

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					PROPOSTA DO GESP				DISCUSSÕES NO ÂMBITO DO GTI			DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP	
INFORMAÇÕES GERAIS					PARÂMETRO		DIRETRIZ DE LOCALIZAÇÃO		JUSTIFICATIVA	DIRETRIZES PARA O DESENVOLVIMENTO DO PIU			DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	VALOR	UNID.	DIRETRIZ	INSERÇÃO NO LOTE	JUSTIFICATIVAS DO GESP	GTI - ANÁLISES PRÉVIAS E NOTAS DE REUNIÃO	DIRETRIZES PRELIMINARES DA SPURBANEMO	JUSTIFICATIVAS	
01	ARENA MULTIUSO	Diretrizes legais da Concessão/Urbanístico	Instalação de equipamento obrigatório da concessionária Lei Estadual 17.099/2019, Art. 4º.	Capacidade de Público do Equipamento / Localização	Intervalo de 8 a 20.000	pessoas	Não definir	Não	Instalação de Arena Multiuso com capacidade de público de até 20.000 pessoas, em atendimento ao estabelecido na Lei 17.099/2019, Art. 4º "O edital de licitação e o contrato de concessão de uso de que trata o artigo 3º desta lei, deverão conter cláusulas que estipulem:(...) I- a efetiva utilização do imóvel para os fins a que se destina, considerada obrigatória a realização de eventos culturais e atividades esportivas, voltadas à saúde, ao bem-estar e ao lazer da população;(...) IV- as seguintes obrigações da concessionária:a) instalação de nova arena multiuso para realização de eventos compatíveis com a natureza do empreendimento, tais como esportivos, musicais, culturais e religiosos;". O dimensionamento da capacidade dá-se por estudos que indicam a demanda na cidade para equipamentos cobertos que abriguem eventos de médio porte, envolvendo público de 8 a 20mil pessoas e que ofereça um espaço com qualidade e infraestrutura, devidamente climatizado, capacitada para receber eventos esportivos internacionais indoor, um maior leque de artistas e shows.Garantir assim a manutenção do complexo no circuito internacional de eventos esportivos e culturais de grande porte. Não quer definir previamente diretrizes para a localização de implantação da Arena Multiuso.	As menções diretas à Arena foram feitas em um momento de discussão preliminar, de Análise do Diagnóstico Físico Territorial e Ambiental e Programa de Interesse Público, várias das questões colocadas foram superadas durante as discussões do GTI. As secretarias precisam avaliar quais as questões que ainda são pertinentes para posterior comentário.	A proposta é conforme à Lei estadual 17.099/2019. Considerando as discussões no GTI quanto aos impactos do empreendimento no entorno, o decreto deverá limitar expressamente a lotação da arena a 20.000 pessoas, visto que não há determinação de um público máximo na lei estadual. A partir do cenário base, podemos definir um percentual mínimo, com relação à área construída computável total, que deverá ser obrigatoriamente atendida pelo uso principal. A proposta prévia, tendo como base as áreas definidas pelo projeto referencial, é de no mínimo 30%. Em avaliação a definição de diretrizes de ocupação para a Arena, considerando os fluxos de acesso e sua articulação com a via interna, intencionando promover uma melhor inserção do equipamento no ambiente urbano. Considerar condicionantes como o acesso e saída de público, veículos e logística, espaços públicos e áreas verdes do entorno e proximidade dos edifícios residenciais (R. Abílio Soares, área do Exército).	Propõe para a Arena Multiuso a lotação em torno de 20.000 pessoas sentadas, em consonância com a previsão estadual e com as PMIs. Este foi o parâmetro usado em todos os estudos e o decreto deveria trazer a expressão "em torno", permitindo a flexibilização para eventuais soluções de projeto	
02	ESPAÇOS PARA A REALIZAÇÃO DE ATIVIDADES ESPORTIVAS, DE FRUIÇÃO GRATUITA	Diretrizes legais da Concessão/Urbanístico	Destinação de espaço obrigatório da concessionária Lei Estadual 17.099/2019, Art. 4º.	Área e Programa Mínimo/ Diretrizes de Localização	Não especificado	m	Não definir	Não	Destinação de espaços para a prática esportiva, de fruição pública, em atendimento ao estabelecido na Lei 17.099/2019, Art. 4º "O edital de licitação e o contrato de concessão de uso de que trata o artigo 3º desta lei, deverão conter cláusulas que estipulem (...) IV- as seguintes obrigações da concessionária: (...) b) destinação de espaços para realização de atividades esportivas, de fruição gratuita, voltadas à saúde, ao bem-estar e ao lazer da população;". Não quer definir previamente diretrizes para a localização de implantação destes espaços. Também não foi definido quais serão as exigências mínimas de área e do programa de necessidades para estes espaços, justificando que será feito no edital de licitação. A proposta apresenta 4 quadras poliesportivas, incluindo 1 quadra de tênis e 1 quadra de areia. Pista de Skate e Playground para crianças em área livre lindeira. A residência dos atletas e espaço para os treinamentos de atletas amadores será transferido para o Complexo Desportivo Baby Baroni, junto ao Parque da Água Branca.	SMDU: Questiona se está previsto a residência dos atletas e espaço para os treinamentos de profissionais e de atletas amadores e moradores da região. Observamos a grande rejeição da população que se manifestou, da ordem de 82% em relação as mudanças pretendidas. Acreditamos que isso ocorreu porque os estudos apresentados não apontam para benefícios para a população do entorno e usuários do complexo.	A proposta é conforme à Lei estadual 17.099/2019. É fundamental termos um parâmetro mínimo de área ou, alternativamente, que este programa não componha o percentual mínimo de fruição pública. Em análise a necessidade de constar expressamente no decreto do PIU diretrizes para a sua localização no lote, reforçando o programa de interesse público "Oferta de oportunidades de convivência, cultura, lazer, entretenimento e integração da comunidade local; (...) Qualificação e valorização da área, ampliando e melhorando os espaços de uso público, evidenciando os passeios como áreas de uso comum e favorecendo a realização de atividades de integração da população com o espaço que proporcionem o convívio social e a identidade local.". Os espaços para a realização de atividades esportivas de fruição gratuita devem ter sua área computada independente do cálculo da área de fruição pública.	Previsão de espaços de convivência, quadras esportivas a céu aberto, área de lazer infantil com livre acesso, coincidente com área de fruição pública, que deverá ser obrigatoriamente de no mínimo 20% da área do terreno remanescente. Alega não ser possível fazer uma ocupação viável somando o percentual de fruição pública com outra área destinada exclusivamente para as atividades esportivas;	
03	PARCELAMENTO	Urbanístico	Subdivisão do lote destinado à edificação, ou com aproveitamento do sistema viário existente, ou com a abertura de novas vias e logradouros públicos, ou prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes. Trata-se de um gênero com algumas modalidades, conforme previsto no Art. 49 da Lei 16.402/2016.	Passível ou não passível	Dispensado	N.A.	N.A.	N.A.	Dispensa de parcelamento para o terreno por se tratar de ZOE, nos termos do disposto no Artigo 42, X, da Lei 16.402/2016 e por se tratar de imóvel público, a ser gerido indiretamente pela iniciativa privada, mediante regime de concessão de uso, nos termos do inciso II, do Artigo 5º do Decreto 57.558/16. A justificativa para a dispensa do parcelamento do terreno é pela demora do processo de licenciamento e pela sua complexidade, podendo gerar mais um fator de risco para o concessionário dada a sua imprevisibilidade e possível atraso no tempo de início de geração de receita.	SMDU/ PLANURB: Considera necessário o parcelamento do solo para destinação ao sistema viário (calçadas e via), avaliando que o licenciamento não seria demorado por se constituir em um equipamento público de grande porte e importante para a cidade; SMDU/ DEUSO: Compreende a necessidade de um licenciamento expedito, mas avalia que o PIU deve se pautar, principalmente, pela inserção urbana do Complexo. De acordo com a Lei nº 16.402/16, os lotes inseridos em ZOE ficam dispensados da área máxima do lote, definida para a zona urbana do município em 20.000m², nos termos do inciso X, parágrafo único, art. 42, o que desobriga o PIU de atender esta exigência no momento de sua formulação, quando ocorrerá a definição de parâmetros específicos de parcelamento, uso e ocupação do solo adequados à suas especificidades. No entanto, o PIU pode, em função das características da área e das necessidades do projeto, verificar a conveniência de adaptação do sistema viário entre outros aspectos relativos ao parcelamento do solo e propor soluções para questões como a acessibilidade ao equipamento esportivo de grande porte, soluções que possam qualificar a inserção urbana de projeto de tal relevância para a cidade.	O complexo é composto por um conjunto de grandes instalações esportivas, que justificam a definição de parâmetros especiais de parcelamento, uso e ocupação do solo, de forma a reconhecer a especificidade dos programas e das edificações. Esta é a justificativa, e não o art. 42. O novo programa, que será definido pela concessão, contém como grandes equipamentos a Arena Multiuso e, talvez, o ginásio, ainda que com novos usos que não os esportivos. No caso do concessionário optar por parcelar, deverá atender a diretrizes específicas a serem definidas, evitando a aplicação da legislação ordinária.	Desobriga a aplicação do parcelamento do solo, visando garantir áreas adequadas de fruição pública integradas à natureza do empreendimento proposto de caráter esportivo, cultural, lazer e de entretenimento. Esclarece que a proposta colocada pelo GESP para o parcelamento do solo é muito mais uma questão de redação, de desobrigação da sua aplicação, sempre visando garantir áreas adequadas de fruição pública;	
04	VIA INTERNA	Urbanístico/ Mobilidade	Via a ser implantada internamente ao lote, pública ou privada com acesso e uso público e características de fruição pública	Largura Mínima/ Diretrizes para implantação	N.A.	m	Não definir	Não	Criação de via interna de ligação nos fundos do terreno, conectando as Ruas Manoel da Nóbrega e Abílio Soares, contendo no mínimo 2 faixas de rolamento. Defende a via interna, com possibilidade de abertura para o tráfego viário fora dos horários de operações logísticas do complexo, adotando exemplos de operações de espaços privados com fruição pública. A justificativa para o não parcelamento do terreno, neste caso, é pela demora do licenciamento. O outro argumento trazido é a necessidade de utilização desta rua para as operações logísticas do complexo (montagem/desmontagem de eventos, carga/descarga de suprimentos, embarque/ desembarque de público, acesso de ônibus de delegações/atletas).	SPTRANS: A via poderia ser utilizada no dia-a-dia para o transporte coletivo, reduzindo o trajeto da linha 475R-10 e, em dias de eventos, seria fechada para a operacionalização e operações logísticas do concessionário. Destaca que ela não é fundamental para o rearranjo do transporte coletivo. CET: A via não contribui significativamente com as linhas de ônibus e para veículos individuais, já que sua contribuição é de acesso pontual e não como via de conexão - em dias de eventos, a via também teria que ser fechada. A via pode ser privada desde que esteja sempre aberta para a circulação livre de pedestres e ciclistas. A condição de via privada evitaria também uma série de questões de ingerência da rua, dada a contiguidade do lote do exército A implantação proposta é adequada, com entrada pelo cruzamento da R. Abílio Soares com a Rua Joinville e saída no cruzamento da R. Manuel da Nóbrega com a R. Salto. Definir diretrizes de implantação, larguras mínimas e geometria, dispositivos de acesso e soluções de traffic calming/ SMDU: Reconhece que do ponto de vista técnico, é difícil justificar a abertura de uma via pública. Do ponto de vista urbanístico, a via contribui para o tecido urbano da região, ao quebrar a grande frente de quadra existente, da R. Tutóia até a Av. Mal. Estêvão Albuquerque Lima, proporcionando melhores condições para pedestres e ciclistas. É preciso definir diretrizes para a via: de acesso permanente, de implantação, de larguras mínimas e geometria, de circulação segregada de caminhões, de recuo dos pontos de controle e fechamento das esquinas, tornando-a mais convidativa para os modais ativos. Alerta que a utilização pela população poderia ser interrompida numa situação de via dominial/ SMPR: É preciso garantir uma largura mínima da via e recuos mínimos das edificações e fechamentos, já que uma via muito estreita pode gerar um ambiente pouco convidativo, gerando insegurança para os usuários. É preciso avaliar a questão da afetação da via interna.	A localização e argumentos parecem adequados. A área de fruição pública da via deve ser constante para pedestres e ciclistas ao longo de todo o dia, sem hipótese de fechamento. A via proposta contribui para a quebra da frente de quadra extensa, possibilitando um melhor ambiente urbano para os modais ativos. É preciso definir diretrizes para a sua inserção mais adequada no lote e para a sua articulação com o viário do entorno, já que deverá ser implantada no limite da face nordeste do lote, fazendo divisa com a área do Exército e possibilitando o seu alinhamento geométrico para conexão aos cruzamentos das Ruas Joinville/ Abílio Soares e Ruas Salto/ Manoel da Nóbrega. Tal implantação permite maior conectividade pedonal e de ciclistas nas direções da Av. Brigadeiro Luís Antônio e da Avenida 23 de Maio. Adotar parâmetros que permitam o dimensionamento adequado da via, comportando o tráfego de caminhões, ônibus, viaturas, veículos utilitários, taxis e automóveis de aplicativos, garantindo a segurança de pedestres e ciclistas. A ciclovia e a calçada deverão contar com larguras generosas, arborização e dispositivos de desenho e mobiliário urbano que assegurem o conforto de seus usuários. A geometria das esquinas e da via devem ser compatíveis com a circulação de veículos longos. Deve-se adotar um recuo mínimo da edificação associado a esta via, garantindo a possibilidade futura de afetação de área para uso comum do povo.	Deverá ser prevista via interna de circulação situada na divisa com a área do exército, garantindo a interligação entre a R. Manuel da Nóbrega e R. Abílio Soares no alinhamento das Ruas Salto e Joinville. Esta via deverá absorver as funcionalidades operacionais do empreendimento, logística, docas de embarque e desembarque de taxis e aplicativos e acesso de veículos de transmissão, viaturas e ambulâncias, visando especialmente mitigar os impactos no sistema viário público. Adicionalmente, fora dos horários de eventos, poderá contribuir de forma complementar à malha viária, permitindo a transposição da quadra, seja por veículos particulares, seja por pedestres. Questiona o acesso permanente de pedestres e ciclistas, alegando conflitos e problemas com relação à sua segurança em horários de operações para os eventos. Comenta que as fruições públicas são muito mais propícias aos modais ativos;	

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS				
INFORMAÇÕES GERAIS					SM DU / DE USO	SM DU / PLAN URB	CET	SM T / SPTTRANS	SVM A - D EAPT
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
01	ARENA MULTIUSO	Diretrizes legais da Concessão/Urbanístico	Instalação de equipamento obrigatório da concessionária Lei Estadual 17.099/2019, Art. 4º.	Capacidade de Público do Equipamento / Localização	Não comentou.	Recomendável a definição de recuos mínimos	Não comentou.	Sem considerações.	Lei 17.099/2009, que regulamenta os procedimentos licitatórios da concessão de uso, não estipulou a lotação ou capacidade de público dessa arena multiuso (inciso VI, Art. 4. A Proposta Referencial que pautou as discussões no âmbito do GTI – Ginásio do Ibirapuera apresenta a diretriz de implantação de arena multiuso com capacidade entre 8 e 20.000 espectadores, em substituição ao conjunto existente, composto pelo Estádio Icaro de Castro Melo (cap. 12.760), Ginásio Mauro Pinheiro (cap. 2.761) e Conjunto Aquático Pompeu de Toledo (cap. 5.800) com uma capacidade total de 21.321 espectadores, com funcionamento alternado, não simultâneo. Sugerimos estabelecer previamente qual será a operação de todo o novo Complexo, sem o que a definição de lotação da arena multiuso pode não atender aos requisitos esperados de melhoria das condições atuais com relação ao fluxo do público e ao entorno. O Complexo Desportivo Constandio Vaz Guimarães está situado na região central da cidade, com um cotidiano de difícil mobilidade pelo excessivo volume de veículos. O uso residencial significativo no entorno, sobretudo na encosta do Espigão da Paulista com acentuada verticalização, e a proximidade com o Parque do Ibirapuera, dentre outros aspectos, sugere a necessidade de uma lotação de público de no máximo 11.000 espectadores, semelhante à capacidade estimada do atual do Estádio Icaro de Castro Melo (cap. 12.760) e do Ginásio do Ibirapuera ou Ginásio Geraldo José de Almeida (cap. 10.924), os quais não realizam eventos simultâneos. Sugere-se entender a intervenção como uma melhoria das condições atuais por ocasião de eventos, sabidamente marcadas por congestionamentos e aglomerações excessivas, filas de ônibus estacionados, fechamento de ruas adjacentes. Trata-se de não potencializar conflitos futuros com a vizinhança e agravar as condições de circulação nos grandes eixos viários que envolvem o local. Recomendamos também que a concessão de uso estipule previamente a logística de realização de eventos, sua regularidade e frequência, considerado todo o novo complexo e a transformação projetada. Sugere-se a realização prévia de modelagem do nível de exposição ao ruído. Considere-se, ainda, o novo cenário decorrente da pandemia internacional para a adoção de uma arena multiuso aberta com cobertura apenas sobre as arquibancadas, como implantado no Allianz Parque.
