Diretor General do EPC PACA
Emile Bayer – Vice-Diretor Geral do EPC PACA
Jean Canton – Diretor Geral de Urbanismo e Habitação de Marseille
Valérie - Técnica responsável pelas operações fundiárias
Chantal Guillet – Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:

Esse EPA fundiário da região dos Alpes e Cote d'Azur foi criado em dezembro de 2001. Seu caráter, sua função primordial, é de promover as operações imobiliárias e fundiárias de modo a facilitar o planejamento e a renovação urbana, a habitação social, o desenvolvimento econômico e, também, promover a proteção dos espaços agrícolas e dos espaços naturais. O objetivo central do EPA fundiário é reforçar a coesão social e territorial, dinamizar a economia regional atraindo empregos, e desenvolver o território de maneira sustentável e duradoura.

Há um enorme problema na região com a existência de 30.00 imóveis vagos, que necessitam de reformas e novos investimentos. Há vários problemas de cortiços e conjuntos habitacionais degradados, como é o caso de Bellevue. Nesse local, ocupado desde os anos 70 por comunidades imigrantes, há inúmeros problemas sociais, com uma guetificação impressionante. Foram necessários muitos anos de trabalho para tentar desfazer essa situação e, até hoje, não se resolveu. A solução é diminuir a densidade, destruindo alguns blocos, através da recompra das unidades, pois estas foram vendidas a proprietários, e não são inquilinos do "loyer social- habitation à loyer modéré" (HLM) como a maioria dos franceses.

Foram discutidos muitos temas, de interesse da equipe brasileira, em especial, sobre quais as medidas que podem ser tomadas para evitar o encortiçamento, e os conflitos entre moradores imigrantes. Falou-se da necessidade intervir nos bairros degradados através de operações urbanas globais (OPAH), encontrando as parcerias com ONGs e entidades do terceiro setor para fazer o trabalho pós-ocupação nos condomínios, tratando problemas comuns, em especial o lixo, a limpeza das áreas comuns, os equipamentos de lazer para os adolescentes, etc.

Após discussões e debates o grupo visitou a cidade de Marselha, na direção do porto de Marselha e dos limites da cidade, onde puderam avistar enormes conjuntos habitacionais dos anos 70 e 80, e uma boa parte da cidade muito degradada.

Quinta-feira – 01/04/2004

Visita ao Etablissement Public Euromediterranée – Marseille

Equipe Anfitriã:
François Jalinot – Diretor Geral de Euromediterranée
Serge Bossini – Résponsable Technique
Jean-Philippe Mignard – Résponsable Technique
Frank Geiling – Architecte Urbaniste
Valéry – Résponsable Technique
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
O projeto de renovação urbana do porto de Marselha iniciou em 1995, com a criação do EPA – Euromediterranée, com o objetivo de alavancar recursos de diferentes níveis de governos e realizar operações de renovação urbana e investimentos privados. À época havia uma alta taxa de desemprego (27%), uma situação econômica difícil e não havia recursos fiscais suficientes pra investir, naquela que era a segunda maior cidade da França. Além disso, tratava-se de uma opção estratégica nacional, pois o porto de Marselha concorre com os portos de Barcelona e de Gênova na corrida pelo mercado mediterrâneo.

A operação tem caráter de interesse nacional, feita por um estabelecimento público do Estado - EPA, ao qual estão associados a cidade de Marselha, o Conselho Geral de Bouches du Rhöne

(região), o Conselho Provincial Provence-Alpes-Côtes d'Azur e a Aglomeração urbana Marselha-Provence-Metropole. Além disso, ela se beneficia também do apoio da Comunidade Européia.
O projeto situa-se entre o Porto (2 estações marítimas) e a estação de trem de TGV, ocupando 310 ha, e abrangendo 30.000 habitantes, 23.600 empregos, 15 estabelecimentos de ensino, tudo isso com o objetivo de ser uma espécie de alavanca do desenvolvimento de toda a cidade.

Sexta-feira – 02/04/2004

Visita ao Porto Autônomo de Marseille – e visita à região da Bacia de Fos

Equipe Anfitriã:
Jean-Pierre Billat – Diretor Executivo
Géraldine Manzon – Responsável Comercial com as Amércias
Regine Vinson - Arquiteta responsável pelas operações urbanas
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Foi feita uma visita à sede do porto Autônomo de Marselha que é de competência do Governo Federal, como o porto de Santos. A autoridade federal, entretanto, no âmbito do Projeto do Euromediterranée tem participação privilegiada nas operações que envolvem as áreas incluídas nos 2,7 km de cais que serão gerenciados de forma integrada com a cidade de Marselha.

Nessa visita foram apresentadas as principais características do Porto de Marselha, que é considerado um dos grandes portos da Europa. O Porto que está localizado no setor leste, na região de Fos, portanto longe do centro da cidade. Apenas o setor oeste é que está junto ao centro e ao velho porto de Marselha que hoje só recebe veleiros e barcos de lazer.

O Porto de Marselha, na região de Fos, tem uma área muito extensa com vários terrenos sendo disponibilizados para instalação de empresas transportadoras, armazenadoras e operadoras. É um porto muito dinâmico, portanto, não se assemelhando, deste ponto de vista, ao porto de Santos que tem suas instalações estranguladas no canal de Santos.

O Porto movimentou em 2003, 95 milhões de toneladas de carga e 833 mil Teus de containers. Obteve um crescimento de 10% o que demonstra sua eficácia frente aos demais portos do mediterrâneo. Foram feitos investimentos da ordem de 77 milhões de Euros. E têm investido muito em segurança, pois esse é o tema essencial depois do 22 de setembro em todo mundo.

Em termos ambientais o Porto parece seguir as normas internacionais e faz uma dragagem até 15 metros, a despeito de não haver muito assoreamento do fundo do leito. O Porto tem se distinguido em termos de eficiência tecnológica oferecendo inúmeras vantagens para os atracamentos dos navios, todo tipo de navio, de grande calado pode atracar nos cais de Fos. Além disso, é o único Porto do Europa que trabalha com um sistema trimodal, oferecendo ligação direta com as ferrovias, hidrovia e rodovia, de grande porte, distribuindo todos os produtos pela Europa.

Para o Brasil o interesse no intercâmbio com Marselha faz-se inclusive pelas facilidades de se atingir a zona do mediterrâneo norte, na África.

Seguiu-se, após essa reunião, uma visita à toda região de Fos, visitando as instalações industriais, o pólo siderúrgico-petroquímico e as instalações do Porto. A Comissão de

brasileiros ficou impressionada com a escala das instalações e com as inúmeras oportunidades de expansão e de negócios desse Porto se comparado ao porto de Santos.

Sábado – 03/04/2004

Visita à cidade de Marseille e ao velho porto de lazer

Equipe Anfitriã:
Chantal Guillet – Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
O grupo visitou os principais sítios de renovação urbana do centro velho de Marselha, dando-se ênfase à reestruturação das atividades ligadas ao lazer náutico e marinho, em especial à imensa marina pública que se tornou a antiga baía de Marselha. Ao largo desse velho porto organizam-se todas atividades de lazer e turismo náutico, dando à cidade uma identidade cultural e econômica, atraindo as atividades de turismo, fazendo com que Marselha se torne um dos pólos procurados para encontro de negócios e serviços de turismo.

4.2. Segunda missão Brasileira em novembro de 2006

Segunda-feira – 13/11/2006

Visita a Operação Urbana Paris Rive Gauche

Equipe Anfitriã:
Gilles de Mont-Marin - diretor da SEMAPA
Chantal Guillet – Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
A equipe teve oportunidade de conhecer a operação urbana que abrange área de 130 hectares na região central leste de Paris, originalmente ocupada por linhas e terminais ferroviários de carga e passageiros e instalações industriais, à beira do Rio Sena.

A delegação técnica brasileira foi recebida pelo diretor da SEMAPA, o arquiteto Gilles de Mont-Marin. Inicialmente houve uma explanação sobre os conceitos, finalidades, objeto, modelo de gestão e etapas, realizada no escritório.

O objetivo é atrair atividades econômicas que gerem empregos na área de serviços, estabelecendo uma nova centralidade em Paris mais a leste, pois ao longo das ultimas décadas os projetos de desenvolvimento estavam migrando apenas para o oeste.

O programa do projeto prevê a construção de 700 mil metros quadrados de escritórios e 430 mil metros quadrados de habitações, sendo 2 mil moradias sociais, mil alojamentos para estudantes e 2 mil apartamentos de livre comercialização. As moradias sociais contemplam o aluguel subsidiado com descontos de até 30% em relação aos valores de mercado. Há ainda a implantação de 98 mil metros quadrados de áreas verdes.

Para o gerenciamento profissional e continuado, foi criada a SEMAPA, uma companhia de economia mista, integrada pelas três esferas de governo – municipal, estadual e nacional, com finalidade específica e amplos poderes de execução da operação urbana. A prefeitura é sócia

majoritária com 57% das ações. A companhia pública ferroviária, proprietária da grande maioria dos terrenos, também é acionista.

A operação urbana teve seu perímetro aprovado por lei. As diretrizes de uso e os índices urbanísticos são definidos pela prefeitura. Com base nisso, o projeto é amplamente discutido com a comunidade, num processo permanente de concertação.

As atividades de logística de carga foram transferidas para uma região 2 km mais periférica. Dos 70 hectares originalmente voltados às atividades de transporte, somente 25 hectares permanecerão para o atendimento das estações ferroviárias de passageiros e as linhas de passagem.

A SEMAPA detalha as diretrizes e constrói a infra-estrutura de estacionamentos no subsolo, e de infra-estrutura. Para garantir a continuidade do tráfego das linhas de passagem, uma grande laje suspensa está sendo construída em toda a extensão, com seção transversal em arco.

A empresa comercializa os lotes com a finalidade de execução de projetos com uso específico. Os empreendedores se submetem ao acompanhamento e à fiscalização da empresa gestora.

Após as explanações sobre o modelo institucional e projetos, houve uma visita pelo trecho já entregue. A equipe conheceu os novos prédios residenciais, as novas áreas verdes, as escolas implantadas e a nova Biblioteca Nacional. O projeto vencedor do concurso realizado criou quatro torres, liberando espaço no térreo para um amplo jardim e para uma esplanada, de onde se avista o rio Sena. Também percorreram o canteiro de obras, com destaque para a nova universidade Paris VII, em implantação numa fábrica de cigarros desativada.

Terça-feira – 14/11/2006

Viagem a Marseille – via TGV – saída de Paris e chegada em Marseille (900 km)
Recepção e reunião com a equipe do Établissement Public Foncier Provence-Alpes-Côte d'Azur

Equipe Anfitriã:
Pierre Louis Sodaini – Diretor Geral do EPC PACA
Emile Bayer – Vice-Diretor Geral do EPC PACA
Chantal Guillet – Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
O EDF PACA foi criado pela Prefeitura de Marselha para atuar na faixa marítima norte da cidade, com aprovação realizada pelo órgão correspondente à Câmara Municipal. A empresa tem a atribuição de elaborar o plano diretor com diretrizes jurídicas e de índices urbanísticos e também propor e gerenciar projetos, na região pré-estabelecida.

A partir de 2003, foi desenvolvido um inventário em 1000 hectares que ficam próximos à região onde o processo de revitalização já está consolidado. Associando diversos critérios com ênfase para a capacidade de irradiação, foram selecionadas áreas industriais desativadas para servir como novo eixo de desenvolvimento, classificando-as como ZAD, ou zona de planejamento diferenciada. Isto resulta na incidência do direito de preempção e índices urbanísticos

específicos. Assim, o EDF PACA é informado quando há interesse de venda dos imóveis incluídos no perímetro da ZAD, possuindo a preferência de compra que é exercida quando se tratar de prioridade para a revitalização.

Quarta-feira – 15/11/2006

Visita ao Etablissement Public Euromediterranée

Equipe Anfitriã:
François Jalinot – Diretor Geral da Empresa Pública de Desenvolvimento Euromediterrannée
Hugues de Cibon - Diretor de marketing (desenvolvimento internacional e estratégico) da Euroméditerranée
Eric Castaldi - Arquiteto autônomo em Marseille, Especialista em requalificação de edificações antigas
Georges Demouchy - Paisagista-urbanista, Professor na Escola Nacional Superior de Paisagismo, em Marseille e especialista do Gie ADEFRANCE
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
Missão conheceu o programa Euromediterranée, desenvolvido há 15 anos na região central histórica da cidade. O objetivo do projeto é ampliar a integração da metrópole com outras regiões, resgatar os empregos perdidos desde a década de 80 e revitalizar a região central histórica da Cidade. Os objetivos quantitativos são atrair 10 mil novos habitantes para a região que vinha perdendo moradores, gerar de 15 a 20 mil novos empregos em 15 anos. Está prevista a construção de 600 mil novos escritórios, 400 mil casas e 200 novos comércios. Além disso, pretende-se reabilitar 6 mil residências.

