

Prospecto de Registro da
OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE
Emissor



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA
Av. Cândido de Abreu, 817, Centro Cívico
Código ISIN nº BRCTBACPA001

A Prefeitura Municipal de Curitiba (“Prefeitura”) oferta **4.830.000** (quatro milhões, oitocentos e trinta mil) Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC, com contrapartida financeira, para obtenção de Direitos Urbanísticos Adicionais. Os Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC, no valor mínimo de R\$ 200,00 (duzentos reais), serão emitidos com o objetivo de financiar a Operação Urbana Consorciada Linha Verde, registrada na Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”) sob o nº 2012/01, na data de 06 de junho de 2012.

A emissão dos CEPAC é regida pela Lei Municipal nº 13.909, de 19 de dezembro de 2011, que institui a Operação Urbana Consorciada Linha Verde, e pela Instrução CVM nº 401, de 29 de dezembro de 2003, e suas alterações posteriores (“Instrução CVM 401”) e pelas demais disposições legais e regulamentares aplicáveis.

Os CEPAC serão registrados para negociação no mercado de balcão organizado administrado pela BM&FBOVESPA. Os investidores serão responsáveis pelo pagamento de todos e quaisquer custos, tributos ou emolumentos decorrentes das negociações e transferências dos CEPAC.

O investimento em CEPAC não conta com a garantia do Município de Curitiba, do Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba e da Caixa Econômica Federal (“CEF”) e de seus controladores, de sociedades por ambos controladas direta ou indiretamente, ou a eles coligados, ou outra sociedades de controle comum, de qualquer mecanismo de seguro ou do Fundo Garantidor de Crédito (“FGC”).

Este prospecto atende às disposições da CVM quanto às informações necessárias e obrigatórias. Todas as informações aqui contidas, inclusive as que se refiram ao Município de Curitiba foram por este prestadas e são de sua inteira e exclusiva responsabilidade.

O investimento em CEPAC apresenta riscos para o investidor e, ainda que sejam mantidos sistemas de gerenciamento de riscos, não há garantia de completa eliminação da possibilidade de perdas para os investidores.

“O REGISTRO DA PRESENTE OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA PARA NEGOCIAÇÃO DE CEPAC, NÃO IMPLICA, POR PARTE DA CVM, GARANTIA DE VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES PRESTADAS OU JULGAMENTO SOBRE A QUALIDADE DO VALOR MOBILIÁRIO EMITIDO PARA FINANCIAR AS INTERVENÇÕES PREVISTAS, BEM COMO SOBRE OS CEPAC A SEREM DISTRIBUÍDOS”

“OS INVESTIDORES DEVEM LER A SEÇÃO FATORES DE RISCO, NAS PÁGINAS 47 E SEGUINTE”

“O PROSPECTO DEFINITIVO SERÁ ENTREGUE AOS INVESTIDORES DURANTE O PERÍODO DE DISTRIBUIÇÃO”



A(O) presente oferta pública (programa) foi elaborada(o) de acordo com as normas de Regulação e Melhores Práticas da ANBIMA para as Ofertas Públicas de Distribuição e Aquisição de Valores Mobiliários, atendendo, assim, a(o) presente oferta pública (programa), aos padrões mínimos de informação exigidos pela ANBIMA, não cabendo à ANBIMA qualquer responsabilidade pelas referidas informações, pela qualidade da emissora e/ou ofertantes, das Instituições Participantes e dos valores mobiliários objeto da(o) oferta pública (programa). Este selo não implica recomendação de investimento. O registro ou análise prévia da presente distribuição não implica, por parte da ANBIMA, garantia da veracidade das informações prestadas ou julgamento sobre a qualidade da companhia emissora, bem como sobre os valores mobiliários a serem distribuídos.

Banco Coordenador:



Agente Fiscalizador:



Coordenador da Operação:

**SECRETARIA MUNICIPAL DE
ADMINISTRAÇÃO – SMAD**

Assessoria Jurídica:

**MOTTA, FERNANDES ROCHA
ADVOGADOS**

A data deste Prospecto Preliminar é 07 de junho de 2012

ÍNDICE

GLOSSÁRIO E ABREVIATURAS	7
PESSOAS E INSTITUIÇÕES.....	11
INFORMAÇÕES PRELIMINARES	12
DECLARAÇÕES	13
SUMÁRIO	14
OPERAÇÕES URBANAS.....	17
ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	18
OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA.....	18
CERTIFICADOS DE POTENCIAL ADICIONAL DE CONSTRUÇÃO - CEPAC.....	20
NATUREZA	20
LÓGICA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA E DO CEPAC	20
CICLO DO CEPAC.....	21
NOVAS DISTRIBUIÇÕES DE CEPAC.....	22
UTILIZAÇÃO DOS CEPAC	22
DA SUSPENSÃO, CANCELAMENTO, REVOGAÇÃO OU MODIFICAÇÃO DA OFERTA .	22
OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA EM CURITIBA	22
INTRODUÇÃO	22
PLANEJAMENTO URBANO EM CURITIBA E PLANO DIRETOR	23
HISTÓRICO DO ZONEAMENTO URBANO	28
OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR.....	29
LINHA VERDE.....	29
ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	29
PROJETO BR-VIDA.....	30
PROJETO BR-CIDADE	30
SISTEMA DE TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDADE - STAC.....	31
PROJETO LINHA VERDE.....	31
OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE.....	35
QUANTIDADE LIMITADA DE CEPAC	36
OCUPAÇÃO DE TERRENOS NOS SETORES NORTE, CENTRAL E SUL.....	37
SETOR NORTE	38
SETOR CENTRAL.....	39
SETOR SUL	41
PROGRAMA DE INTERVENÇÕES	43
DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE.....	43
DINÂMICA DO CEPAC NA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE	44

UTILIZAÇÃO DO CEPAC PELO INTERESSADO NA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE.....	45
NOVAS DISTRIBUIÇÕES DE CEPAC.....	45
CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	46
FATORES DE RISCO DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE.....	47
FATOR DE RISCO DE NATUREZA JURÍDICA	47
FATORES DE RISCO MACROECONÔMICOS	47
FATORES DE RISCO SETORIAIS	48
REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA E MEIO AMBIENTE	48
FINANCIAMENTO IMOBILIÁRIO	48
VALORIZAÇÃO	49
FATORES DE RISCO DA EMISSORA.....	49
RISCOS POLÍTICOS.....	49
ALTERAÇÃO DA POLÍTICA DE INVESTIMENTOS.....	49
FATORES DE RISCO DOS CEPAC.....	50
INOVAÇÃO.....	50
LIQUIDEZ.....	50
INEXISTÊNCIA DE GARANTIA DE FINANCIAMENTO DA INTERVENÇÃO	50
DESCASAMENTO DE FLUXOS	50
LIMITES DE CEPAC	51
FATORES DE RISCO DE NATUREZA POLÍTICA	51
MODIFICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO	51
MODIFICAÇÃO DO VALOR VENAL.....	51
FATORES DE RISCO DAS INTERVENÇÕES.....	52
OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE.....	52
INTRODUÇÃO	52
PRINCIPAIS ASPECTOS DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE.....	53
PRINCIPAIS INTERVENÇÕES.....	55
PERFIL DOS DISTRITOS ATENDIDOS PELA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE.....	55
BAIRROS ENVOLVIDOS.....	56
ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS ENVOLVIDAS	56
DESCRIÇÃO DAS INTERVENÇÕES.....	57
O PROJETO.....	58
TRECHOS DE IMPLANTAÇÃO	61
a) Implantação do Projeto Linha Verde Norte - Lote 2: Complexo da Av. Victor Ferreira do Amaral.....	63

b) Implantação do Projeto Linha Verde Norte – Lote 3: Trecho entre a região da Estação Tarumã e a região da Estação Fagundes Varela	65
c) Implantação do Projeto Linha Verde Norte – Lote 4: Trecho: entre a região da Estação Fagundes Varela e a região da Estação Atuba	68
d) Implantação de Estações complementares de Embarque e Desembarque de transporte coletivo na Linha Verde	72
e) Implantação de Trincheiras Verdes	72
f) Implantação de Viadutos.....	73
g) Execução de vias estruturantes.....	74
h) Implantação de trincheiras e pontes complementares.....	75
i) Implantação de Passarela(s) de Pedestres	75
j) Execução de melhorias quanto aos aspectos ambientais e drenagem, e melhorias por meio da implantação e revitalização de Parques, Áreas de Lazer e Espaços Públicos	75
k) Implantação de Equipamentos Públicos de atendimento social	75
l) Execução de Melhorias urbanas na via Linha Verde	75
m) Implantação do prolongamento da Linha Verde Sul – Trecho 4.....	76
n) Implantação de obras e ações necessárias a implantação do Metrô de Curitiba - Linha Azul situadas dentro do perímetro da operação Urbana.....	76
o) Realização de ações voltadas para população de baixa renda residente em áreas de ocupação irregular.....	76
p) Implantação de outras obras e ações necessárias para a consecução dos objetivos da Operação Urbana	76
q) Desapropriações	77
r) Elaboração de Projetos.....	77
s) Implantação de medidas mitigadoras compensatórias.....	77
t) Planos e programas ambientais	77
u) Supervisão das implantações	77
PLANILHA ESTIMATIVA (CRONOGRAMA E CUSTOS)	78
FORMA DE CÁLCULO PARA A ESTIMATIVA DE M² DE ÁREAS POTENCIAIS	79
OUTORGAS ANTERIORES À LEI DA OUC-LV	80
EQUIVALÊNCIA DE UM CEPAC	80
VALOR MÍNIMO DOS CEPAC.....	81
VENDA, ESCRITURAÇÃO E NEGOCIAÇÃO DOS CEPAC.....	81
DESAPROPRIAÇÕES E PAGAMENTOS DE OBRAS COM CEPAC	81
SITUAÇÕES DE CONCESSÃO DE DIREITOS URBANÍSTICOS ADICIONAIS SEM LASTRO EM CEPAC	82
GRUPO DE GESTÃO	82
COMISSÃO EXECUTIVA	83

USO DOS RECURSOS.....	83
FISCALIZAÇÃO	84
O EIA/RIMA	84
O ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA.....	87
ASPECTOS JUDICIAIS E ADMINISTRATIVOS	87
DADOS DO EMISSOR: PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CURITIBA	87
ANTECEDENTES	87
ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO Executivo	90
SECRETARIAS	90
ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS.....	91
EMPRESAS E AUTARQUIAS.....	91
ORÇAMENTO MUNICIPAL	91
DADOS DO COORDENADOR GERAL DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE.....	92
OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE - RESUMO DA LEGISLAÇÃO VIGENTE	92
LEGISLAÇÃO FEDERAL	92
LEGISLAÇÃO MUNICIPAL.....	92
RELAÇÃO DE ANEXOS.....	94

DOCUMENTOS ANEXOS:

1. Mapa da Cidade de Curitiba com a Delimitação da Área da Operação Urbana Consorciada Linha Verde e as Zonas e Setores de Uso
2. Estudo de Viabilidade – Sumário Executivo;
3. Estudo de Impacto Ambiental – EIA (Vol. I);
4. Estudo de Impacto Ambiental – EIA (Vol. II);
5. Estudo de Impacto Ambiental – EIA (Vol. III);
6. Relatório de Impacto Ambiental - RIMA;
7. Lei nº 9.800, de 03 de janeiro de 2000 – Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo
8. Lei nº 11.266, de 16 de dezembro de 2.004 – Plano Diretor de Curitiba;
9. Decreto 1.086, de 24 de novembro de 2.004 – Regimento da Secretaria Municipal de Administração;
10. Lei nº 13.909, de 19 de dezembro de 2.011, que Autoriza a Operação Urbana Consorciada Linha Verde;
11. Decreto Municipal 59, de 12 de janeiro de 2012;
12. Decreto Municipal 133, de 26 de janeiro de 2.012;
13. Decreto Municipal 134, de 26 de janeiro de 2.012;
14. Decreto Municipal 174, de 08 de fevereiro de 2.012;
15. Ofício nº 0021/2012-EM, de 15 de fevereiro de 2012, solicitando o registro de distribuição pública de CEPAC com dispensa de requisito;
16. Ofício nº 0022/2012-EM, de 15 de fevereiro de 2012, solicitando o registro da operação urbana consorciada linha verde;

17. Comprovante de recolhimento de GRU referente à taxa da CVM para registro de distribuição pública de CEPAC;
18. Contrato 20082 de Coordenação, Colocação e Distribuição Pública Primária de CEPAC, firmado com o BB-BI em 16 de janeiro de 2012;
19. Contrato 20186 de Prestação de Serviços de Escrituração de CEPAC, firmado com o Banco do Brasil S.A.;
20. Contrato 20187 de Prestação de Serviços Técnicos de análise e Acompanhamento da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, firmado com a Caixa Econômica Federal

GLOSSÁRIO E ABREVIATURAS

Para fins deste Prospecto, as definições aqui contidas, no singular ou no plural, salvo se outro significado lhes for expressamente atribuído, têm o seguinte significado:

ACA		Área de Construção Adicional
Afastamento das divisas		distância perpendicular entre a edificação e as divisas laterais e de fundos do terreno, com o imóvel confrontante
Altura das edificações		dimensão vertical da edificação, podendo ser expressa em número de pavimentos, contados a partir do térreo (inclusive), ou em metros lineares, considerando a distância entre o nível do terreno e o ponto extremo da cobertura.
Área não computável		somatório das áreas de uma edificação que não impactam no aumento da densidade populacional e possibilitam melhoria da sua condição ambiental. Não é considerada para cálculo do coeficiente de aproveitamento do lote
Área computável		área da edificação obtida após a dedução das áreas não computáveis e das áreas oriundas de incentivos construtivos. É considerada para cálculo do coeficiente de aproveitamento do lote
Área líquida de terreno		área total dos terrenos inseridos na área de abrangência da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, excluídas as áreas dos logradouros públicos (ruas, avenidas e praças) e as áreas dos terrenos pertencentes à União, Estado ou Município.
Benefício Econômico Agregado		valorização imobiliária decorrente do programa de intervenções e da requalificação de usos e ocupação prevista para os terrenos localizados dentro da área de abrangência e da possibilidade de sua melhor utilização com a obtenção de Potencial Construtivo Adicional e Parâmetros Urbanísticos.
CEPAC		Certificados de Potencial Adicional de Construção de emissão de Municípios no âmbito de Operações Urbanas Consorciadas, utilizados como pagamento de Contrapartida financeira para obtenção de Direitos Urbanísticos Adicionais, e não representativos de dívida ou crédito.
BRT		<i>Bus Rapid Transit</i>
Coeficiente de Aproveitamento		índice utilizado para cálculo da relação entre a área construída e a área do terreno de um imóvel, de acordo com a legislação aplicável, considerando os zoneamentos distintos
Coeficiente de aproveitamento do lote		fator estabelecido para cada uso nas diversas zonas, que define a área máxima computável de construção admitida em um terreno. É expresso pela relação entre a área total computável de construção e a área do terreno.
Comissão Executiva do Programa de Intervenções		instância prevista na Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, composta por representantes da Prefeitura, com a finalidade de definir o Plano de Prioridades de Intervenções e o Programa de Investimentos da Operação Urbana Consorciada Linha Verde.
Conta Vinculada		conta em que serão mantidos os recursos obtidos com a alienação dos CEPAC, mantida pela Secretaria Municipal de Finanças – SMF junto ao Banco do Brasil S.A. É a única conta em que serão mantidos os recursos obtidos com a alienação dos CEPAC
Contrapartida		valor econômico correspondente ao pagamento pela aquisição de Direitos Urbanísticos Adicionais outorgados pela municipalidade
CREA		Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia.
Decreto Urbanístico		Decreto nº 133, de 26 de janeiro de 2.012, que regula os aspectos urbanísticos da

	Operação Urbana Consorciada.
Decreto Operacional	Decreto n.º 134, de 26 de janeiro de 2.010, que regulamenta a operacionalidade dos CEPAC.
Direitos Urbanísticos Adicionais	benefícios concedidos pelo Município para autorizar o aumento da área construída de imóveis acima do Coeficiente de Aproveitamento da zona, observados os limites máximos previstos em lei, e parâmetros urbanísticos previstos para a região
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
EIA/RIMA	Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiental
Estoque	limite da área adicional de construção medido em m ² , definido para a Operação Urbana por setor e uso
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
Grupo de Gestão	instância prevista na Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, composta por representantes da sociedade civil e Administração Municipal, coordenada pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, com funções consultivas e deliberativas para a consecução dos objetivos da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, em especial o acompanhamento dos projetos urbanísticos, propor revisão da Lei 13.909 de 19 e dezembro de 2011, que aprovou a Operação Urbana Consorciada Linha Verde.
IGPM	Índice Geral de Preços de Mercado, calculado mensalmente pela Fundação Getúlio Vargas
Incentivo construtivo	benefício outorgado pelo município por meio de concessão de área adicional de construção, oneroso ou não, com o objetivo de promover e estimular a concepção de edificações, segundo determinados critérios e características, visando a preservação ou indução de aspectos urbanísticos e/ou ambientais.
Infovia	sistema viário dotado de equipamentos de monitoramento de trânsito, segurança, comunicação e internet.
Instrução CVM 400	Instrução CVM nº 400, de 29 de dezembro de 2.003, que dispõe sobre os registros de negociação e de distribuição pública de valores mobiliários.
Instrução CVM 401	Instrução CVM nº 401, de 29 de dezembro de 2.003, que dispõe sobre os registros de negociação e de distribuição pública dos CEPAC
Instrução CVM 482	Instrução CVM nº 482, de 05 de abril de 2.010, que altera a Instrução 400.
Intervenção	conjunto de ações de natureza urbanística praticadas pelo Município por meio de obras públicas, alteração da paisagem urbana, desapropriações, sendo que o custo delas inclui todas as despesas necessárias a sua realização, inclusive os gastos incorridos com consultorias, estudo de viabilidade, estudo de impacto, projetos, emissão dos CEPAC, despesas com gerenciamento, terceiros contratados e taxas a serem pagas para distribuição pública dos CEPAC
ITBI	Imposto de Transmissão de Bens Intervivos
JIBC	Japan Bank for International Cooperation
Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde	Lei Municipal nº 13.909 de 19 de dezembro de 2.011, que institui a Operação Urbana Consorciada Linha Verde.
Lei de Uso e Ocupação do Solo	Lei Municipal nº 9.800 de 03 de janeiro de 2.000, que “Dispõe sobre o Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo no Município de Curitiba e dá outras

providências.”, estabelecendo os Coeficientes de Aproveitamento e parâmetros de uso e ocupação do solo no Município de Curitiba.

Lei de Uso dos Pólos da Linha Verde	Lei nº 12.767 de 5 de junho de 2008 que "Define a localização dos Pólos no trecho sul do Setor Especial da BR-116-SE-BR-116, cria incentivos construtivos para terrenos situados nos Pólos, no SE-BR-116 e na Zona de Transição – BR-116 – ZT-BR-116 e dá outras providências"
LP	Licença Ambiental Prévia
LI	Licença Ambiental de Instalação
LO	Licença Ambiental de Operação
Operação Urbana ou Operação Urbana Consorciada	instrumento urbanístico que excepciona a Lei de Uso e Ocupação do Solo e é utilizada para requalificar uma área da cidade ou para implantar e/ou ampliar infra-estruturas urbanas
Operação Urbana Consorciada Linha Verde ou OUC-LV	conjunto de Intervenções coordenadas pela Prefeitura, com a participação dos proprietários moradores, usuários e investidores, visando a melhoria e transformações urbanísticas, sociais e ambientais na área de influência da Operação Urbana Consorciada Linha Verde - OUC-LV.
Outorga Onerosa	concessão pelo Poder Público de Direitos Urbanísticos Adicionais, mediante pagamento de Contrapartida
Parâmetros Urbanísticos	valores que definem as características e os limites praticáveis nas edificações, definidos pela Lei de Uso e Ocupação do Solo, com a finalidade de promover o ordenamento da ocupação do território do município. São parâmetros urbanísticos: coeficiente de aproveitamento do lote, taxa de ocupação, taxa de permeabilidade, recuo frontal, afastamento das divisas, altura das edificações, usos permitidos, áreas computáveis, áreas não computáveis, exigência e padrões de vagas de estacionamento de veículos, dimensões de lote mínimo, entre outros.
Plano Diretor	Plano Diretor Estratégico do Município de Curitiba, estabelecido pela Lei Municipal 11.266 de 16 de dezembro de 2004, o qual consiste em um instrumento global e estratégico da política de desenvolvimento urbano determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no município
PIB	Produto Interno Bruto
Potencial Construtivo	produto resultante da multiplicação da área do terreno pelo Coeficiente de Aproveitamento
Potencial Construtivo Adicional	área (em m ²) que pode ser construída além do Potencial Construtivo, mediante pagamento da Contrapartida, que é resultante da diferença entre o Potencial Construtivo máximo previsto na Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde e o Potencial Construtivo estabelecido pelo Plano Diretor e pela Lei de Uso e Ocupação do Solo
RIT	Rede Integrada de Transporte
RMC	Região Metropolitana de Curitiba
Recuo frontal	distância perpendicular entre a fachada da edificação incluindo o subsolo e a linha frontal do terreno, no logradouro público, ou novo alinhamento projetado, se houver
SFH	Sistema Financeiro da Habitação
Taxa de Ocupação	índice percentual expresso pela relação entre a área de projeção da(s) edificação(ões) sobre o plano horizontal e a área do terreno

Taxa permeabilidade	de	índice percentual expresso pela relação entre a área livre de edificações e de revestimentos impermeáveis e a área do terreno
Usos permitidos		compreendem as atividades urbanas que apresentem clara compatibilidade com as finalidades urbanísticas de uma zona ou setor de uso e são definidas como permitidas perante a Lei de Uso e Ocupação do Solo
Zoneamento		divisão do território do Município visando a otimização da utilização de cada região, em função do sistema viário, da topografia e da infra-estrutura existente, por meio da criação de zonas e setores de uso e ocupação do solo e de adensamentos diferenciados

PESSOAS E INSTITUIÇÕES

Agente Fiscalizador	Caixa Econômica Federal – CEF
Banco Coordenador	BB - Banco de Investimento S. A. (“BB-BI”)
Banco do Brasil	Banco do Brasil S.A.
BM&FBOVESPA	BM&FBOVESPA S.A. Bolsa de Valores, Mercadorias & Futuros
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CEF	Caixa Econômica Federal – CEF
Coordenadora da Comissão Executiva da Operação Urbana Consorciada Linha Verde	Secretaria Municipal de Administração - SMAD
Coordenadora do Grupo de Gestão da Operação Urbana Consorciada Linha Verde	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC
CMN	Conselho Monetário Nacional
CTA	Controle de Tráfego em Área
CVM	Comissão de Valores Mobiliários
Emissora	Prefeitura do Município de Curitiba
IPPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
Órgãos e entidades da administração municipal participantes da Operação Urbana Consorciada Linha Verde	Secretaria Municipal do Urbanismo – SMU; Secretaria Municipal de Finanças - SMF; Secretaria Municipal de Administração - SMAD; Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SMMA; Secretaria do Governo Municipal – SGM; Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC;
Prefeitura	Prefeitura Municipal de Curitiba

INFORMAÇÕES PRELIMINARES

Alguns valores inteiros constantes de determinadas tabelas e/ou outras seções deste Prospecto podem não representar a soma aritmética dos números que os precedem em virtude de arredondamentos realizados.

Além disso, este Prospecto contém declarações, estimativas, e perspectivas quanto a eventos e operações futuras. Estas declarações, estimativas e perspectivas envolvem riscos e incertezas, tendo em vista que, dentre outros motivos, referem-se a análises, dados, e outras informações baseadas em previsões de resultados futuros e estimativas de valores ainda não determináveis.

Como decorrência de uma série de fatores, as projeções de valores aqui contidos podem vir a ser substancialmente diferentes daqueles contidos expressa ou implicitamente em declarações e estimativas deste Prospecto. Dentre esses fatores incluem-se:

- Medidas do governo federal e municipal;
- Condições sociais e políticas do Brasil;
- Variações da taxa de inflação;
- Flutuações das taxas de juros;
- Resultado de pendências judiciais; e
- Outros fatores tratados na seção “Fatores de Risco” (páginas 47 e seguintes)

O investidor deverá analisar essas declarações e perspectivas e estimativas sobre eventos e operações futuras com cautela, uma vez que refletem as previsões apenas nas datas em que foram feitas.

A verificação das informações contidas neste Prospecto feita pelo BB-BI, como Banco Coordenador, é limitada pela premissa de que, no curso da auditoria que realizou (diretamente ou por meio de seus representantes), lhes foram fornecidas pela Emissora (e por seus representantes) todas as informações, documentos, certidões e declarações necessárias para que tal verificação seja correta e suficiente.

DECLARAÇÕES

Considerando que: (i) a Emissora e o Banco Coordenador, constituíram assessores jurídicos para auxiliá-los na operação de registro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde e no registro da distribuição pública dos CEPAC; (ii) foi efetuada “*due diligence*” na Emissora; (iii) foram disponibilizados pela Emissora os documentos considerados materialmente relevantes para os registros da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, bem como para o registro da distribuição pública dos CEPAC; (iv) segundo a Emissora, foram disponibilizados todos os documentos e, foram prestadas todas as informações consideradas relevantes que permitam aos investidores a tomada de decisão fundamentada para a aquisição dos CEPAC.

A Emissora e o Banco Coordenador declaram que: (i) o presente Prospecto em conjunto com o correspondente Suplemento apresentado para o registro da emissão pública do CEPAC, contém as informações relevantes necessárias ao conhecimento pelos investidores da oferta, dos CEPAC, da Emissora, de suas atividades, os riscos inerentes à sua atividade e quaisquer outras informações relevantes; (ii) o presente Prospecto foi elaborado de acordo com as normas pertinentes, e (iii) as informações constantes do Prospecto encontram-se atualizadas.