02	ESPAÇOS PARA A REALIZAÇÃO DE ATIVIDADES ESPORTIVAS, DE FRUIÇÃO GRATUITA	Diretrizes legais da Concessão/Urbanístico	Destinação de espaço obrigatório da concessionária Lei Estadual 17.099/2019, Art. 4º.	Área e Programa Mínimo/ Diretrizes de Localização	Não comentou.	Recomendo uma definição mais clara dos equipamentos esportivos, especificando inclusive qual o público alvo do centro esportivo. Não esquecer também da necessidade de equipamentos de apoio às atividades esportivas, como: vestiários, sanitários	Não comentou.	Sem considerações.	A Lei 17.099/19 obriga o concessionário a disponibilizar equipamentos esportivos, locais de residência para atletas e destinar espaços para atividades esportivas de fruição gratuita (Art.4) que alternativamente ou de maneira complementar poderão ser providos diretamente pelo Estado (Art.5). O Complexo Constandio Vaz Guimarães é, atualmente, um importante centro esportivo de treinamento e formação de atletas, onde são realizadas inúmeras atividades em diferentes modalidades esportivas. Segundo o site da Secretaria Estadual de Esportes, abriga 21 entidades ligadas ao esporte, como Clubes, Federações, Confederações e um centro de pesquisa em Medicina da Atividade Física e do Esporte. Ao desenvolver os parâmetros urbanísticos do PIU é indispensável considerar essa função pública e social e de que modo poderá ser mantida, em consonância com o Interesse Público que deve nortear a proposta de concessão de uso. A Proposta Referencial do GESP não apresenta essa inserção das atividades, como também não as reorganiza no âmbito da transformação do espaço construído. Ainda que alternativamente o GESP possa assumir a transferência de residência dos atletas e dos espaços de formação e treinamentos nas diferentes modalidades esportivas para o Complexo Desportivo Baby Barioni, junto ao Parque da Água Branca, sugerimos uma avaliação prévia do destino dessas atividades no cenário de uma futura intervenção no Complexo Constandio Vaz Guimarães. Recomendamos realizar a modelagem prévia do nível de exposição sonora.
03	PARCELAMENTO	Urbanístico	Subdivisão do lote destinado à edificação, ou com aproveitamento do sistema viário existente, ou com a abertura de novas vias e logradouros públicos, ou prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes. Trata-se de um gênero com algumas modalidades, conforme previsto no Art. 49 da Lei 16.402/2016.	Passível ou não passível	Não comentou.	Esse tema foi amplamente discutido nas reuniões do grupo. Concluiu-se que não seria necessário exigir parcelamento da área	Não comentou.	Em que pese a dispensa de parcelamento em ZOE considera conveniente a subdivisão da quadra.	As características atuais do Complexo Constandio Guimarães Vaz incluem uma via interna (cerca de 238 m de extensão, com largura aproximada de 18 m para operar as atividades existentes. O parcelamento do terreno público municipal implicaria em alterar essas características, promovendo a instalação de via de uso público, aberta ao trânsito geral da cidade, o que inviabilizaria esse uso operacional. A Proposta Referencial / GESP, ainda que substituindo grande parte das edificações existentes, reintroduziu uma via interna (cerca de 374 m de extensão) para as operações do novo complexo, o que sugerimos manter.
04	VIA INTERNA	Urbanístico/ Mobilidade	Via a ser implantada internamente ao lote, pública ou privada com acesso e uso público e características de fruição pública	Largura Mínima/ Diretrizes para implantação	Não comentou.	Esse tópico também foi amplamente discutido nas reuniões do grupo técnico. Essa via pode perfeitamente ser particular, observando as larguras mínimas necessárias das faixas e demais recomendações levantadas por SP Urbanismo.	Concordamos com as diretrizes preliminares descritas pela SPUrbanismo. Sugerimos alterar o texto da seguinte forma: "Adotar parâmetros que permitam o dimensionamento adequado da via, comportando o tráfego <b>e acesso</b> de caminhões, ônibus, viaturas, veículos utilitários, táxis e automóveis de aplicativos, garantindo a segurança de pedestres e ciclistas, <b>sem interterir com a circulação da área pública (via e calçada)</b> . A ciclovia e a calçada deverão contar com larguras generosas, arborização e dispositivos de desenho e mobiliário urbano que assegurem o conforto de seus usuários. A geometria das esquinas e da via devem ser compatíveis com a <b>acomodação</b> e circulação de veículos de <b>maiores dimensões (tretados e caminhões de carga)</b> . Deve-se adotar um recuo mínimo da edificação associado a esta via, garantindo a possibilidade futura de afetação de área para uso comum do povo.	Concorda com diretriz de SPUrbanismo para abertura de viário entre quadras, mesmo que de acesso restrito, e que esse viário deverá apresentar dimensionamento adequado à circulação de veículos de grande porte como ônibus e caminhões para atendimento às necessidades do empreendimento.	A adoção de uma via interna (com cerca de 374 m) pela Proposta Referencial/GESP atende à necessidade de um espaço interno de serviços, tal como existe atualmente no Complexo Constandio Vaz Guimarães, com cerca de 238 m de extensão e 18 m de largura. A proposta de via interna deve se adequar às operações logísticas do novo Complexo.



PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS	
INFORMAÇÕES GERAIS					SM SUB-VM	SM SUB-PI
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
01	<b>ARENA MULTIUSO</b>	Diretrizes legais da Concessão/Urbanístico	Instalação de equipamento obrigatório da concessionária Lei Estadual 17.099/2019, Art. 4º.	Capacidade de Público do Equipamento / Localização	Não comentou.	O Complexo do Ginásio do Ibirapuera está localizado em uma área de grande fluxo de pessoas, tanto por fazer conexão com a região dos Jardins, Paulista e Centro como pelo Parque Ibirapuera, um dos maiores de São Paulo recebendo diariamente um público muito grande. Diante disso, precisa haver maior precaução quanto ao viário ser defasado. É necessário que se façam estudos mais pormenorizados sobre o impacto na região em termos de mobilidade urbana e transporte. Bem como estudos de reconfiguração de usos no entorno do Ginásio e na área de impacto direto do empreendimento.
02	<b>ESPAÇOS PARA A REALIZAÇÃO DE ATIVIDADES ESPORTIVAS, DE FRUIÇÃO GRATUITA</b>	Diretrizes legais da Concessão/Urbanístico	Destinação de espaço obrigatório da concessionária Lei Estadual 17.099/2019, Art. 4º.	Área e Programa Mínimo/ Diretrizes de Localização	Não comentou.	Não comentou.
03	<b>PARCELAMENTO</b>	Urbanístico	Subdivisão do lote destinado à edificação, ou com aproveitamento do sistema viário existente, ou com a abertura de novas vias e logradouros públicos, ou prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes. Trata-se de um gênero com algumas modalidades, conforme previsto no Art. 49 da Lei 16.402/2016.	Passível ou não passível	Não comentou.	Deve-se prever, aos empreendedores, a interligação obrigatória com os meios de transporte coletivo de massa. O decreto deve prever possíveis alterações de lei de zoneamento a partir dos impactos causados pelo projeto executado na região do entorno e de impacto direto.
04	<b>VIA INTERNA</b>	Urbanístico/ Mobilidade	Via a ser implantada internamente ao lote, pública ou privada com acesso e uso público e características de fruição pública	Largura Mínima/ Diretrizes para implantação	Não comentou.	Não comentou.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					PROPOSTA DO GESP				DISCUSSÃO NO ÂMBITO DO GTI		DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP	
INFORMAÇÕES GERAIS					PARÂMETRO		DIRETRIZ DE LOCALIZAÇÃO		JUSTIFICATIVA	DIRETRIZES PARA O DESENVOLVIMENTO DO PIU		DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	VALOR	UNID.	DIRETRIZ	INSERÇÃO NO LOTE	JUSTIFICATIVAS DO GESP	GTI - ANÁLISES PRÉVIAS E NOTAS DE REUNIÃO	DIRETRIZES PRELIMINARES DA SPURBANEMO	JUSTIFICATIVAS
05	CALÇADAS	Urbanístico/ Mobilidade	Calçada é a parte da via normalmente segregada e em nível diferente, reservada à mobilidade e permanência de pedestres, não destinada à circulação de veículos e disponibilizada à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação, iluminação pública e outros fins.	Largura mínima/ Diretrizes para desenho e implantação	5	m	Sim	N.A.	Pretendem melhorar as condições de circulação de pedestres para proporcionar maior segurança, alargando as calçadas, aumentando a permeabilidade do solo, com implantação de acessibilidade universal. A proposta é de dispensa da obrigatoriedade de doação de calçadas, por se tratar de imóvel público, a ser gerido indiretamente pela iniciativa privada e definição sobre reserva de área para alargamento das existentes, sem afetação obrigatória. Querem evitar o processo de parcelamento. Adoção de 5m como parâmetro de largura total das calçadas, medida a partir do meio fio, o que avaliam ser suficiente.	<b>SMDU/ DEUSO:</b> Em face da política urbana do município, consubstanciada no PDE e na LPUOS, ressaltamos que é de grande importância a melhoria das condições de circulação dos pedestres junto aos empreendimentos em toda a cidade, assim recomendamos que ocorra, sempre que possível, a ampliação dos passeios públicos existentes, na medida em que se trata de equipamento público, mesmo que a ser concedido para a iniciativa privada. Esta questão deverá atender ao bom funcionamento do Complexo em dias de eventos; <b>SVMA:</b> deve ser considerado o volume de e concentração de público e os fluxos de circulação para o dimensionamento adequado das calçadas/ <b>CET:</b> Destaca que atualmente não há infraestrutura e as calçadas não são capazes de absorver um grande público. Avalia que as calçadas devem ter no mínimo 5m, desde que tenham esta dimensão de passagem livre, sem interferências;	Neste PIU, a questão das calçadas é tão importante quanto a questão da implantação da fruição pública que rompe a extensa quadra. As calçadas atuais são insuficientes para a concentração e circulação do público previsto e a largura mínima de 5m proposta atende perfeitamente a situações do cotidiano. Porém, esta dimensão parece ser insuficiente para eventos com grande público, considerando-se exemplos de equipamentos com usos similares, como o Allianz Parque. A calibragem deste parâmetro deve ter como objetivo a mitigação dos impactos na vizinhança, gerados pela atração de público nos eventos. É preciso garantir o fluxo e a segurança dos pedestres, diminuindo a interferência nos lotes carroçáveis - possibilitando melhor operacionalização do trânsito e reduzindo a necessidade de fechamento de ruas do entorno, como ocorre atualmente. Vale salientar que, como o lote já é um bem público do município, não há que se falar em doação, mas em afetação, sendo estas áreas destinadas exclusivamente para o uso de calçada e livre de edificações. A afetação estará associada ao licenciamento edilício do empreendimento (TCAEP).	Deverão ser previstos alargamentos de calçada garantindo a largura mínima de 5m. Demais soluções projetuais de acumulação de pessoas em grandes eventos deverão ser previstas internamente ao lote. Entende e corrobora as preocupações com as calçadas, porém, mantém a proposta do alargamento das calçadas para os 5m, medidos a partir do meio-fio. Coloca que a capacidade de acumulação de pessoas em praças internas será muito mais eficiente que o alargamento de calçadas e que a posição intra-lote é muito mais segura para as pessoas. Trata-se da oportunidade de orientar e regular esta situação de acúmulo de pessoas em áreas cobertas ou descobertas internamente ao lote, evitando o seu direcionamento para as calçadas. Defende que a questão da qualificação das calçadas está muito mais relacionada às vedações e fechamentos do lote do que à largura. São questões a solucionar pelo partido do projeto, proporcionando áreas de acomodação para as pessoas, fora das calçadas e distante do viário público.