Na região do porto histórico, o Euromediterranée vem atuando em parceria com a autoridade portuária de Marseille. Um dos exemplos é a transferência para o projeto de uma faixa de 45 metros ao longo de todo o porto histórico. Foram demolidos a partir de 1999, os antigos armazéns e aterrada uma dársena, criando 5 hectares para o projeto de um Museu da Civilização da Europa e do Mediterrâneo centro cultural, junto ao Forte São João. No projeto Terraços do Porto serão implementados 120 novos pontos comerciais e 3 grandes equipamentos esportivos com 3 mil vagas de estacionamento.
A delegação visitou as obras do antigo Silo que será convertido em 4,5 mil metros quadrados de escritórios e do futuro museu e centro cultural.

Também conheceram intervenções finalizadas pelo Euromediterranée. Um antigo armazém alfandegado vertical, convertido para escritórios de alto padrão. A experiência foi inovadora pois o projeto foi desenvolvido pela iniciativa privada com base nas diretrizes do Euromediterranée.

Já na Rua da República, a visita foi nas obras de infra-estrutura (implementação de nova rede de Veículos Leves sobre Trilhos e urbanização geral) que o município está desenvolvendo, em troca de um pacto para que os proprietários dos edifícios, ao longo de toda a via, restaurem as fachadas e promovam uma reforma geral nas instalações dos imóveis.

Por último, foi visitado o Pólo Multimídia, antigos armazéns e espaços destinados a abrigar as atividades de produção de televisão e cinema, assim como sediar grupos de variadas manifestações culturais para dar-lhes acesso ao mercado de trabalho.

Quinta-feira – 16/11/2006

Visita ao Porto Autônomo de Marseille – e visita à região da Bacia de Fos

Equipe Anfitriã:
Jean-Pierre Billat – Diretor Executivo
Alain Goyet - Responsável pelas relações internacionais do porto
Luc Pointard – Diretor comercial
Régine Vinson - Engenheira Responsável pela interface cidade-porto junto ao Porto Autônomo de Marseille
Guy Janin - Diretor Geral do Porto
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
A equipe da autoridade portuária realizou uma explanação com informações qualitativas, quantitativas sobre as instalações, serviços, forma de funcionamento e principais produtos movimentados, relativas aos portos de Marselha e de Fos e à infra-estrutura de acesso. Abordou as licitações para os novos terminais.

Quanto aos projetos de interface cidade-porto, foi explicado que os projetos são discutidos de forma permanente e integrada pelas equipes de ambas as instituições. A área de projeto envolve terrenos da cidade, uma faixa de 45 metros de terreno que o porto está repassando à cidade, e terrenos junto ao cais que continuarão de propriedade do porto, mas receberão as instalações de cultura, lazer e turismo. Conforme a situação fundiária, os projetos são gerenciados pela autoridade portuária ou pelo Euromediterranée.

Em seguida, a missão visitou os projetos com interface porto-cidade junto ao porto histórico de Marselha e, posteriormente, o porto da Fos.

Ao início da noite, a delegação foi recebida pelo diretor geral do Porto, Guy Janin, que manifestou interesse em aprofundar o intercâmbio acadêmico e aprofundar as relações comerciais com o porto de Santos e seus usuários, para ampliar a movimentação de produtos brasileiros pelo porto de Marselha.

Sexta-feira – 17/11/2006

Visita ao SEMIDEP Ciotat, localizado a leste de Marseille

Equipe Anfitriã:
Jean-Philippe Mignard – Executivo da SEMIDEP
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
A equipe brasileira realizou uma visita a outra operação urbana baseada em estabelecimento público, o SEMIDEP Ciotat, localizado a leste de Marselha. Foi apresentado o conceito e etapas de uma operação urbana em que um antigo estaleiro que não mais construía navios, foi transformado em um local para a manutenção de embarcações com mais de 40 pés, parte de uma operação urbana que também inclui a construção de dois hotéis, empreendimentos imobiliários e escolas. Foi destacado o sucesso da operação, já tendo ocorrido assim valorização imobiliária e maior oferta de empregos.

Ainda no mesmo dia os técnicos brasileiros e franceses reuniram-se novamente no escritório do Euromediterranée para realizar um balanço do diagnóstico já desenvolvido e discutir

detalhes de encaminhamento da cooperação técnica. Foi consenso entre os participantes a semelhança dos projetos franceses e o de Santos. Também foi ressaltada a importância das visitas realizadas ao longo da semana para o conhecimento de experiências práticas de operações urbanas de revitalização, cujo detalhamento servirá para confirmar as propostas em estudo, agilizando a conclusão dos trabalhos da cooperação técnica e ampliando a possibilidade de sucesso da futura operação urbana de renovação e revitalização da região central histórica de Santos".

4.3. Terceira missão Brasileira em novembro de 2007

Segunda-feira – 26/11/2007

Participação na apresentação do ATELIÊS INTERNACIONAL DE CONTROLE DE OBRAS URBANAS – EXTENSÃO DO PERÍMETRO Etablissement Public Euromediterranée - Marseille

Equipe Anfitriã:
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
Após anos de existência, a Operação de Interesse Nacional Euroméditerranée amplia seu perímetro de intervenção e através de concurso três Ateliês internacionais composta por profissionais multidisciplinar apresentaram propostas de intervenção e projeto urbano na área especifica.

A extensão da Operação de Interesse Nacional foi ratificada por um decreto de 22 de Dezembro de 2007.

Os primeiros estudos foram comprometidos e um trabalho de programação foi realizado. Tendo em conta as características e as capacidades do sítio, das necessidades da metrópole e as tendências de mercados, os objetivos quantitativos foram definidos: construir 14.000 alojamentos, 500.000 m ² de escritórios, 200.000 m ² de comércios e equipamentos, criar 20.000 empregos e atrair 30.000 habitantes.

A extensão de Euroméditerranée é uma alavanca essencial sobre a qual a metrópole de Marselha deve poder contar para:
1. Se dotar de um bairro de negócios de dimensão internacional e de novos equipamentos metropolitanos.
2. Facilitar o desenvolvimento de setores emergentes à Marselha e forte potencial como o do turismo e cruzeiros.
3. Aumentar significativamente o número de empregos metropolitanos superiores em proveito de uma economia do conhecimento em cheia estruturação e uma indústria logística e portuária que se deve consolidar.
4. Permitir a sua reestruturação urbana central de cidade introduzindo todos os componentes de uma diligência de desenvolvimento duradoura (equidade econômica, coesão social e preservação do ambiente) e acelerando a constituição de um novo parque de alojamento, de equipamentos, espaços e serviços para todo população.

Após a apresentação das equipes a comissão julgadora comentou sobre as propostas de cada Ateliê destacando particularidades de cada projeto urbano e ressaltando a excelente aptidão ao

laboratório coletivo.

Terça – 27/11/2007

No período da manhã - Reunião com a equipe do Gie ADEFRANCE - Marseille

Equipe Anfitriã:
Georges Demouchy - Paisagista-urbanista, Professor na Escola Nacional Superior de Paisagismo, em Marseille e especialista do Gie ADEFRANCE
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
Em reunião no escritório do Gie ADEFRANCE discutiu-se sobre a metodologia para montagem da operação urbana em Santos e do "Business Plan" traçando sempre um paralelo com o modelo francês.

Alguns pontos chave foram considerados para análise mais detalhada, explicando cada item do seu desenvolvimento para elaboração do "Business Plan". Estudou-se as grandes linhas para definição do modelo econômico, a relação entre os investimentos públicos e privados, estratégias de financiamento, parcerias a serem estabelecidas com proprietários fundiários e empresas entre outros.

O resultado desse processo contribui para um melhor entendimento da importância de um plano máster onde se insere a operação urbana.

No período da tarde - Reunião com a equipe do Etablissement Public EUROMEDITERRANÉE

Equipe Anfitriã:
Hugues de Cibon - Diretor de marketing (desenvolvimento internacional e estratégico) do Euroméditerranée
Franck Geiling – Diretor de Urbanismo e Arquitetuta do Euroméditerranée
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
Em reunião no escritório do Euroméditerranée foi feito um balanço pelo diretor de marketing Hugues de Cibon sobre a elaboração do "Business Plan" na primeira fase da operação urbana em Marseille e as perspectivas de investimentos para a extensão do perímetro em desenvolvimento.

O diretor de Urbanismo e Arquitetuta do Euroméditerranée, Franck Geiling, teceu considerações sobre os projetos urbanos desenvolvidos para região central de Santos, suas argumentações foram de grande valia para o amadurecimento das propostas, possibilitaram a troca de pontos de vista e de comparação de projetos similares.

Quarta – 28/11/2007

No período da manhã - Reunião com a equipe do Gie ADEFRANCE – Marseille
No período da tarde – Viagem a Paris – via TGV – saída de Marseille e chegada a Paris (900 km)

Equipe Anfitriã:
Georges Demouchy - Paisagista-urbanista, Professor na Escola Nacional Superior de Paisagismo, em Marseille e especialista do Gie ADEFRANCE
Franck Geiling – Diretor de Urbanismo e Arquitetuta do Euroméditerranée
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
Foi feito um balanço dos temas discutidos nas reuniões anteriores, e os próximos passos necessários para avançar na elaboração do programa urbano e do "Business Plan".
Ressaltou-se a importância de não perder de vista a identidade e vocação do bairro conservando a qualidade, a natureza e a importância do ordenamento que serão realizados sobre o perímetro.

Quinta – 29/11/2007

Reunião com a equipe do Gie ADEFRANCE – Paris

Equipe Anfitriã:
Chantal Guillet - Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
Em reunião no escritório do Gie ADEFRANCE realizou um balanço do andamento das etapas desenvolvidas e discutiu-se a finalização dos relatórios a serem enviados ao agente financiador – BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

Sexta – 30/11/2007

Reunião com INGÉROP – Consutoria e Engenharia
Visita a Operação Urbana Paris Rive Gauche

Equipe Anfitriã:
Ludovic Gautier – Diretor de transporte da INGÉROP – Consutoria e Engenharia
Gilles de Mont-Marin - diretor da SEMAPA
Chantal Guillet – Diretora Geral do Gie ADEFRANCE

Assuntos Tratados:
Foi apresentado o estudo técnico e financeiro de uma linha de VLT – Veiculo Leve sobre Trilhos para Região Metropolitana da Baixada Santista. Discutiu-se a fase 2 – Estudo de Inserção, debruçando-se principalmente na escolha do traçado. As diferentes possibilidades dentro do mesmo corredor prioritário foi a tônica central dos debates.

O tema tratado é de grande importância para o desenvolvimento da área central, pois terá como função principal a acessibilidade e mobilidade, fato este que fortalecera os fluxos metropolitano.

A seguir foi realizado uma visita técnica a Operação Urbana Paris Rive Gauche onde fomos recebidos pelo diretor da SEMAPA Gilles de Mont-Marin, explanando sobre o estagio atual do programa e sua expansão.

5. SEMINÁRIO DE ENCERRAMENTO

A finalização do trabalho relativo ao PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE RENOVAÇÃO DA ZONA PORTUÁRIA DE SANTOS ocorreu na realização de um grande seminário abordando “Novos instrumentos, estratégia e modelagem para gestão do processo de revitalização”.

Participaram da abertura Patricia Bakaj, responsável pela cooperação de desenvolvimento urbano do Banco Interamericano de Desenvolvimento; Chantal Guillet, Diretora Geral da Adefrance coordenadora da equipe consultora da Cooperação Técnica; Eduardo Trani, Superintendente da CDHU – Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano do estado de São Paulo, Débora Blanco Bastos Dias, Diretora Técnica da Agem – Agência Metropolitana da Baixada Santista; Márcio A. R. de Lara, Secretário de Governo de Santos.

Foram convidados os representantes dos seguintes Conselhos Municipais: Conselho Municipal de Desenvolvimento Econômico, Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, Conselho Municipal de Meio Ambiente e Conselho Municipal de Habitação; além de autoridades e técnicos ligados ao tema em questão.