SUMÁRIO

Este sumário foi elaborado com base nas informações constantes do presente Prospecto.

CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

Emissora	Prefeitura do Município de Curitiba
Banco Coordenador da Emissão:	BB - Banco de Investimento S.A.
Distribuição:	os CEPAC podem ser colocados pública ou privadamente; as distribuições públicas serão realizadas mediante 1 (um) ou mais leilões públicos no mercado de balcão organizado administrado pela BM&FBOVESPA para financiamento das Intervenções a que se destinam; os CEPAC serão colocados privadamente quando forem utilizados diretamente para pagamento de obras e desapropriações previstas nas Intervenções a que se destinam, bem como para o oferecimento em garantia de financiamentos obtidos junto a instituições financeiras para custeio das referidas Intervenções, conforme disposições do Decreto Municipal 134/2012 de 26 de janeiro de 2.012.
Quantidade de CEPAC a serem emitidos:	4.830.000 (quatro milhões, oitocentos e trinta mil)
Preço unitário mínimo inicial dos CEPAC:	R\$ 200,00 (duzentos reais)
Conta Vinculada:	os recursos obtidos com a alienação dos CEPAC são vinculados ao financiamento das Intervenções, devendo tais recursos ser mantidos exclusivamente na Conta Vinculada
Custo estimado das Intervenções da Operação Urbana Consorciada Linha Verde:	R\$ 1.200.000.000,00
Cenários Analisados (conforme Estudo de Viabilidade)	a) Conservador: b) Provável (Realista): c) Otimista
Prazo estimado da Operação Urbana Consorciada Linha Verde:	25 a 30 anos, considerando o cenário adotado (Provável)
Conta em que serão mantidos os recursos obtidos com a alienação dos CEPAC:	Os recursos obtidos com a alienação dos CEPAC são vinculados ao financiamento das Intervenções previstas na Operação Urbana Linha Verde, devendo tais recursos serem mantidos em Contas Vinculadas, conforme abaixo: Banco do Brasil, Agência 3793-1, Conta Corrente 9.638-5, titularidade: PMC OUC Linha Verde – CEPAC
Agente Fiscalizador:	Caixa Econômica Federal – CEF
Coordenador da Operação Urbana Linha Verde:	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC
Natureza dos CEPAC:	valor mobiliário utilizado como meio de pagamento de Contrapartida e

representativo de Direitos Urbanísticos Adicionais, por setor da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Os CEPAC não representam direito de crédito contra o Município de Curitiba ou ao IPPUC

Escrituração dos CEPAC: Banco do Brasil S.A.

Negociação: os CEPAC serão admitidos à negociação no mercado de balcão organizado administrado pela BM&FBOVESPA. Uma vez alienados em leilão patrocinado pela Prefeitura do Município de Curitiba, os CEPAC poderão ser livremente negociados no mercado secundário até o momento em que sejam vinculados a um lote dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

Fatores de Equivalência - Cada CEPAC representa os seguintes direitos:

Tabela de Conversão:

Tabela de Fatores de Equivalência CEPAC x Área de Construção Adicional – ACA:

Setor	Sub-Setor	Uso Residencial	Uso Não Residencial
Norte	Polos -1	0,95 m ²	1,15 m ²
	Área Diretamente Beneficiada – 1	1,00 m ²	0,85 m ²
	Área Indiretamente Beneficiada – 1	1,40 m ²	1,15 m ²
Central	Polos – 2	0,65 m ²	0,75 m ²
	Área Diretamente Beneficiada – 2	0,60 m ²	0,55 m ²
	Área Indiretamente Beneficiada – 2	1,00 m ²	0,85 m ²
Sul	Polos – 3	0,90 m ²	1,10 m ²
	Área Diretamente Beneficiada – 3	0,80 m ²	0,70 m ²
	Área Indiretamente Beneficiada – 3	1,35 m ²	1,10 m ²

Estoque por Setor:

A Operação Urbana Consorciada Linha Verde tem um Estoque de área adicional de construção de 4.475.000 m² (quatro milhões, quatrocentos e setenta e cinco mil metros quadrados), e está dividida em setores, cada qual com Estoques específicos:

- Setor Norte : Uso Residencial : até 960.000 m²
Uso Não Residencial: até 320.000 m²
Total : até 1.280.000 m²
- Setor Central: Uso Residencial : até 765.000 m²
Uso Não Residencial: até 510.000 m²
Total : até 1.275.000 m²
- Setor Sul: Uso Residencial : até 1.535.000 m²
Uso Não Residencial: até 385.000 m²
Total : até 1.920.000 m²

Distribuições:

cada Intervenção ou grupo de Intervenções será objeto de uma distribuição de CEPAC, sendo que a quantidade máxima de títulos que poderá ser ofertada será igual ao resultado obtido pela divisão do valor do custo total da Intervenção, pelo valor mínimo da emissão. A Operação Urbana Consorciada Linha Verde terá, portanto, várias distribuições de CEPAC, cada qual podendo ser objeto de um ou mais leilões.

Novas distribuições:

uma nova distribuição de CEPAC somente pode ser feita pelo Município de Curitiba para financiar nova Intervenção ou grupo de Intervenções se (i) for concluída a Intervenção ou grupo de Intervenções anterior; ou (ii) tiver sido efetivamente distribuída, de forma privada ou pública, a totalidade dos CEPAC

emitidos para custeio da Intervenção ou grupo de Intervenções anterior; ou (iii) forem assegurados, comprovadamente, por meio de depósito na Conta Vinculada os recursos necessários à conclusão da Intervenção ou grupo de Intervenções anterior

Fiscalização:

a Caixa Econômica Federal será responsável por fiscalizar o emprego dos recursos obtidos com a distribuição pública de CEPAC exclusivamente nas Intervenções da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, bem como acompanhar o andamento das referidas Intervenções e assegurar a suficiência e veracidade das informações que serão periodicamente prestadas pelo Município ao mercado.

O Grupo de Gestão

o Grupo de Gestão será coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC e terá a atribuição principal de definir e implementar as Intervenções previstas no âmbito da Operação Urbana Consorciada Linha Verde

Lei Aplicável:

Vide Seção “Operação Urbana Consorciada Linha Verde – Resumo da Legislação Vigente”, página 92

OPERAÇÕES URBANAS

Em 10 de julho de 2.001, após mais de uma década de discussão, foi promulgada a Lei Federal 10.257, conhecida como Estatuto da Cidade, que trouxe novos poderes para os Municípios atenderem com maior eficácia a função social das cidades, permitindo a efetiva concretização dos Planos Diretores Municipais, além da introdução no sistema jurídico nacional de outros instrumentos de política de desenvolvimento urbano.

Com a aprovação do Estatuto da Cidade, ocorreu a regulamentação da política urbana brasileira. A partir dessa legislação a Operação Urbana Consorciada inseriu-se no processo de desenvolvimento e ordenamento dos Municípios.

Trata-se de instrumento que viabiliza a promoção de grandes intervenções nas cidades, mediante parcerias entre poder público, proprietários, sociedade civil e investimento privado, possibilitando angariar e aplicar recursos em obras de reabilitação e requalificação de áreas consolidadas e centros urbanos.

A operação urbana consorciada, sendo uma espécie do gênero das Parcerias Público Privadas, possui requisitos próprios, que delimitam e estabelecem os elementos a serem estabelecidos na relação entre o Poder Público e os particulares.

O conceito de Operações Urbanas foi influenciado por experiências internacionais de Parcerias Público-Privadas, tais como as *Zones D'Ampenagement Concerte* – ZAC, ou Zonas de Ocupações Concertadas, que surgiram na França, na década de 70. Este modelo tinha como premissa a maior interferência do Estado no desenvolvimento urbano, submetendo o capital privado aos interesses e prioridades públicos.

No Brasil há incentivo para a adoção deste mecanismo, como estratégia inserida no Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais da Secretaria Nacional de Programas Urbanos do Ministério das Cidades.

No sentido de colaborar com os governos locais no enfrentamento de problema de tamanha dimensão, que não se resume apenas à questão habitacional, o Governo Federal criou em 2.003 o Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais.

Coordenados pelo Ministério das Cidades, responsável pelo Programa, estão envolvidos os ministérios do Turismo, da Cultura, do Planejamento e dos Transportes, além da Caixa Econômica Federal.

Quanto ao caso brasileiro a diretriz é diferente da existente no modelo Francês, pois o modelo brasileiro configura uma negociação de exceções à legislação urbana feitas pelo Estado, por meio do mecanismo do “solo criado”, para obtenção de recursos pelo Poder Público para ações de desenvolvimento urbano.

O solo criado pressupõe a existência de um Coeficiente de Aproveitamento, de maneira a eliminar as diferenças econômicas entre regiões que o Zoneamento instituiu. A partir desse coeficiente – originalmente equivalente a uma vez a área do terreno – aquilo que fosse construído a mais seria considerado solo criado.

O debate sobre solo criado, compreendido como a concessão, de forma onerosa, pelo poder público, de parâmetros construtivos adicionais aos previstos na legislação urbanística da cidade, remonta à década de 1.970 a partir da separação do direito de construir do direito de propriedade, com base no princípio de sua função social. A partir de então, algumas cidades brasileiras passaram a adotar tal sistemática, com a concessão onerosa do direito de construir. Contudo o solo criado foi utilizado tendo como foco principal a preservação de áreas ou unidades históricas ou para assegurar a qualidade ambiental, seja na preservação de áreas verdes ou mananciais de água. A evolução desta sistemática

consolidou o conceito da Outorga Onerosa do Direito de Construir, insculpida no Estatuto das Cidades.

A Outorga Onerosa do Direito de Construir, também conhecida como “solo criado”, refere-se à concessão emitida pelo Município para que o proprietário de um imóvel edifique acima do limite estabelecido pelo coeficiente de aproveitamento básico, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário.

As diretrizes gerais da política urbana constantes do Estatuto da Cidade e relacionadas às Operações Urbanas Consorciadas são:

- Cooperação entre os diferentes níveis de governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade;
- Ordenação e controle do uso do solo;
- Justa distribuição de benefícios e ônus;
- Adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos;
- Recuperação dos investimentos do Poder Público; e
- Igualdade de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Operação Urbana Consorciada, originalmente denominada Operação Urbana, é um instrumento urbanístico que excepciona a Lei de Uso e Ocupação do Solo e é utilizada para requalificar uma área da cidade ou para implantar e/ou ampliar infra-estruturas urbanas, por meio de Intervenções, em áreas da cidade onde haja interesse imobiliário com demanda acima dos limites estabelecidos pela legislação urbanística. Permite à municipalidade outorgar, de forma onerosa, Direitos Urbanísticos Adicionais a uma área urbana delimitada. A Operação Urbana autoriza o Poder Público Municipal a conceder, dentro de um perímetro definido em lei própria, índices e parâmetros urbanísticos adicionais àqueles previstos na legislação ordinária de uso e ocupação do solo, em troca de Contrapartida a ser paga pelo interessado.

Cada Operação Urbana Consorciada é criada por meio de lei específica, sujeita à aprovação por quorum qualificado pela Câmara Municipal (aprovação por um mínimo de três quintos dos vereadores). A lei autorizativa descreve o perímetro da Operação Urbana, confere direitos e responsabilidades às partes envolvidas, define os critérios de financiamento da Operação Urbana e estabelece um programa de Intervenções que serão custeadas com as Contrapartidas. Os recursos advindos das Contrapartidas são considerados recursos extra-orçamentários, depositados em uma conta bancária vinculada a cada Operação Urbana, não se confundindo, portanto, com o caixa geral da Prefeitura e devem, obrigatoriamente, ser aplicados nas Intervenções dentro dos limites estabelecidos na própria lei.

Nesse sentido, qualquer Operação Urbana Consorciada envolve os seguintes aspectos principais: (i) necessidade de sua criação por meio de Lei Municipal específica, com definição da área atingida; (ii) especificação do plano de Operação Urbana Consorciada contendo o programa básico de ocupação, o programa de atendimento econômico e social da população diretamente afetada, sua finalidade, o estudo técnico do impacto de vizinhança, a contrapartida a ser exigida do proprietário que se beneficiar da Operação Urbana Consorciada; (iii) as regras para as alterações dos índices de loteamento, parcelamento, uso e ocupação do solo, regularizações de imóveis, com a emissão de CEPAC e, (iv) a forma de controle da operação compartilhado com representantes da sociedade civil.

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

Operação Urbana Consorciada é um conjunto de Intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar, em área específica, transformações urbanísticas

estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental. O Município define, por lei, um perímetro urbano que será objeto das Intervenções para o qual é estabelecido um programa de obras e desapropriações, com a participação da sociedade civil, visando melhorar a qualidade de vida da área, solucionar problemas sociais, valorizar os imóveis, organizar os meios de transporte local, e beneficiar o meio ambiente.

Na Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2.001, conhecida como Estatuto da Cidade, os artigos 32 a 34, compõe a Seção X, que trata das Operações Urbanas Consorciadas:

Art. 32. Lei municipal específica, baseada no plano diretor, poderá delimitar área para aplicação de operações consorciadas.