06	FACHADA ATIVA	Urbanístico	Corresponde à exigência de ocupação da extensão horizontal da fachada por uso não residencial com acesso direto e abertura para o logradouro, a fim de evitar a formação de planos fechados na interface entre as construções e os logradouros, promovendo a dinamização dos passeios públicos;	Percentual relativo da fachada e largura mínima	Não obrigatória/ Incentivada	% e m	N.A.	N.A.	Incentivada na forma de área não computável conforme disposições do inciso VII do Art. 62 da LPUOS, observado o Art. 71, bem como a total aderência à definição conceitual da fachada.	<b>SMDU/ DEUSO:</b> Considera importante para o complexo a implantação de fachadas ativas para dinamizar os passeios públicos, conforme as definições do art. 62 da LPUOS, ainda que de forma incentivada;	Acolher parcialmente. As fachadas ativas são um tema secundário neste PIU, pelas características do programa e da fruição pública proposta. Pode permanecer como incentivo, conforme a legislação ordinária, com o benefício do art. 62 (área não computável) associado ao mínimo de 25% em cada face do lote.	Propõe a Fachada Ativa incentivada e não obrigatória nos termos da LPUOS. Justifica a proposição pela dificuldade de se enquadrar nos parâmetros exigidos pela LPUOS, verificando-se por exemplo o caso do ginásio, que não pode ser enquadrado como fachada ativa dado o seu afastamento maior que 5m do alinhamento do lote;
07	FRUIÇÃO PÚBLICA DO LOTE	Urbanístico/ Mobilidade	Corresponde à área livre externa ou interna às edificações, localizada nos pavimentos de acesso direto ao logradouro público, com conexão em nível ao logradouro e demais espaços públicos sempre que o lote tiver frente para mais de um logradouro público, destinada à circulação de pessoas, não sendo exclusiva dos usuários e moradores;	Porcentagem mínima relativa à área do lote/ Largura mínima/ Diretrizes de implantação	20	%	Não	Não	Fruição Pública obrigatória em área equivalente a no mínimo 20% da área do lote. Assegurar melhor fluidez peatonal, acesso ao empreendimento e interconectividade entre a área e o tecido urbano. Propõe-se que a fruição seja regrada nos mesmos termos estabelecidos no Artigo 87 e no inciso I do Artigo 70 da LPUOS, à semelhança da aplicação do parâmetro qualificador em zona de uso ZC. "Art. 70. A área de fruição pública: I - não poderá ser fechada à circulação de pedestres por nenhum objeto de vedação, temporário ou permanente, podendo ter controle de acesso no período noturno; II - deverá ter largura mínima de 4m (quatro metros), tratamento paisagístico que atenda às normas técnicas pertinentes à acessibilidade universal e, nas áreas de circulação de público, adotar o mesmo tipo de pavimentação da calçada diante do lote.	<b>SMDU/ DEUSO:</b> Avalia que a fruição pública proposta (20%) é considerável, mas deve ser analisada em conjunto com a via proposta no fundo do lote, pois ambas tem a função de romper a grande quadra e propiciar o cruzamento do lote pelos pedestres;/ <b>SVMA:</b> devem ser considerados aspectos críticos do projeto o volume de público e os fluxos de circulação, acessos e concentração do público/ <b>CET:</b> Avalia que a implantação da Fruição Pública é bastante adequada, quebrando a frente da quadra e interligando a Abilio Soares com o cruzamento da Av. Manoel da Nóbrega e Rua Jundiá. Sugere que a área de fruição pública deverá contar com área suficiente para a dispersão do público, antes que a via pública seja impactada; Sugere uma solução próxima a de uma praça, servindo para acomodar o público nas entradas e saídas de eventos, como também, para a instalação de bilheterias, sem que as filas impactem as calçadas do entorno; Destaca a necessidade de que o Complexo absorva seus impactos internamente ao lote, evitando a criação de conflitos com os moradores do entorno;	Acolher parcialmente. É um percentual relevante e que constitui um ganho qualitativo para o entorno. Porém, devem ser avaliadas suas diversas funcionalidades (cruzamento de quadra, atividades esportivas, uso pelo open mall, concentração/dispersão de público, via interna, área verde) para verificarmos se deve ser majorado, já que as características do programa possibilitam. Deve-se implantar no mínimo duas fruições públicas distintas, sendo que uma delas está associada à via interna, não entrando no cômputo deste percentual mínimo de 20% (a discutimos as alternativas). A fruição pública em questão deve conectar obrigatoriamente dois logradouros distintos e estar articulada à área de acesso e dispersão de público da Arena Multiuso (que pode ser também fruição ou área fechada). A distância máxima entre as esquinas dos logradouros e/ou ao eixo da fruição pública da via interna não pode superar 170m. Verificar se a largura mínima definida no inciso II do Art. 70 (4m) é suficiente para comportar a dispersão e passagem do público da Arena e usos acessórios previstos (por exemplo open mall com mesas). O alargamento de calçadas e os espaços de fruição esportiva gratuitas não poderão ser contabilizados dentro do percentual destinado à área de fruição pública (este último, uma alternativa a discutirmos). Avaliar as implicações relativas aos incentivos presentes na legislação ordinária para fruição que poderiam ser aplicáveis nesta situação, bem como à localização da fruição no lote, de modo que se integre aos circuitos principais de acessos de mobilidade ativa e às áreas de concentração de público ao redor da arena.	A Fruição Pública deverá equivaler minimamente a 20% da área do lote, de forma a garantir a integração das três vias que fazem a sua frente. Questiona a pertinência de definição do parâmetro de distância máxima entre as esquinas dos logradouros e/ou ao eixo da fruição pública de 170m, pois poderá causar entraves para o projeto;
08	BILHETERIAS	Urbanístico/ Mobilidade	Áreas internas ao lote para a implantação das bilheterias da Arena Multiuso, contíguas ou ao seu redor, cobertas ou descobertas, buscando atenuar o impacto da aglomeração de pessoas e formação de filas nos espaços públicos do entorno.	Diretrizes para implantação	Não abordado		Não	Não	Não foi abordado nos relatórios apresentados. Concorde com a proposição da CET.	<b>CET:</b> As bilheterias não poderão estar voltadas para as calçadas, devendo ser voltadas para o interior do lote e implantadas na área de fruição pública; Adotar na fruição pública uma solução próxima a de uma praça, para a instalação de bilheterias e para que as suas filas não impactem as calçadas do entorno - o Complexo deverá absorver seus impactos internamente ao lote, evitando a criação de conflitos com os moradores do entorno;	As bilheterias deverão estar voltadas para o interior do lote, de forma a concentrar a aglomeração de público e filas, evitando o seu espraiamento pelas calçadas e ruas lindeiras.	Não comenta

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS				
INFORMAÇÕES GERAIS					SM DU / DEUSO	SM DU / PLANURB	CET	SM T / SPTtrans	SVM A - DEAPT
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
05	CALÇADAS	Urbanístico/ Mobilidade	Calçada é a parte da via normalmente segregada e em nível diferente, reservada à mobilidade e permanência de pedestres, não destinada à circulação de veículos e disponibilizada à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação, iluminação pública e outros fins.	Largura mínima/ Diretrizes para desenho e implantação	Não comentou.	A largura mínima de 5m das calçadas é aceitável na medida que todas as situações de aglomeração de público, como filas, esperas, escoamento do público na saída dos eventos sejam organizadas internamente ao lote do complexo.	Concordamos com as diretrizes preliminares descritas pela SPURbanismo	Sem considerações, concordando com as observações já apontadas por CET conforme registrado nas reuniões.	Necessária a existência de espaço para abrigar o grande público em eventos, devendo ser considerado o volume e concentração nos fluxos de circulação para o dimensionamento adequado das calçadas.
06	FACHADA ATIVA	Urbanístico	Corresponde à exigência de ocupação da extensão horizontal da fachada por uso não residencial com acesso direto e abertura para o logradouro, a fim de evitar a formação de planos fechados na interface entre as construções e os logradouros, promovendo a dinamização dos passeios públicos;	Percentual relativo da fachada e largura mínima	Não comentou.	Concordo com SP Urbanismo que fachadas ativas são secundárias no presente caso em função das características próprias do empreendimento.	Não comentou.	Segue princípios do PDE. Sem considerações.	Não comentou.
07	FRUIÇÃO PÚBLICA DO LOTE	Urbanístico/ Mobilidade	Corresponde à área livre externa ou interna às edificações, localizada nos pavimentos de acesso direto ao logradouro público, com conexão em nível ao logradouro e demais espaços públicos sempre que o lote tiver frente para mais de um logradouro público, destinada à circulação de pessoas, não sendo exclusiva dos usuários e moradores;	Porcentagem mínima relativa à área do lote/ Largura mínima/ Diretrizes de implantação	Não comentou.	Tema também amplamente discutido no grupo. Acrescento apenas que a pavimentação da fruição interna não precisa ser necessariamente a mesma das calçadas do sistema viário público. A fruição interna pode ser dotada de pavimentação específica que represente o empreendimento. Importante destacar a fruição para pedestres, seja permanentemente aberta junto a via interna prevista na divisa da área com o exercício.	Concordamos com as diretrizes preliminares descritas pela SPURbanismo	Segue princípios do PDE. Sem considerações.	Não comentou.
08	BILHETERIAS	Urbanístico/ Mobilidade	Áreas internas ao lote para a implantação das bilheterias da Arena Multiuso, contíguas ou ao seu redor, cobertas ou descobertas, buscando atenuar o impacto da aglomeração de pessoas e formação de filas nos espaços públicos do entorno.	Diretrizes para implantação	Não comentou.	Nada a acrescentar.	Concordamos com as diretrizes preliminares descritas pela SPURbanismo	Sem considerações, concordando com as observações já apontadas por CET conforme registrado nas reuniões.	Não comentou.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS	
INFORMAÇÕES GERAIS					SM SUB-VM	SM SUB-PI
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
05	<b>CALÇADAS</b>	Urbanístico/ Mobilidade	Calçada é a parte da via normalmente segregada e em nível diferente, reservada à mobilidade e permanência de pedestres, não destinada à circulação de veículos e disponibilizada à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação, iluminação pública e outros fins.	Largura mínima/ Diretrizes para desenho e implantação	Não comentou.	Não comentou.
06	<b>FACHADA ATIVA</b>	Urbanístico	Corresponde à exigência de ocupação da extensão horizontal da fachada por uso não residencial com acesso direto e abertura para o logradouro, a fim de evitar a formação de planos fechados na interface entre as construções e os logradouros, promovendo a dinamização dos passeios públicos;	Percentual relativo da fachada e largura mínima	Não comentou.	A fachada ativa deveria ser obrigatória em extensão maior que a projetada atualmente integrando a área ao entorno.
07	<b>FRUIÇÃO PÚBLICA DO LOTE</b>	Urbanístico/ Mobilidade	Corresponde à área livre externa ou interna às edificações, localizada nos pavimentos de acesso direto ao logradouro público, com conexão em nível ao logradouro e demais espaços públicos sempre que o lote tiver frente para mais de um logradouro público, destinada à circulação de pessoas, não sendo exclusiva dos usuários e moradores;	Porcentagem mínima relativa à área do lote/ Largura mínima/ Diretrizes de implantação	Não comentou.	A fruição pública deve ser a norma dos usos pretendidos no projeto, com as exceções apenas onde ela não for condizente com a atividade a ser desenvolvida.
08	<b>BILHETERIAS</b>	Urbanístico/ Mobilidade	Áreas internas ao lote para a implantação das bilheterias da Arena Multiuso, contíguas ou ao seu redor, cobertas ou descobertas, buscando atenuar o impacto da aglomeração de pessoas e formação de filas nos espaços públicos do entorno.	Diretrizes para implantação	Não comentou.	Não comentou.



PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					PROPOSTA DO GESP				DISCUSSÃO NO ÂMBITO DO GTI		DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP	
INFORMAÇÕES GERAIS					PARÂMETRO		DIRETRIZ DE LOCALIZAÇÃO		JUSTIFICATIVA	DIRETRIZES PARA O DESENVOLVIMENTO DO PIU		DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	VALOR	UNID.	DIRETRIZ	INSERÇÃO NO LOTE	JUSTIFICATIVAS DO GESP	GTI - ANÁLISES PRÉVIAS E NOTAS DE REUNIÃO	DIRETRIZES PRELIMINARES DA SPURBANEMO	JUSTIFICATIVAS
09	ÁREA LIVRE PARA CONCENTRAÇÃO E DISPERSÃO DE PÚBLICO	Urbanístico/Mobilidade	Áreas Livres internas ao lote para a concentração e dispersão de público dos eventos da Arena Multiuso, contíguas ou ao seu redor, cobertas ou descobertas, que podem ser de fruição pública ou fechadas, buscando atenuar o impacto nos espaços públicos do entorno.	Diretrizes para implantação e área mínima	Não abordado	m	Não	Não	Não foi abordado nas apresentações. Não há uma posição definida a este respeito.	SVMA: devem ser considerados o volume de público e os fluxos de circulação, acessos e concentração do público / CET. Faz ressalvas com relação à dispersão, entendendo que nas áreas próximas à arena, o projeto deverá oferecer espaços livres mais generosos - permitindo que o complexo absorva seus impactos internamente ao lote, evitando a criação de conflitos com os moradores do entorno; SPTRANS: o projeto deverá garantir uma área de dispersão suficiente para mitigar o impacto da Arena nessas vias da região;	É preciso definir um espaço livre para a concentração e dispersão de público nos eventos da arena, contíguo ou ao seu redor, interno ao lote, que pode ser de fruição pública ou fechado, para atenuar o impacto nos espaços públicos do entorno. A referência para dimensionamento é a legislação dos bombeiros e do COE.	Coloca que a capacidade de acumulação de pessoas em praças internas será muito mais eficiente que o alargamento de calçadas e que a posição intra-lote é muito mais segura para as pessoas. Trata-se da oportunidade de orientar e regular esta situação de acúmulo de pessoas em áreas cobertas ou descobertas internamente ao lote, evitando o seu direcionamento para as calçadas;
10	LIMITE DE VEDAÇÃO DA TESTADA DO LOTE COM MUROS	Urbanístico	Limite da extensão do fechamento do lote por anteparo vertical vedado, de modo a possibilitar permeabilidade visual do lote.	Percentual relativo à cada testada do lote	25	%	Sim	Proposta de aplicação do percentual relativo à somatória total das testadas dos lotes	Garantir melhor relação entre o empreendimento e a cidade através da permeabilidade visual. Caso haja a necessidade de fechamento da área, sempre que possível, optar por gradil ou outro anteparo vertical que proporcione permeabilidade visual do conjunto. A vedação por muro não poderá exceder 25% da extensão das faces de quadra ou das testadas dos lotes. O percentual proposto é relativo à soma das testadas do lote.	SMSUB: Adotar a permeabilidade para a testada do lote.	Não acolher. Como os usos logísticos e áreas técnicas estarão voltados principalmente para a via interna, não parece haver necessidade de flexibilizar a legislação ordinária.	A vedação da testada dos lotes com muros não poderá exceder o limite de 25%. Recomenda-se que a vedação do empreendimento dê preferência integral às soluções que garantam a permeabilidade visual. Esclarece que a proposta original do GESP para a Vedação do Lote foi pensada para se estabelecer a necessidade de uma permeabilidade visual das 3 testadas, tratando-se de uma recomendação adicional;
11	TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA	Urbanístico	Limite máximo permitido referente à relação entre a área da projeção horizontal da edificação ou edificações e a área do lote	T.O. Máxima	70	%	N.A.	N.A.	Adotou-se a referência da ZC.	SMSUB: Pensa que poderia ser definido uma T.O. menor, dada a grande dimensão do lote/ SMDU/DEUSO: Considera que a regulação urbanística de empreendimentos nas ZOE deve considerar, sobretudo, as características e o programa do empreendimento, ainda que tome como referência parâmetros vigentes em zonas de uso do entorno (ZC e ZM)	Acolher. Percebemos que a Arena Multiuso ocupa uma projeção de cerca de 20% do terreno, segundo o projeto referencial. Como os usos acessórios têm edificações com características de menor ocupação e mais verticalizadas, o parâmetro proposto parece atender ao programa previsto com uma boa margem. Alternativamente, este parâmetro pode ser menor, contribuindo em conjunto com outros parâmetros para uma maior disponibilidade de espaços livres.	Mantém-se o valor de 0,7 conforme a zona lindeira ZC.
12	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO MÁXIMO	Urbanístico	Limite que não pode ser ultrapassado proveniente da relação entre a área edificada, excluída a área não computável, e a área do lote.	C.A. Máximo	2	Fator	N.A.	N.A.	Adotou-se a referência da ZC.	SMDU/DEUSO: Considera que a regulação urbanística de empreendimentos nas ZOE deve considerar, sobretudo, as características e o programa do empreendimento, ainda que tome como referência parâmetros vigentes em zonas de uso do entorno (ZC e ZM); Reforça que é preciso equacionar C.A. máximo permitido, já que o parâmetro que vem sendo proposto é igual a 2 e o estudo adota o C.A. igual a 1,35 – os impactos serão muito maiores do que os previstos;	Acolher. Os usos principais correspondem a cerca de 27% da área construída computável pretendida, equivalente a um C.A. da ordem de 0,53. Quanto aos usos acessórios, não há uma especificidade do projeto ou da modelagem econômica que justifique se atingir o coeficiente de aproveitamento máximo igual a 2. No entanto, entendemos que o índice proposto contribui para a viabilização da concessão e dos demais empreendimentos acessórios.	Mantém-se a referência da ZC, ou seja, C.A. máximo igual a 2.
13	GABARITO DE ALTURA MÁXIMO	Urbanístico	Medida decorrente da diferença entre o pavimento térreo e o nível da cobertura, excluídos o ático, as casas de máquinas e a caixa d'água;	Altura máxima das edificações.	Arena Multiuso 52m (Conforme COMAR) e 48m (usos acessórios)	m	Não	Não define associado à localização	Adotou-se a referência da zona do entorno, ZC, já bastante verticalizada, para os usos acessórios e o limite do COMAER de 52m para a Arena Multiuso, visando o atendimento da finalidade da Lei Estadual 17.099/2019 e observando-se os gabaritos das edificações referenciais dos estudos de caso que ultrapassam os 48m de altura.	SMDU/PLANURB: Sugere que o gabarito do conjunto seja baseado unicamente nos limites estabelecidos pela resolução do COMAER;	Acolher. Quanto ao uso principal, a partir dos estudos de caso de outras Arenas ao redor do mundo, fica demonstrado que o limite de 48m das zonas lindeiras pode não atender ao programa pretendido. Por isto, adotou-se o limite de 52m permitido pelo COMAER. Quanto aos usos acessórios, é importante estabelecer o elo com a ZC. Vale destacar que este parâmetro não gera grande impacto na paisagem urbana, já que o entorno contém diversas edificações, resultantes de uma urbanização mais antiga e consolidada, que superam o gabarito máximo proposto. O limite do COMAER deve considerar o ático, as casas de máquinas e a caixa d'água, antenas, para-raios, helicóptero (no caso de heliponto na cobertura), etc.	OK. Limite estabelecido pelo COMAER para os usos principais e, para os usos acessórios, adota-se os 48m da ZC.