O seminário foi desenvolvido através de 3 painéis: Contexto de Desenvolvimento da Proposta – As Experiências Francesas de Gestão de Programas de Revitalização Urbana, A conjuntura de desenvolvimento econômico e o programa de revitalização da região central histórica de Santos e, por último, Novos instrumentos para a gestão do processo de revitalização da região central histórica de Santos.

O primeiro painel teve a participação de Chantal Guillet – diretora da Adefrance – coordenadora da equipe consultora da Cooperação Técnica e de Emile Bayer – Vice-Diretor Geral do Estabelecimento Público Fundiário Provença Alpes Costa de Azul. Foi exposto pelos palestrantes a experiência francesa - a operação de interesse Nacional Euroméditerranée - que é conduzida por uma empresa pública estadual a qual estão estreitamente associados: a prefeitura de Marseille, o Conselho geral de Bouches du Rhône, O Conselho regional Provence-Alpes- Côte d'Azur e a Comunidade urbana Marseille-Provence-Métropole.

Esta operação visa o reordenamento, mas também de desenvolvimento econômico, social e cultural, Euroméditerranée pode definir-se como um acelerador de atratividade e visibilidade da metrópole marselhesa entre a Europa e Mediterrâneo. Caracterizou a área delimitada para a operação, apresentou as diretrizes e os objetivos quantitativos, citando ainda os grandes proprietários institucionais. Discorreu sobre as etapas realizadas de 1996 a 2005, fazendo um

balanço das ações e projetos realizados, além de apresentar as ações previstas para o período 2006 a 2012.

O segundo painel foi desenvolvido por 3 Secretários Municipais. O Secretario Municipal de Governo, Márcio A. R. de Lara, que expôs a temática - As ações de governança para o Desenvolvimento Econômico. Dentre as ações desenvolvidas estão:

- o cumprimento do Plano de Governo Santos XXI – Desenvolvimento Econômico e Social, vetores de desenvolvimento que implica em Gestão Territorial Integrada, Energia, Pesquisa e Desenvolvimento, Logística e Desenvolvimento Urbano**.** Apresentou ainda a rede de colaboração Governo – Sociedade, conforme quadro abaixo.

O Secretário Municipal de Planejamento, Bechara Abdalla Pestana Neves, que discorreu sobre as Novidades do Programa Alegra Centro. Fez um balanço geral das ações empreendidas nos 5 anos de implantação do programa e apresentou a ampliação da área de abrangência do mesmo.

Fechando este segundo painel, o Secretário Municipal de Assuntos Portuários e Marítimos, Sérgio P. P. de Aquino, explanou sobre as Novidades do processo de implementação do Projeto Marina Porto de Santos. Fazendo um balanço das ações até aqui empreendidas, discorreu sobre:

1. <u>Regramentos para implantação do Programa de Revitalização Urbana de Área Portuária no Porto de Santos – Porto Valongo:</u>
   - Convênio assinado em 28-02-08;
   - Partes do Convênio – Prefeitura Municipal de Santos e Codesp – com interveniência da Secretaria Especial de Portos da Pres. Da República;
   - Prazo previsto para implantação total – 48 meses;

2. <u>Formato básico da implantação do Programa de Revitalização:</u>

   Criado Grupo Técnico Participativo com representatividade paritária de PMS e Codesp;
   - Coordenação das reuniões pela Sec.Esp.Portos;
   - Cada parte (PMS e Codesp) tem um coordenador;
   - Todas decisões são consensuais (SEP não tem voto de minerva);
   - Grupo Técnico aprova o Programa;
   - Grupo Técnico elabora Termos de Referência das Licitações e Editais Licitatórios;

- PMS terá representante nas comissões licitatórias;

3. Formato básico da implantação do Programa de Revitalização:
   - Licitações efetuadas pela Codesp com acompanhamento da PMS;
   - Valores pagos pelas empresas na decisão das licitações serão aplicados pela Codesp na infra-estrutura e sistema viário da Região em especial na Passagem de Nível Inferior;
   - Deverá ser implantada a Av.Perimetral conforme projeto original, incluindo a passagem de nível inferior;

4. Etapas do Programa de Revitalização:
   - Criação do Grupo Técnico Paritário (já implantado);
   - Elaboração do Plano Geral de Ocupação das Áreas (a cargo da PMS) – prazo 90 dias – 28-04-08;
   - Elaboração e Implantação do Programa de Revitalização com base no Plano de Ocupação das Áreas – a cargo do Grupo Técnico;
   - Formalização de Pacto de Atuação Conjunta – PMS e Codesp – para atuações conjuntas nos controles e atuações nas atividades do Programa de Revitalização;

5. Princípios do Programa de Revitalização:
   - Implantação conjunta;
   - Investimentos e exploração das atividades pela iniciativa privada;
   - Investimentos públicos em infra-estrutura
   - Desenvolvimento turísticos, cultural e esportivo;
   - Valorização portuária e urbana;
   - Valorização histórica da cidade e do porto.
   - Integração porto/cidade;
   -

O terceiro painel teve a participação dos consultores da ADEFRANCE. A primeira apresentação foi realizada pela arquiteta e urbanista Rosely Vaz Feijó que apresentou o modelo Urbanístico, fundamentando a escolha do perímetro da operação urbana, conforme podemos observar a seguir.

Delimitação da área da Operação Urbana

Conforme observamos na imagem a seguir, consideramos a área de abrangência da Operação Urbana os Bairros do Valongo, Porto Valongo e adjacências, Centro, Paquetá e Vila Nova.

A área escolhida possibilita uma compreensão sistêmica de seu potencial, já visto que são bairros de tecido urbano importante pela sua extensão e coerência com as metas a serem atingidas (ver em anexo diagnóstico dos bairros).

Esses bairros remodelados poderão oferecer áreas residenciais e comerciais com níveis de conforto e segurança, excelentes equipamentos de lazer, acesso a galerias comerciais, museus, restaurantes e um eficiente sistema de transporte público.

Essa nova abordagem foi reproduzida com sucesso em várias cidades do mundo (Paris, Marselle, Baltimore, Buenos Aires, Londres e Berlim, para citar algumas das cidades que realizaram importantes programas de revitalização).

OPERAÇÃO URBANA – Definição do perímetro

Características básicas da Área de Intervenção

	área (hectares)	população (habitantes)	bairros envolvidos
área de intervenção direta	**82,4**	**1585**	Valongo, Paquetá, Porto Valongo e adjacências
área de intervenção indireta	**128,8**	**5397**	Centro e Vila Nova
Área total da Operação urbana	**211,2**	**6982**	**Valongo, Centro, Paquetá, Vila Nova,Porto Valongo e adjacências**

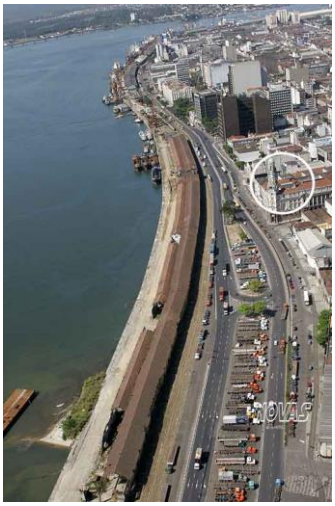
A área de INTERVENÇÃO foi dividida em duas partes :

- **A primeira, área de intervenção direta** com 82,4 hectares, fará o papel fundamental da **ligação porto-cidade**, com a implantação do "projeto âncora" – Marina Porto de Santos, abordando os aspectos de infra-estrutura turística (equipamentos culturais, lazer e entretenimento), além de implementar nova modalidade de turismo e esporte com atividades náuticas (marina e escola de vela). A viabilização de um novo terminal de cruzeiros marítimos significará também a abertura de frentes econômicas importantes para a cidade. Será a grande frente para novos empreendimentos ligados ao setor portuário e de alta tecnologia.

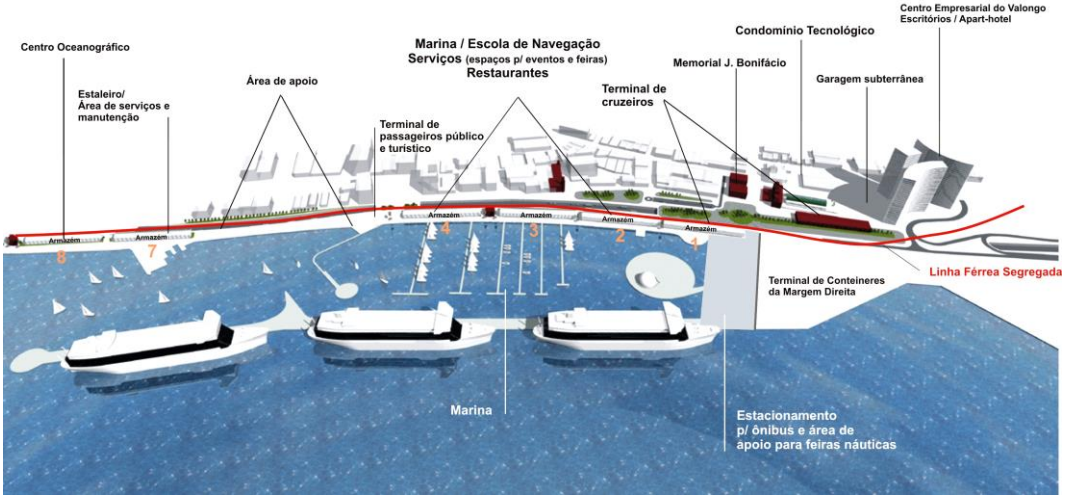
- **A segunda, área de intervenção indireta** com 128,8 hectares, deverá receber as contrapartidas dos novos negócios gerados pela primeira, sendo alavancados para **a requalificação habitacional e paisagística**, significando dar qualidade de vida aos moradores dos cortiços existentes. Na área de Proteção Cultural I encontramos uma alta densidade construtiva e, o patrimônio arquitetônico existente está sendo recuperado através da legislação específica, que cria benefícios fiscais para a iniciativa privada.

1. Características e potenciais da área de intervenção direta

- Disponibilidade de recursos ambientais e territoriais para requalificação -área particularmente afetada pela reestruturação portuária, potencializando a recuperação do território do estuário para usos urbanos referendando o resgate da identidade santista – o mar .



- Potencial para localização de funções metropolitanas de prestígio, estando também inserida nos planos de acessibilidade e transporte regional (sistema intermodal aquaviário/ferroviário/rodoviário)



Porto Marina de Santos – projeto ancora para operação urbana

- Existência de imóveis sub-utilizados e/ou vazios, possuindo, portanto uma alta vocação para um processo de Renovação Urbana (substituição de construções sem destaque, por novos edifícios com alta tecnologia; revisão do parcelamento e sistema viário).

- Alto índice de aproveitamento dos lotes, já que encontramos razoável quantidade de vazios e/ou abandonados, o que lhe confere um grande potencial para operacionalização do mercado fundiário.

- Áreas com débitos tributários, facilitando a operação para a implantação de novos projetos.
- Existência de grandes espaços sem usos ou sub-utilizados com infra-estrutura ociosa;
- A área é complementar e limítrofe às Áreas de Proteção Cultural, o que por conseqüência pode responder a pressão imobiliária atual na viabilização de grandes torres.

2. Características e potenciais da área de intervenção indireta

- A Operação deverá estar integrada com as ações referentes à requalificação habitacional previstas para o Bairro Vila Nova, caracterizado por precárias habitações coletivas, ou seja, cortiços.

- Já existem propostas em desenvolvimento para a transformação desta área em um novo pólo gastronômico (Mercado Municipal) e turístico (terminal de catraias), criando assim possibilidades de transformação nos usos atuais.

- A Operação Urbana deverá estimular ainda mais o Programa Alegra Centro, que vem implementando ações na recuperação da área histórica, definidas como Áreas de Proteção Cultural, onde foram aplicadas as legislações que criaram instrumentos e incentivos fiscais para uso da iniciativa privada.

A partir desta delimitação foi realizada uma análise que destacou áreas com potencial de renovação urbana imediata, baseado no levantamento de uso e ocupação do solo realizado anteriormente, bem como nos programas e projetos realizados e em andamento localizados na área do Programa Alegra Centro.