§ 1º Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

§ 2º Poderão ser previstas nas operações urbanas consorciadas, entre outras medidas:

I – a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente;

II – a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

Art. 33. Da lei específica que aprovar a operação urbana consorciada constará o plano de operação urbana consorciada, contendo, no mínimo:

I – definição da área a ser atingida;

II – programa básico de ocupação da área;

III – programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;

IV – finalidades da operação;

V – estudo prévio de impacto de vizinhança;

VI – contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I e II do § 2º do art. 32 desta Lei;

VII – forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil.

§ 1º Os recursos obtidos pelo Poder Público municipal na forma do inciso VI deste artigo serão aplicados exclusivamente na própria operação urbana consorciada.

§ 2º A partir da aprovação da lei específica de que trata o caput, são nulas as licenças e autorizações a cargo do Poder Público municipal expedidas em desacordo com o plano de operação urbana consorciada.

Art. 34. A lei específica que aprovar a operação urbana consorciada poderá prever a emissão pelo Município de quantidade determinada de certificados de potencial adicional de construção, que serão alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à própria operação.

§ 1º Os certificados de potencial adicional de construção serão livremente negociados, mas conversíveis em direito de construir unicamente na área objeto da operação.

§ 2º Apresentado pedido de licença para construir, o certificado de potencial adicional será utilizado no pagamento da área de construção que supere os padrões estabelecidos pela legislação de uso e ocupação

do solo, até o limite fixado pela lei específica que aprovar a operação urbana consorciada.

CERTIFICADOS DE POTENCIAL ADICIONAL DE CONSTRUÇÃO - CEPAC

NATUREZA

Os CEPAC, quando destinados à distribuição pública, são valores mobiliários, conforme estabelecido na Instrução CVM 401 e decisão proferida pelo Colegiado da CVM em 28 de agosto de 2003, com a finalidade de permitir ao município emissor securitizar o direito adicional de construir e modificar uso, no âmbito de uma Operação Urbana Consorciada, sujeita ao atendimento às determinações contidas na referida Instrução.

Os CEPAC revelam-se valores mobiliários de emissão pela municipalidade, que são utilizados como meio de pagamento de Contrapartida e que representam Direitos Urbanísticos Adicionais, observados os setores da Operação Urbana Consorciada. Os CEPAC não representam direito de crédito contra a municipalidade.

LÓGICA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA E DO CEPAC

O Plano Diretor de um Município pode fixar áreas nas quais os Direitos Urbanísticos Adicionais poderão ser exercidos, mediante Contrapartida a ser prestada pelo beneficiário, o que se denomina Outorga Onerosa do direito de construir ou modificar o uso do solo.

O Município cria, por meio de lei, uma Operação Urbana Consorciada, que é o conjunto de Intervenções coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar na área específica transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

A mesma lei que cria a Operação Urbana Consorciada deve prever a emissão, pelo Município, de quantidade determinada de CEPAC, que podem ser alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras e desapropriações necessárias à própria operação.

Os CEPAC são utilizados no pagamento dos Direitos Urbanísticos Adicionais outorgados onerosamente pela municipalidade. Cada CEPAC pode ser utilizado: (i) como área de construção que supere os padrões estabelecidos pela legislação de uso e ocupação do solo, até o limite fixado pela lei específica que aprovar a Operação Urbana Consorciada; (ii) como uso não previsto pela legislação ordinária de uso e ocupação do solo, respeitadas as determinações previstas na lei específica da Operação Urbana Consorciada; e (iii) como parâmetro urbanístico que supere as restrições impostas a cada zona pela lei de uso e ocupação do solo.

De acordo com a Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, quaisquer interessados em construir acima dos limites básicos impostos pela legislação deverão obrigatoriamente adquirir CEPAC como meio de aquisição de Direitos Urbanísticos Adicionais.

A quantidade de CEPAC que podem ser emitidos no âmbito de Operação Urbana Consorciada é limitada. Há distribuição de Áreas de Construção Adicionais – ACA nos setores que abrangem a Operação Urbana Consorciada, ou seja, desta forma não haverá concentração por eventual utilização de potencial adicional em um único setor.

Uma vez esgotado a área adicional de construção em determinado setor da Operação Urbana Consorciada, os CEPAC remanescentes ou em circulação somente poderão ser utilizados nos outros setores da mesma.

Após a utilização da quantidade de CEPAC emitidos no âmbito de determinada Operação Urbana Consorciada, não será mais possível construir acima dos limites básicos impostos pela legislação, ou modificar o uso dos imóveis, naquela área.

Há vinculação expressa do emprego dos recursos obtidos com a alienação de CEPAC à determinada Intervenção (obra ou desapropriação), não se podendo destinar os valores para quaisquer outros fins. Com a realização da Intervenção, pretende-se que ocorra a valorização da área da Operação Urbana Consorciada.

CICLO DO CEPAC

O CEPAC é um valor mobiliário de livre circulação no mercado que, serve como instrumento de arrecadação voluntária dos Municípios, para financiar Intervensões específicas no âmbito de Operações Urbanas Consorciadas e que não configuram endividamento para o Poder Público municipal.

De acordo com a lei que aprovou a Operação Urbana Consorciada, quaisquer interessados em construir acima dos limites básicos impostos pela legislação e parâmetros urbanísticos dos imóveis, deverão obrigatoriamente adquirir CEPAC como meio de aquisição Direitos Urbanísticos Adicionais

Serão colocados CEPAC privadamente quando utilizados para pagamento das obras e desapropriações previstas nas Intervensões, bem como para oferecimento em garantia de financiamentos obtidos junto a instituições financeiras para custeio das referidas Intervensões, conforme disposições do Decreto Municipal 134/2011 de 26 de janeiro de 2.012. Nesses casos, o preço dos CEPAC será aquele negociado no último leilão público e, caso ainda não tenha ocorrido nenhum leilão público, o preço dos CEPAC será aquele estabelecido na Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Em nenhuma hipótese o preço dos CEPAC será inferior ao valor mínimo de emissão previsto na Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

No pagamento de desapropriações necessárias às Intervensões da Operação Urbana Consorciada, os CEPAC somente poderão ser utilizados diretamente após a publicação do decreto expropriatório, a avaliação administrativa ou judicial para determinação do valor do bem e a celebração de documento comprobatório da concordância do expropriado em receber a indenização, ou parte dela, em CEPAC.

As colocações públicas de CEPAC serão realizadas na Bolsa de Valores ou mercado de balcão organizado, utilizando-se o sistema de distribuição de valores mobiliários a que se refere a Lei Federal nº 6.385, de 7 de dezembro de 1.976, conforme Instrução CVM 401.

Os CEPAC, quando ofertados publicamente, serão objeto de um ou mais leilões a se realizar em bolsa de valores ou mercado de balcão organizado.

Para adquirir CEPAC não é preciso ser proprietário de terrenos, nem adquirir um imóvel na área da Operação Urbana Consorciada. Caso o titular dos CEPAC seja ou venha a ser proprietário de imóvel na área da Operação Urbana Consorciada, poderá, vinculá-los a seu terreno, aumentando, assim, a área disponível para construção (e, portanto, potencialmente o valor de seu imóvel) e/ou alterando os parâmetros de utilização de seu terreno.

A Prefeitura deverá divulgar semestralmente a quantidade de CEPAC disponível nas mãos do público, bem como a quantidade de CEPAC vinculados a cada região.

A municipalidade realizará distribuições públicas ou privadas de CEPAC, conforme sua conveniência. Não poderão ser emitidos mais CEPAC do que o limite estabelecido pela Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Ressalte-se que, ainda que o Artigo 14, § 9º, da Lei 13.909/2011 preveja a possibilidade de emissão de quantidade suplementar de CEPAC, isso não ocorrerá.

Referida disposição legal não encontra fundamento em posição sólida da CVM, que o considera incompatível com os Artigos. 4º e 11, IV, da Instrução CVM 401/03. Dessa forma, o Artigo 14, § 9º, da Lei 13.909/2011 será objeto de proposta de alteração legislativa, por parte do Poder Executivo, para que seja suprimido. Independentemente dessa supressão, **a Prefeitura Municipal de Curitiba não emitirá quantidade suplementar de CEPAC.** Ademais, a própria CVM será a instituição

responsável por analisar as futuras emissões de CEPAC, de forma que, entendendo que nova emissão extrapola os limites estabelecidos na Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde e neste Prospecto, terá assegurado seu poder para não conceder o registro dessa emissão.

Não serão fixados percentuais mínimos de distribuição parcial de CEPAC, salvo por exigência legal, regulamentar ou judicial, ou por conveniência do mercado, ressalvando-se, ainda, a possibilidade de distribuição parcial por encerramento e por prazo

NOVAS DISTRIBUIÇÕES DE CEPAC

Somente serão distribuídos CEPAC para custeio de novas Intervenções, no âmbito da mesma Operação Urbana Consorciada, quando:

- for concluída a Intervenção ou grupo de Intervenções anterior;
- tenham sido distribuídos os CEPAC da distribuição anterior ou ter encerrado o respectivo prazo de distribuição; ou
- tenham sido assegurados, comprovadamente por meio de depósito na Conta Vinculada, os recursos necessários à conclusão da Intervenção ou grupo de Intervenções anterior.

Caso tenha sido concluída a Intervenção ou grupo de Intervenções e remanesçam recursos obtidos com a alienação de CEPAC no mercado, tais recursos poderão ser transferidos para a Intervenção seguinte da Operação Urbana Consorciada, sendo vedada sua utilização para qualquer outro fim.

Na apuração do valor total da Intervenção, ou conjunto de Intervenções, para efeito de cálculo da quantidade total de CEPAC que poderão ser distribuídos, deverão ser incluídas todas as respectivas despesas, devidamente comprovadas, inclusive estudos, projetos e custos de administração próprios da Operação Urbana Consorciada.

UTILIZAÇÃO DOS CEPAC

O interessado poderá utilizar os CEPAC como pagamento de contrapartida em um projeto de construção apresentado à Prefeitura, ou simplesmente vincular os direitos conferidos pelo CEPAC a um lote. Neste último caso, ao imóvel beneficiado ficam garantidos, no futuro, Direitos Urbanísticos Adicionais. Desta forma, o interessado garante o exercício desses direitos antes de esgotado os limites de ACA (em metros quadrados) do respectivo setor da Operação Urbana Consorciada, mesmo que não tenha a intenção de iniciar seu projeto imediatamente.

DA SUSPENSÃO, CANCELAMENTO, REVOGAÇÃO OU MODIFICAÇÃO DA OFERTA

Nos termos do art. 19 da Instrução CVM 400, a CVM poderá suspender ou cancelar, a qualquer tempo, uma Oferta, tal qual a dos CEPAC, que (i) esteja se processando em condições diversas das constantes da Instrução CVM 400 ou do registro, ou (ii) tenha sido havida por ilegal, contrária à regulamentação CVM, ou fraudulenta, ainda que após obtido o respectivo registro. A CVM deverá ainda suspender qualquer Oferta quando verificar ilegalidade ou violação de regulamento sanáveis. A suspensão ou modificação ou o cancelamento da Oferta serão informados aos interessados em adquirir os CEPAC que já tenham aderido à Oferta, sendo-lhes facultado, na hipótese de suspensão, a possibilidade de revogar a aceitação até o 5º (quinto) dia útil posterior ao recebimento da respectiva comunicação. Todos os interessados em adquirir CEPAC que já tenham aceitado a Oferta, na hipótese de seu cancelamento, e aqueles que tenham revogado a sua aceitação, na hipótese de suspensão, conforme previsto acima terão direito à restituição integral dos valores dados em Contrapartida aos CEPAC, conforme o disposto no parágrafo único do art. 20 da Instrução CVM 400, no prazo de 10 (dez) dias úteis, sem qualquer remuneração ou correção monetária.

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA EM CURITIBA

INTRODUÇÃO

O Município de Curitiba, possui limites de construção e regras de uso e ocupação do solo.

Na forma autorizada pelo Estatuto da Cidade, os municípios podem outorgar onerosamente um direito de construir área (em m²) acima dos limites básicos estabelecidos na legislação municipal. Assim, mediante pagamento, o interessado adquire o direito de aumentar a área de construção, ou pode ainda modificar o uso do imóvel, sempre de acordo com regras pré-estabelecidas em legislação específica.

O Plano Diretor vigente em Curitiba (Lei 11.266, de 19 de dezembro de 2004) está adequado ao Estatuto da Cidade, prevendo em um Capítulo específico as Operações Urbanas Consorciadas – Capítulo VI.

PLANEJAMENTO URBANO EM CURITIBA E PLANO DIRETOR

Curitiba foi fundada em 29 de março de 1.693, com o nome de Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais de Curitiba e simplesmente Curitiba a partir de 1.698. Em 1.842, ganhou foro de cidade e em 19 de dezembro de 1.853, com a emancipação política do Paraná, então Quinta Comarca de São Paulo, tornou-se capital da nova Província.