14	RECUOS	Urbanístico	Distância medida em projeção horizontal entre o limite externo da edificação e a divisa do lote, ressalvados o aproveitamento do subsolo e a execução de saliências em edificações, nos casos previstos em lei	Recuo Frontal	Dispensado caso for realizado o alargamento da calçada para a dimensão mínima de 5m ou se já atender a esta dimensão	m	Não	Não define associado à localização	Fica dispensado o atendimento do recuo mínimo de frente no caso de implantação do alargamento, ou no caso do passeio já apresentar largura mínima de 5m.	SMDU/PLANURB: Considera inadequada a proposta de dispensa de recuos vinculada à reserva de área para alargamento de calçadas, principalmente ao se considerar a necessidade de escoamento de público da arena multiuso em eventos;	Adotar o regramento ordinário, com recuo frontal de 5m previsto na LPUOS e, a partir de 10m e altura, adotar os recuos laterais e de fundo aplicando-se a fórmula de cálculo do COE. Avaliar como seria aplicado em um empreendimento multiuso, com acessos por diferentes vias. Como não há doação de área de um bem que já é público, não cabe o incentivo. Ademais, para um lote com estas dimensões e com um programa dessas características, não é razoável a dispensa. Podemos avaliar a dispensa no caso de implantação de fachadas ativas.	Propõe adotar o recuo de frente de 5m, desde que contados a partir do alinhamento original do lote, independentemente do alargamento das calçadas;
15	COTA DE SOLIDARIEDADE	Urbanístico	O promotor de empreendimentos imobiliários de grande porte ou da implantação de planos e projetos urbanísticos deverá ou produzir Habitação de Interesse Social, ou doar terrenos para produção de HIS, ou doar recursos ao Município para fins de produção de HIS e equipamentos públicos sociais complementares à moradia, conforme o disposto nos Art. 111 e 112 do PDE.	Prevista	10	%	N.A.	N.A.	Inicialmente foi solicitada a dispensa da exigência da cota de solidariedade por se tratar de terreno e equipamento esportivo públicos, o que não será desnatado pela exploração mediante concessão de uso, considerando que as benfitorias e acessões introduzidas reverterão ao poder público.	SMDU: Não existe previsão legal para a dispensa da cota de solidariedade para o presente caso concreto (terreno e equipamentos esportivo públicos situados em ZOE), conforme o disposto nos artigos 111 e 112 do PDE, bem como na regulamentação da matéria pelos Decretos nº 56,089/15 e nº 56,538/15. No entanto, cumpre esclarecer que a exigência prevista no art. 111, aplica-se para os empreendimentos com área construída computável superior a 20.000m², na forma prevista pelo art. 112. Como se trata de equipamento existente, entendemos que a necessidade de atendimento da cota de solidariedade se dará no caso de reforma com ampliação de área, na forma do art. 9º do Decreto nº 56,089/15,	Acolher dispensa somente para os usos principais. Os demais usos, acessórios, são passíveis de sua aplicação. Após questionamento prévio, a proposta do GESP passou a estar conforme com o artigo 112 do PDE: "empreendimentos com área construída computável superior a 20.000m² ficam obrigados a destinar percentual da área construída computável para HIS, voltada a atender famílias com renda até 6 salários mínimos." Destaca que há incentivos previstos na lei decorrentes da destinação para a cota de solidariedade, no § 3º "Atendida a exigência estabelecida no "caput", inclusive pelas alternativas previstas no § 2º, o empreendimento poderá beneficiar-se de acréscimo de 10% (dez por cento) na área computável, obtida mediante o pagamento da outorga onerosa." Conforme os estudos da modelagem econômica, a cota de solidariedade representa uma contribuição da ordem de R\$ 43 milhões para as políticas habitacionais do município.	Atendimento entre entes públicos.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS				
INFORMAÇÕES GERAIS					SM DU / DEUSO	SM DU / PLAN URB	CET	SM T / SPT rans	SVM A - DEAPT
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
09	ÁREA LIVRE PARA CONCENTRAÇÃO E DISPERSÃO DE PÚBLICO	Urbanístico/ Mobilidade	Áreas Livres internas ao lote para a concentração e dispersão de público dos eventos da Arena Multiuso, contíguas ou ao seu redor, cobertas ou descobertas, que podem ser de fruição pública ou fechadas, buscando atenuar o impacto nos espaços públicos do entorno.	Diretrizes para implantação e área mínima	Não comentou.	Nada a acrescentar.	Concordamos com as diretrizes preliminares descritas pela SPUrbanismo	Sem considerações posteriores. Notas de reunião de CET e SPTrans já colocam a questão principal.	Devem ser previstos, considerados o volume e concentração de público e os fluxos de circulação.
10	LIMITE DE VEDAÇÃO DA TESTADA DO LOTE COM MUROS	Urbanístico	Limite da extensão do fechamento do lote por anteparo vertical vedado, de modo a possibilitar permeabilidade visual do lote.	Percentual relativo à cada testada do lote	Não comentou.	Ideal seria o lote do empreendimento não possuir vedação alguma, como isso na prática é inviável, que ela seja o mais permeável visualmente possível. Como destacou SP Urbanismo, a legislação ordinária deve ser atendida.	Não comentou.	Sem considerações.	Não comentou.
11	TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA	Urbanístico	Limite máximo permitido referente à relação entre a área da projeção horizontal da edificação ou edificações e a área do lote	T.O. Máxima	Não comentou.	A taxa de 70% é plenamente justificável.	Não comentou.	Sem considerações.	Em estimativa efetuada constatamos uma área ocupada por edificações de cerca de 28.762,80 m <sup>2</sup> , no terreno público com área total de aproximadamente 90.982,40 m <sup>2</sup> . A Taxa de Ocupação TO equivale a 31,6%. A área livre (permeável e/ou impermeável) corresponde a cerca de 68% da área total. Para evitar um excessivo adensamento construtivo e verticalização, descaracterizando a área, e surtindo impactos ambientais de difícil solução ou mitigação, sugere-se, para reflexão, a referência dos parâmetros para Áreas Verdes Públicas. Por tratar-se Terreno Público Municipal, cedido ao governo do Estado, a área pertence ao Sistema de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres, caso não tivesse sido demarcada como ZOE. Sendo ocupada por Equipamentos Públicos Sociais, é classificada na categoria AVP-2 para efeito de aplicação dos parâmetros da Lei n. 16.402/16 (Capítulo IV, Art. 27 a 34). Os parâmetros correspondem a TO max = 0,3; CAmáx= 1 e GABARITO = 28 m, que podem também ser considerados como referência, além da ZC adotada.
12	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO MÁXIMO	Urbanístico	Limite que não pode ser ultrapassado proveniente da relação entre a área edificada, excluída a área não computável, e a área do lote.	C.A. Máximo	Não comentou.	Acredito que essa taxa máxima de ocupação a ser fixada deve ser menor que 2. Poderia ser adotada a taxa de 1,5. O modelo apresentado possui taxa de 1,35% e nos pareceu suficiente para implantação de um bom projeto.	SMT fez o raciocínio do impacto pela lotação da Arena (20 mil pessoas) e pela limitação da quantidade de vagas em função da capacidade do sistema viário do entorno. Sendo assim, nada temos a por quanto ao Coeficiente de aproveitamento ser 2.	Sem considerações.	Não comentou.
13	GABARITO DE ALTURA MÁXIMO	Urbanístico	Medida decorrente da diferença entre o pavimento térreo e o nível da cobertura, excluídos o ático, as casas de máquinas e a caixa d'água;	Altura máxima das edificações.	Não comentou.	Tema também bastante discutido e nada tenho agora a acrescentar à proposta enviada pelo GESP.	Não comentou.	Sem considerações.	Considerando a altura da edificação e a proximidade com o Ibirapuera sugerir adoção de materiais de revestimento que não impactem a fauna local (evitando-se especialmente superfícies espelhadas ou refletoras);
14	RECUOS	Urbanístico	Distância medida em projeção horizontal entre o limite externo da edificação e a divisa do lote, ressalvados o aproveitamento do subsolo e a execução de saliências em edificações, nos casos previstos em lei	Recuo Frontal	Não comentou.	Reafirmo a necessidade de recuo mínimo, mesmo que as calçadas públicas sejam de 5m.	Não comentou.	Sem considerações, concordando com observações de SMDU em notas.	Não comentou.
15	COTA DE SOLIDARIEDADE	Urbanístico	O promotor de empreendimentos imobiliários de grande porte ou da implantação de planos e projetos urbanísticos deverá ou produzir Habitação de Interesse Social, ou doar terrenos para produção de HIS, ou doar recursos ao Município para fins de produção de HIS e equipamentos públicos sociais complementares à moradia, conforme o disposto nos Art. 111 e 112 do PDE.	Prevista	Não comentou.	Nada a acrescentar	Não comentou.	Sem considerações.	Não comentou.



PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS	
INFORMAÇÕES GERAIS					SM SUB-VM	SM SUB-PI
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
09	ÁREA LIVRE PARA CONCENTRAÇÃO E DISPERSÃO DE PÚBLICO	Urbanístico/ Mobilidade	Áreas Livres internas ao lote para a concentração e dispersão de público dos eventos da Arena Multiuso, contíguas ou ao seu redor, cobertas ou descobertas, que podem ser de fruição pública ou fechadas, buscando atenuar o impacto nos espaços públicos do entorno.	Diretrizes para implantação e área mínima	Não comentou.	Em dia de grandes eventos, a dispersão do público ao chegar e principalmente ao sair do Complexo gera um grande número de pedestres, diante disso é necessário que a largura das calçadas consiga abrigar o maior número possível de pessoas, além de haver a necessidade da implantação de um bolsão para receber o público a fim de que não se deslocarem diretamente para as vias e calçadas de uma vez. Os estudos de dispersão do público devem prever bolsões condizentes com o transporte por taxis e aplicativos sem causar aglomerações no leito carroçável e no passeio público.
10	LIMITE DE VEDAÇÃO DA TESTADA DO LOTE COM MUROS	Urbanístico	Limite da extensão do fechamento do lote por anteparo vertical vedado, de modo a possibilitar permeabilidade visual do lote.	Percentual relativo à cada testada do lote	Não comentou.	Isto não poderia se aplicar à fachada principal de entrada de pessoas à arena e demais usos.
11	TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA	Urbanístico	Limite máximo permitido referente à relação entre a área da projeção horizontal da edificação ou edificações e a área do lote	T.O. Máxima	Não comentou.	Não comentou.
12	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO MÁXIMO	Urbanístico	Limite que não pode ser ultrapassado proveniente da relação entre a área edificada, excluída a área não computável, e a área do lote.	C.A. Máximo	Não comentou.	Não comentou.
13	GABARITO DE ALTURA MÁXIMO	Urbanístico	Medida decorrente da diferença entre o pavimento térreo e o nível da cobertura, excluídos o ático, as casas de máquinas e a caixa d'água;	Altura máxima das edificações.	Não comentou.	Não comentou.
14	RECUOS	Urbanístico	Distância medida em projeção horizontal entre o limite externo da edificação e a divisa do lote, ressalvados o aproveitamento do subsolo e a execução de saliências em edificações, nos casos previstos em lei	Recuo Frontal	Não comentou.	É necessário que se façam estudos mais pormenorizados sobre o impacto na região em termos de mobilidade urbana e transporte.
15	COTA DE SOLIDARIEDADE	Urbanístico	O promotor de empreendimentos imobiliários de grande porte ou da implantação de planos e projetos urbanísticos deverá ou produzir Habitação de Interesse Social, ou doar terrenos para produção de HIS, ou doar recursos ao Município para fins de produção de HIS e equipamentos públicos sociais complementares à moradia, conforme o disposto nos Art. 111 e 112 do PDE.	Prevista	Não comentou.	Não comentou.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					PROPOSTA DO GESP				DISCUSSÃO NO ÂMBITO DO GTI		DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP	
INFORMAÇÕES GERAIS					PARÂMETRO		DIRETRIZ DE LOCALIZAÇÃO		JUSTIFICATIVA	DIRETRIZES PARA O DESENVOLVIMENTO DO PIU		DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	VALOR	UNID.	DIRETRIZ	INSCRIÇÃO NO LOTE	JUSTIFICATIVAS DO GESP	GTI - ANÁLISES PRÉVIAS E NOTAS DE REUNIÃO	DIRETRIZES PRELIMINARES DA SPURBANEMO	JUSTIFICATIVAS
16	OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR	Mobilidade/Urbanístico	É a concessão, pelo Poder Público, de potencial construtivo adicional acima do resultante da aplicação do Coeficiente de Aproveitamento Básico, até o limite estabelecido pelo Coeficiente de Aproveitamento Máximo, de alteração de uso e parâmetros urbanísticos, mediante pagamento de contrapartida financeira.	Passível de Outorga Onerosa do Direito de Construir	Não passível de OODC		N.A.	N.A.	Não se aplica a contrapartida financeira relativa à outorga onerosa de potencial construtivo adicional por se tratar de um equipamento instalado em terreno público, a ser gerido internamente pela iniciativa privada, mediante regime de concessão de uso, nos termos do Artigo 171 da Lei 16.402/2016 (LPUOS). O resultado da fórmula de cálculo da contrapartida financeira é zerada pela multiplicação pelo fator de planejamento igual a zero. "Art. 171. No caso de novas construções ou de reformas com ampliação de área construída com ou sem mudança de uso que forem realizadas em bens públicos reversíveis de entidades da administração pública direta e indireta, o fator de planejamento (Fp) será igual a zero para fins de cálculo da contrapartida financeira relativa à outorga onerosa de potencial construtivo adicional nos termos do art. 117 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – PDE."	SMDU/DEUSO: O projeto referencial para o complexo propõe transformá-lo em um Centro Esportivo e Cultural, com a construção de uma arena multiuso (uso principal), além de outros serviços acessórios (hotelaria, centro de eventos, lojas e restaurantes) e a oferta obrigatória de atividades esportivas de fruição gratuita para a população. Esse arranjo permite a exploração econômica de parte da área pelo futuro concessionário, o que reforça o presente questionamento quanto à razoabilidade da dispensa da outorga onerosa do direito de construir no presente caso concreto, haja vista que tais usos não são aqueles que o PDE incentivou. No entanto, entendemos que os elementos já levantados indicam que a questão fundamental é relativa à titularidade da área do complexo, terreno municipal cedido ao GESP, que se sobrepõe a questão dos usos propostos, considerando que os imóveis incluídos no contrato de concessão do complexo serão revertidos para o benefício e usufruto do GESP ao fim da concessão de 35 anos. Entendemos que a questão deve ser avaliada do ponto de vista jurídico, considerando os aspectos técnicos já suscitados / SMDU/PLANURB; Reitera o parecer da Gerência Jurídica da SP Urbanismo: "(...) não parece razoável a aplicação direta do benefício contido no art. 171 da LPUOS ao caso em tela, o que demandaria aos futuros edifícios construídos no bojo do contrato de concessão, ainda que reversíveis ao patrimônio público, o respectivo pagamento da outorga onerosa do direito de construir, caso não enquadrados nas categorias de uso incentivadas pelo Quadro 5 do PDE ou em outras categorias incentivadas, justificadamente, no âmbito do PIU.". Em complementação, fazem considerações relativas aos fatores de incentivo aplicados na fórmula do cálculo ad contrapartida financeira da OODC.	Não acolher. Pareceres da PGM relativos a PIUs desenvolvidos anteriormente, cujo objeto eram bens municipais a serem concedidos, consideraram que a dispensa do Art. 171 se restringe à titularidade do bem público pelo município. Conforme diretriz preliminar de SMDU, a dispensa se aplica somente para os usos principais. Não parece razoável a aplicação direta do benefício contido no art. 171 da LPUOS para os demais usos, o que demandaria aos futuros edifícios construídos no bojo do contrato de concessão, ainda que reversíveis ao patrimônio público, o respectivo pagamento da outorga onerosa do direito de construir. Em paralelo à análise da PGM, devemos trabalhar conjuntamente em um cenário de cobrança de outorga onerosa que represente menor impacto na viabilidade da concessão.	Em análise.
