



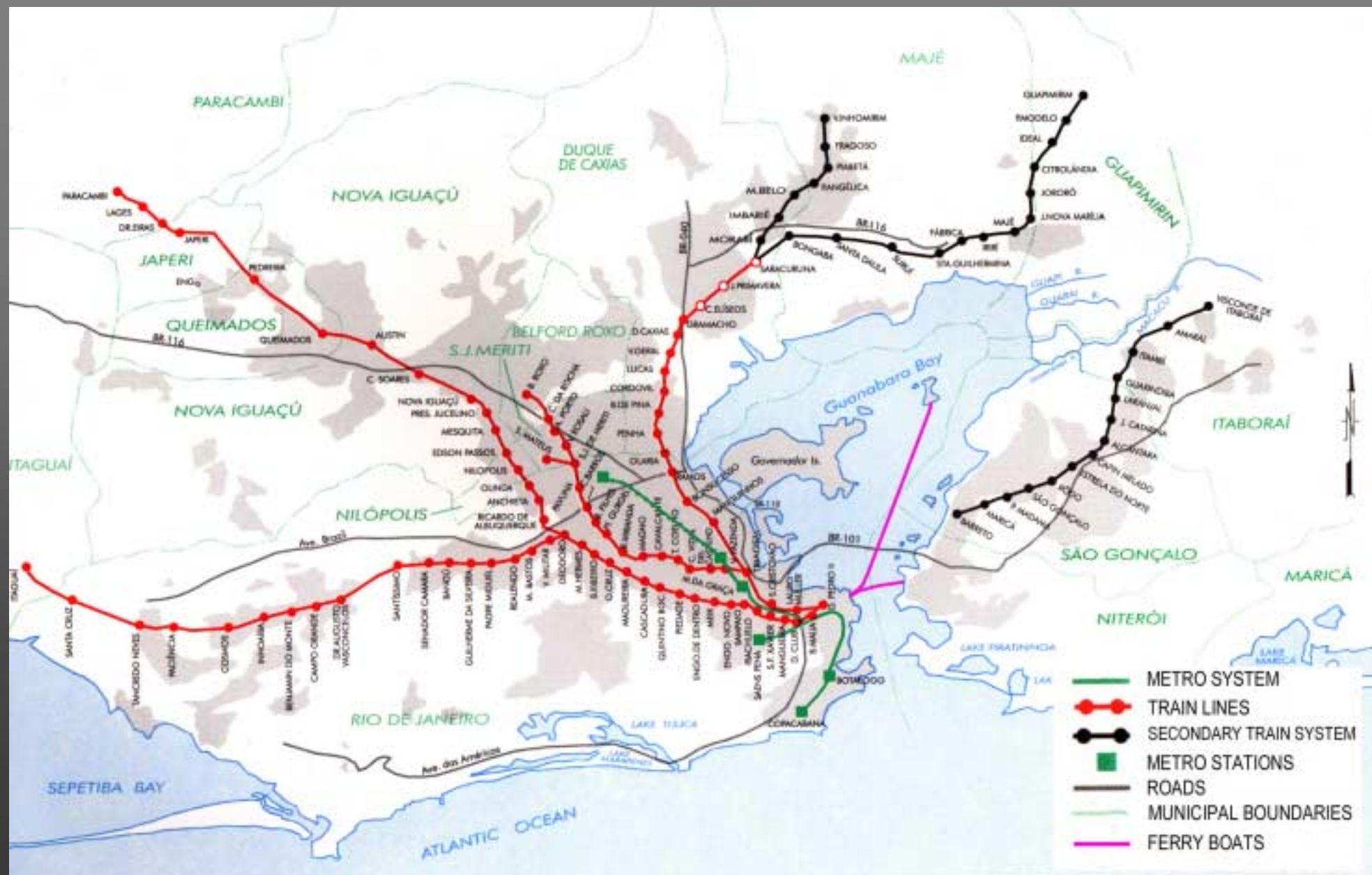
## VIª Reunião Intermediária



### Comitês Técnicos da Alamys

*Valencia – Junho de 2001*

**RECURSOS IMOBILIÁRIOS PARA  
CONSTRUÇÃO DE METRÔS**

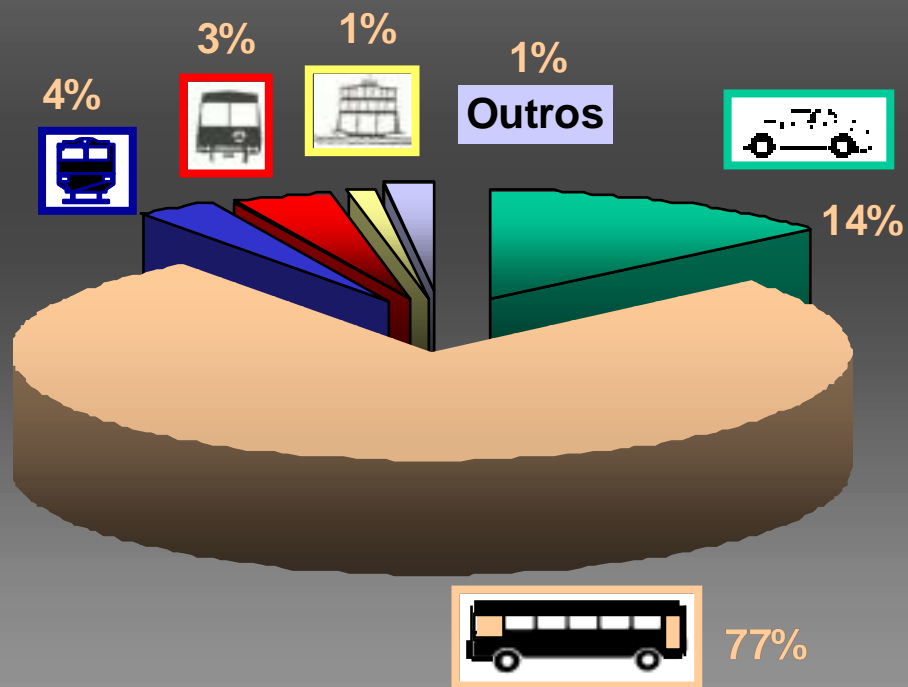


Modal	Número de Linhas	Extensão (km)	Número de Estações	Demanda/dia (pass.)
<b>Metro</b>	<b>2</b>	<b>35</b>	<b>31</b>	<b>400.000</b>
<b>Trem</b>	<b>7</b>	<b>278,19</b>	<b>107</b>	<b>280.000</b>
<b>Barca</b>	<b>4</b>	<b>----</b>	<b>7</b>	<b>96.200</b>
<b>Bonde</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>----</b>	<b>2.000</b>