As iniciativas da administração municipal no sentido de induzir o desenvolvimento econômico local influenciam as demais políticas públicas executadas pelo Município. Elas se estendem desde o aprimoramento no perfil social, propiciando oportunidades de renda e consumo, até ao estímulo de práticas educacionais e de profissionalização, indução de pólos, com animação urbana e turística e a oferta de alimentos, nutrição e condições de vida ou serviços em saúde.

Nos primeiros anos do século XX, a cidade de Curitiba assumiu o papel de conduzir e liderar grandes transformações rumo ao desenvolvimento de uma economia regional. Instituída como capital da Província do Paraná, o governo promoveu um enorme incentivo para atrair imigrantes da Europa Central, especialmente eslavos, italianos e alemães com o intuito de ocupar os grandes espaços ainda não povoados.

Em 1.912, o Prefeito engenheiro-arquiteto Candido de Abreu implantou as linhas de transporte público sobre trilhos, induzindo sua ocupação numa rede de 32 km, criando um sistema de transporte público. Dez anos depois, a ocupação urbana praticamente dobrou e ocorreu uma série de obras estruturantes com largas avenidas como os eixos das ruas Visconde de Guarapuava, Sete de setembro, Iguaçú, Silva Jardim e Getúlio Vargas.

Em 1940, o interventor Manoel Ribas solicitou a elaboração de um Plano da cidade em comemoração aos dez anos de sua administração. Conhecido pelo nome do urbanista que o elaborou – Alfred Agache - o Plano Agache instituiu vários conceitos e recomendações que foram seguidos durante anos e implantados pelos governos do Estado e Município de Curitiba. Um conjunto de avenidas radiais, perimetrais e diametrais foi projetado e implantado. Espaços com usos funcionais como o centro cívico, universitário, industrial, esportivo, militar entre outros foram elaborados e definidos. Minuta de código de obras e Zoneamento foi incluída com definições de espaços e reservas de áreas e recomendações na extensão da cidade.

O Plano Agache serviu de base para a elaboração do Plano Diretor de Urbanização de Curitiba, responsável pela instituição de vários conceitos e recomendações que foram seguidos durante anos e implantados pelos governos do Estado e o Município de Curitiba. Baseando-se em um modelo de crescimento “radial” no sentido centro-periferia, o Plano Agache estruturou grandes avenidas na cidade, favorecendo a circulação urbana e setorializando a cidade de acordo com funções urbanas.

Até as décadas de 40 e 50, o crescimento da população foi suficiente para seguir os limites estabelecidos pelo Plano Agache. A cidade tinha cerca de 190.000 habitantes. A partir da década de 50, houve um processo explosivo de crescimento da capital, atingindo quase 600 mil habitantes em 1.970.

Em 1.965, o prefeito Ivo Arzua Pereira firma o contrato para a elaboração de um novo Plano Preliminar de Urbanismo. A proposta chama a atenção de fatos novos, como a Rodovia do Café

implantado pelo Governo do estado e a Rodovia BR 116, para São Paulo implantado pelo Governo Federal.

O Plano de 1.965 definiu novas diretrizes de ocupação e estruturou o crescimento linearmente do centro da cidade para eixos em direção ao Norte e Sul da cidade. Para monitorar e acompanhar o Plano definido como Diretor da Cidade, concebeu-se e implantou-se o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba- IPPUC.

Pela primeira vez, as diretrizes de uso do solo, sistema viário e transporte coletivo são integrados com o objetivo de induzir o crescimento urbano. Assim, o conceito de planejamento urbano estende-se também para a área social, meio ambiente e econômica. Curitiba foi uma das cidades pioneiras em adotar a política ambiental no controle de uso do solo urbano. Dentro de uma visão holística, as funções de trabalho e moradia foram observadas sem esquecer o lazer e a cultura.

Todavia não havia na época, estímulo para a ocupação além da rodovia BR 116, que confinava o crescimento da cidade para além dela. A diretriz do Plano Diretor de 1.965 desaconselhava o crescimento urbano além da rodovia, mas observou que se houvesse a ocupação indesejada naquela área, o órgão de planejamento deveria considerar como parte de futura expansão e ocupação urbana.

A diretriz do Eixo Estrutural Norte-Sul seguia paralelo à rodovia federal e estava geograficamente na diametral da ocupação urbana mais densa prevista no Plano Preliminar de 1.965.

Na busca permanente da inovação e aperfeiçoamento de instrumentos legais para o planejamento urbano, novos mecanismos foram instituídos e implantados na legislação municipal, que resultaram na sua incorporação à Lei Federal do Estatuto da Cidade, e também na necessária adequação ao Plano Diretor, realizado em 2.004.

A Curitiba contemporânea teve seu crescimento direcionado segundo os conceitos e parâmetros urbanísticos específicos estabelecidos a partir do seu Plano Diretor de 1.966 – Lei Municipal 2.828 de em 31 de julho de 1.966, e no seu contínuo processo de aperfeiçoamento, que orientou o seu crescimento, contemplando o transporte, a circulação, o uso do solo, o meio ambiente, a habitação, o desenvolvimento econômico e a promoção social.

Entre vários objetivos, a mudança da conformação radial de crescimento da cidade para um modelo linear de expansão urbana, foi a premissa principal do Plano Diretor de 1.966 e se configura como a marca da cidade até os dias atuais quando do desenvolvimento de novos projetos urbanos.

Nesse contexto, a integração entre as funções urbanas foi a estratégia adotada para a viabilização dessa premissa e foi o princípio indutor do crescimento da cidade, formando um tripé de desenvolvimento urbano, onde o Uso do Solo, o Sistema Viário e o Transporte Público foram utilizados para organizar a cidade, buscando valorizar o espaço urbano e o cidadão.

O desenvolvimento linear foi feito com a implantação de eixos viários, denominado de Eixos Estruturais, formando um Sistema Trinário, cujas vias têm funções específicas. A Via Central, de circulação do transporte de massa no centro, em via exclusiva, ladeada por vias locais para acesso às atividades lindeiras. As vias laterais, Vias Rápidas, destinadas prioritariamente ao veículo privado, com sentido de tráfego único, promovendo as ligações centro-bairro e bairro-centro.

A implantação dos Eixos Estruturais visou também à indução do adensamento habitacional, comercial e de serviços, com usos do solo compatíveis. Os Eixos concentraram os investimentos em infraestrutura urbana, inclusive com a implantação de terminais de integração do transporte coletivo, concentrando as suas demandas.

Dessa forma, a partir da década de 70, a administração municipal, assumindo um compromisso de longo prazo com a aplicação da premissa e dos objetivos do Plano Diretor, organizou a estrutura viária da cidade, disciplinou a ocupação do solo e implantou um sistema de transporte coletivo, criando uma rede em todo o município.

O Plano Diretor de 1.966 foi regulamentado pela Lei 4.199, de 8 de maio de 1.972, de Zoneamento Urbano de Curitiba, posteriormente modificada pela Lei 5.234 de 10 de dezembro de 1.975, de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, que ficou vigente até o final da década de 90.

Em 2.000, após um processo de revisão, foi publicada a Lei 9.800 de 03 de janeiro de 2.000, que adequou essa legislação aos desafios e a realidade da cidade na época.

Em 2.004, após a edição da Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade, o Plano Diretor de Curitiba foi revisado e também adequado a esse novo normativo, pela Lei 11.266 de 16 de dezembro de 2004.

Tanto a nova legislação de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo de 2.000, como a lei de Adequação do Plano Diretor ao Estatuto da Cidade, tem uma abordagem mais ampla das questões urbanas da cidade, agregando principalmente a visão metropolitana, questões econômicas, sociais e ambientais, mas mantendo os princípios e conceitos estabelecidos em 1.966. Os Artigos 70 à 77 do atual Plano Diretor (Lei 11.266, de 16 de dezembro de 2.004) dispõe sobre Operações Urbanas na cidade, conforme segue:

Art. 70º A operação urbana consorciada é o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Município, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental, notadamente ampliando os espaços públicos, organizando o sistema de transporte coletivo, implantando programas de melhorias de infraestrutura, sistema viário e de habitações de interesse social.

§ 1º Cada operação urbana consorciada será criada por lei específica, de acordo com as disposições dos arts. 32 a 34 da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2.001 - Estatuto da Cidade e o previsto neste Plano Diretor.

§ 2º Caberá ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC a coordenação, acompanhamento e monitoramento de todo projeto de operação urbana consorciada.

§ 3º A operação urbana consorciada pode ser proposta pelo Executivo, ou por qualquer cidadão ou entidade que nela tenha interesse.

§ 4º No caso de operação urbana consorciada de iniciativa da municipalidade, o Poder Público, poderá, mediante chamamento em edital, definir a proposta que melhor atenda ao interesse público.

§ 5º No caso de operação urbana consorciada proposta pela comunidade, o interesse público da operação será avaliado pelo IPPUC, ouvido o órgão colegiado municipal de política urbana.

Art. 71º Poderão ser previstas nas operações urbanas consorciadas, entre outras medidas:

I - a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente ou o impacto de vizinhança;

II - a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente;

III - a ampliação dos espaços públicos e implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

IV - a oferta de habitação de interesse social.

Art. 72º As operações urbanas consorciadas têm como finalidades:

I - implantação de espaços e equipamentos públicos;

- II - otimização de áreas envolvidas em intervenções urbanísticas de porte e reciclagem de áreas consideradas subutilizadas;
- III - implantação de programas de habitação de interesse social;
- IV - ampliação e melhoria do sistema de transporte público coletivo;
- V - proteção e recuperação de patrimônio ambiental e cultural;
- VI - melhoria e ampliação da infra-estrutura e da rede viária;
- VII - dinamização de áreas visando à geração de empregos;
- VIII - reurbanização e tratamento urbanístico de áreas.

Art. 73º A lei específica que aprovar a operação urbana consorciada deverá conter no mínimo:

- I - definição da área de abrangência e do perímetro da área da intervenção;
- II - finalidade da operação proposta;
- III - programas básicos de ocupação da área e de intervenções previstas;
- IV - estudo prévio de impacto de vizinhança;
- V - programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;
- VI - contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos;
- VII - forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil;

§ 1º Quando for o caso, a lei específica da operação urbana consorciada também poderá prever:

- a) execução de obras por empresas da iniciativa privada, de forma remunerada, dentre outras, pela concessão para exploração econômica do serviço implantado;
- b) solução habitacional dentro de sua área de abrangência, no caso da necessidade de remover os moradores de áreas de ocupação subnormal e áreas de risco;
- c) instrumentos e parâmetros urbanísticos previstos na operação e, quando for o caso, incentivos fiscais e mecanismos compensatórios para os participantes dos projetos e para aqueles por ele prejudicados;
- d) preservação dos imóveis e espaços urbanos de especial valor histórico, cultural, arquitetônico, paisagístico e ambiental;
- e) estoque de potencial construtivo adicional;
- f) prazo de vigência.

§ 2º Os recursos obtidos pelo Poder Público Municipal na forma do inciso VI do "caput" deste artigo e da alínea "e" do § 1º, serão aplicados exclusivamente no programa de intervenções, definido na lei de criação da operação urbana consorciada.

Art. 74º A lei específica que aprovar a operação urbana consorciada poderá prever a emissão pelo Município de quantidade determinada de certificados de potencial adicional de construção, que serão alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras e serviços necessários à própria Operação.

§ 1º Os certificados de potencial adicional de construção serão livremente negociados, mas convertidos em direito de construir unicamente na área objeto da operação.

§ 2º Apresentado pedido de licença para construir ou para modificar o uso, o certificado de potencial adicional será utilizado no pagamento da contrapartida correspondente aos benefícios urbanísticos concedidos que superem os padrões estabelecidos pela legislação de

uso e ocupação do solo, respeitados os limites estabelecidos na lei de cada operação urbana consorciada.

§ 3º A lei deverá estabelecer, entre outros:

- a) a quantidade de certificado de potencial adicional de construção a ser emitida, obrigatoriamente proporcional ao estoque de potencial construtivo adicional previsto para a operação;
- b) o valor mínimo do certificado de potencial adicional de construção;
- c) as fórmulas de cálculo das contrapartidas;
- d) as formas de conversão e equivalência dos certificados de potencial adicional de construção, em metros quadrados de potencial construtivo adicional e de metros quadrados de potencial de alteração de uso e porte.

Art. 75º Ficam indicadas as seguintes áreas para as operações urbanas consorciadas:

I - Centro;

II - Prado Velho;

III - Parolin;

IV - Eixos de Adensamento;

V - Unidades de Conservação.

VI - a área da Rodoferroviária e a faixa que inclui as áreas do ramal da RFFSA para Almirante Tamandaré e terrenos limítrofes, da Rodoferroviária até o limite do Município.

§ 1º Os perímetros das áreas indicadas para as operações urbanas consorciadas, representadas esquematicamente no Anexo 05 - Operações Urbanas Consorciadas, integrante desta lei, serão descritos em leis específicas.

§ 2º Além das áreas indicadas neste artigo, poderão ser objeto de operações urbanas consorciadas, outras áreas a serem definidas em lei específica.