EQUIPAMENTOS EMPRESARIAIS E SERVIÇOS

Banco Interamericano de Desenvolvimento

LEGENDA

- AÇÕES MUNICIPAIS
- 01 TEATRO GUARANY
- 02 MUSEU PELÉ

EQUIPAMENTOS CULTURAIS

LEGENDA

- AÇÕES MUNICIPAIS
- 04 OFICINA ESCOLA - RESTAURO DO CASTELINHO
- AÇÕES FEDERAIS
- 07 IMPLANTAÇÃO - UNIFESP UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO
- PARCERIAS
- 08 CENTRO DE EXCELÊNCIA PORTUÁRIA (MUNICÍPIO / ESTADO / FEDERAÇÃO)

QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL

Banco Interamericano de Desenvolvimento

ADÉFRANCE

PREFEITURA DE SANTOS

Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano CDHU

SECRETARIA DE ESTADO DA HABITAÇÃO

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO TRABALHANDO POR VOCÊ

EQUIPAMENTOS EMPRESARIAIS E SERVIÇOS

REQUALIFICAÇÃO HABITACIONAL

Banco Interamericano de Desenvolvimento

ADÉFRANCE

PREFEITURA DE SANTOS

Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano CDHU

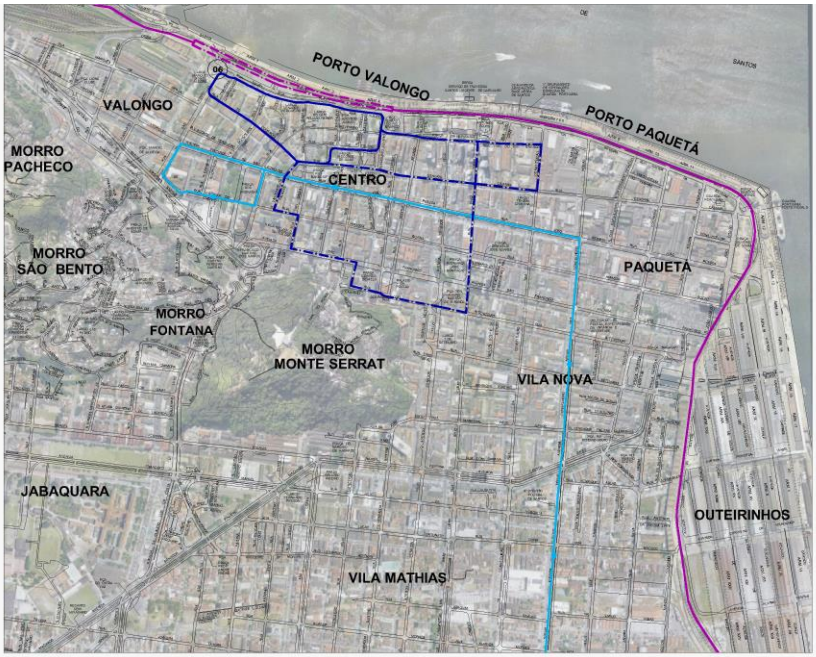
SECRETARIA DE ESTADO DA HABITAÇÃO

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO TRABALHANDO POR VOCÊ

LEGENDA

- AÇÕES MUNICIPAIS
- 04 OFICINA ESCOLA - RESTAURO DO CASTELINHO
- AÇÕES FEDERAIS
- 07 IMPLANTAÇÃO - UNIFESP UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO
- PARCERIAS
- 08 CENTRO DE EXCELÊNCIA PORTUÁRIA (MUNICÍPIO / ESTADO / FEDERAÇÃO)

QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL



LEGENDA

- PERCURSO DO BONDE ATUAL

AÇÕES MUNICIPAIS

- AMPLIAÇÃO DO PERCURSO DO BONDE

AÇÕES FEDERAIS

- MERGULHÃO
- PERIMETRAL

PARCERIAS

- VLT (PARCERIA MUNICÍPIO / ESTADO)
- 06 IMPLANTAÇÃO TREM TURÍSTICO COMPLEXO DO VALONGO

ACESSIBILIDADE

Banco Interamericano de Desenvolvimento

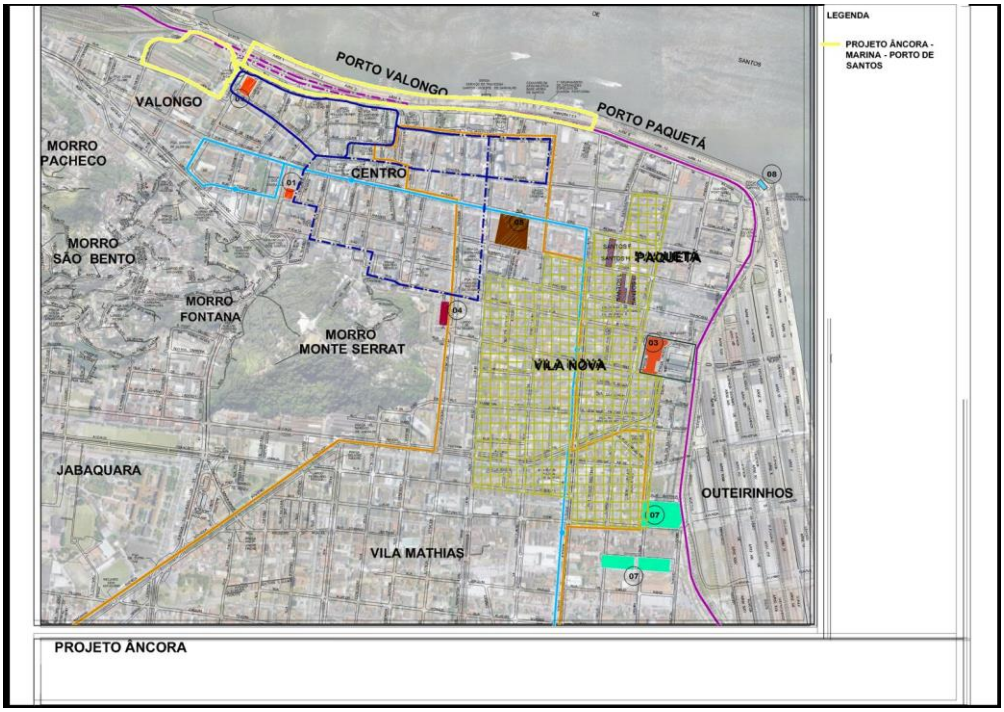
ADÉFRANCE

PREFEITURA DE SANTOS

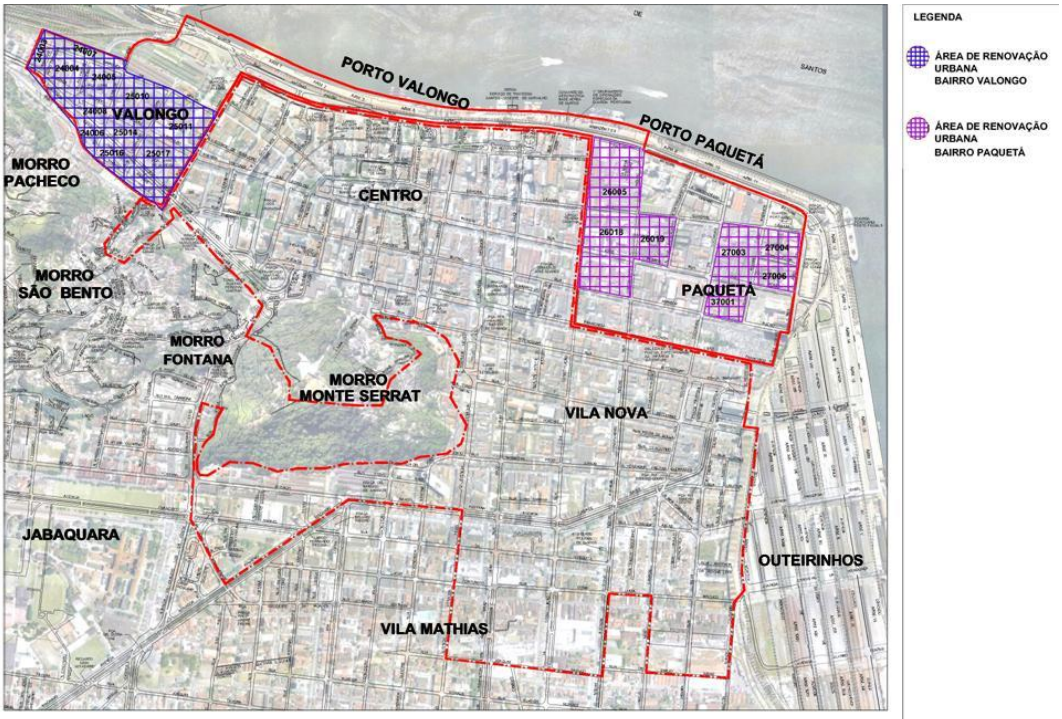
Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano CDHU

SECRETARIA DE ESTADO DA HABITAÇÃO

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO TRABALHANDO POR VOCÊ



Na sobreposição dos mapas apresentados anteriormente, podemos observar a seguir o potencial de renovação urbana.



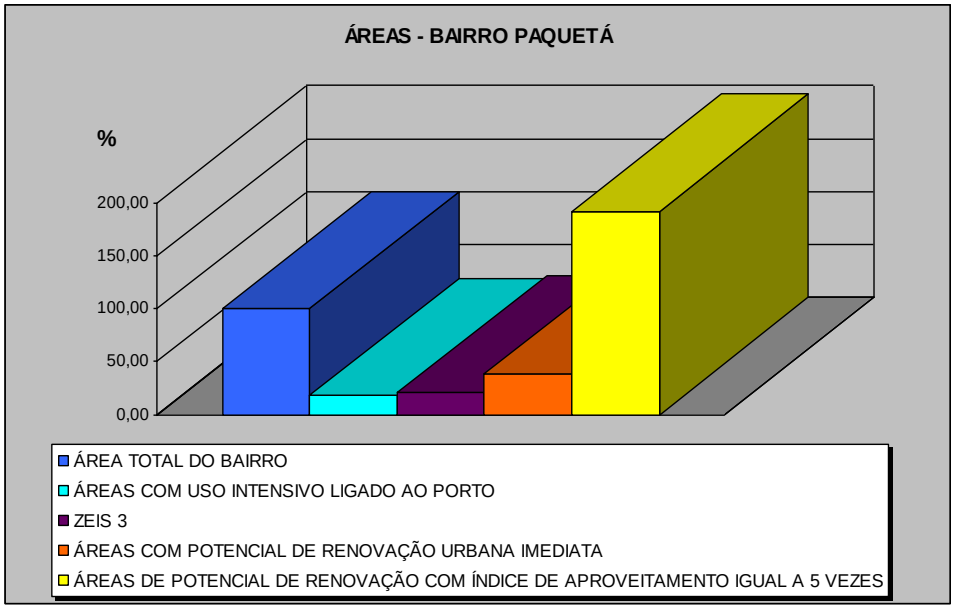
Áreas com Potencial de Renovação Urbana Imediata

Banco Interamericano de Desenvolvimento

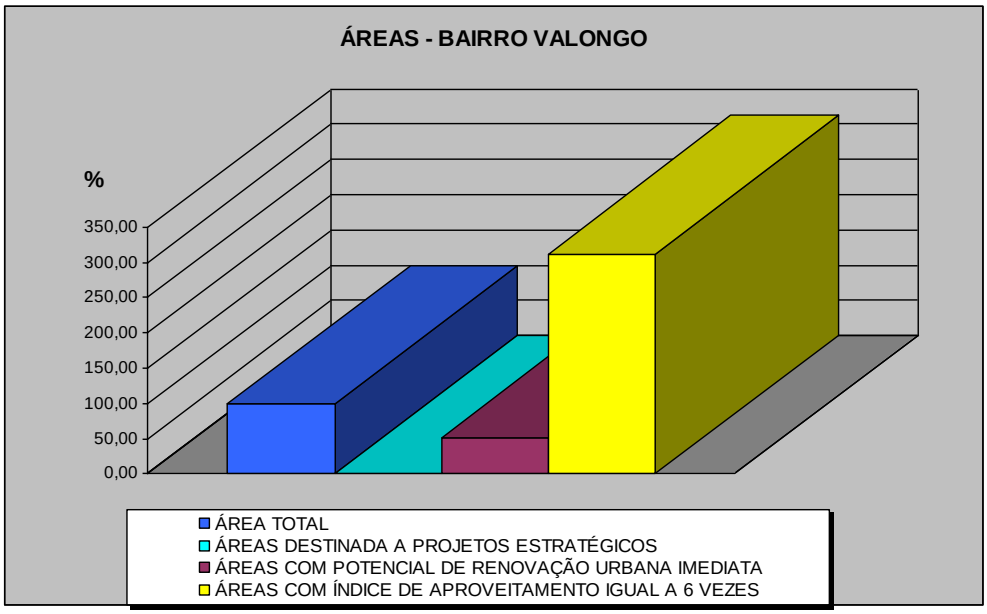
Vários são os potenciais encontrados:

- O setor urbano definido possui localização estratégica excepcional. Situada em fachada marítima e frente de porto, assume papel fundamental para ligação porto-cidade.
- O setor suscita trocas e deve responder às necessidades de relações com os bairros circundantes, criando polaridade e permitindo irradiar sobre o conjunto bairros.
- A implantação de um novo Complexo Náutico e Empresarial – Marina Porto Santos significando também a abertura de novas frentes econômicas para cidade e região.