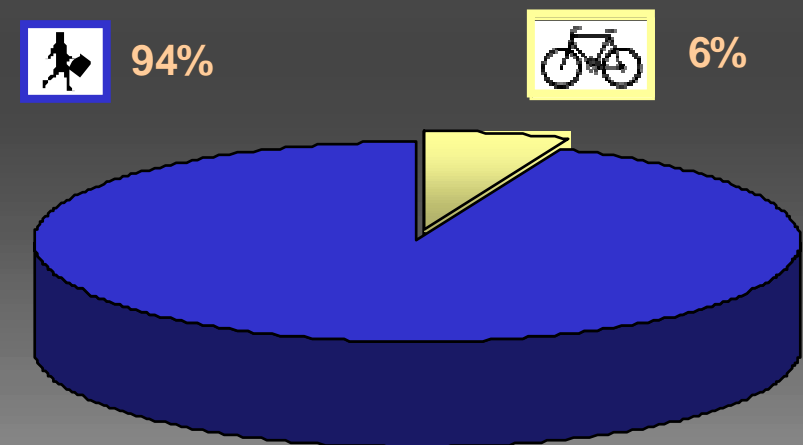
Modal	Número de Linhas	Frota	Quilometragem Mês	Demanda/dia (pass.)
<b>Ônibus</b>	<b>1.376</b>	<b>15.345</b>	<b>129.348.738</b>	<b>8.000.000</b>

**Viagens Diárias: 13,2 milhões**

**Motorizadas – 11,3 milhões**



**Não Motorizadas – 1,9 milhões**



***Distribuição Modal das Viagens na Região Metropolitana***

### **A Globalização**

Esgotamento do regime de acumulação de capital tendo como consequência a reestruturação da economia mundial

### **Investimentos**

O recuo do Estado nos investimentos em transporte sobre trilhos a partir da década de 80 gerou:

- Desemprego
- Supressão de Obras
- Aumento de Tarifas
- Agravamento das Finanças do Estado
- Congestionamento do Tráfego



**metrô**

## ***Falta de Investimento para Trilhos Urbanos***



**O transporte é um grande sorvedouro de capital, com alto custo de obras e equipamentos**



**Exige grande capital inicial**



**Reembolso a longo prazo**



**Gera baixa rentabilidade se comparado a outros investimentos**

**Necessidade de buscar soluções alternativas para compensar a atual saturação da capacidade de endividamento do Estado**

**Permissão da utilização de áreas adjacentes às linhas projetadas para fins comerciais e residenciais com retorno para os investidores em transporte.**

**✓ Exemplos de propostas para as Linhas 2 e 3**

# Rede Existente e Programa de Expansão



*Linha 2*  
*Ligação Centro - Subúrbio*



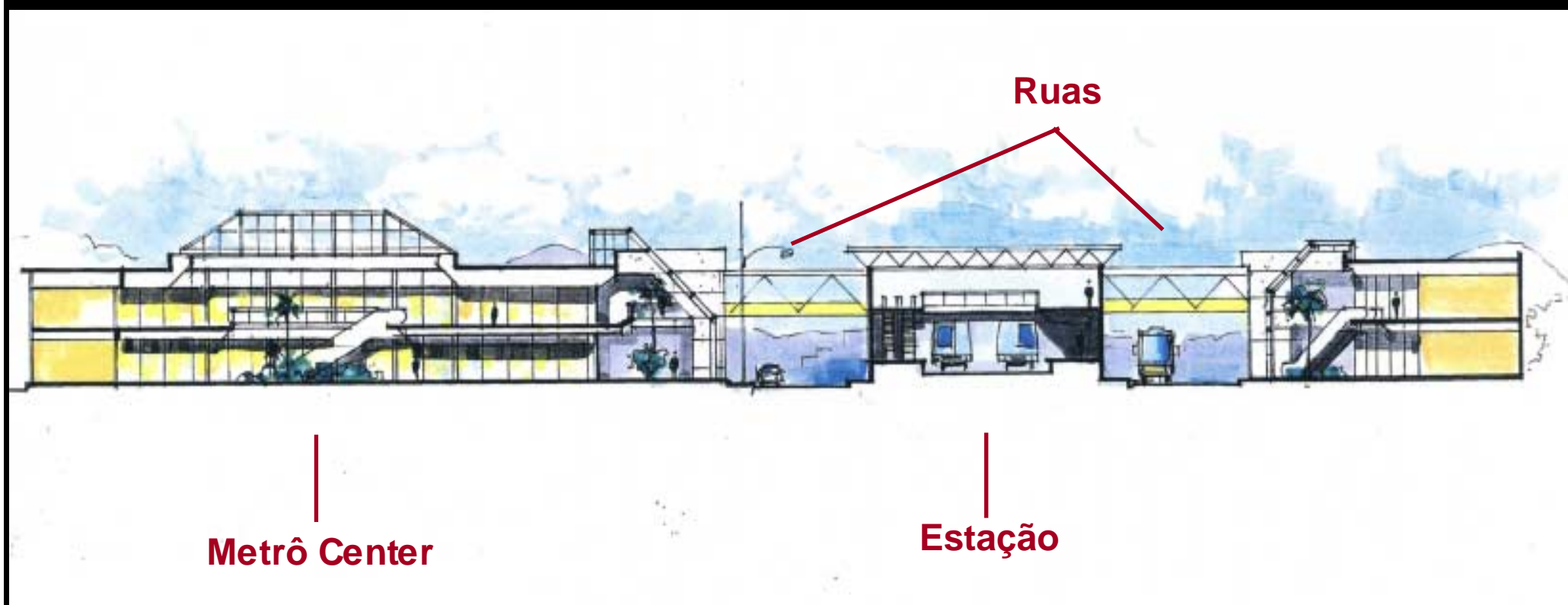
**Diretrizes Básicas** - Situação Atual, Demanda, Vocação do Mercado, Condicionantes Urbanísticos, Legislação Vigente e Infraestrutura Instalada

**Diretrizes Legais** - Legislação Vigente, Alienação dos Imóveis Estaduais, Concessões e Locações das Áreas Desapropriadas, Concessão e Adequação aos Programas dos Bancos de Financiamento de Casas Populares