§ 3º Nas áreas definidas para Operações Urbanas Consorciadas o Município terá o Direito de Preempção, nos termos do disposto no Capítulo III, TÍTULO VI - DOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA desta lei.

Art. 76º Nas áreas de operações urbanas consorciadas o coeficiente construtivo máximo do imóvel não deverá exceder a 4 (quatro), exceto nas áreas que já venham a possuir esse coeficiente, ou maior, onde será admitido o acréscimo máximo de 02 (dois) coeficientes.

Parágrafo Único - Em qualquer caso, poderão ser aplicados os coeficientes máximos admitidos na legislação que dispõe sobre a outorga onerosa de potencial construtivo.

Art. 77º Imóveis localizados no interior dos perímetros das operações urbanas consorciadas, são passíveis de receber o potencial construtivo oriundo de imóveis de valor cultural e de áreas preservação ambiental não inseridos no seu perímetro, desde que disposto na lei específica que aprovar a operação urbana consorciada.

Com relação aos aspectos ambientais, as ações que tiveram consequência sobre o meio ambiente em Curitiba iniciaram no Século XIX.

Em 1.875 foi realizado o plantio das primeiras árvores em ruas e praças da cidade. Em 1.886 foi inaugurado o primeiro Parque da Cidade, o Passeio Público. Em 1.870 houve a criação do “Cinturão Verde” no entorno da cidade – Hortifrutigranjeiros.

Na década de 1.940, quando iniciaram-se os primeiros estudos para a formulação de um Plano Diretor, valorizou-se a implantação de Praças e Parques na cidade. Em 1.959 foi criado o Parque Municipal da Barreirinha.

Em 1.965, a implantação do Plano Diretor, caracterizou a importância da preservação das grandes áreas verdes. Em 1.972 dois novos Parques foram criados, o do São Lourenço e o do Barigui. O Setor Especial de Áreas Verdes, criado em 1.975 com a aprovação da Lei 5.234 de 10 de dezembro de 1975, que estabeleceu o zoneamento e o uso do solo para a cidade, estabeleceu que a conservação das áreas naturais era prioritária para o crescimento da cidade.

A criação da Secretaria Municipal do Meio Ambiente, em janeiro de 1.986, determinou um rumo definitivo para a gestão ambiental na cidade.

HISTÓRICO DO ZONEAMENTO URBANO

O Plano Diretor de 1.966 – Lei Municipal 2.828 de em 31 de julho de 1.966 - disciplinou a Zona Central, limitando seu crescimento; estabeleceu os Setores Estruturais, com áreas comerciais e de prestação de serviço expandindo-se linearmente; definiu Zonas Residenciais e reservou áreas para a expansão urbana.

A Lei nº 3.503, de 4 de fevereiro de 1.969, revisou o Zoneamento estabelecido pelo Plano Diretor, definindo novas Zonas Residenciais e Comerciais e disciplinando as Zonas de Expansão urbana.

A Lei nº 3.943, de 5 de julho de 1.971, regulamentou o uso do solo e o sistema viário. Ainda em 1.971, o Decreto 1.160 delimita o Setor Histórico de Curitiba.

A Lei 4.199, de 8 de maio de 1.972, realiza nova revisão do Plano Diretor, que procura adequar mais uma vez a expansão urbana, às diretrizes do modelo linear de crescimento. Os eixos estruturais, que deveriam ser adensados, são equipados com toda a infra-estrutura urbana necessária e dotados de um sistema de transporte de massa capaz de atender a demanda da época e a futura.

Uma rede de áreas verdes, que aliavam proteção de fundos de vale, saneamento e lazer, foi definida. O Centro tradicional recebeu áreas exclusivas para pedestres. A Rua XV de Novembro se transformou no primeiro "calçadão" do País.

A implantação da Cidade Industrial de Curitiba - CIC - em uma zona de expansão urbana, exigiu novo ajuste a Lei de Zoneamento em 1.974 - Lei nº 4.773, de 08 de janeiro de 1.974 - para assegurar a integração espacial da Cidade Industrial com o sistema viário urbano, foram criados os Setores Especiais Conectores.

A Lei nº 5.234, de 10 de dezembro de 1.975, limitou a ocupação e adensamento das zonas residenciais periféricas e incentivou a ocupação das áreas próximas aos setores estruturais. O térreo e o primeiro pavimento foram destinados ao comércio e aos serviços. Junto às ruas utilizadas pelo transporte coletivo nas zonas residenciais foi permitida a concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços de médio porte. Chamadas de Coletoras, estas vias concentram o tráfego residencial, comercial e o transporte coletivo.

A Lei nº 6.337 de 28 de setembro de 1.982, cria o que ficou conhecido como a Lei do Solo Criado. Esta Lei propõe a transferência de potencial construtivo (o que poderia ser construído) em edificações de valor histórico, cultural ou arquitetônico, para outra área da cidade, desde que o patrimônio seja preservado.

A Lei nº 7.841, 19 de dezembro de 1.991, baseado no mesmo princípio da lei do Solo Criado, institui incentivo para implantação de Programas Habitacionais de Interesse Social. Seguindo critérios e regiões pré-estabelecidas, é possível construir a mais em determinadas áreas da cidade, com a "compra" de solo. Os recursos desta transação constituem o Fundo Municipal de Habitação e subsidiam a construção de habitação popular.

O Decreto 380, de 15 de março de 1.993, cria as Unidades de Interesse Especial de Preservação. A Lei do Solo Criado é usada para restauração de três edificações históricas na cidade: a Universidade Federal do Paraná, a Catedral Metropolitana de Curitiba e a Sociedade Garibaldi.

A Lei nº 8.353 de 22 de dezembro de 1.993, criou estímulos à preservação de áreas verdes no Município.

Em 1.998 é criado, através dos Decretos 571 e 572 o Setor Especial Linhão do Emprego. Aprovada no final de 2000 a Lei nº 9.800, de 03 de janeiro de 2.000 representa a maior reformulação nas diretrizes de crescimento da cidade, desde a instituição do Plano Diretor, em 1.966.

OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR

Até a entrada em vigor do Estatuto da Cidade, a engenharia financeira das Operações Urbanas previa o pagamento dos Direitos Urbanísticos Adicionais na forma autorizada em cada lei autorizativa de Operação Urbana, no momento da aprovação do empreendimento. Exigia-se que o interessado fosse detentor de um lote e que contemplasse um projeto do empreendimento. O interessado dava entrada a esse projeto nos órgãos de aprovação da Prefeitura, era feito o cálculo da Contrapartida para aquisição dos Direitos Urbanísticos Adicionais e, no momento da aprovação, pagava, em dinheiro ou obra, dependendo da situação, o valor correspondente aos benefícios outorgados pela municipalidade. Para a Prefeitura, significa dizer que os valores das Contrapartidas, quando pagas em dinheiro, entravam na conta vinculada a cada Operação Urbana somente na medida em que os projetos eram aprovados tornando a execução de cada, Intervenção prevista na lei específica um processo dependente da aprovação de muitos projetos e pagamento das respectivas Contrapartidas (quando envolvendo Outorga Onerosa de Direitos Urbanísticos Adicionais), fazendo com que o processo se tornasse longo e complexo. Para a cidade, significa dizer que o perímetro da Operação Urbana sofria todo o impacto de empreendimentos que se instalavam muito antes que as obras de infra-estrutura necessárias para absorver o aporte de área adicional de construção que a lei outorga.

A partir da Lei Federal 10.257, o Estatuto da Cidade, com a institucionalização do CEPAC como instrumento das Operações Urbanas, passa a ser possível às municipalidades antecipar os recursos necessários à execução das intervenções e das infra-estruturas necessárias para absorver a demanda criada pela concessão de potencial construtivo adicional, disponibilizado pela Operação Urbana e o correspondente adensamento construtivo que será gerado na região.

LINHA VERDE

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Os efeitos indesejáveis da ocupação ao Leste da rodovia BR-116, que se tornaram mais efetivos a partir da década de 70, fizeram com que a Prefeitura Municipal ao longo de seu processo de planejamento urbano desenvolvesse e implementasse uma série de ações no sentido de amenizar os efeitos da antiga rodovia na vida da cidade.

Inicialmente a melhoria de infraestrutura nas áreas dos Bairros Boqueirão e Hauer. Posteriormente, ações de melhoria viária na rodovia, bem como na integração entre os lados oeste e leste da mesma. Dessa forma, a região do Boqueirão além de tornar-se um pólo de serviços conforme previsto na legislação de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, atualmente configura-se como um grande bairro da cidade.

Dessa forma, ao longo do processo de planejamento urbano da cidade, a administração municipal, em diferentes épocas, desenvolveu uma série de ações no sentido de amenizar os efeitos da rodovia na malha urbana da cidade. Entre as intervenções mais importantes destacam-se os projetos BR-Vida, STAC, BR-Cidade e por último o projeto da Linha Verde.

PROJETO BR-VIDA

A intensificação do tráfego de veículos no início da década de 1.990 dificultava a mobilidade entre os bairros da cidade que eram divididos pela antiga rodovia e gerava problemas de segurança relacionados à travessia de pedestres. Dessa forma, o Projeto BR-Vida foi desenvolvido em 1.992 com o objetivo atuar sobre as questões decorrentes do intenso fluxo urbano e rodoviário na região.

Na época, a administração municipal tinha a perspectiva de que o tráfego rodoviário seria desviado futuramente para o Contorno Leste. Contudo, o mesmo já estava projetado há mais de 15 anos e suas obras estavam paralisadas por problemas de falta de recursos, com data de conclusão incerta.

O projeto previa a implantação de novos pontos de travessia ao longo da rodovia com o objetivo de integrar a mesma à cidade, ou seja, a mudança de escala da rodovia para uma escala mais urbana. No início foi considerada a possibilidade de construção de inúmeros viadutos, mas devido ao custo de obras e de desapropriações, essa possibilidade foi descartada.

As intervenções que seriam implementadas em etapas previam a implantação de dois parques/portal, cinco bolsões de travessia, obras complementares em três viadutos existentes, interseções em desnível e pavimentação de vias de acesso.

Das intervenções propostas foram implantados alguns bolsões de retorno com iluminação e semaforização, redutores eletrônicos de velocidade e uma interseção em desnível.

A evolução do projeto BR-Vida trouxe a proposta, em 1.996, do projeto BR-Cidade.

PROJETO BR-CIDADE

Em meados de 1996, a implantação do Contorno Leste, se configurando como o novo traçado da BR-116 no trecho urbano de Curitiba, ainda estava em execução pelo DNER. A implantação deste contorno rodoviário traria como consequência a tão esperada liberação da rodovia no trecho urbano de Curitiba.

A gestão municipal, ciente da necessidade de incorporar este trecho e seu entorno à malha urbana da cidade, aprimorando as ações do projeto BR-Vida, desenvolveu o projeto BR-Cidade adequando este compartimento da cidade com características rodoviárias a um perfil mais próximo de um ambiente urbano. O principal objetivo deste projeto foi de “transformar uma rodovia federal, que seccionava a cidade, em uma avenida de integração entre as malhas viárias dos bairros adjacentes.

A parceria entre os entes federativos tornou viável o desejo do município em utilizar a rodovia como parte de uma grande avenida de integração metropolitana. Havia, no entanto a barreira de isolar o grande tráfego rodoviário de veículos pesados. Assim, em uma ação conjunta com o Governo do Estado, em 1.996, tornou o desvio rodoviário possível com a implantação do Contorno Leste, que somente foi finalizado em 2.002.

Enquanto não ocorria a conclusão da Contorno Leste não era possível implementar ações que descaracterizassem a função rodoviária da BR-116, em função da necessidade de adequação às normas vigentes do DNER. Esse fato trouxe dificuldade para a implementação do Projeto BR-Cidade, pois o mesmo tinha como lógica urbanizar a rodovia.

As principais ações definidas para o projeto foram a manutenção de duas vias centrais, com duas faixas por sentido de tráfego, a complementação das vias marginais com duas faixas de tráfego e estacionamento do lado do alinhamento predial em toda a extensão, já que à época, as mesmas eram descontínuas, bem como a melhoria dos passeios, implantação de paisagismo e parque linear e implantação de iluminação urbana. As vias marginais seriam destinadas à circulação e acesso para as atividades lindeiras e nela circulariam linhas de ônibus. Foram previstas a implantação de estações tubo para operacionalização de linha de transporte Linha Direta (Ligeirinho). Foram previstos também a implantação de interseções em desnível e a implantação de passarelas de pedestres.

As ações propostas no Projeto BR-Cidade não foram totalmente implantadas. Foram implantados alguns redutores eletrônicos de velocidade, duas transposições em desnível e executada a iluminação da rodovia.

Por outro lado, por meio desse projeto houve um grande avanço no marco legal do planejamento urbano da cidade, pois foi realizada a alteração na legislação de zoneamento, uso e ocupação do solo, quando da revisão da Lei 5.234/1.975, por meio da Lei 9.800/2.000.