Análise do potencial construtivo dos Bairros elencados



ÁREA DE RENOVAÇÃO URBANA - BAIRRO PAQUETÁ		
ESPECIFICAÇÃO DE USO		
	hectares	%
ÁREA TOTAL DO BAIRRO	41,23	100,00
ÁREAS COM USO INTENSIVO LIGADO AO PORTO	7,38	17,90
ZEIS 3	8,41	20,40
ÁREAS COM POTENCIAL DE RENOVAÇÃO URBANA IMEDIATA	15,83	38,40
ÁREAS DE POTENCIAL DE RENOVAÇÃO COM ÍNDICE DE APROVEITAMENTO IGUAL A 5 VEZES	79,15	191,97



ÁREA DE RENOVAÇÃO URBANA - BAIRRO VALONGO		
ESPECIFICAÇÃO DE USO		
	hectares	**%**
ÁREA TOTAL	**28,51**	**100,00**
ÁREAS DESTINADA A PROJETOS ESTRATÉGICOS	**2,5**	**8,80**
ÁREAS COM POTENCIAL DE RENOVAÇÃO URBANA IMEDIATA	**14,82**	**52,00**
ÁREAS COM ÍNDICE DE APROVEITAMENTO IGUAL A 6 VEZES	**88,92**	**312,00**

OS GRANDES PRINCÍPIOS DA OPERAÇÃO URBANA

- Uma metrópole com equilíbrio capaz de desempenhar plenamente o seu papel na escala da região, assumindo liderança natural no processo de desenvolvimento econômico.
- Apoiar-se nessa grande operação de ordenamento da área portuária (Marina Porto Santos) a fim de viabilizar a Cidade do futuro em termos de qualidade urbana, de uma nova tendência de uso do território (acesso ao mar), de desenvolvimento sustentável e de gestão da cidade.
- Tem como fundamento o reordenamento do espaço visando o desenvolvimento econômico, social e cultural, funcionando como um indutor de aceleração para atratividade e visibilidade da Região Metropolitana da Baixada Santista, criando condições para se efetivar como uma operação de interesse nacional.

DIRETRIZES

1. **Visibilidade no âmbito metropolitano**
   - criação de equipamentos metropolitanos para apoiar a economia, a cultura e as atividades de lazer urbano
   - implantação e desenvolvimento de novas empresas com vocação para o mercado internacional
2. **Economia e desenvolvimento do mercado de trabalho**
   - Na qualificação e formação de uma mão de obra que responda às demandas do mercado (logística, gás e petróleo, indústria imobiliária e turismo) deste novo século
   - Diversificação e internacionalização das atividades
3. **Contribuição significativa à política de moradia**
   - Através de uma abordagem quantitativa e qualitativa pela erradicação da moradia precária.
4. **Incremento de uma política urbana ambiental**
   - Continuidade do processo de conservação do patrimônio, com ênfase na melhoria qualitativa da infra-estrutura urbana, do sistema viário, da paisagem construída e ampliação das áreas verdes.

A segunda apresentação foi realizada pelo economista Ken Kobashi, que discorreu sobre os IMPACTOS ECONÔMICOS DE EMPREENDIMENTOS DE GRANDE PORTE previstos para a Baixada Santista.

Na análise sobre os principais projetos de caráter metropolitano daremos ênfase sobre suas contribuições para criar uma nova dinâmica na economia da Baixada Santista. Alguns desses empreendimentos já haviam sido abordados mais superficialmente em relatórios anteriores.

Há de se notar que desse o início deste estudo, em 2006, o ambiente econômico da Baixada Santista, principalmente quanto ao seu futuro, mudou radicalmente após os anúncios das estimativas preliminares do porte e potencialidade da bacia petrolífera do litoral santista. Com o anúncio da agência Standart & Poor de mudança do status de risco de investimento no Brasil, classificando-o como de grau de investimento, o ambiente de negócios deverá ser mudado positivamente com a vinda de capital internacional produtivo.

Os grandes projetos de investimentos já em andamento ou com expectativa de implantação na Baixada Santista nos próximos cinco anos são direta ou indiretamente vinculados ao setor de logística marítima e terrestre, aeroportuária, infra-estrutura e serviços urbanos.

Os impactos econômicos desses grandes empreendimentos serão de diversas ordens, por exemplo, o aumento dos salários com o aumento da oferta de empregos, grande pressão sobre o transporte público, aumento de preço de aluguéis e de valores de imóveis comerciais e residenciais, pressão de uma parcela de população desempregada pela sua baixa escolaridade e empregabilidade demandando apoio social público. A maior exposição da imagem da região - como pólo de emprego - deverá despertar o interesse de moradores de outras regiões do

estado e do País, engrossando-se assim a camada da população com e sem as qualificações demandadas pelo novo mercado de trabalho.

INVESTIMENTO NO SISTEMA VIÁRIO

- **Perimetrais**

A construção das avenidas perimetrais é um projeto constante no Plano Nacional de Logística e Transportes e a sua implantação na margem direita já está em curso, faltando finalizar o processo licitatório para definição da empresa que fará a obra na Margem Esquerda (Guarujá).

O empreendimento prevê a implantação de vias expressas no cais e eliminação de cruzamentos das pistas com os trilhos ferroviários. As composições que cortam ruas do cais é hoje o principal motivo dos congestionamentos que ocorrem no sistema viário local.

Além de facilitar o tráfego de áreas centrais, com o desvio do trânsito para as novas vias, pode-se prever o surgimento de novas áreas urbanas ao longo da via e em seu entorno imediato, favorecendo a migração de empresas comerciais hoje instaladas em áreas centrais mais congestionadas.

- **O Túnel Submarino Santos-Guarujá**

O túnel submarino Santos-Guarujá terá 2.700 m de extensão. Sua construção e exploração comercial caberá à iniciativa privada. Os impactos maiores desse empreendimento deverão ser a melhoria do transporte de cargas entre os terminais situados nas margens direita e esquerda do Porto, representando uma economia de até 45 Km no percurso entre Santos e Guarujá – que hoje é feito por rodovia através de Cubatão. O túnel irá também contribuir para facilitar a ligação de municípios do litoral norte com os do litoral sul do Estado, como ainda viabilizar comercialmente a implantação de um aeroporto na Base Aérea de Santos, que se encontra do outro lado do Estuário.

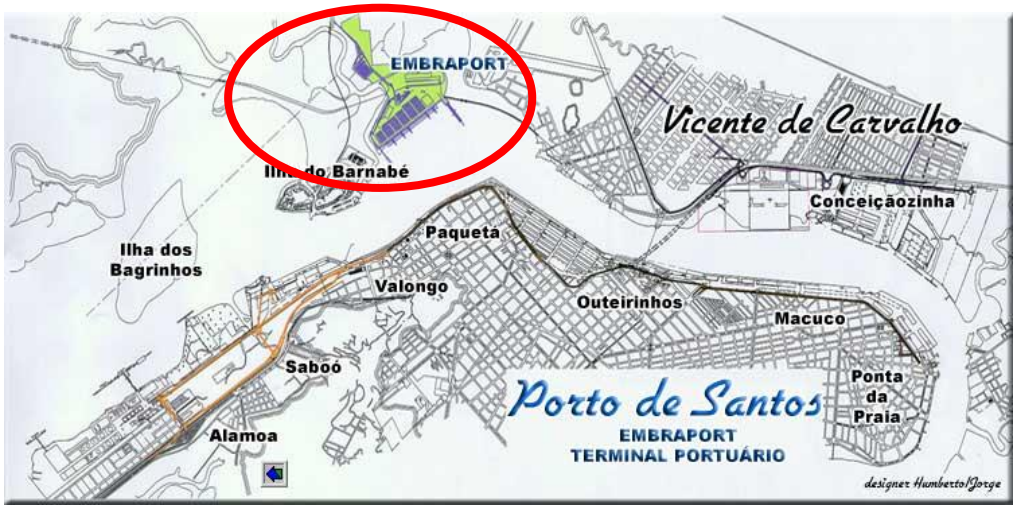
A implantação de novas infra-estruturas urbanas, como o túnel e outras melhorias do viário, gera um processo de valorização do solo e, por conseguinte, dos imóveis e aluguéis. Esse processo provoca, em maior ou menor grau, dependendo das características da intervenção, um reposicionamento dos negócios quando, por exemplo, determinada via que tiver sua velocidade de tráfego aumentada pelas melhorias. Nessas condições, se a via não for larga e o estacionamento de autos particulares não seja fácil, é comum que os pequenos negócios entrem em decadência rapidamente, pois dependerão mais de clientes de seu entorno imediato e de transeuntes e pouco dos clientes de passagem. Nesse sentido, o Plano de Transporte do Município de Santos deverá estar sintonizado com as mudanças urbanas de seu território e também nos municípios vizinhos, como Guarujá – isso em vista da construção do túnel submarino, pois haverá redução drástica do tempo de viagem entre esses municípios, reforçando os papéis de Guarujá e São Vicente como cidades dormitórios dos pólos de emprego como Santos e Cubatão.

EXPANSÃO PORTUÁRIA

Três grandes projetos da área portuária, o Terminal da Embraport, o Porto Barnabés-Bagres e o Terminal Portuário em Peruíbe são empreendimentos que trarão forte novos e fortes impactos econômicos na Baixada Santista, com forte rebatimento sobre o espaço urbano, principalmente sobre o viário e áreas urbanas que terão aumentada a sua demanda para fins logísticos.

- **Terminal da Embraport**

O **Terminal da Embraport**, deverá ser implantado para operar com contêineres e granéis líquidos, além do etanol, podendo também vir a operar com granéis sólidos e veículos. Os investimentos previstos para a fase inicial somam cerca de R$ 180 milhões e poderão chegar a um total de R$ 500 milhões. Esse terminal multiuso, que deverá estar pronto em 2010 contribuirá para aumentar em 10% a capacidade instalada do porto santista. Dentre as dificuldades encontradas para a implantação do Terminal, destaca-se a obtenção de licenças ambientais, mas que foram conseguidas no final do ano passado. Segundo a Embraport, o empreendimento irá gerar cerca de dois mil empregos diretos e indiretos, representando uma massa salarial anual de R$ 55 milhões e tributos municipais de R$ 19 milhões para o município de Santos e R$ 95 milhões para a União. Com dois píeres, onde poderão atracar navios de até 300 metros de comprimento, o terminal contará com instalações para armazenagem e distribuição de contêineres e granéis líquidos, além de pátios ferroviários.