**Diretrizes de Mercado** - Imóveis e Comércio próximos às estações, falta de serviços associados à conveniência e demanda imobiliária de baixa renda

## ***Metrô.Center***

- ✓ **Centros de Conveniência: comércio, lazer e serviços**
- ✓ **Valor Potencial da Locação por 30 anos - R\$ 66 x 10<sup>6</sup> (US\$ 28,7 x 10<sup>6</sup>)**
- ✓ **Proposta para 17 estações. Implantados em áreas desapropriadas, vizinhas a estação**



# *Incorporações Imobiliárias*

- ✓ Apartamentos, Casas, Condomínios e Casas de Vila
- ✓ Em imóveis de propriedade do Estado e do Metrô.



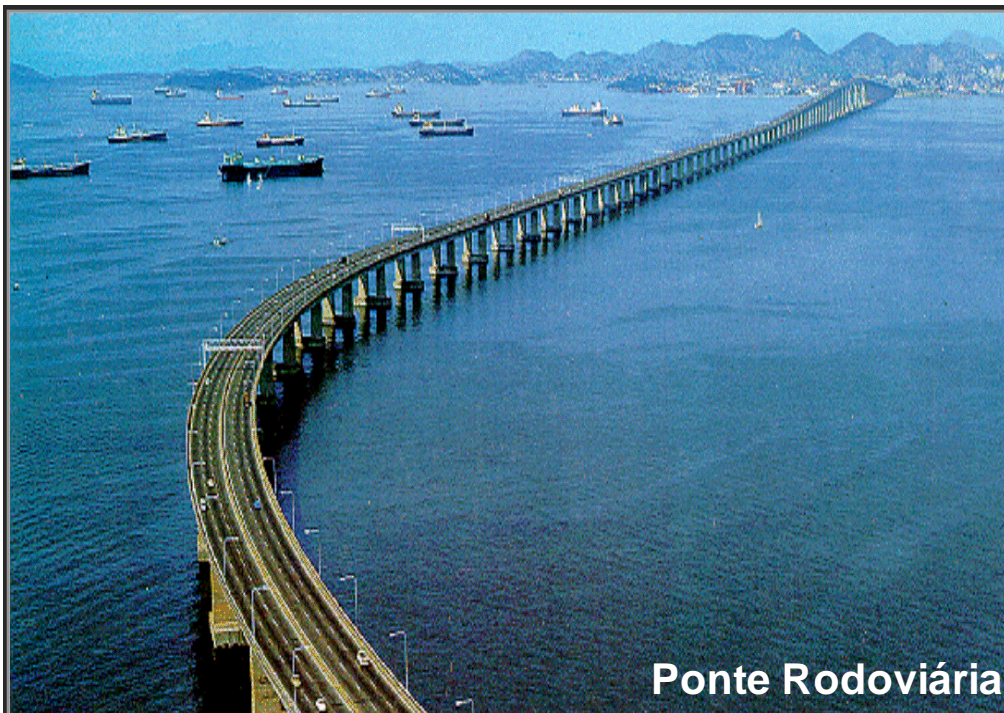
- ✓ Valor Potencial Imobiliário  
R\$ 202 x 10<sup>6</sup> (US\$ 87,8 x 10<sup>6</sup>)