Na nova Lei, as áreas que anteriormente se caracterizavam como Zonas de Serviço, em virtude da existência da rodovia, foram adequadas aos novos propósitos do processo de planejamento urbano da cidade, convertendo-se em áreas de uso misto e transformando o eixo da antiga BR-116 em um novo eixo de adensamento nos mesmos moldes dos Setores Estruturais, seguindo a mesma lógica de crescimento linear, premissa do Plano Diretor de Curitiba.

SISTEMA DE TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDADE - STAC

O projeto do Sistema de Transporte de Alta Capacidade - STAC, assim como os projetos anteriores, teve como premissa a importância da BR-116 no contexto urbano, configurando-se como via de distribuição de deslocamentos locais e metropolitanos, sendo que a implementação dos contornos rodoviários, em fase de conclusão, proporcionariam também a redistribuição do transporte de carga que passava pela região.

Somados a estes, outros fatores indicaram ao município a possibilidade de transformação deste compartimento da cidade em um novo eixo de desenvolvimento, assim como foram os eixos estruturais norte e sul. A idéia principal era implementar um eixo de desenvolvimento que seria convertido em parque linear, priorizando o meio ambiente, redimensionando a ocupação urbana e melhorando a acessibilidade para o emprego, educação e lazer de toda uma região.

Assim, diante da perspectiva de conclusão dos contornos rodoviários e da possibilidade de financiamento junto ao Japan Bank for International Cooperation - JIBC, em 1.999 foi desenvolvida a proposta do Sistema de Transporte de Alta Capacidade - STAC, cujo objetivo era promover a integração metropolitana através de um novo eixo de desenvolvimento. O projeto contemplava a implementação de uma nova avenida na BR-116 juntamente com um sistema de transporte de alta capacidade implantado em estrutura elevada sobre o canteiro central, com o modal *monorail*.

A nova avenida seria composta por três faixas de circulação de veículos em cada direção separadas por um canteiro central, sendo os canteiros laterais, entre as vias marginais e a via expressa transformados em um grande parque linear com 20 km de extensão.

Contudo, após um período de negociação de aproximadamente dois anos com o Governo Federal e o JIBC, o financiamento para o projeto não foi viabilizado, forçando a administração municipal buscar novas alternativas, resultando em um possível financiamento junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) dando início ao delineamento do Projeto da Linha Verde.

PROJETO LINHA VERDE

A conclusão da implantação dos Contornos Rodoviários Leste e Sul pelo DNER em 2.002 permitiu a conexão direta entre as rodovias BR-116, no sentido São Paulo, BR-277, no sentido Paranaguá, e BR-376, no sentido Florianópolis, e com a BR-116, no sentido Porto Alegre, definindo uma nova configuração viária metropolitana destinada ao tráfego de passagem entre os municípios de Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba, e entre as principais capitais do norte e do sul do país. Dessa forma, grande parte do transporte de carga que passava pela porção urbana da antiga BR-116 deixou de utilizar este trecho entre os bairros Atuba e Pinheirinho.

A implantação dos Contornos trouxe também, como consequência, a tão esperada liberação da rodovia no trecho urbano de Curitiba. A administração municipal, ciente da sua importância do eixo na área

urbana, como uma via de distribuição dos deslocamentos metropolitanos, bem como da necessidade de incorporar este trecho e seu entorno à malha urbana da cidade, culminou com o desenvolvimento do projeto para implantação de um Eixo Metropolitano de Transporte, chamado de Linha Verde.

Com uma extensão de aproximadamente 22 quilômetros, a Linha Verde deveria ser implantada após assinatura do Convênio de Delegação da União (2.004), após o qual a administração da área correspondente a BR-116 passou a ser do Município, possibilitando finalmente, incorporar esta região da cidade ao ambiente urbano. Surgiu então a possibilidade de transformação deste compartimento em um novo eixo de desenvolvimento, assim como aconteceu com os eixos estruturais norte e sul.

O Projeto da Linha Verde caracterizou-se, portanto como um novo eixo de desenvolvimento da cidade, que integra uso do solo, sistema viário e transporte coletivo, promovendo a integração de diversas áreas e atingindo diretamente 22 bairros.

As ações propostas no projeto da Linha Verde foram mais abrangentes, comparando-se as ações previstas no Projeto “BR-Cidade”. Com esse Projeto, a municipalidade buscou superar o caráter de rodovia, propondo a transformação da antiga rodovia em via urbana, que, associada à mudança da tipologia de uso do solo, passa a configurar realmente como um novo eixo de desenvolvimento urbano, compatível com as características urbanísticas dos demais eixos de desenvolvimento da cidade.

Nos bairros lindeiros ao eixo da Linha Verde residia, à época, cerca de 32% da população de Curitiba. Além do que, parcela expressiva dos habitantes dos municípios de Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo, Fazenda Rio Grande e Mandirituba utilizam a antiga Rodovia BR-116 para seus deslocamentos diários. Com a consolidação dos eixos estruturais e a integração com a região metropolitana, as linhas que compõem o sistema de transporte coletivo “biarticulado” e as linhas diretas apresentavam, em alguns casos, carregamentos próximos ao limite operacional permitido por ônibus.

Nesse sentido o projeto se constituiu em novo indutor de desenvolvimento da cidade, através de alterações de uso do solo e zoneamento, permitindo o incremento de atividades socioeconômicas e de revitalização urbanística e ambiental, com a inserção do novo sistema de transporte, com importante linha expressa, circulando em canaleta exclusiva, possibilitando a opção de um deslocamento rápido entre o sul, o norte e o centro da cidade.

Tendo a cidade de Curitiba adotado, desde o final da década de 1.990, um modelo de planejamento integrado, com a indução do crescimento ancorada na integração entre uso do solo, sistema viário e transporte, em contínuo processo de monitoramento que buscava adequar-se constantemente às novas necessidades, uma das preocupações da administração local era com relação à integração metropolitana. Já naquela época, com a legislação de uso do solo em fase de revisão com relação ao seu referencial legal de 1.975, era evidente que Curitiba havia se consolidado como pólo de uma região metropolitana e que uma maior integração era demandada.

A idéia norteadora do projeto foi a implementação um eixo de desenvolvimento, nos mesmos moldes dos setores estruturais, com a implantação de uma nova avenida e de um sistema de transporte. O projeto da Linha Verde prioriza a integração metropolitana e o meio ambiente, redimensionando a ocupação urbana e melhorando a acessibilidade para o emprego, educação e lazer de toda uma região.

As intervenções físicas caracterizaram-se pela implantação da canaleta exclusiva para transporte um sistema de transporte de massa, cujo modal é o “Bus Rapid Transit” - BRT, obras de drenagem, recuperação das vias centrais e marginais da antiga rodovia e implantação de vias marginais. Além destas ações, com o objetivo de solucionar as interseções com a antiga BR-116, foram previstas trincheiras em cruzamentos críticos, bem como a implantação e adequação de obras de arte existentes.

Complementando a infraestrutura de transporte foram previstas também a implantação de 32 estações para o atendimento de três linhas de transporte, divididas em cinco modelos distintos. No eixo da via foi prevista ainda a implantação de ciclovias, a fim de compor um sistema de circulação do parque

linear, também proposto, com plantio de árvores e demais elementos paisagísticos. Soma-se à essas intervenções a implementação de sinalização horizontal, vertical, semaforica e indicativa, sendo a região tratada como uma nova subárea do Controle de Tráfego em Área - CTA, objetivando uma maior agilidade na operação do sistema de transporte proposto.

Com relação à circulação de pedestres, nos sentidos longitudinal e transversal, que na conformação à época era muito dificultado pela inexistência de calçadas, ciclovias, iluminação e sinalização em muitos trechos, o projeto previu o tratamento paisagístico adequado, além da construção de travessias apropriadas, permitindo que nas estações para embarque e desembarque na Linha Verde também fosse possível realizar a integração com a Rede Integrada de Transporte - RIT.

O zoneamento e uso do solo, conforme revisão de legislação urbanística, resultante dos estudos do Projeto BR-Cidade, foi adequado, e a zona de serviços passou a ser uma zona de uso misto, com possibilidade de acréscimo de potencial construtivo por meio da utilização de instrumento de aquisição e ou transferência de potencial construtivo.

A proposta de transformação urbanística da antiga BR-116 em uma nova avenida permitia também a melhoria da acessibilidade urbana, com o tráfego de acesso a vários bairros e metropolitana. Além da transformação urbanística dessa região da cidade, um dos principais objetivos do projeto era o aperfeiçoamento do sistema de transporte coletivo de Curitiba e da RMC, buscando atender de maneira mais eficaz as crescentes demandas provenientes do aumento populacional na região e do processo de integração do sistema de transporte da cidade com os demais municípios da Região Metropolitana.

Dando continuidade ao processo de transformação do eixo no processo de planejamento urbano da cidade, os Pólos previstos no Setor Especial da BR-116 na Lei 9.800/2.000, tiveram regulamentação específica, bem como definição quanto a localização específica para o trecho Sul por meio da Lei Municipal nº 12.767 de 2.008.

Correspondem as áreas de ocupação e paisagem diferenciados, de média e alta densidades onde se previu um maior adensamento, verticalização e ocupação de usos mistos.

A delimitação das áreas que compõem os Polos Linha Verde, conforme artigo 2ª da supracitada lei compreende os imóveis localizados nas primeiras quadras das intersecções da Linha Verde com os binários de tráfego, localizados no entorno das estações de embarque e desembarque do transporte coletivo, bem como o Núcleo Empresarial do Tecnoparque e a área de dinamização do Pinheirinho, conforme As canaletas são para uso exclusivo de transporte coletivo e as estações são localizadas aproximadamente a cada 1 km.

O Plano Diretor de Curitiba incorpora então, como fundamental para a integração metropolitana, a faixa da rodovia federal BR 116 como o mais recente eixo estruturante da cidade de Curitiba, do ponto de vista do Macrozoneamento.

No art. 75 da referida Lei, foram indicadas as seguintes áreas preferenciais para futuras Operações Urbanas Consorciadas:

- I - Centro;
- II - Prado Velho;
- III - Parolin;
- IV - Eixos de Adensamento;
- V - Unidades de Conservação.
- VI - Área da Rodoferroviária e a faixa que inclui as áreas do ramal da RFFSA para Almirante Tamandaré e terrenos limítrofes, da Rodoferroviária até o limite do Município.

O § 2º do mesmo art. 75, determinou que poderiam ser definidas em lei específica outras áreas para Operações Urbanas Consorciadas.

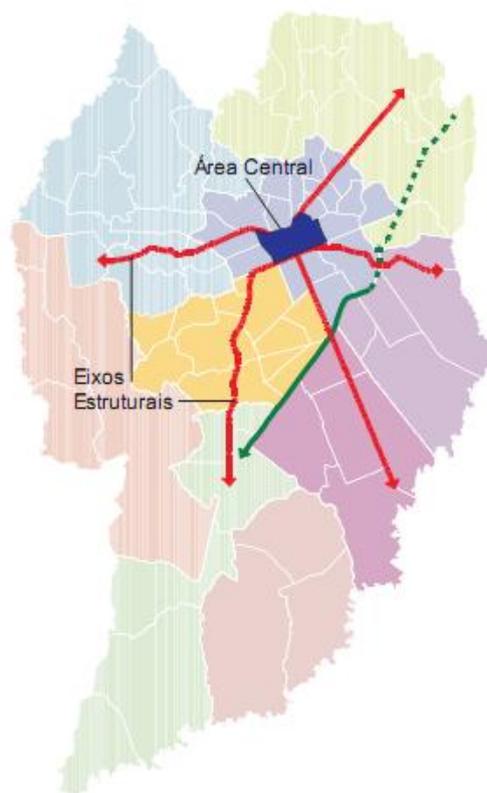
Especificamente com relação a área objeto da Operação Urbana Consorciada Linha Verde a Lei Municipal Lei 9.800 de 03 de janeiro de 2.000, define a faixa da antiga rodovia federal BR-116, atual Linha Verde como o mais recente Eixo de Adensamento da Cidade.

Dessa forma a Operação Urbana Consorciada Linha Verde se insere nesse contexto e nesse histórico do processo de planejamento urbano da cidade, como mais uma ação do Município no sentido de estruturar a ocupação urbana e consolidar a ocupação desse compartimento urbano de forma adequada, tornando-o não mais uma área a ser transposta, mas efetivamente uma região da cidade.