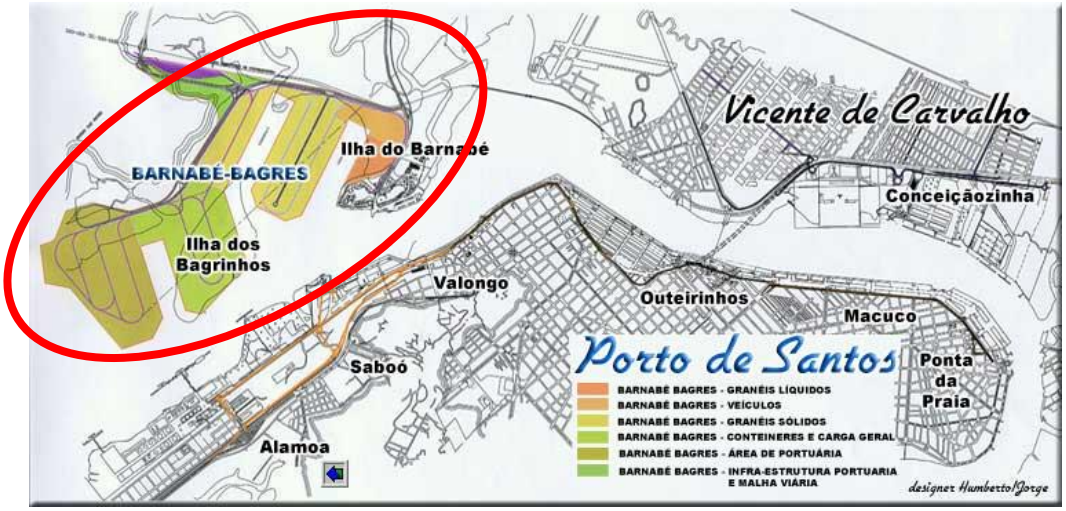
- **Porto Barnabés-Bagres**

Os investimentos previstos para a instalação do **Porto Barnabés-Bagres** está estimado em R$ 9 bilhões, projeto que ocupará uma área de 6 milhões de metros quadrados, sendo 11 mil metros quadrados destinados a cais e 45 berços para atracação de navios. As estimativas de novos postos de trabalho são de 15 mil durante a sua instalação e 20 mil postos diretos com a sua operação.

Barnabé-Bagres é um modelo portuário inédito no país, pois Inclui armazéns, silos, pátios, tancagens e equipamentos como *shiploaders* e guindastes. É um empreendimento que deverá contar com a participação majoritária do capital privado, de acordo com o secretário de Política Nacional de Transportes. O projeto prevê a construção de um novo conjunto de terminais na Margem Esquerda, na Área Continental de Santos.

Dentre os maiores impactos urbanos esperados e associados a expansão do Porto, destaca-se a geração de tráfego, tanto de caminhões, autos e ônibus – criando-se pressão sobre o viário. Com a construção do Porto Barnabés-Bagres a capacidade atual de movimentação de carga do Porto de Santos, que é de 110 milhões de toneladas/ano, passará para 230 milhões de toneladas/ano, valendo lembrar que o aumento do volume de carga anual tem sido de cerca de

10 milhões de toneladas/ano. Esses dados sugerem que, a não ser que ocorra um grande aumento da participação do transporte ferroviário e dutoviário na movimentação de carga do Porto de Santos, a expectativa é de grande pressão sobre o sistema viário e áreas retro-portuárias. Há a disputa do viário (entre o transporte de passageiros e o de carga), do solo urbano (entre o uso comercial e o residencial). Esse quadro poderá ser pressionado mais ainda com os investimentos da Petrobrás e empresas associadas a exploração do petróleo e gás da Bacia de Santos. Os investimentos são de tal magnitude que certamente haverá necessidade de revisão dos planos diretores municipais recentemente elaborados pelos municípios da Baixada Santista.



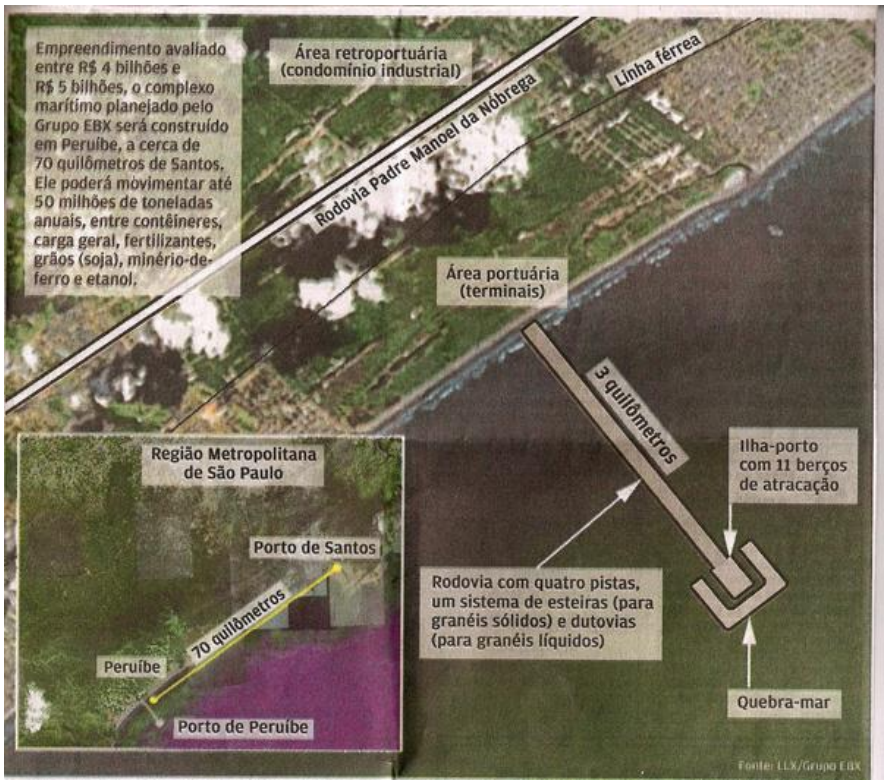
- **Terminal Portuário de Peruíbe**

O perfil do novo porto do Grupo EBX, do empresário Eike Batista, é ambicioso e polêmico. Trata-se de um novo modelo de instalação portuária que pretende funcionar como um *hub port*

– ou seja, um entreposto de cargas que recebe importações e exportações e as distribui pela costa do País.

O investimento previsto é de R$ 4 a R$ 5 bilhões. A capacidade de movimentação de carga desse terminal será de até 50 milhões de toneladas e 4 milhões de TEUs anuais. Os impactos previstos são a geração de novos empregos (ainda não estimados) e renda para a população e tributos para o município de Peruíbe e adjacências, bem como para a União. A EBX tem dado pouco informação a respeito do empreendimento, de modo que ainda é prematuro fazer maiores conjecturas a respeito de impactos econômicos e ambientais. Todavia, quanto ao aspecto ambiental, o fato de as instalações estarem a cerca de 2,5 km da costa não irá demandar trabalhar de aprofundamento do leito marinho, conforme diz a própria EBX. De qualquer maneira, pode-se dizer que os impactos imediatos com o início das construções, serão sobre o sistema viário, aluguéis e os serviços sociais do município, pois haverá atração de novos e, como é comum, parte mão com origem em outras localidades acaba por ficar na região após o térmico das obras. Aliás, esse fenômeno deverá ocorrer também quando da execução das grandes obras aqui mencionadas.

Um importante evento desse projeto é a tentativa que será feita no sentido de reativar do serviço de trens em Peruíbe, o que poderá tornar o empreendimento altamente competitivo.



NOVAS INSTALAÇÕES INDUSTRIAIS

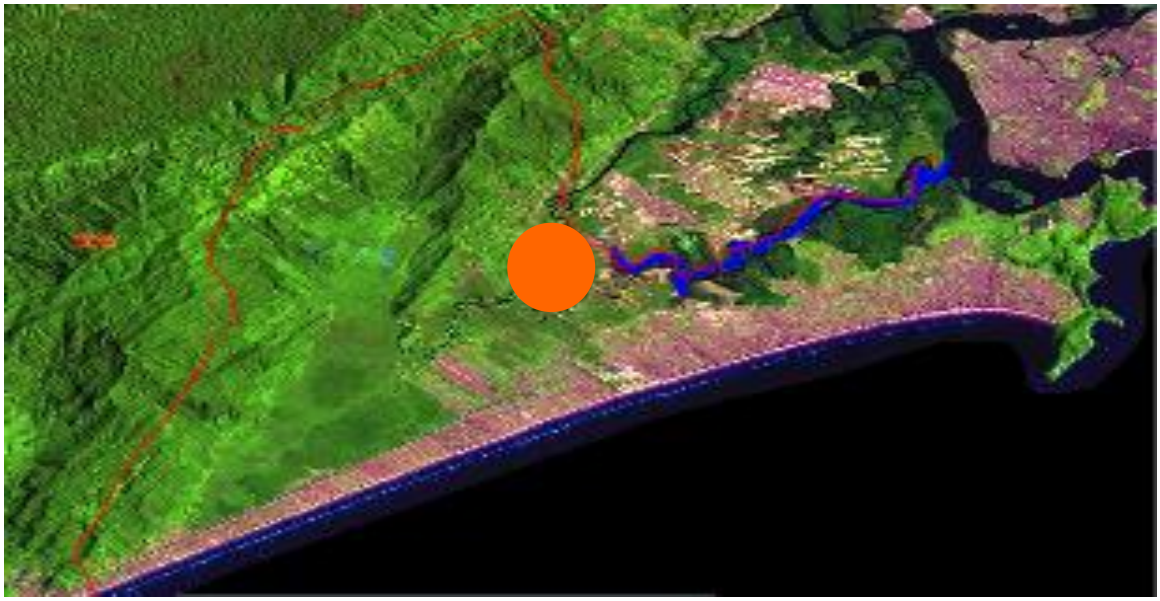
- **Condomínio Empresarial Andaraguá**

O empreendimento Condomínio Empresarial Andaraguá é uma nova modalidade de negócio a ser instalado no Município de Praia Grande. Trata-se de empreendimento que prevê aporte de capital da ordem de R$ 500 milhões, investido a longo prazo que resultarão na geração de 15 mil empregos diretos, de acordo com os empreendedores.

A expectativa é que o Condomínio comece a receber as suas primeiras indústrias após a liberação ambiental, que deve ser concluído em cerca de 2 anos. Na primeira etapa do empreendimento espera-se a instalação de 40 e 50 indústrias, segundo a empresa responsável.

O empreendimento está projetado para abrigar cerca de 200 empresas de segmentos como de autopeças, metalurgia, produtos alimentícios, construção civil, tecnologia e produtos farmacêuticos e hospitalares. Seu diferencial será uma pista de pouso e decolagem para aviões de carga, inicialmente com pista de 1.600 metros de extensão, e, posteriormente, 2.600 metros, podendo receber de seis a oito aviões de grande porte por dia quando estiver totalmente pronto. Adicionalmente, cogita-se a instalação de empresa de manutenção de aeronaves, podendo atender aeronaves usuárias do aeroporto e de outras empresas de aviação no Brasil. Do projeto consta ainda a oferta de 1.100 vagas de estacionamento de veículos e um heliponto.

A partir da liberação ambiental, começa a instalação das primeiras empresas, o que deve ser concluído no prazo de 24 meses aproximadamente. Numa primeira etapa, devem ser instaladas entre 40 e 50 indústrias.



PETRÓLEO E GÁS NA BACIA DE SANTOS

O Brasil receberá investimentos de US$ 72 bilhões em exploração e produção de petróleo e gás de 2008 a 2012, segundo estimativa do IBP (Instituto Brasileiro de Petróleo). Somente o campo de Tupi, possivelmente a maior reserva individual do país e do mundo, demandará investimentos de US$ 50 bilhões (equivalente a 17% do orçamento do PAC, ou, ainda a 4,6% do PIB de 2007) em 10 anos.

Esses investimentos estão associados a descoberta de novas reservas de petróleo e gás na camada pré-sal. Na primeira reserva delimitada do pré-sal, estima-se um potencial de 5 bilhões a 8 bilhões de barris. Nesse cálculo estão incluídas a instalação de 9 a 10 plataformas marítimas de grande porte para explorar a megareserva.

Com relação a reserva Tupi, as prospecções feitas ainda não permitem avaliar o investimento global a ser feito. Segundo o IBP, hoje, a área sob concessão para atividades de exploração e produção em terra e no mar é de 304 mil km^2.

Do investimento total mencionado, antes do advento do pré-sal, o IBP estimou que US$ 54,5 bilhões seriam da Petrobras e US$ 17,5 bilhões das demais empresas do setor. Ao todo, o setor de petróleo no Brasil investirá cerca de US$ 128 bilhões, sendo US$ 97,4 bilhões da Petrobrás e US$ 30,6 bilhões de outras empresas internacionais em suia maioria, investimento que inclui sua cadeia produtiva, envovlendo o refino, dutos, terminais, petroquímica básica e distribuição.