17	FATOR DE PLANEJAMENTO (Fp) - OODC	URBANÍSTICO	Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor unitário, valor por 1m², da contrapartida correspondente à outorga onerosa no imóvel receptor. O fator de planejamento correspondente ao uso (R/nR) e à macroárea onde está localizado o imóvel receptor, na data de transferência, de acordo com o Quadro 6 do PDE.	Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor da contrapartida financeira à OODC $C = (A/U \cdot Ac) \cdot V \cdot F_s \cdot F_p$	0	fator	N.A.	N.A.	Adotou-se o Fp igual a zero, baseando-se no artigo 171 da Lei 16.402/2016 (LPUOS): "Art. 171. No caso de novas construções ou de reformas com ampliação de área construída com ou sem mudança de uso que forem realizadas em bens públicos reversíveis de entidades da administração pública direta e indireta, o fator de planejamento (Fp) será igual a zero para fins de cálculo da contrapartida financeira relativa à outorga onerosa de potencial construtivo adicional nos termos do art. 117 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – PDE."	SMDU/DEUSO: O incentivo por meio do Fator de Planejamento igual a zero previsto no PDE é relativo à localização, contemplando uma diretriz urbanística que viabiliza determinadas localizações da cidade, para usos não residenciais em regiões em que se quer estimular a geração de empregos, o que não é a situação deste projeto / SMDU/PLANURB; de acordo com o PDE, também merecem acesso gratuito a Outorga Onerosa de Potencial Construtivo Adicional, quando o Fator de Planejamento - Fp é igual a zero, as seguintes localizações: Macroárea de Estruturação Metropolitana – MEM nos Setores Noroeste, Jacú-Pessego, Av. Cupecá, Arco Leste e Fernão; Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana; Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental e Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental. Portanto, como o Complexo Esportivo Constância Vaz Guimarães está localizado na Macroárea de Urbanização Consolidada, não possui direito a Fp = 0.	Não acolher. A dispensa de incidência de OODC via Fp=0 deve ser coerente com a discussão sobre a composição do programa entre usos principais e acessórios. Entendemos que os usos principais são aqueles definidos pela legislação estadual como obrigações do concessionário Arena Multiuso e espaços esportivos de fruição pública gratuita. Os demais usos devem ter outro tratamento.	
18	FATOR DE INTERESSE SOCIAL (Fs) - OODC	Mobilidade/Urbanístico	Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor unitário, valor por 1m², da contrapartida correspondente à outorga onerosa no imóvel receptor. O fator social no imóvel receptor correspondente ao seu uso ou atividade, de acordo com o Quadro 5 do PDE.	Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor da contrapartida financeira à OODC $C = (A/U \cdot Ac) \cdot V \cdot F_s \cdot F_p$	Não abordado	fator	N.A.	N.A.	Não avaliado.	SMDU: O incentivo por meio do Fator de Interesse Social igual a zero previsto no PDE é relativo ao uso, contemplando uma diretriz urbanística que viabiliza determinados usos, notadamente os usos de Habitação de Interesse Social e Institucionais, especialmente os públicos, de saúde, cultura, esporte e lazer / SMDU/PLANURB. De acordo com o PDE, os usos incentivados que merecem acesso gratuito a Outorga Onerosa de Potencial Construtivo Adicional, quando o fator de incentivo social – Fs é igual a zero, são: habitação, hospitais e unidades de saúde públicos, escolas públicas, creches, e equipamentos privados que servem às instituições de cultura, esporte e lazer e templos religiosos. As edificações a serem implantadas na área da futura concessão e destinadas a usos como centro de compras, centro de convenções, hotel e outros que não têm o uso incentivado como determina o PDE, também não possuirão direito de acesso gratuito a Outorga Onerosa de Potencial Construtivo Adicional. Concluímos (s.m.j.) apenas os equipamentos destinados ao uso cultural, esportivo e de lazer devem ser contemplados com a gratuidade da Outorga Onerosa de Potencial Construtivo Adicional.	Segundo o "Quadro 5. Fator de Interesse Social" do PDE, Instituições de Cultura, Esporte e Lazer têm o Fs igual a 0, o que poderia ser considerado para os Usos Principais, itens obrigatórios da Concessão (Arena Multiuso e espaços esportivos de fruição pública).	Em análise.
19	TAXA DE PERMEABILIDADE MÍNIMA	Mobilidade/Urbanístico	Limite mínimo exigido referente à relação entre a parte permeável, que permite a infiltração de água no solo, livre de qualquer edificação, e a área do lote.	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUOS) - PA4 lote > 500m²	25	%	N.A.	N.A.	Adotou-se o que é determinado pelo Perímetro de Qualificação Ambiental PA-4, demarcados no Mapa 3 da LPUOS e expressos no Quadro 3A anexo da lei.	SMSUB: A Taxa de Permeabilidade de 25% deveria ser a mínima, podendo chegar a 30%, evitando-se a aplicação da redução de 50% prevista na Quota Ambiental. Esclarece que o Perímetro Tutóia não englobou a área do Complexo por este ser uma área pública, apesar de apresentar condições geológicas similares; SMDU/DEUSO: Considera que a regulação urbanística de empreendimentos nas ZOE deve considerar, sobretudo, as características e o programa do empreendimento, ainda que tome como referência parâmetros vigentes em zonas de uso do entorno (ZC e ZM);	Acolher. A proposta parece melhorar a situação atual. Demonstrar se isso se confirma e explicar didaticamente as alternativas para este atendimento, pois há uma confusão comum com cobertura vegetal. O Relatório elaborado pela Consultoria de Engenharia e Meio Ambiente do GESP identifica que é preciso ter área permeável compatível com a área de vegetação que será impactada, atendendo aos critérios mínimos da legislação municipal vigente (Portaria 130/SVMA/2013), sendo que o mínimo de área permeável exigida para projetos com manejo arbóreo é de 15%.	OK - Adotar regramento ordinário

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS				
INFORMAÇÕES GERAIS					SM DU / DEUSO	SM DU / PLANURB	CET	SM T / SPTTRANS	SVM A - DEAPT
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
16	OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR	Mobilidade/Urbanístico	É a concessão, pelo Poder Público, de potencial construtivo adicional acima do resultante da aplicação do Coeficiente de Aproveitamento Básico, até o limite estabelecido pelo Coeficiente de Aproveitamento Máximo, de alteração de uso e parâmetros urbanísticos, mediante pagamento de contrapartida financeira.	Passível de Outorga Onerosa do Direito de Construir	Não comentou.	Deve ser adotado o que a PGM definir.	Não comentou.	Sem considerações.	Não comentou.
17	FATOR DE PLANEJAMENTO (Fp) - OODC	URBANÍSTICO	Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor unitário, valor por 1m <sup>2</sup> , da contrapartida correspondente à outorga onerosa no imóvel receptor. O fator de planejamento correspondente ao uso (R/nR) e à macroárea onde está localizado o imóvel receptor, na data de transferência, de acordo com o Quadro 6 do PDE.	Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor da contrapartida financeira à OODC $C = (A_i / A_c) * V * F_s * F_p$	Não comentou.	Depende da decisão da PGM.	Não comentou.	Sem considerações.	Não comentou.
18	FATOR DE INTERESSE SOCIAL (Fs) - OODC	Mobilidade/Urbanístico	Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor unitário, valor por 1m <sup>2</sup> , da contrapartida correspondente à outorga onerosa no imóvel receptor. O fator social no imóvel receptor correspondente ao seu uso ou atividade, de acordo com o Quadro 5 do PDE.	Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor da contrapartida financeira à OODC $C = (A_i / A_c) * V * F_s * F_p$	Não comentou.	Depende da decisão da PGM.	Não comentou.	Sem considerações.	Não comentou.
19	TAXA DE PERMEABILIDADE MÍNIMA	Mobilidade/Urbanístico	Limite mínimo exigido referente à relação entre a parte permeável, que permite a infiltração de água no solo, livre de qualquer edificação, e a área do lote.	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUOS) - PA4 lote > 500m <sup>2</sup>	Não comentou.	Confirmo a posição da SMSUB.	Não comentou.	Sem considerações.	A área está situada no perímetro da Várzea do Ibirapuera, possivelmente sujeita a recalque. Devem ser verificadas as soluções de engenharia com respeito à previsão feita pela Proposta Referencial quanto à implantação de garagem no subsolo.



PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS	
INFORMAÇÕES GERAIS					SM SUB-VM	SM SUB-PI
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
16	<b>OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR</b>	Mobilidade/Urbanístico	<p>É a concessão, pelo Poder Público, de potencial construtivo adicional acima do resultante da aplicação do Coeficiente de Aproveitamento Básico, até o limite estabelecido pelo Coeficiente de Aproveitamento Máximo, de alteração de uso e parâmetros urbanísticos, mediante pagamento de contrapartida financeira.</p>	Passível de Outorga Onerosa do Direito de Construir	Não comentou.	Não comentou.
17	<b>FATOR DE PLANEJAMENTO (Fp) - OODC</b>	URBANÍSTICO	<p>Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor unitário, valor por 1m<sup>2</sup>, da contrapartida correspondente à outorga onerosa no imóvel receptor. O fator de planejamento correspondente ao uso (R/nR) e à macroárea onde está localizado o imóvel receptor, na data de transferência, de acordo com o Quadro 6 do PDE.</p>	<p>Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor da contrapartida financeira à OODC  <math>C = (A1/ Ac) \cdot V \cdot Fs \cdot Fp</math></p>	Não comentou.	Não comentou.
18	<b>FATOR DE INTERESSE SOCIAL (Fs) - OODC</b>	Mobilidade/Urbanístico	<p>Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor unitário, valor por 1m<sup>2</sup>, da contrapartida correspondente à outorga onerosa no imóvel receptor. O fator social no imóvel receptor correspondente ao seu uso ou atividade, de acordo com o Quadro 5 do PDE.</p>	<p>Fator aplicado na fórmula de cálculo do valor da contrapartida financeira à OODC  <math>C = (A1/ Ac) \cdot V \cdot Fs \cdot Fp</math></p>	Não comentou.	Não comentou.
19	<b>TAXA DE PERMEABILIDADE MÍNIMA</b>	Mobilidade/Urbanístico	<p>Limite mínimo exigido referente à relação entre a parte permeável, que permite a infiltração de água no solo, livre de qualquer edificação, e a área do lote.</p>	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUOS) - PA4 lote > 500m <sup>2</sup>	Não comentou.	Não comentou.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					PROPOSTA DO GESP				DISCUSSÃO NO ÂMBITO DO GTI			DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP	
INFORMAÇÕES GERAIS					PARÂMETRO		DIRETRIZ DE LOCALIZAÇÃO		JUSTIFICATIVA	DIRETRIZES PARA O DESENVOLVIMENTO DO PIU			DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	VALOR	UNID.	DIRETRIZ	INSERÇÃO NO LOTE	JUSTIFICATIVAS DO GESP	GTI - ANÁLISES PRÉVIAS E NOTAS DE REUNIÃO	DIRETRIZES PRELIMINARES DA SPURBAN EM O	JUSTIFICATIVAS	
20	PONTUAÇÃO Q.A. MÍNIMO	Mobilidade/Urbanístico	Pontuação mínima de Quota Ambiental exigida em função da localização e tamanho do lote, conforme Quadro 3A e Mapa 3 da Lei 16.402/16. A Q.A. corresponde a um conjunto de regras de ocupação dos lotes objetivando qualificar os ambientalmente, tendo como referência uma medida da eficácia ambiental para cada lote, expressa por um índice que agrega os indicadores Cobertura Vegetal (V) e Drenagem (D).	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUOS) - PA4 Lote > 10.000m²	0,78	fator	N.A.	N.A.	Adotou-se o que é determinado pelo Perímetro de Qualificação Ambiental PA-4, demarcados no Mapa 3 da LPUOS e expressos no Quadro 3A anexo da lei.	SMSUB: A Taxa de Permeabilidade de 25% deveria ser a mínima, podendo chegar a 30%, compensando a redução de 50% que é prevista na Quota Ambiental.	Acolher. Checar viabilidade e implicações.	Adoção do regimento ordinário, que é determinado pelo Perímetro de Qualificação Ambiental PA-4, demarcados no mapa 3 da LPUOS e expressos no Quadro 3A anexo da lei. Especial atenção ao atendimento dos artigos 79 e 80 da LPUOS, que tratam dos reservatórios de retardo e reuso - de reservação de controle de escoamento superficial e da reservação para aproveitamento de águas pluviais provenientes das coberturas das edificações para fins não potáveis. Explica que a Taxa de Permeabilidade admite tanto o solo natural, quanto o piso drenante e que ela vai além da percolação sobre o solo natural. Enfatiza que, quando a Q.A. possibilita a redução de até 50%, ela está diretamente relacionada ao solo natural.	
21	FATORES - COBERTURA VEGETAL (α)	Mobilidade/Urbanístico	Fator de ponderação relacionado ao indicador Cobertura Vegetal utilizado no cálculo de composição da pontuação final da Quota Ambiental	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUOS) - PA4	0,50	fator	N.A.	N.A.	Adotou-se o que é determinado pelo Perímetro de Qualificação Ambiental PA-4, demarcados no Mapa 3 da LPUOS e expressos no Quadro 3A anexo da lei.	Não abordado especificamente;	Acolher. Checar viabilidade e implicações.	Regimento ordinário.	
22	FATORES - DRENAGEM (β)	Mobilidade/Urbanístico	Fator de ponderação relacionado ao indicador Drenagem utilizado no cálculo de composição da pontuação final da Quota Ambiental.	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUOS) - PA4	0,50	fator	N.A.	N.A.	Adotou-se o que é determinado pelo Perímetro de Qualificação Ambiental PA-4, demarcados no Mapa 3 da LPUOS e expressos no Quadro 3A anexo da lei.	Não abordado especificamente;	Acolher. Checar viabilidade e implicações.	Regimento ordinário.	
23	USOS E ATIVIDADES PERMITIDOS	Mobilidade/Urbanístico	Usos e atividades (Categorias, subcategorias e grupos de atividades) permitidos na ZOE específica.	Usos Permitidos	Usos nR permitidos para ZC (Quadro 4 LPUOS)		N.A.	N.A.	Admite-se a instalação de atividades não Residenciais por similaridade às zonas de uso ZC, nos termos da Lei 16.402/2016 (Quadro 4) e Decreto 57.378/2016. Não serão permitidas atividades residenciais.	SMDU/DEUSO: Considera que os usos permitidos devem considerar as características e o programa do empreendimento e dos usos acessórios possíveis, ainda que tome como ponto de partida as zonas de uso do entorno (ZC e ZM);	Acolher. Como em outros PIUs de ZOE, há uma discussão importante a ser feita para definição dos usos principais e acessórios. É importante especificar os grupos de atividades e categorias de uso, eliminando aqueles considerados inadequados ao perfil do empreendimento e às características do entorno.	Permitir a instalação dos usos permitidos para ZC, Exceto usos R: nRa (Exceto nRa-6), nR1, nR2, nR3, lnd1. Obs. Arena nR3-4 (Local de Reunião ou Evento de Grande Porte)	
24	PARÂMETROS DE INCOMODIDADE	Mobilidade/Urbanístico	Parâmetros estabelecidos com o objetivo de estabelecer medidas de controle do uso do solo no tocante à limitação da interferência ou incomodidade que os usos não residenciais geram na vizinhança residencial.	Medidas de controle sobre o nível de interferência ou incomodidade que os usos nR geram na vizinhança residencial	Atendimento aos parâmetros de incomodidade exigidos para a zona ZC		N.A.	N.A.	Conforme estabelecido pelo Quadro 4B da Lei 16.402/2016 para a Zona de Uso ZC. O novo projeto deverá atender todas as exigências e contrapartidas estabelecidas pela LPUOS, em especial o atendimento aos parâmetros de incomodidade, sobretudo ruído. Mitigar a incomodidade à vizinhança imediata, potencialmente impactada por eventos de grande porte; O projeto do futuro empreendimento deverá implementar medidas mitigatórias estabelecidas por SVMA/CADES quando do licenciamento do EIV/RIV, pelo TCA.	Não abordado especificamente;	Acolher. A proposta é aderente ao programa previsto.	Adotou-se is parâmetros de incomodidade determinados para a Zona ZC, conforme expressos no Quadro 4B da Lei 16.402/2016. Explica que não houve análise aprofundada sobre estes parâmetros, mas entende que a legislação ordinária atende aos requisitos dos equipamentos.	