# *Incorporações Imobiliárias*



**METRÔ**  
**Linha São Gonçalo - Niterói**  
**URBANIZAÇÃO CONSORCIADA**





Ponte Rodoviária



Barcas

## ***Ponte***

Tráfego Médio Diário : 120 mil veículos

Viagens diárias : 350 mil passageiros

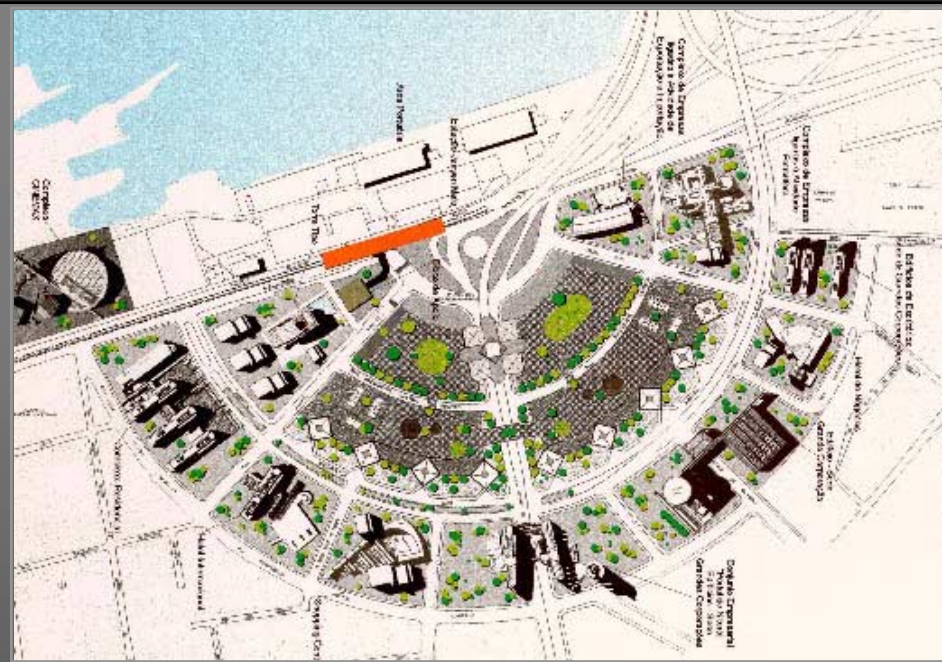
## ***Barcas***

Viagens diárias : 90 mil passageiros



- ✓ **Requalificar o espaço urbano, através de sua ocupação planejada, para obtenção de recursos adicionais**
- ✓ **Apropriação social da mais-valia imobiliária**
- ✓ **Resgatar a importância econômica da região leste da Baía de Guanabara**
- ✓ **Criação de novos pólos de desenvolvimento urbano e regional**

- ✓ Define-se a área de influência da linha
- ✓ Passam-se terrenos públicos nessa área para a Concessionária
- ✓ Modificam-se planos diretores criando-se áreas desapropriáveis, tarefa a ser feita pela Concessionária, pagando aos proprietários com Certificados de Potencial Construtivo (CPC)
- ✓ A Concessionária vende os direitos de uso em áreas públicas ou desapropriadas, levantando recursos financeiros para a construção do empreendimento



**Projetos Âncoras** – Portais de Niterói (Âncora 1) e Espaço Mercosul de Telecomunicações (Âncora 2)

**Projetos Estruturadores** – Estruturar a urbanização das áreas em torno das 11 estações intermediárias (diferente para cada estação)

**Resultados Financeiros** – R\$ 369 x 10<sup>6</sup> (US\$ 160 x 10<sup>6</sup>) - hipótese pessimista  
R\$ 448 x 10<sup>6</sup> (US\$ 195 x 10<sup>6</sup>) - hipótese otimista

# Linha 6

Aeroporto  
Internacional

Barra



ALAMYS



metrô

## ***Linha 6*** ***Alvorada - Galeão***

### ***Dados Gerais Preliminares***

- **Extensão** → 38 km
- **Desenvolvimento** → em superfície, elevado e túnel
- **Nº de Estações** → 25
- **Etapa Atual**  
→ lançamento do Edital  
para desenvolvimento do projeto  
básico



- **Metrô como elemento indutor do Desenvolvimento Urbano;**
- **Tratamento diferenciado da legislação urbana para a faixa de domínio;**
- **Projetos metroviários de custos reduzidos;**
- **Custo ZERO para a Administração Pública;**
- **Amplo leque de alternativas para captação de recursos privados em múltiplos empreendimentos associados;**

- **Modificação das funções tradicionais dos atores** → Estado  
→ Empresa
- **Criação de Sociedade de Propósito Específico** → ( SPE )
  - Objetivos da SPE** → captação de recursos
  - contratação de obras
  - compra de equipamentos

- **Importância da Região**
  - acelerado processo de adensamento urbano;
  - promove ligação de importantes pólos de geração de demanda;
- **Estabelecimento do traçado pelo máximo aproveitamento do potencial econômico do ESPAÇO DA LINHA, considerando novos fatores além da demanda**
  - exploração do mercado imobiliário
  - utilização de terrenos públicos
  - possibilidade de mudança da legislação vigente
  - estabelecimento de incentivos fiscais