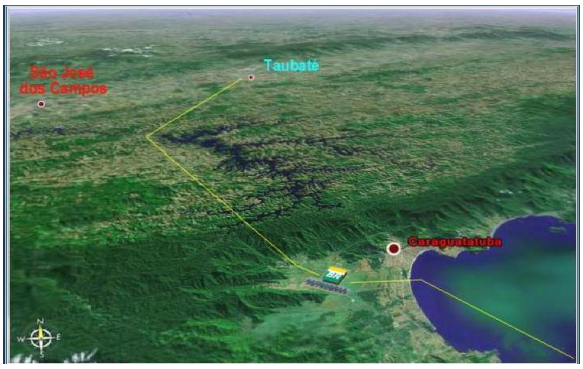
Segundo a Petrobrás, o investimento feito até o momento na na província petrolífera da Bacia de Santos foi de US$ 1,5 bilhão em prospecção, com perfuração de 15 poços na camada pré-sal, tendo encontrado petróleo ou gás em todos os poços, uma indicação de baixo risco exploratório.

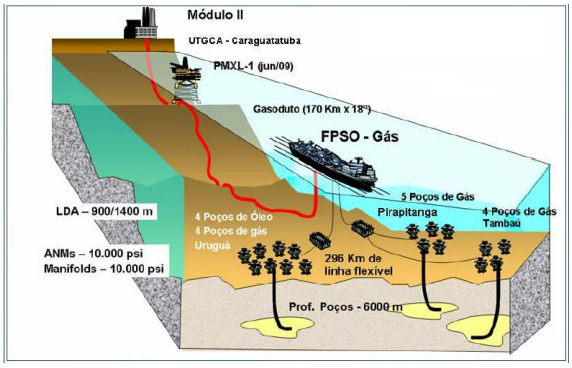
As principais empresas petrolíferas, em parceria ou não com a Petrobrás, atuando na nova bacia petrolífera, são: BG (Reino Unido) e Galp (Portugal), Repsol (Espanha), Shell (Reino Unido-Holanda), Anadarko (Estados Unidos) e Partex (Portugal).

Explorando a nova bacia, até 2011, a Petrobras investirá cerca de R$ 6,5 bilhões para instalar plataformas para extrair 1 milhão de barris/dia de óleo e 35 milhões de metros cúbicos de gás.

As expectativas de produção de petróleo na Bacia de Santos são de 9 milhões de barris/dia em 2015 e de 12 milhões de barris em 2020, época em que se espera que a produção de gás atinja 30 milhões de metros cúbicos/dia – volume hoje importado da Bolívia. Com essa produção de petróleo, o Brasil passará à condição de grande produtor e exportador, pois o consumo interno atual situa-se em cerca de 2 milhões de barris/dia.

Segundo o BNDES, os investimentos da indústria do petróleo como um todo atingirão R$ 202,8 bilhões no Brasil nos próximos quatro anos, representando um crescimento de 10% em relação ao período que vai de 2003 a 2006.





HABITAÇÃO, EMPREGO E RENDA

O emprego e a renda das famílias deverão ser significativamente afetadas positivamente nos próximos 5 a 10 anos na Baixada Santista. Como visto nos relatórios anteriores, os investimentos públicos e privados atingirão cifras de algumas dezenas de bilhões de reais. As repercussões mais evidentes serão sobre o emprego, mas a baixa qualificação da mão de obra é um dos sérios empecilhos ao desenvolvimento da Baixada Santista. A Petrobras, ciente das limitações apontadas vem realizando um amplo programa de treinamento de mão de obra, um esforço que tem envolvido prefeituras e órgãos estaduais.

Com todos os investimentos anunciados, é bastante provável que no período de 10 anos a oferta de emprego chegue a 100 mil postos de trabalho. O lado positivo dessa expectativa, além da geração de massa de salários, é a absorção de mão de obra qualificada, que gastará mais no mercado local. Existe o lado negativo dessa moeda, a saber, a elevação dos preços de aluguéis e pressão para expulsão da população mais carente para áreas inapropriadas e de risco, como os bairros cota de Cubatão, que aliás é objeto de um grande programa habitacional do governo estadual, empreendimento de responsabilidade da CDHU.

Na tabela seguinte, veja os principais projetos habitacionais da CDHU na Baixada, e, em seguida, os programados. No primeiro caso, são atendimentos em favelas, cortiços e área de risco, totalizando 1.863 atendimentos e investimentos da ordem de R$ 55,3 milhões em 11 localidades.

CDHU – EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES EM ANDAMENTO EM 2008

EMPREENDIMENTO	UHs	PREVISÃO ENTREGA	VALOR (R$)
BERTIOGA C	88	30/9/2008	1.603.722,56
SANTOS C (ESTRADAO)	320	31/3/2009	10.605.682,58
SANTOS F	60	30/6/2008	2.348.535,08

SANTOS H (RUA AMADOR BUENO III)	53	30/6/2008	2.482.009,35
SANTOS I (RUA S. FRANCISCO I)	81	31/12/2008	86.824,43
SANTOS N (ESTRADAO)	180	31/3/2009	7.719.844,96
SÃO VICENTE F (MEXICO 70)	11		465.578,19
SÃO VICENTE F3 (MEXICO 70)	600	1/1/2009	9.025.858,37
SÃO VICENTE F3 (MEXICO 70)	30	31/12/2008	955.748,33
SÃO VICENTE F4 (MEXICO 70)	120	31/3/2009	6.369.958,54
SÃO VICENTE I - BS-SV3H	320	15/5/2008	13.703.944,87
TOTAL	**1.863**		**55.367.707,26**

No caso de atendimento programado, são 61 intervenções envolvendo 20,2 mil unidades habitacionais e investimentos da ordem de pouco mais de R$ 1,0 bilhão.

CDHU – EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES PROGRAMADAS – 2008-2012

EMPREENDIMENTO	Prev. Início	Prev. Termino	Uhs	Valor Total (R$)
BERTIOGA II - BORACÉIA	2009/07	2012/01	200	5.100.000,00
BERTIOGA D (VICENTE DE CARVALHO)	2008/08	2009/05	501	33.259.421,75
CUBATÃO (SEM INDICAÇÃO DE ÁREA)	2010/05	2012/05	100	2.550.000,00
CUBATÃO - BOLSÃO 9 - NOVAS ÁREAS	2008/10	2009/10	220	13.108.966,20
CUBATÃO - NOVAS ÁREAS	2009/01	2011/01	1000	55.000.000,00
CUBATÃO - VILA DOS PESCADORES	2008/10	2010/10	2710	149.050.000,00
CUBATÃO 1 - CASQUEIRO	2009/01	2011/01	900	49.500.000,00
CUBATÃO A 02 - BOLSAO 9	2008/07	2010/07	386	23.000.277,06
CUBATÃO A 05 - BOLSAO 9	2008/08	2010/08	614	36.585.932,94
CUBATÃO IMIGRANTES I/II -	2008/05	2009/11	940	27.102.033,00

CONTRAPARTIDA PARA O MUN				
CUBATÃO Q - CASQUEIRO	2008/08	2010/08	1820	86.450.000,00
CUBATÃO (CASQUEIRO - OBRAS ESTRUTURADORAS)	2008/12	2009/07	0	11.000.000,00
CUBATÃO - URBANIZAÇÃO COTAS 95/100 E 200, PINHAL DO MIRANDA	2008/07	2010/07	0	50.000.000,00
GUARUJÁ G (SABESP)	2008/12	2010/12	620	34.100.000,00
ITANHAEM E (ALDEIA RIO BRANCO)	2008/06	2009/06	28	966.080,92
ITANHAEM F - JARDIM TANISE	2008/11	2010/05	500	29.207.560,00
ITANHAEM - UMUARAMA G1	2008/04	2008/05	176	7.040.000,00
ITANHAEM - UMUARAMA G2	2008/04	2008/05	160	6.400.000,00
ITANHAEM - UMUARAMA G3	2008/04	2008/05	160	6.400.000,00
ITANHAEM - GUAPIRANGA II	2008/06	2008/10	176	7.040.000,00
ITANHAEM - GUAPIRANGA IV	2008/06	2008/10	64	2.560.000,00
ITANHAEM - GUARAPIRANGA III	2008/06	2008/10	176	7.040.000,00
MONGAGUÁ (ALDEIA ITAÓCA)	2008/07	2009/07	44	1.518.127,16
MONGAGUÁ E (ALDEIA AGUAPEÚ)	2008/08	2009/08	27	931.578,03
PERUÍBE A 03 (EST. DOS EUCALIPTOS)	2008/10	2009/10	47	2.585.000,00
PERUÍBE D - PARK D'AVILLE Q.33	2009/05	2010/05	50	1.275.000,00
PERUÍBE G (ALDEIA BANANAL)	2008/06	2009/06	15	517.543,35
PERUÍBE XIII, XIX (BL. CARAGUAVA)	2009/04	2011/10	242	6.171.000,00
PERUÍBE XV -BALNEÁRIO SANTANA	2010/01	2011/01	144	7.920.000,00
PERUÍBE XXI (SANTA IZABEL)	2008/08	2009/08	320	4.595.129,60
PERUÍBE - SANTA IZABEL	2008/04	2008/05	192	7.680.000,00
PERUÍBE - RECANTO DOS PÁSSAROS	2008/04	2008/05	195	7.800.000,00
PERUÍBE - COND. ANA NERI	2008/11	2008/11	200	1.000.810,00

PERUÍBE - COND. ANITA GARIBALDI	2008/11	2008/11	200	1.000.810,00
PERUÍBE - COND. MATA DA JURÉIA	2008/11	2008/11	200	1.000.810,00
PRAIA GRANDE - ABAETÉ	2008/06	2008/10	160	6.400.000,00
PRAIA GRANDE - ANDORINHAS	2008/06	2008/10	160	6.400.000,00
PRAIA GRANDE - RESIDENCIAL PRAIA GRANDE	2009/01	2009/02	99	990.000,00
PRAIA GRANDE - RESIDENCIAL SÍTIO DO CAMPO	2008/10	2008/11	146	804.365,10
PRAIA GRANDE - VILA SONIA	2008/06	2008/10	160	6.400.000,00
PRAIA GRANDE XIV - VILA SONIA	2009/01	2010/01	96	5.280.000,00
SANTOS - BENEDITO PINHEIRO	2009/06	2010/06	56	2.491.616,27
SANTOS - BITTENCOURT	2010/01	2011/01	35	1.327.364,21
SANTOS - MARECHAL PEGO JÚNIOR	2009/06	2010/06	80	3.039.066,00
SANTOS 1 (CRUZEIRO DO SUL)	2009/01	2010/07	480	26.400.000,00
SANTOS L (S.FRANCISCO II)	2009/08	2010/08	100	4.180.000,00
SANTOS M (VILA PANTANAL)	2009/01	2010/07	200	11.000.000,00
SANTOS O (JD. SÃO MANUEL II)	2008/10	2009/10	274	13.072.687,96
SANTOS - VILA ALEMOA - SANTOS P - FASE 1 / PAC	2009/08	2011/02	360	21.630.160,00
SANTOS - VILA ALEMOA - SANTOS P - FASE 2 / PAC	2010/10	2012/04	320	24.159.167,81
SANTOS - CRUZEIRO DO SUL II	2008/04	2008/05	160	6.400.000,00
SANTOS - RESIDENCIAL RAMOS	2008/05	2008/05	113	1.010.542,05
SÃO VICENTE - D´AMPEZZO	2008/06	2008/10	200	8.000.000,00
SÃO VICENTE - PENEDO	2008/06	2008/10	240	9.600.000,00
SÃO VICENTE - PRIMAVERAS	2008/06	2008/10	260	10.400.000,00
SÃO VICENTE 1 (DIQUE VILA GILDA)	2009/01	2010/07	700	38.500.000,00

SÃO VICENTE 2 (DIQUE VILA GILDA)	2009/01	2010/07	700	38.500.000,00
SÃO VICENTE 3 (DIQUE VILA GILDA)	2009/01	2010/07	694	38.170.000,00
SÃO VICENTE 4 (DIQUE VILA GILDA)	2009/01	2011/01	928	51.040.000,00
SÃO VICENTE F5 - PRODUÇÃO DE UHS / PAC - MÉXICO 70	2008/08	2009/08	36	2.452.207,29
SÃO VICENTE I 02 - MÉXICO 70	2008/07	2009/07	122	7.660.365,36
TOTAL			**20.206**	**1.031.763.622,06**

Fonte: CDHU

A terceira apresentação deste último painel foi realizada pelo consultor Jurídico Paulo José Villela Lomar que discorreu sobre Modelagem jurídico-institucional.