25	ACESSOS DE PEDESTRES	Mobilidade/Urbanístico	Definição de diretrizes para os acessos de pedestres às áreas internas ao lote	Quantidade mínima e localização	3	um	Sim	Em todas as frentes de lote	Garantir o acesso pedestres em todas as frentes do lote.	SVMA: deve ser considerado o volume de e concentração de público e os fluxos de circulação para a definição dos acessos dos pedestres;	Acolher, priorizando os acessos de pedestres conforme as rotas de acesso a partir do sistema de transporte coletivo. Os pedestres acessarão principalmente pela direção noroeste, a partir da Avenida Brigadeiro Luís Antônio e pela Rua Manuel da Nóbrega; pela direção sudoeste, através da Avenida Marechal Estêvão Albuquerque Lima; pela direção sudeste, através da Rua Abílio Soares - estes são os principais locais para o acesso de pedestres.	Propõe garantir o acesso de pedestres em todas as frentes do lote;	
26	ACESSOS AO ESTACIONAMENTO	Mobilidade/Urbanístico	Definição de diretrizes para os acessos aos estacionamentos do Complexo	Quantidade mínima e localização	3	um	Sim	Em todas as frentes de lote	Garantir o acesso automóveis em todas as frentes do lote.	CET: Acolhe bem a ideia de implantação de acessos de veículos em todas as faces do lote, pois gera maior versatilidade e possibilidades para a operação, desde que se adote soluções para ordenar os diferentes modais. É preciso definir como diretriz geral que os acesso veiculares tenham uma área de acomodação e chegada para não impactar diretamente as vias contíguas. Esclarece que o acesso mais complicado é o da Av. Mal. Estêvão Albuquerque Lima, pois sobrecarregaria os semáforos trifásicos do entorno, que já têm um grande período de espera;	Avaliar a diretriz. De acordo com a CET, os acessos principais de carros devem se dar pela Rua Manuel da Nóbrega, Rua Abílio Soares e/ou pela via interna.	Mantém a proposição de garantir o acesso de autos em todas as frentes de lote, direcionando os fluxos de maior intensidade através da via interna até as Ruas Manuel da Nóbrega e Abílio Soares, inclusive com a possibilidade de abertura de acesso e saída pela Mal. Estêvão Albuquerque Lima;	
27	VAGAS DE ESTACIONAMENTO	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e, definição do limite máximo da oferta de vagas de estacionamento de automóveis	Conforme Quadro 4A LPUOS e uso nR3-4	1 vaga a cada 35m² de área construída computável	un	Sim	Subsolo	Aplica-se o quadro 4A da LPUOS, de acordo com o uso nR3-4. Visa atender demanda que usará transporte individual dentro do empreendimento, reduzindo a demanda por vagas no sistema viário público, garantindo a capacidade da via para o fluxo de passagem. Em caso de implantação de estacionamento, deverá ser prevista a utilização do sistema Self-parking em Deck Park exclusivo ou em subsolos.	CET: Estimativa de 2.470 vagas, levando-se em consideração a área construída computável do cenário proposto, que adotou o C.A. = 1,3, enquanto que a proposta considerando-se o C.A. máximo igual a 2, levaria a 3.800 vagas. Dentro deste cenário e analisando a capacidade de suporte do sistema viário da região, CET recomenda adotar redução de 30% nas vagas de auto em todos os usos, lembrando que o uso das vagas não serão concomitantes em dias de eventos. Total Máximo de vagas automóveis: 1.729 vagas (incluindo neste número o percentual relativo às vagas de táxi e aplicativos). Se 70% dos veículos chegar na hora pico é prevista a demanda de 1.210 veículos/hora no entorno, sendo possível administrar os impactos com medidas de circulação/operacional - uma faixa de circulação a mais no entorno. As vagas privativas de Táxi e Aplicativos devem compor 10% das vagas totais, ou seja, 172 vagas. Deverá ser prevista a utilização de parte das vagas de outros usos para os bolsões de Aplicativos e Táxi em dias de evento. Limite de vagas para automóveis particulares: 1.557. Ainda existe a possibilidade apontada pelo GESP de utilização das 600 vagas adicionais da Assembleia Legislativa.	Não acolher. A partir das discussões com a CET, verificou-se que a oferta de vagas de estacionamento, de acordo com o Quadro 4A, não é suportada pelo sistema viário local. A partir da percepção de que há uma mudança na dinâmica de uso dos automóveis, com o crescimento de uso de carros compartilhados por aplicativos em detrimento de automóveis particulares, diminuiu-se a demanda por vagas de estacionamento em empreendimentos similares da ordem de 30%. A partir desta percepção, a CET sugere adotar a limitação do total de vagas para 1.720, independente da área construída computável. Considera-se que a adoção de um estacionamento único, com rotatividade de vagas, permitirá uma maior elasticidade comparada a uma solução onde cada um dos empreendimentos tenha o seu estacionamento independente.	Em análise, aguardando avaliação de CET. Pretende fixar o número máximo de 2.250 vagas de automóveis e, adicionalmente à estas, dispor de mais vagas para táxis, vagas especiais e aplicativos. A oferta de vagas estaria desvinculada da área construída computável e independente do C.A. máximo do projeto;	

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS				
INFORMAÇÕES GERAIS					SM DU / DEUSO	SM DU / PLANURB	CET	SM T / SPT Urbanis	SVM A - DEAPT
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
20	PONTUAÇÃO Q.A. MÍNIMO	Mobilidade/Urbanístico	Pontuação mínima de Quota Ambiental exigida em função da localização e tamanho do lote, conforme Quadro 3A e Mapa 3 da Lei 16.402/16. A Q.A. corresponde a um conjunto de regras de ocupação dos lotes objetivando qualificarlos ambientalmente, tendo como referência uma medida da eficácia ambiental para cada lote, expressa por um índice que agrega os indicadores Cobertura Vegetal (V) e Drenagem (D).	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUOS) - PA4 Lote > 10.000m²	Não comentou.	Confirmando posicionamento da SMSUB.	Não comentou.	Sem considerações.	Não comentou.
21	FATORES - COBERTURA VEGETAL (α)	Mobilidade/Urbanístico	Fator de ponderação relacionado ao indicador Cobertura Vegetal utilizado no cálculo de composição da pontuação final da Quota Ambiental	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUOS) - PA4	Não comentou.	Nada a acrescentar.	Não comentou.	Sem considerações.	Não comentou.
22	FATORES - DRENAGEM (β)	Mobilidade/Urbanístico	Fator de ponderação relacionado ao indicador Drenagem utilizado no cálculo de composição da pontuação final da Quota Ambiental.	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUOS) - PA4	Não comentou.	Nada a acrescentar.	Não comentou.	Sem considerações.	Não comentou.
23	USOS E ATIVIDADES PERMITIDOS	Mobilidade/Urbanístico	Usos e atividades (Categorias, subcategorias e grupos de atividades) permitidos na ZOE específica.	Usos Permitidos	Não comentou.	Confirmando posicionamento da SP Urbanismo.	00	Sem considerações.	Não comentou.
24	PARÂMETROS DE INCOMODIDADE	Mobilidade/Urbanístico	Parâmetros estabelecidos com o objetivo de estabelecer medidas de controle do uso do solo no tocante à limitação da interferência ou incomodidade que os usos não residenciais geram na vizinhança residencial.	Medidas de controle sobre o nível de interferência ou incomodidade que os usos nR geram na vizinhança residencial	Não comentou.	Confirmando posicionamento da SP Urbanismo.	Não comentou.	Sem considerações.	Sugere-se a realização prévia de modelagem do nível de exposição ao ruído.
25	ACESSOS DE PEDESTRES	Mobilidade/Urbanístico	Definição de diretrizes para os acessos de pedestres às áreas internas ao lote	Quantidade mínima e localização	Não comentou.	Nada a acrescentar.	Concordamos com as diretrizes preliminares descritas pela SP Urbanismo	Sem considerações, concordando com as diretrizes preliminares apontadas por SP Urbanismo.	Não comentou.
26	ACESSOS AO ESTACIONAMENTO	Mobilidade/Urbanístico	Definição de diretrizes para os acessos aos estacionamentos do Complexo	Quantidade mínima e localização	Não comentou.	Confirmando posicionamento da CET.	Concordamos com as diretrizes preliminares descritas pela SP Urbanismo	Sem considerações, concordando com as notas de reunião e diretrizes preliminares apontadas por CET.	Não comentou.
27	VAGAS DE ESTACIONAMENTO	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e, definição do limite máximo da oferta de vagas de estacionamento de automóveis	Conforme Quadro 4A LPUOS e uso nR3-4	Não comentou.	Confirmando os limites definidos por CET.	SMT/CET reavaliou o limite máximo de vagas de autos particulares, recomendando a implantação de um sistema de apoio ao transporte coletivo para os dias de eventos (shuttle e fretados) e a proibição de estacionamento nas vias do entorno para aumentar a capacidade do sistema viário. CET sugere adotar a limitação do total de vagas de auto particular e taxis para 2065. Os veículos de aplicativos deverão ser acomodados em bolsões independentes desse número de vagas.	Sem considerações, concordando com as notas de reunião e diretrizes preliminares apontadas por CET quanto ao limite de vagas de estacionamento de automóveis.	Não comentou.



PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS	
INFORMAÇÕES GERAIS					SM SUB-VM	SM SUB-PI
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
20	<b>PONTUAÇÃO Q.A. MÍNIMO</b>	Mobilidade/Urbanístico	Pontuação mínima de Quota Ambiental exigida em função da localização e tamanho do lote, conforme Quadro 3A e Mapa 3 da Lei 16.402/16. A Q.A. corresponde a um conjunto de regras de ocupação dos lotes objetivando qualificar ambientalmente, tendo como referência uma medida da eficácia ambiental para cada lote, expressa por um índice que agrega os indicadores Cobertura Vegetal (V) e Drenagem (D).	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUQS) - PA4 Lote > 10.000m²	Não comentou.	Não comentou.
21	<b>FATORES - COBERTURA VEGETAL (α)</b>	Mobilidade/Urbanístico	Fator de ponderação relacionado ao indicador Cobertura Vegetal utilizado no cálculo de composição da pontuação final da Quota Ambiental	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUQS) - PA4	Não comentou.	Manter a taxa de permeabilidade no mínimo igual à atual.
22	<b>FATORES - DRENAGEM (β)</b>	Mobilidade/Urbanístico	Fator de ponderação relacionado ao indicador Drenagem utilizado no cálculo de composição da pontuação final da Quota Ambiental.	Conforme Perímetro de qualificação ambiental (Quadro 3A LPUQS) - PA4	Não comentou.	Tendo em vista que o lençol freático da região é aflorado e a área classificada como sujeita a alagamentos e a intenção de implantação de subsolos no empreendimento torna-se fundamental o estudo mais amplo da bacia hidrográfica e proposta de sistema de captação de águas pluviais interna ao lote com ligação ao sistema de galerias existente na região e possível reforço das mesmas. Não diminuir a drenagem do terreno, nem permitir a drenagem dos lençóis freáticos.
23	<b>USOS E ATIVIDADES PERMITIDOS</b>	Mobilidade/Urbanístico	Usos e atividades (Categorias, subcategorias e grupos de atividades) permitidos na ZOE específica.	Usos Permitidos	Não comentou.	Providência bastante útil ao planejamento das atividades a serem desenvolvidas no local.
24	<b>PARÂMETROS DE INCOMODIDADE</b>	Mobilidade/Urbanístico	Parâmetros estabelecidos com o objetivo de estabelecer medidas de controle do uso do solo no tocante à limitação da interferência ou incomodidade que os usos não residenciais geram na vizinhança residencial.	Medidas de controle sobre o nível de interferência ou incomodidade que os usos nR geram na vizinhança residencial	Não comentou.	Não comentou.
25	<b>ACESSOS DE PEDESTRES</b>	Mobilidade/Urbanístico	Definição de diretrizes para os acessos de pedestres às áreas internas ao lote	Quantidade mínima e localização	Não comentou.	Não comentou.
26	<b>ACESSOS AO ESTACIONAMENTO</b>	Mobilidade/Urbanístico	Definição de diretrizes para os acessos aos estacionamentos do Complexo	Quantidade mínima e localização	Não comentou.	Prever a existência de uma interconexão exclusiva subterrânea da futura estação do metro com a arena.
27	<b>VAGAS DE ESTACIONAMENTO</b>	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e, definição do limite máximo da oferta de vagas de estacionamento de automóveis	Conforme Quadro 4A LPUQS e uso nR3-4	Não comentou.	Não aumentar o total de vagas previstas até agora de modo a desestimular o uso do veículo individual como modo de acesso à arena e estimular o uso de transporte coletivo.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					PROPOSTA DO GESP				DISCUSSÃO NO ÂMBITO DO GTI		DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP	
INFORMAÇÕES GERAIS					PARÂMETRO		DIRETRIZ DE LOCALIZAÇÃO		JUSTIFICATIVA	DIRETRIZES PARA O DESENVOLVIMENTO DO PIU		DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	VALOR	UNID.	DIRETRIZ	INSERÇÃO NO LOTE	JUSTIFICATIVAS DO GESP	GTI - ANÁLISES PRÉVIAS E NOTAS DE REUNIÃO	DIRETRIZES PRELIMINARES DA SPURBANEMO	JUSTIFICATIVAS
28	VAGAS DE ESTACIONAMENTO TÁXIS E APLICATIVOS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e, definição da oferta de vagas de estacionamento de táxis e automóveis compartilhados por aplicativos	Dimensionamento e Localização	Não computado separadamente	un	Sim	Associado à via interna	Criação de Área Multimodal de Embarque e Desembarque. Provisão de Docas.	CET: Destaca o crescimento do uso de carros compartilhados por aplicativos, indicando que há uma mudança de comportamento, que substitui em parte as viagens em carros particulares; Prever Bolsões de Embarque e desembarque de aplicativos e táxis: internamente ao lote, com área suficiente para não impactar o trânsito das vias lindeiras e permitir sua operacionalização. Determinar áreas distintas para os bolsões de táxis e carros compartilhados, evitando conflitos entre os motoristas. Carros de aplicativos têm uma dinâmica diferente dos táxis e que precisa ser considerada no projeto, há acúmulo maior de automóveis e tempo maior de espera da localização até o embarque do passageiro; Os carros dos aplicativos geram outra demanda e equilibram a necessidade de oferta de vagas exclusivas para automóveis particulares. As vagas privativas de Táxis e Aplicativos devem compor 10% das vagas totais, ou seja, 172 vagas. Necessário revisão para o C.A. máximo igual a 2. Deverá ser prevista a utilização de parte das vagas de outros usos para os bolsões de Aplicativos e Táxis em dias de evento.	CET sugere a reserva de 10% do total de vagas de estacionamento, com a separação da localização de áreas de embarque e desembarque entre táxis e carros de aplicativos, evitando-se conflitos entre os motoristas. Para o cenário referencial, estimou-se a reserva de 172 vagas.	Propõe que a reserva de vagas de estacionamento para viaturas, ambulâncias e veículos de transmissão seja avaliada na análise do PGT;
29	ESTACIONAMENTO DE VIATURAS, AMBULÂNCIAS E VEÍCULOS DE TRANSMISSÃO DE MÍDIAS DIVERSAS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e definição da oferta mínima de vagas de estacionamento para viaturas, ambulâncias e veículos de transmissão de mídias diversas	Dimensionamento e Localização	Não previsto inicialmente.		Não	Não	Não previsto.	CET: Considera fundamental que o projeto preveja, internamente ao lote e em subsolo, áreas apropriadas para criação de bolsões de estacionamento para atender a diversos modais. Alerta que a operação dos veículos de transmissão é complicada, por isso é preciso reservar uma área interna ao lote para estacioná-los na superfície, sem determinação de uma localização ou acesso específico.	Prever área interna ao empreendimento para estacionamento destes veículos e acesso pela via interna.	Em análise. Propõe que a reserva de vagas de estacionamento para viaturas, ambulâncias e veículos de transmissão seja avaliada na análise do PGT;
30	ESTACIONAMENTO DE VANS E ÔNIBUS FRETADOS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e definição da oferta mínima de vagas de estacionamento para vans e ônibus fretados	Dimensionamento e Localização	Não computado separadamente		Sim	Associado à via interna	Criação de Área Multimodal de Embarque e Desembarque que atende a táxis, aplicativos e fretados. Provisão de Docas.	CET: O projeto deve prever, internamente ao lote, o bolsão de fretados, que deverá ser dimensionado considerando-se os maiores raios de entrada e saída e as áreas de estacionamento, de maneira que não impactem no viário do entorno. O dimensionamento do bolsão de ônibus e vans fretados deve ser capaz de atender a demanda do local. Observou-se alguns eventos realizados no local que chegam a atrair cerca de 200 ônibus.	Acesso pela via interna. Bolsão de estacionamento e área de embarque e desembarque internos ao lote.	Em análise. Propõe que a reserva de vagas de estacionamento para vans e fretados seja avaliada na análise do PGT. O acesso é feito pela via interna;
31	TRANSPORTE COLETIVO/ SERVIÇO DE SHUTTLE	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes relacionadas ao transporte coletivo e para dimensionamento e implantação de área interna ao lote para serviço de ônibus shuttle	Dimensionamento, característica e localização	Não previsto inicialmente.		Não	Não	Não previsto inicialmente.	SPTRANS: Externa incômodo com o fato de que o projeto pouco aborda o Transporte Público Coletivo, passando ao largo nessas discussões - com o público esperado de 20.000 pessoas, é preciso de um plano especial para atender a esta demanda. O relatório apresentado pelo GESP estima que cerca de 6.600 usuários desembarcarão na área em situações de evento - as linhas existentes serão capazes de absorver a demanda, podendo ser necessário incrementar o número de viagens. A experiência recente da SPTRANS é a de não disponibilizar linhas especiais para o atendimento a eventos, em parte porque o entorno destes espaços fica todo congestionado pela circulação de pedestres e veículos, prejudicando a circulação dos ônibus - o impacto gerado pelos grandes eventos é muito maior nos usuários do transporte coletivo do que no próprio público. Estudar a alternativa de um ônibus shuttle privado entre o Complexo e as Estações de metrô, não concorrendo com os serviços já contratados pela Prefeitura. Quando um evento terminar, no intervalo de 2 horas de dispersão, a tendência é que os usuários do transporte coletivo busquem as linhas da Av. Brigadeiro e da Pedro Álvares Cabral (Eixo Norte Sul, Paulista e Centro). A única linha de metrô prevista para a região é a 16, Violeta, a ser implantada no sentido Leste-Oeste, passando ao Norte do Complexo Desportivo e com uma estação entre a Av. Manuel da Nóbrega e a Av. Brigadeiro Luís Antônio. Mostra que existem corredores de ônibus planejados para a região: na Av. 23 de Maio e na Av. Brigadeiro Luís Antônio. / CET: Externa a preocupação com o tempo do Metrô, observando-se a realidade e os intervalos entre projeto funcional e implantação das linhas e estações. Ficou clara a necessidade de conexão das estações de metrô Brigadeiro e Paraisópolis através de um sistema de ônibus shuttle. Sua conexão deve ser interna ao lote, de preferência no subsolo, para ter a possibilidade de realizar o retorno nesta área.	Prever área interna ao empreendimento para embarque e desembarque do serviço privado de conexão com o sistema de transporte coletivo de alta capacidade.	Em análise. Esclarece que o Serviço de Shuttle ainda se encontra em análise e entende que isso poderá avançar durante o período de discussão com CET.