Zona Portuária de Santos - Área de requalificação urbana:

Região Central Histórica de Santos
Dimensão: cerca de 250 hectares

Objetivos:

- Transformações estruturais (requalificação e investimentos na infra-estrutura urbana), ambientais e sociais para o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e o bem-estar de seus habitantes

Princípios institucionais:

- coordenação no planejamento e no gerenciamento

- descentralização na execução;

- especialização de atribuições;

- <u>sociedade de propósito específico</u> – vantagens:

a) segregação de riscos;

b) melhor gerenciamento e contabilização do negócio;

c) melhor articulação dos interessados: proprietários de imóveis, investidores privados e usuários permanentes, inclusive na qualidade de acionistas;

d) possibilitar o financiamento do empreendimento na modalidade “project finance” de modo que a garantia do empreendimento seja a vinculação das receitas futuras sem a exigência de garantias corporativas lastreadas em ativos patrimoniais.

Município de Santos:

- Competências constitucionais em matéria de desenvolvimento urbano:
  - ente federativo responsável pelo planejamento, execução e controle da política de desenvolvimento urbano – PDU (art. 182 da CF);
  - objetivo da PDU: **ordenar** o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes;
  - instrumento básico da PDU: lei municipal do plano diretor (§ 1º do art. 182 da CF)
- Importância constitucional da lei municipal do plano diretor:
  - instrumento básico da PDU (§ 1º do art. 182 da CF);
  - estabelece as exigências fundamentais de ordenação da cidade (§ 2º do art. 182 da CF);
  - instrumento indutor e de aferição do cumprimento da função social da propriedade urbana (§ 2º do art. 182 da CF);

A Região Metropolitana da Baixada Santista:

- Unidade territorial criada por lei complementar pelo Estado de São Paulo;
- Competência atribuída ao Estado de São Paulo pela Constituição Federal:
  - integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum ao Estado e aos Municípios metropolitanos (art. 25, § 3º da CF);
  - funções públicas de interesse comum: supra-municipais, que ultrapassem o interesse local;
- Integração metropolitana exige e pressupõe:
  - articulação e negociação entre o Estado de São Paulo, os Municípios metropolitanos e, no que couber, a União Federal;
  - definição dos **objetivos e diretrizes públicos de interesse comum;**
  - constituição, se for o caso, de **consórcio público** nos termos da Lei nº 11.107/2005 ou a celebração de **convênio de cooperação.**

Consórcio público:

- Lei nº 11.107, de 06 de abril de 2005
- Objetivos:
  - funções públicas de interesse comum aos entes federativos partícipes
- Entes partícipes:
  - União, Estado e/ou Município
- Pessoa jurídica de direito público:
  - associação pública
- Constituição:

    - Protocolo de intenções;
    - Contrato de consórcio público: - lei que ratifica o protocolo de intenções
- Operação:
    - contrato de rateio;
    - contrato de programa

- Aplicação do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10/07/2001) – lei de ordem pública:
    - observância das diretrizes gerais;
    - utilização dos instrumentos jurídicos autorizados no Estatuto da Cidade e em outras leis em vigor (ex.: desapropriação, etc.)
    - promoção da ordem urbanística: direito difuso dos cidadãos

Operação urbana consorciada (arts. 32 a 34 do Estatuto da Cidade)

instituída por lei municipal baseada na lei do plano diretor para a execução de um **<u>plano/projeto urbano</u>;**

aplicar os instrumentos jurídicos do Estatuto da Cidade tais como: direito de preempção (preferência); outorga onerosa do direito de construir, CEPACs (certificado de potencial adicional de construção), consórcio imobiliário (art. 46 do Estatuto da Cidade, direito de superfície;

outros instrumentos legais: desapropriação urbanística, concessão urbanística, incorporação imobiliária, compra e venda de imóveis, incentivos fiscais municipais e estaduais (Decreto Estadual nº 52.161 de 14/09/2007- PRO-URBE)

Incentivo estadual

- Decreto nº 52.161, de 14 de setembro de 2007.
- Beneficiário:
    - empresa que tenha créditos acumulados de ICMS decorrente de suas operações ou recebido em transferência que solicite sua utilização à Secretaria Estadual de Fazenda até 31 de dezembro de 2008 para o fim de investimento em área urbana degradada.
- Instrumento de financiamento de intervenções urbanas em áreas urbanas degradadas

Concessão Urbanística

- instituída por lei municipal ;
- delegação da execução da **<u>função pública</u>** de ordenação do desenvolvimento das funções sociais da cidade em área determinada com base na lei do plano diretor;
- concessionário gerencia e promove a execução do conjunto da operação urbana com base em **projeto urbanístico**;
- Concessionário adquire os imóveis necessários mediante compra ou promoção, conforme art. 3º do Decreto-lei nº 3.365/1941, de desapropriação para fins urbanísticos com base em declaração de utilidade pública e de interesse social (art. 44 da Lei nº 6.766/1979 combinado com a alínea "i" do art. 5º do Decreto-lei nº 3.365/1941) ou

exercício do direito de preempção caso o exercício lhe tenha sido delegado pelo Município;

- Concessionário promove o reloteamento, incorporação imobiliária, demolições e o que for necessário para o cumprimento da concessão com base no projeto urbanístico.

Remuneração do concessionário: **exploração do conjunto da obra urbanística:**

-venda/locação dos imóveis destinados a usos privados; e

-renda proveniente da utilização de espaços públicos nos termos autorizados na concessão.

Edital da licitação deve prever, dentre outros tópicos:

- a possibilidade de outras fontes de remuneração decorrentes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados;

- os **elementos** do projeto básico que permitam sua caracterização;

Iniciativas legislativas do Município

- estabelecer as bases da OUC na lei do plano diretor
- aprovar a lei da OUC do projeto de ordenação urbana tendo como âncora a requalificação urbana da Região Central Histórica e observância das diretrizes gerais do Estatuto da Cidade (art. 2º);
- instituir a concessão urbanística em lei;
- prever em lei a autorização para a delegação do exercício do direito de preempção da Prefeitura Municipal ao concessionário urbanístico **ou** a sociedade de economia mista a ser incumbida da realização da intervenção urbanística;
- autorizar a criação de sociedade anônima de economia mista com o propósito específico de realização da OUC, se assim julgar necessário, com base no art. 173 da CF/1988.
- Instaurar processo de licitação da concessão urbanística para intervenção urbana de implantação da Operação Urbana Consorciada, exigindo:
- a constituição de sociedade de propósito específico unicamente para a realização da intervenção urbana;
- a recuperação da valorização imobiliária para o financiamento da OUC e a realização dos investimentos públicos previstos;
- outros requisitos.
- Criar, mediante assembléia geral, sociedade anônima de economia mista com o propósito específico de realizar a OUC, se adotar esta alternativa.

A criação de sociedade anônima de economia mista municipal (SAEMU):

Lei municipal autoriza sua criação:

- a SAEMU deve receber atribuição para realizar as **atividades econômicas** abaixo com base no art. 173 da CF/1988:

1. - aquisição e venda de imóveis;

2. - locação de imóveis;

3. - loteamento e reloteamento;

4. - incorporação imobiliária;

5. - promover a desapropriação urbanística com base em declaração de utilidade pública e interesse social do Executivo Municipal;

6. - exercer o direito de preempção previsto no Estatuto da Cidade em nome da Prefeitura Municipal.

O Prefeito Municipal, João Paulo Tavares Papa, fez o encerramento do Seminário e colocou a importância deste trabalho de Cooperação Técnica no balizamento das novas ações que a Administração Municipal deverá desenvolver em Santos. A seguir, as fotos realizadas no evento.

Banco Interamericano de Desenvolvimento

ADÉFRANCE

PREFEITURA DE SANTOS

Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano
CDHU

SECRETARIA DE ESTADO DA HABITAÇÃO

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
TRABALHANDO POR VOCÊ

Banco Interamericano de Desenvolvimento

ADÉFRANCE

PREFEITURA DE SANTOS

Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano
CDHU

SECRETARIA DE ESTADO DA HABITAÇÃO

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
TRABALHANDO POR VOCÊ

Banco Interamericano de Desenvolvimento

ADÉFRANCE

PREFEITURA DE SANTOS

Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano
CDHU

SECRETARIA DE ESTADO DA HABITAÇÃO

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
TRABALHANDO POR VOCÊ

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O programa de renovação urbana proposto envolve, ao mesmo tempo, a questão do patrimônio histórico e do desenvolvimento econômico, da modernidade e também da inserção social.

Constituem ao mesmo tempo, um problema e uma oportunidade para a Prefeitura de Santos, as infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias antigas e cada vez menos adaptadas às normas de segurança e, de qualidade ambiental, galpões de estocagem obsoletos ou em ruína, um bairro residencial bastante degradado.

A atividade portuária evoluiu com o surgimento de novas áreas tanto em Santos quanto nos municípios de Cubatão e Guarujá, que ampliou sua área de atuação no território conquistando uma parte importante do tráfego seja de carga geral, contêineres ou cargas especializadas. Esta evolução progressiva, revelou ao mesmo tempo, uma forma de empobrecimento dos bairros ligados ao porto do século XIX e de sub-utilização das estruturas construídas no porto no mesmo período.

Paralelamente, as reflexões sobre as estratégias urbanas de reconquista da interface cidade-porto avançaram, conduzindo o poder público a tomar a iniciativa de desenvolver um projeto urbano global e um projeto econômico, preservando os interesses tanto do porto quanto da cidade. Assim, podemos observar a seguir que a experiência da cidade de Marseille é semelhante ao processo que a cidade de Santos vem realizando conforme já descrito anteriormente.

Na França, o Estado decidiu realizar intervenções em parceria com as coletividades locais e o setor privado, através de um estabelecimento público de desenvolvimento territorial, ferramenta operacional que desempenha o papel de coordenador, unificador e de operador. O objetivo foi o de reposicionar Marseille (2da. Cidade da França) no ranking das grandes metrópoles européias com abertura para a região Mediterrânea e para o mercado internacional. Em Santos, no âmbito da cooperação técnica, foi apreciada a legislação brasileira a fim de viabilizar um modelo institucional que possua a mesma agilidade do estabelecimento público implementado.

A empresa pública francesa implantou equipamentos estruturantes para dar visibilidade a operação e particularmente, equipamentos culturais. A requalificação de moradias sociais degradadas foi igualmente considerada na estratégia de desenvolvimento, bem como a despoluição de antigas áreas industriais. Finalmente, a questão do deslocamento foi integrada (linha de tramway, transformação de uma via rápida suspensa numa avenida…). Atualmente em Santos este papel ainda é exercido pelo poder público seja municipal, estadual ou federal. A Administração Municipal vem investindo em equipamentos culturais, turísticos e criando mecanismos fiscais para a requalificação habitacional, o Governo do Estado de São Paulo através do CDHU vem avançando com as obras do PAC e desenvolvendo o projeto executivo do VLT (metro de superfície) e, o Governo Federal investindo nas perimetrais (vias preferenciais para o uso portuário).

Paralelamente, a estrutura do Porto Autônomo de Marseille, em estreita parceria com a Euroméditerranée, desenvolveu um projeto de reestruturação dos espaços portuários (mudança das estruturas para receber os grandes navios de cruzeiros nas proximidades da cidade, reestruturação dos terminais marítimos do Magreb e da Córsega, extensão da praça da Joliette, com abertura ao público da zona comercial em contato direto com o cais e com o mar).

Na Baixada Santista, o Projeto Marina Porto Santos está sendo conduzido pelo Grupo de Trabalho Participativo (GTP), instituído em março, desenvolvendo um dos mais importantes projetos na área costeira do país. O grupo é integrado por representantes da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) e Prefeitura de Santos, coordenados pela Secretaria Especial de Portos (SEP).

A dificuldade do projeto, assim como ainda se dá em Santos, foi a criação de uma dinâmica favorável entre as três componentes institucionais: a Prefeitura de Marseille, o Porto Autônomo e o Estado Francês. Superadas algumas dificuldades da fase inicial da operação, os agentes públicos e privados entraram numa fase de realizações que deu a visibilidade necessária ao sucesso desse complexo projeto.

Para tanto, os próximos passos a serem perseguidos devem ser no sentido da constituição jurídica da instituição que fará a gestão da operação urbana, definindo os agentes societários e sua estrutura organizacional.

Os instrumentos legais a serem utilizados também deverão ser definidos dentro de uma política urbana de renovação e deverão ser discutido por todos os participantes do processo de construção e uso desta nova área.

7. ANEXOS