32	ANEL OPERACIONAL INTERNO	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização, geometria e dimensionamento do Anel Operacional Interno ao lote	Geometria e Localização	7m de largura, com 4,5m de altura, raios apropriados para conversão de carretas	m	Sim	Subsolo	O anel operacional deve interligar diferentes operações do empreendimento sem necessidade de uso do viário público, reduzindo as turbulências que aconteceriam nos acessos e circulação dos veículos especiais, minimizando os impactos no sistema viário e reduzindo problemas de segurança com pedestres e ciclistas da região. O anel também possibilita uma operação compartilhada entre os diferentes usos, reduzindo custos de implantação e operação do empreendimento.	CET: Considera adequada a estruturação de vias internas de conexão entre os diversos empreendimentos no subsolo, articuladas ao Anel Operacional e operando sem interferir nas vias do entorno;	Acoher a diretriz. Se implantado, deverá estar localizado no subsolo de forma a não gerar conflito com a circulação principal do público. Podem ser admitidos acessos que conectem o anel a todas as vias do entorno do empreendimento e à via interna.	O Anel Operacional deve interligar diferentes operações do Empreendimento sem necessidade de uso do viário público, reduzindo as turbulências que aconteceriam nos acessos e circulação dos veículos especiais, minimizando os impactos no sistema viário e reduzindo problemas de segurança com pedestres e ciclistas da região. O anel também possibilita uma operação compartilhada entre os diferentes usos, reduzindo custos de implantação e operação do empreendimento.
33	MULTIMODAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE/ DOCAS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização, geometria e dimensionamento do Anel Operacional Interno ao lote	Dimensionamento e Localização	7m de largura, com 4,5m de altura, raios apropriados para conversão de carretas	m	Sim	Associada à via interna	Criação de Área Multimodal de Embarque e Desembarque. Provisão de Docas. Garantir Controle Concentrado de ônibus, vans, táxis e aplicativos em um mesmo local em área interna ao lote, que pode ser coberta por edificações, organizando em um único local a demanda e a oferta de transportes especiais.	CET: A previsão de área de docas, para carga e descarga e operações de logística, na via a ser implantada na divisa do lote, com entrada pela R. Abílio Soares e saída pela R. Manuel da Nóbrega, parece ser apropriada;	O multimodal de embarque e desembarque deve prever acesso pela via interna, área para acomodação e manobra de carretas e demais veículos, de forma que não impacte nas vias do entorno e não misture diferentes modais. A geometria das esquinas e da via devem estar adequadas à circulação de veículos longos.	Criação de Área Multimodal de Embarque e Desembarque. Provisão de Docas. Garantir o controle concentrado de ônibus, vans táxis e aplicativos em um mesmo local em área interna ao lote, que pode ser coberta por edificações, organizando em um único local a demanda e a oferta de transportes especiais, evitando o maior impacto nas vias do entorno.
34	CICLOVIA INTERNA AO LOTE	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para dimensionamento, localização e articulação à infraestrutura cicloviária	Dimensionamento e Localização	Não há proposta de dimensionamento	m	Sim	Associada à Fruição Pública	Ciclovias interna com interligação à malha do Plano Cicloviário. Criar infraestrutura básica para incentivar o uso do transporte ativo, desincentivando o transporte individual, reduzindo taxas de congestionamento na região e minimizando o impacto viário na vizinhança, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei Federal n.º 12.587 e Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, Lei 16.050. O projeto referencial considera uma ciclovia implantada junto à área de fruição pública, conectando as ciclovias das Ruas Manuel da Nóbrega com a Rua Abílio Soares.	CET: Considera a ciclovia interna importante, devendo ser implantada associada à área de fruição pública, interligando a Rua Abílio Soares com o cruzamento da R. Manuel da Nóbrega e Rua Jundiá; Demanda que as ciclovias internas ao empreendimento considerem a integração com outras duas ciclovias - existente (R. Manuel da Nóbrega) e futura (R. Abílio Soares), a análise sobre esta relação poderá ser feita na avaliação do PGT.	Acoher proposta com relação às ciclovias junto à fruição pública (uma na via interna e outra na fruição localizada em posição central do lote). As ciclovias deverão prever a articulação com a infraestrutura cicloviária do entorno, em especial com a Rua Manuel da Nóbrega. A via interna deverá contar com uma ciclovia aberta 24h.	Ciclovias interna garantindo interconexão com o Plano Cicloviário Municipal. As diretrizes para o posicionamento da ciclovia e da sua integração ao Sistema Cicloviário deverão ser objetos de definição quando do licenciamento do projeto. Questiona a diretriz para implantação de duas ciclovias, uma junto unto à via interna e outra à fruição, justificando haver problemas de segurança para os usuários de uma ciclovia implantada na via interna, por conflito com os outros modais nas ocasiões de operação dos eventos;

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS				
INFORMAÇÕES GERAIS					SM DU / DEUSO	SM DU / PLANURB	CET	SM T / SPTtrans	SVM A - DEAPT
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
28	VAGAS DE ESTACIONAMENTO TÁXIS E APLICATIVOS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e, definição da oferta de vagas de estacionamento de táxis e automóveis compartilhados por aplicativos	Dimensionamento e Localização	Não comentou.	Confirmo posicionamento de CET.	CET sugere a reserva de 10% do total de vagas de estacionamento, com a separação da localização de áreas de embarque e desembarque entre táxis e carros de aplicativos, evitando-se conflitos entre os motoristas. CET aprova a implantação de anel operacional para facilitar a sinergia das vagas de outros usos para suprir a demanda de área para estacionamento e embarque/desembarque nos dias de eventos.	Sem considerações, concordando com as notas de reunião e diretrizes preliminares apontadas por CET quanto ao limite de vagas de estacionamento e posições de embarque e desembarque de veículos de aplicativo e táxis.	Não comentou.
29	ESTACIONAMENTO DE VIATURAS, AMBULÂNCIAS E VEÍCULOS DE TRANSMISSÃO DE MÍDIAS DIVERSAS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e definição da oferta mínima de vagas de estacionamento para viaturas, ambulâncias e veículos de transmissão de mídias diversas	Dimensionamento e Localização	Não comentou.	Confirmo posicionamento da CET.	SMT/CET sugere também que a definição da quantidade de vagas para estes usos fique a critério da Certidão de Diretrizes de Polos Geradores.	Sem considerações, concordando com as notas de reunião apontadas por CET.	Não comentou.
30	ESTACIONAMENTO DE VANS E ÔNIBUS FRETADOS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e definição da oferta mínima de vagas de estacionamento para vans e ônibus fretados	Dimensionamento e Localização	Não comentou.	Confirmo posicionamento da CET.	SMT/CET sugere também que a definição da quantidade de vagas para estes usos fique a critério da Certidão de Diretrizes de Polos Geradores.	Sem considerações, concordando com as notas de reunião apontadas por CET.	Não comentou.
31	TRANSPORTE COLETIVO/ SERVIÇO DE SHUTTLE	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes relacionadas ao transporte coletivo e para dimensionamento e implantação de área interna ao lote para serviço de ônibus <i>shuttle</i>	Dimensionamento, característica e localização	Não comentou.	Confirmo posicionamento da SP Urbanismo	Salientar que a implementação do serviço de shuttle/ônibus fretados deverá estimular a utilização do transporte coletivo (Metrô) e suprir a demanda de cerca de 10 mil pessoas nos dias de evento.	Comentários posteriores: a) enfatizando que qualquer serviço privado implementado não deverá ser concorrente ao serviço regular; b) lembrando que o tipo de evento (ou atração convidada) e valor cobrado podem afetar o volume de usuários que optem pelo transporte público coletivo.	Não comentou.
32	ANEL OPERACIONAL INTERNO	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização, geometria e dimensionamento do Anel Operacional Interno ao lote	Geometria e Localização	Não comentou.	Acredito ser muito importante o anel operacional e deverá ser localizado no subsolo.	Não comentou.	Sem considerações, concordando com as notas de reunião apontadas por CET.	Não comentou.
33	MULTIMODAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE/DOCAS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização, geometria e dimensionamento do Anel Operacional Interno ao lote	Dimensionamento e Localização	Não comentou.	Confirmo posicionamento da SP Urbanismo	A geometria das esquinas e da via devem ser compatíveis com a acomodação e circulação de veículos de maiores dimensões (fretados e caminhões de carga)	Sem considerações, concordando com as notas de reunião apontadas por CET.	Não comentou.
34	CICLOVIA INTERNA AO LOTE	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para dimensionamento, localização e articulação à infraestrutura cicloviária	Dimensionamento e Localização	Não comentou.	Sou a favor da localização da ciclovia apenas junto à via interna, deixando a área de fruição no centro do lote exclusivamente para circulação de pedestres. A circulação de bicicletas em áreas com concentração de pedestres se torna desconfortável e até podem ocorrer alguns pequenos acidentes bastante inconvenientes.	Concordamos com as diretrizes preliminares descritas pela SP Urbanismo	Sem considerações, concordando com as notas de reunião apontadas por CET.	Não comentou.



PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS	
INFORMAÇÕES GERAIS					SM SUB-VM	SM SUB-PI
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
28	VAGAS DE ESTACIONAMENTO TAXIS E APLICATIVOS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e, definição da oferta de vagas de estacionamento de táxis e automóveis compartilhados por aplicativos	Dimensionamento e Localização	Não comentou.	Não comentou.
29	ESTACIONAMENTO DE VIATURAS, AMBULÂNCIAS E VEÍCULOS DE TRANSMISSÃO DE MÍDIAS DIVERSAS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e definição da oferta mínima de vagas de estacionamento para viaturas, ambulâncias e veículos de transmissão de mídias diversas	Dimensionamento e Localização	Não comentou.	Não comentou.
30	ESTACIONAMENTO DE VANS E ÔNIBUS FRETADOS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização e implantação interna ao lote e definição da oferta mínima de vagas de estacionamento para vans e ônibus fretados	Dimensionamento e Localização	Não comentou.	Não comentou.
31	TRANSPORTE COLETIVO/ SERVIÇO DE SHUTTLE	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes relacionadas ao transporte coletivo e para dimensionamento e implantação de área interna ao lote para serviço de ônibus <i>shuttle</i>	Dimensionamento, característica e localização	Não comentou.	Não comentou.
32	ANEL OPERACIONAL INTERNO	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização, geometria e dimensionamento do Anel Operacional Interno ao lote	Geometria e Localização	Não comentou.	Não comentou.
33	MULTIMODAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE/ DOCAS	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para localização, geometria e dimensionamento do Anel Operacional Interno ao lote	Dimensionamento e Localização	Não comentou.	Não comentou.
34	CICLOVIA INTERNA AO LOTE	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para dimensionamento, localização e articulação à infraestrutura cicloviária	Dimensionamento e Localização	Não comentou.	Estimulo a implantação de ciclovia na av. Brasil e conexão com outras ciclovias existentes em Pinheiros até a ciclovia interna à arena.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					PROPOSTA DO GESP				DISCUSSÃO NO ÂMBITO DO GTI		DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP	
INFORMAÇÕES GERAIS					PARÂMETRO		DIRETRIZ DE LOCALIZAÇÃO		JUSTIFICATIVA	DIRETRIZES PARA O DESENVOLVIMENTO DO PIU		DEVOLUTIVA PRÉVIA GESP
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	VALOR	UNID.	DIRETRIZ	INSCRIÇÃO NO LOTE	JUSTIFICATIVAS DO GESP	GTI - ANÁLISES PRÉVIAS E NOTAS DE REUNIÃO	DIRETRIZES PRELIMINARES DA SPURBANEM O	JUSTIFICATIVAS
35	VAGAS DE BICICLETAS	Mobilidade/Urbanístico	Número mínimo de vagas para bicicletas, diretrizes para localização do bicicletário e paraciclos	Número mínimo de vagas por área construída computável (em m²)	1/250 (Uso nR3-4 - Arena Multituso)	vaga/m²	Não	Não	Não abordado, segue a legislação ordinária	CET: Indica que o estacionamento de bicicletas deverá ser transferido para uma área interna ao empreendimento, se possível, associado à área de fruição. Não fazem outras exigências específicas com relação aos paraciclos e bicicletários.	Acolher conforme a legislação ordinária.	Propõe a disponibilização de paraciclos.
36	INTEGRAÇÃO PEATONAL	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para implantação de melhorias da integração pedonal entre o Complexo e o Parque do Ibirapuera, equipamentos e pontos e estações de Transporte Coletivo	Diretrizes	N.A.	N.A.	Não	Não definido	A implantação do novo equipamento deverá prever condições favoráveis de integração peatonal em nível entre este equipamento e o Parque Ibirapuera. Tal Integração poderá ter a sua conexão concretizada através de soluções paisagísticas, de mobiliário urbano, iluminação, sinalização horizontal e vertical, ou outras similares de modo que possam enfatizar a conexão peatonal em nível entre o novo equipamento arena e o parque do Ibirapuera. Considerar a possibilidade de integração deste novo equipamento no circuito cultural da Vila Mariana	SMDU: Qualquer que seja o modelo adotado para o desenvolvimento do Complexo, é importante a sua integração com o parque e que não seja o motivo de sua deterioração. SVMA: O Complexo deve valorizar a relação com o Parque do Ibirapuera e a preservação do patrimônio construído do Complexo; SPTRANS: Avalia que quando um evento terminar, no intervalo de 2 horas de dispersão, as pessoas que eventualmente irão utilizar o transporte coletivo buscarão as linhas da Av. Brigadeiro e a Pedro Álvares Cabral (Eixo Norte Sul, Paulista e Centro), é preciso considerar isto no projeto;	Acolher. Especificar intervenções concretas para efetivar a medida, internamente e externamente ao lote.	A implantação do novo equipamento deverá prever condições favoráveis de integração pedonal em nível entre o equipamento e o Parque Ibirapuera. Tal integração poderá ter a sua conexão concretizada através de soluções paisagísticas, de mobiliário urbano, iluminação, sinalização horizontal e vertical, ou outras similares de modo que possa enfatizar a conexão pedonal em nível entre o novo equipamento e o Parque do Ibirapuera. Considerar a possibilidade de integração deste novo equipamento no circuito cultural da Vila Mariana. Priorizar a área livre do lote da testada da Av. Marechal Estênio Albuquerque Lima.
37	CONDICIONANTES PARA OS SUBSOLOS	Ambiental/Urbanístico	Definição de diretrizes de implantação dos subsolos, de acordo com as condicionantes do terreno, do solo e do nível do lençol freático	Condicionantes e diretrizes de implantação de níveis em subsolo	Atendido por normas técnicas, legislação ordinária, resoluções e portarias do município.		Não	Não definido	A área não está cadastrada pela municipalidade como área sujeita a recalques, tampouco como área sujeita a alagamento. O diagnóstico apontou que, em função da presença de água na cota de 3,07m e na camada de aluvião com níveis iniciais próximos de 2m, deve-se atentar no caso de implantação de subsolos acima de 2 níveis, nesses casos, haverá necessidade de rebaixamento do lençol freático. O projeto deverá observar as normas técnicas, legislação ordinária, portarias e resoluções municipais que tratam das melhores soluções, métodos e monitoramento de engenharia que tratam estas questões de forma adequada. Há um debate técnico e normativo para a definição de diretrizes e disposições relativas ao tema, tendo como reflexos concretos a Portaria Intersecretarial SEHAB/SMSP 02/2005, o artigo 72 da LPUOS, o Decreto 57.521/2016 e as Resoluções CEUSO 02/2005, 103/2008, 114/2013 e 131/2018.	SVMA: O Complexo se localiza em área de transição entre a encosta do espigão e uma área mais plana, com lençol freático a pequenas profundidades e próximo a perímetros sujeitos a recalques, sendo importante considerar as questões de drenagem e limitações a escavação de subsolos; disponibilizar estudo sobre características geotécnicas e de drenagem da região/ SMSUB: Destaca a questão do relevo, condições de drenagem e riscos de recalques e de rebaixamento do lençol freático na região, considerando-o relevante neste projeto. Esclarece que o Perímetro Tutóia não englobou a área do Complexo por este ser uma área pública, apesar de apresentar condições geológicas similares. / SMDU/PLANURB: Avalia que a construção de subsolos para a implantação de estacionamentos deve considerar as características da área para evitar o rebaixamento do lençol freático, podendo ser necessário restringir as escavações.	O encaminhamento final depende de uma avaliação de SVMA. Já o encaminhamento para a publicação da consulta pública é o de acolher previamente a proposta do GESP de aplicação da legislação vigente, sem restringir a quantidade de subsolos. Para uma inserção urbanística mais adequada do conjunto é melhor que seja possível realizar a escavação de subsolos, permitindo que o projeto acomode todas as demandas de vagas de estacionamento previstos pela CET, possibilitando maior continuidade visual com o entorno e as áreas de fruição pública.	Sem restrição para subsolos (sugestão de aplicação da resolução CEUSO 131/2018).
38	COMPENSAÇÃO ÁRBOREA	Ambiental/Urbanístico	Diretrizes para a definição de áreas prioritárias à compensação arbórea, devidamente articuladas aos corredores de fauna e vegetação do entorno	Diretrizes e Localização			Sim	Não definido	As árvores da propriedade não são consideradas Patrimônio Ambiental, não sendo identificada vegetação de mata Atlântica (floresta ombrófila) de acordo com a Resolução Conama 01/94. Também não foi observada a presença de vegetação de preservação permanente nos termos da Lei Municipal 10.365/87. No entanto, a vegetação existente na Rua Abílio Soares é considerada imune de corte. Foram identificados 6 maciços arbóreos no lote, apresentando, vegetação heterogênea, com a presença de espécies nativas e exóticas, totalizando 15.000m², 16,6% do total da área. O Relatório elaborado pela Consultoria de Engenharia e Meio Ambiente detecta que cerca de 50% das árvores apresentam problemas fitossanitários. A compensação (planto de mudas) deverá ser realizada no mesmo local, mantendo, no mínimo, a mesma quantidade de árvores existentes antes da remoção. Prever arborização nas calçadas lindeiras ao terreno de acordo com o Manual de Arborização Urbana do Município de São Paulo. Recomenda-se que seja contemplado no projeto de arborização do complexo a conectividade entre a vegetação local e as áreas próximas, como canteiros centrais e áreas verdes existentes na região.	SVMA: Esclarece que o PIU não deve ser considerado um pré-licenciamento e que questões específicas relativas ao manejo arbóreo deverá ser analisado quando do licenciamento do empreendimento. Avalia que o PIU deve considerar os corredores de fauna configurados pela vegetação e áreas verdes existentes no entorno como diretriz de implantação do empreendimento, possibilitando sua continuidade dentro do complexo para evitar hiatos. O PIU deve considerar os corredores de fauna configurados pela vegetação e áreas verdes existentes no entorno como diretriz de implantação do empreendimento, possibilitando sua continuidade dentro do complexo para evitar hiatos.	A compensação arbórea deverá ampliar a cobertura atual, tendo a função principal de configurar um corredor de fauna, conectando a vegetação das praças da Rua Curitiba, à arborização das Ruas Manoel da Nóbrega, Marechal Estênio Albuquerque e Abílio Soares.	A proposta de compensação arbórea é convergente, atendendo aos termos da legislação ordinária. Como diretriz ambiental recomenda-se que o projeto contemple situações de áreas de plantio, preferencialmente em bloco único com maciços, bosques, miniflorestas, plantios isolados, renques, conectando os blocos por meio de plantio de árvores isoladas, a fim de configurar corredores de fauna. Importante pensar na arborização da calçada e arborização com árvores de grande porte em todo o entorno.
39	PÓLO GERADOR DE TRÁFEGO/ EIV-RIV	Mobilidade/ Ambiental	Questões referentes ao Processo de Licenciamento do Empreendimento	Processo de Licenciamento do Empreendimento	N.A.		N.A.	N.A.	Mitigar os conflitos de mobilidade e micro acessibilidade, gerando menor incomodidade à vizinhança imediata, potencialmente impactada por eventos de grande porte; Implementar medidas mitigatórias através de contrapartidas viárias estabelecidas pela Certidão de Diretrizes de CET do futuro empreendimento bem como aquelas estabelecidas por SVMA/CADES quando do licenciamento do EIV/RIV, quando deverão ser discutidos os parâmetros e diretrizes importantes para garantir a qualidade ambiental do projeto do novo Complexo.	CET: Esclarece que a análise de Polos Geradores de Tráfego é feita a partir dos parâmetros definidos pelo PIU de ZOE, não possibilitando alterações após a publicação do decreto. Destaca que não há exigência de incremento e implantação de obras viárias como contrapartida no PIU e informa que soluções de sinalização e semaforização, que poderão ser exigidas na Certidão de Diretrizes de PGT, não são suficientes para mitigar o impacto gerado pelo empreendimento. / SPTRANS: Solicita a verificação do efeito gerado na Rua Tutóia, pelo o fechamento das vias do entorno do Complexo em dias do evento, já que esta é utilizada pelo transporte coletivo/ SMDU: Questiona se os estudos consideram a presença do Parque Ibirapuera ao lado, pois se trata de um Parque com grande atração de usuários/ SVMA: Esclarece que o PIU não deve ser considerado um pré-licenciamento e que questões específicas relativas ao impacto de vizinhança em bairros como o Jardim América e a Vila Mariana deverão ser analisados quando do licenciamento do empreendimento/ SMSUB: Considera que será importante a execução de EIV-RIV para identificar os impactos do Complexo na região e as possíveis contrapartidas a serem definidas nos processos de licenciamento ambiental e como Polo Gerador de Tráfego para mitigarem tais impactos;	São processos ligados ao licenciamento futuro do empreendimento, a serem analisados por CET e SVMA.	Concorda que os Parâmetros e Diretrizes para garantir a qualidade ambiental do futuro empreendimento e para mitigar eventuais conflitos. Estes deverão ser discutidos quando do licenciamento EIV/RIV e do Polo Gerador de Tráfego.
40	TOMBAMENTO	Patrimônio	Questões relativas à defesa e preservação de bens que compõem o patrimônio histórico, arqueológico, artístico e turístico através do processo de tombamento	Processo de Tombamento	Não é um bem tombado		N.A.	N.A.	O Complexo Constandino Vaz Guimarães não corresponde a um bem tombado pelos órgãos de preservação. Tampouco está inserido em área envoltória de bens tombados.	SMDU/PLANURB: Considera que o Ginásio do Ibirapuera é um equipamento icônico da cidade e deveria ser preservado, independentemente de seu status de proteção pelos órgãos de preservação/ SVMA: O Complexo deve valorizar a preservação do patrimônio construído do Complexo, questiona se foi feita consulta prévia à SMC sobre a preservação do complexo. Esclarece que, caso haja abertura de processo de tombamento, a área fica automaticamente protegida por um prazo de até dois anos, para que os órgãos deliberem sobre o caso.	Possui valor cultural e histórico, representando um novo estágio da modernização dos equipamentos esportivos públicos e centros de treinamento das grandes cidades brasileiras. Porém, o Ginásio e o conjunto do Complexo não possuem proteção específica. Foi elaborado um inventário do conjunto pelo UPPH, mas sem deliberação do CONDEPHAAT.	Reforça que não há restrição de intervenções no lote, não havendo nenhum bem tombado;

PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS				
INFORMAÇÕES GERAIS					SM DU / DEUSO	SM DU / PLANURB	CET	SM T / SPTTRANS	SVM A - DEAPT
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
35	VAGAS DE BICICLETAS	Mobilidade/Urbanístico	Número mínimo de vagas para bicicletas, diretrizes para localização do bicicletário e paraciclos	Número mínimo de vagas por área construída computável (em m²)	Não comentou.	A área de estacionamento das bicicletas devem ser junto a via interna, junto a ciclovia.	SMT/CET sugere também que a definição da quantidade de vagas para estes usos fique a critério da Certidão de Diretrizes de Polos Geradores.	Sem considerações, concordando com as notas de reunião apontadas por CET.	Não comentou.
36	INTEGRAÇÃO PEATONAL	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para implantação de melhorias da integração pedonal entre o Complexo e o Parque do Ibirapuera, equipamentos e pontos e estações de Transporte Coletivo	Diretrizes	Não comentou.	Nada a acrescentar.	Concordamos com as diretrizes preliminares descritas pela SPUrbanismo	Sem considerações posteriores.	Não comentou.
37	CONDICIONANTES PARA OS SUBSOLOS	Ambiental/Urbanístico	Definição de diretrizes de implantação dos subsolos, de acordo com as condicionantes do terreno, do solo e do nível do lençol freático	Condicionantes e diretrizes de implantação de níveis em subsolo	Não comentou.	Confirmo posicionamento da SP Urbanismo.	Concordamos com as diretrizes preliminares descritas pela SPUrbanismo	Sem considerações.	Não comentou.
38	COMPENSAÇÃO ARBOREA	Ambiental/Urbanístico	Diretrizes para a definição de áreas prioritárias à compensação arbórea, devidamente articuladas aos corredores de fauna e vegetação do entorno	Diretrizes e Localização	Não comentou.	Confirmo posicionamento da SVM A e da SP Urbanismo.	Não comentou.	Sem considerações.	Não comentou.
39	PÓLO GERADOR DE TRÁFEGO/ EIV-RIV	Mobilidade/ Ambiental	Questões referentes ao Processo de Licenciamento do Empreendimento	Processo de Licenciamento do Empreendimento	Não comentou.	Confirmo posicionamento de SP Urbanismo.	Concordamos com as diretrizes preliminares descritas pela SPUrbanismo	Sem considerações posteriores.	Não comentou.
40	TOMBAMENTO	Patrimônio	Questões relativas à defesa e preservação de bens que compõem o patrimônio histórico, arqueológico, artístico e turístico através do processo de tombamento	Processo de Tombamento	Não comentou.	Confirmo posicionamento de PLANURBE sobre a preservação da edificação do Ginásio do Ibirapuera. Podem ser dados outros usos para ele, se for o caso.	Não comentou.	Sem considerações.	SVM A-DEAPT: Embora não esteja protegido por nenhum órgão de preservação do patrimônio cultural, é um Centro Esportivo de valor histórico inegável. Por se tratar de um PIU decorrente da criação de ZOE, vale estabelecer regramentos que possibilitem a preservação do bem histórico com requalificação e modernização dos edifícios existentes, especialmente quanto ao Ginásio do Ibirapuera, projeto do Arq. Ícaro de Castro Melo. Esses regramentos ou restrições devem ser elaborados com a participação de SMC. Sugerimos também uma avaliação quanto ao enquadramento em Áreas de Proteção Paisagística (Lei 16.050/2014, Art. 63, inciso III), tendo em vista tanto o aspecto da paisagem edificada, quanto a relação com o SAPAVEL.



PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DIRETRIZES					APONTAMENTOS COMPLEMENTARES DAS SECRETARIAS	
INFORMAÇÕES GERAIS					SM SUB-VM	SM SUB-PI
NÚMERO	ITEM	TEMA	DEFINIÇÃO	TIPO	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES	COMPLEMENTOS, COMENTÁRIOS E AJUSTES
35	VAGAS DE BICICLETAS	Mobilidade/Urbanístico	Número mínimo de vagas para bicicletas, diretrizes para localização do bicicletário e paraciclos	Número mínimo de vagas por área construída computável (em m²)	Não comentou.	Não comentou.
36	INTEGRAÇÃO PEATONAL	Mobilidade/Urbanístico	Diretrizes para implantação de melhorias da integração pedonal entre o Complexo e o Parque do Ibirapuera, equipamentos e pontos e estações de Transporte Coletivo	Diretrizes	Não comentou.	Estímulo à construção de passarela de pedestres ligando o Ginásio com o Parque do Ibirapuera e outras conexões com o viário.
37	CONDICIONANTES PARA OS SUBSOLOS	Ambiental/Urbanístico	Definição de diretrizes de implantação dos subsolos, de acordo com as condicionantes do terreno, do solo e do nível do lençol freático	Condicionantes e diretrizes de implantação de níveis em subsolo	Não comentou.	Não comentou.
38	COMPENSAÇÃO ÁRBOREA	Ambiental/Urbanístico	Diretrizes para a definição de áreas prioritárias à compensação arbórea, devidamente articuladas aos corredores de fauna e vegetação do entorno	Diretrizes e Localização	Não comentou.	Não comentou.
39	PÓLO GERADOR DE TRÁFEGO/ EIV-RIV	Mobilidade/Ambiental	Questões referentes ao Processo de Licenciamento do Empreendimento	Processo de Licenciamento do Empreendimento	Não comentou.	Prever que no EIV-RIV se estude o mitigamento dos impactos nas regiões do entorno e de impacto imediato. É preciso salientar, nestes relatórios, o grande impacto que os Jardins (Europa e América) sofrerão em dias de grandes eventos. a área residencial receberá um grande fluxo de pessoas, veículos, estacionamento irregular e ambulantes o que prejudicará essa vizinhança...
40	TOMBAMENTO	Patrimônio	Questões relativas à defesa e preservação de bens que compõem o patrimônio histórico, arqueológico, artístico e turístico através do processo de tombamento	Processo de Tombamento	Não comentou.	Os estudos apresentados colocam que o Ginásio não está tombado pelo CONDEPHAAT, mas apenas em estágio de "em estudo de tombamento", mas devemos considerar que o Ginásio Esportivo existente é intocável e ponto de referência cultural e arquitetônico da cidade de São Paulo, pois representa uma fase da história da cidade e da própria história da arquitetura paulistana.