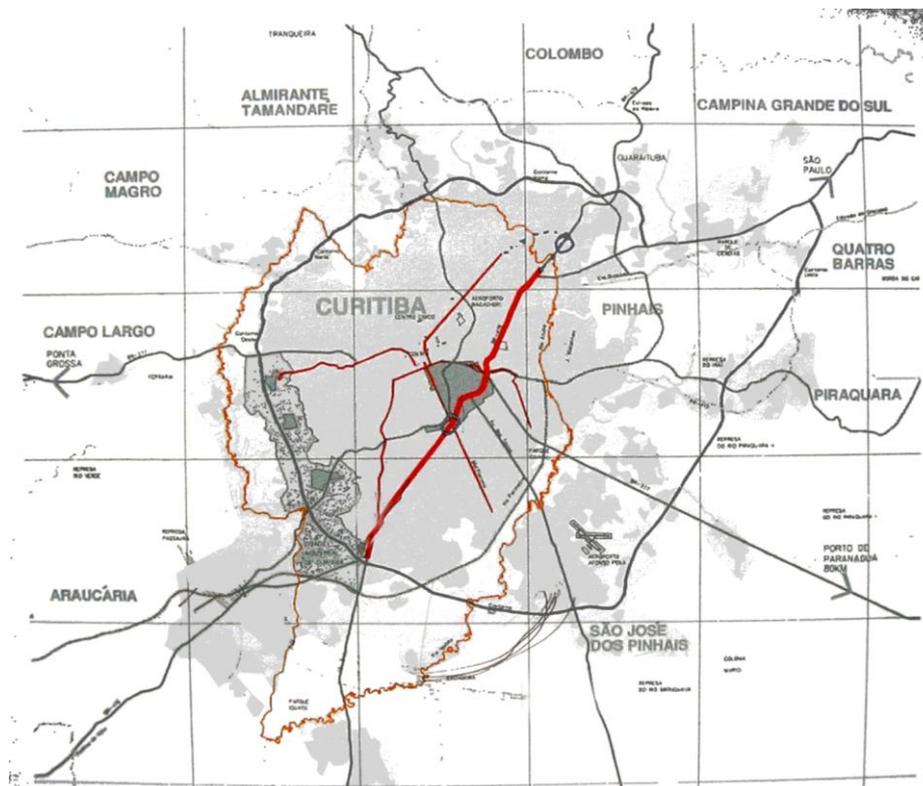
Muitas obras de melhoria viária e de transporte foram previstas no projeto, e os mecanismos de estímulo e incentivo à ocupação urbana foram incorporados no Plano Diretor de 2004, onde a Linha Verde figura como um eixo estruturante a utilizar os vários instrumentos de política urbana da Lei Municipal, no aspecto do Macrozoneamento.

A Operação Urbana Consorciada prevista no Plano Diretor de Curitiba para a Linha Verde permite a consolidação do processo de transformação de uma rodovia em um grande eixo de estruturação metropolitana. Um projeto idealizado há décadas, que já se iniciou com o primeiro passo nas obras de transporte já implantadas no Setor Sul. Dando continuidade com a participação da sociedade civil, iniciativa privada e o poder público na construção de uma nova etapa de gestão compartilhada. É o caminho da sustentabilidade e integração das diversas funções urbanas. Uma evolução dos Planos Urbanísticos adotados em uma cidade com vasta experiência em planejamento urbano. A proposta da Operação Urbana Consorciada Linha Verde é uma nova solução criativa e inovadora na cidade de Curitiba, com um grande potencial futuro na integração metropolitana em todas as áreas de atuação e participação.

Em 2011 o Município de Curitiba firma contrato com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - FIPE, sob o n.º 19.660, assinado em 06 de maio de 2.011, tendo como objeto a prestação de serviços técnicos especializados envolvendo a análise de viabilidade econômico-financeira relativa à Operação Urbana Consorciada Linha Verde na Cidade de Curitiba (vide Anexo 02 deste Prospecto – Estudo de Viabilidade).



Eixo da antiga BR-116, atual Eixo da Linha Verde



Em 17 de novembro de 2011, como forma de complementar os estudos e avaliar os impactos econômicos e sócio-ambientais da Operação Urbana Consorciada Linha Verde o Município firma o contrato 19.965 com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, tendo como objeto a formulação de cenários prospectivos e a elaboração de Estudo de Impacto Econômico-Ambiental e Relatório de Impacto Econômico-Ambiental para o conjunto de intervenções urbanísticas proposta à Operação Urbana Consorciada Linha Verde no Município de Curitiba (vide seção “EIA/RIMA”, nas páginas 84 e seguintes deste Prospecto).

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

Para os imóveis contidos no perímetro de uma Operação Urbana Consorciada, essa outorga onerosa do direito adicional de construção somente pode ser paga, pelo interessado, por meio de CEPAC, não se admitindo qualquer outra Contrapartida (como, por exemplo, moeda corrente).

Os recursos extra-orçamentários obtidos pelo Município com a alienação de CEPAC devem obrigatoriamente ser utilizados nas Intervenções previstas na mesma Operação Urbana Consorciada.

Desta forma, o Município obtém os recursos para financiar as Intervenções da área da Operação Urbana Consorciada sem aumento de seu endividamento. Além disso, oferece-se ao mercado imobiliário a oportunidade de adquirir Direitos Urbanísticos Adicionais para atendimento de suas necessidades antes mesmo da realização das Intervenções que, em tese, gerarão uma valorização dos imóveis do perímetro urbano respectivo, e conseqüentemente, desses próprios direitos.

Considera-se público alvo potencialmente interessado na aquisição e utilização de CEPAC investidores, fundos de pensão, empreendedores, instituições financeiras, incorporadoras, construtoras, fundos imobiliários, moradores, dentre outros, sem qualquer restrição. Os CEPAC poderão ser adquiridos por qualquer interessado.

Após o esgotamento da área adicional de construção no âmbito da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, não será mais possível construir acima dos limites básicos impostos pela legislação urbanística vigente.

A Prefeitura do Município de Curitiba editou os Decretos nº 133 e 134 de 26 de julho de 2012, que além de atender às exigências da Instrução CVM 401, regulamenta a emissão dos títulos, as responsabilidades pelo acompanhamento das Operações Urbanas Consorciadas, e indica a forma de exercício dos direitos assegurados pelos CEPAC.

QUANTIDADE LIMITADA DE CEPAC

Para a Operação Urbana Consorciada Linha Verde estabeleceu-se um limite máximo de 4.830.000 (quatro milhões, oitocentos e trinta mil) CEPAC a serem emitidos, sem que sejam fixados percentuais mínimos de distribuição parcial, salvo por exigência legal, regulamentar ou judicial, ou por conveniência do mercado, ressalvando-se, ainda, que a distribuição parcial poderá ocorrer por encerramento ou por prazo.

A Operação Urbana Consorciada Linha Verde é dividida em 3 (três) Setores, cada qual com um limite de metros quadrados adicionais que poderão ser utilizados como Direitos Urbanísticos Adicionais. Não obstante os CEPAC sejam os mesmos, e possam ser utilizados em qualquer área contida no perímetro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (obedecida a tabela de conversão entre CEPAC e m² de área construída adicional para cada setor – página 15 deste Prospecto), tão logo seja atingido o limite de área adicional de construção em um determinado setor, os CEPAC somente poderão ser utilizados em imóveis localizados nos demais setores.

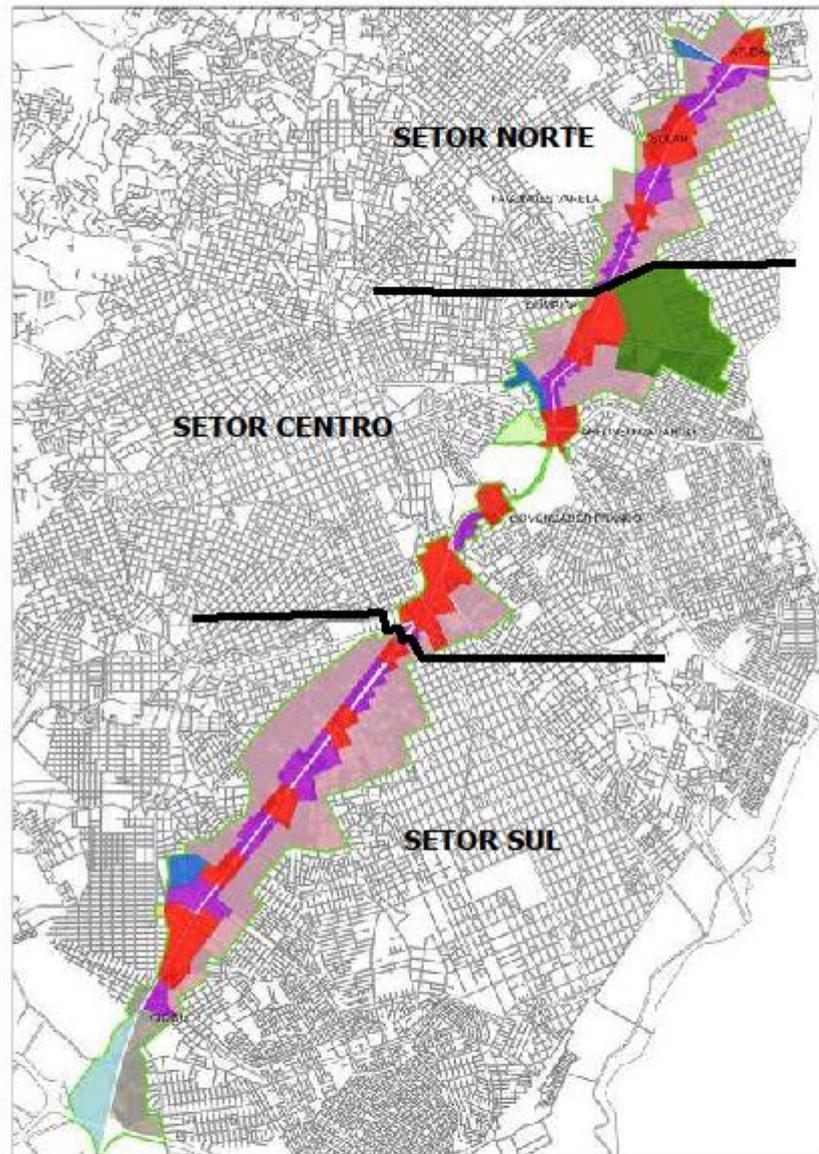
O território da OUC-LV abrange uma área líquida de terreno de pouco mais de 2.000 hectares (20,82 milhões de m²) distribuídos nos três Setores da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, sendo 3,95 milhões de m² no Setor Norte, 6,25 milhões de m² no Setor Central e 10,6 milhões no Setor Sul.

Em sua longa extensão, ao longo de 14 km às margens da rodovia BR-116, a OUC-Linha Verde engloba amplo território onde predomina a diversidade de uso nas formas de ocupação, combinada com relativa homogeneidade quanto aos padrões de ocupação. Convivem nesse espaço atividades como comércio, serviços, indústrias, residências, hotéis, hospitais, escolas e tantas outras. Os percentuais de participação desses diferentes usos variam entre os setores Norte, Central e Sul, bem como no interior de cada um deles.

Os dados revelaram que os terrenos ocupados pelos usos comercial/serviços (31%) e o residencial (31%) se equivalem, totalizando juntos 62% da área líquida de terreno da OUC-LV. O uso industrial tem participação pouco significativa, ocupando apenas cerca de 3% da área de terreno, bem inferior ao conjunto de “outros Usos”, que detêm 15% do total do terreno.

Aspecto importante a ser observado, tendo em vista a identificação de áreas passíveis de renovação urbana, é a presença de terrenos vagos, representando 3,8 milhões de m² e 18% do total dos terrenos da OUC-LV, quase metade deles (45%) concentrados no Setor Sul.

Setores da OUC-Linha Verde: Centro, Norte e Sul



Delimitação da Área de Abrangência da OUC-LV e seus 3 Setores

OCUPAÇÃO DE TERRENOS NOS SETORES NORTE, CENTRAL E SUL

As áreas existentes nas adjacências da Linha Verde possuem baixa densidade populacional, grande quantidade de lotes vagos e de imóveis passíveis de renovação. Estes fatores, aliados à existência de vasta faixa de terreno público disponível para implantação de sistema eficiente de transporte, caracteriza a Linha Verde como um importante Eixo de Adensamento no município.

Os Eixos de Adensamento são áreas indicadas para realização de Operações Urbanas Consorciadas no Município de Curitiba. Esta previsão está contida no inciso IV, do Artigo 75, da Lei Municipal nº 11.266/2004, que dispõe sobre a adequação do Plano Diretor de Curitiba ao Estatuto da Cidade.

Além desta caracterização, a Linha Verde corresponde atualmente à faixa de terreno resultante da desativação da antiga BR-476. Esta faixa é identificada no mapa esquemático que constitui o Anexo 05, referido no § 1º, do Artigo 75, da Lei Municipal nº 11.266/2004, através de hachura, que delimita as áreas passíveis de revitalização urbana e indicadas para realização de Operações Urbanas Consorciadas.

SETOR NORTE

O Setor Norte compreende a menor área de terreno, comparativamente aos demais Setores: 4 milhões de m², ou seja, 19% do total da área líquida de terreno da OUC-LV. É formado por diversas zonas de uso, como Pólos, Zona de Transição, Setor Especial Linha Verde e uma ZR4-1, abrangendo os bairros de Atuba, Bacacheri, Bairro Alto, Jardim Social, Tarumã e Tingui.

No Setor Norte a área líquida de terreno é ocupada predominantemente pelos usos comércio/serviços (26%) e o residencial (40%), totalizando juntos 66% da área. A presença industrial é relativamente pouco expressiva, com apenas 2% do total de área ocupada por este uso na OUC-LV. Por outro lado, deve ser destacada a forte participação de terrenos vagos, representando 27% do total da área de terreno deste setor.

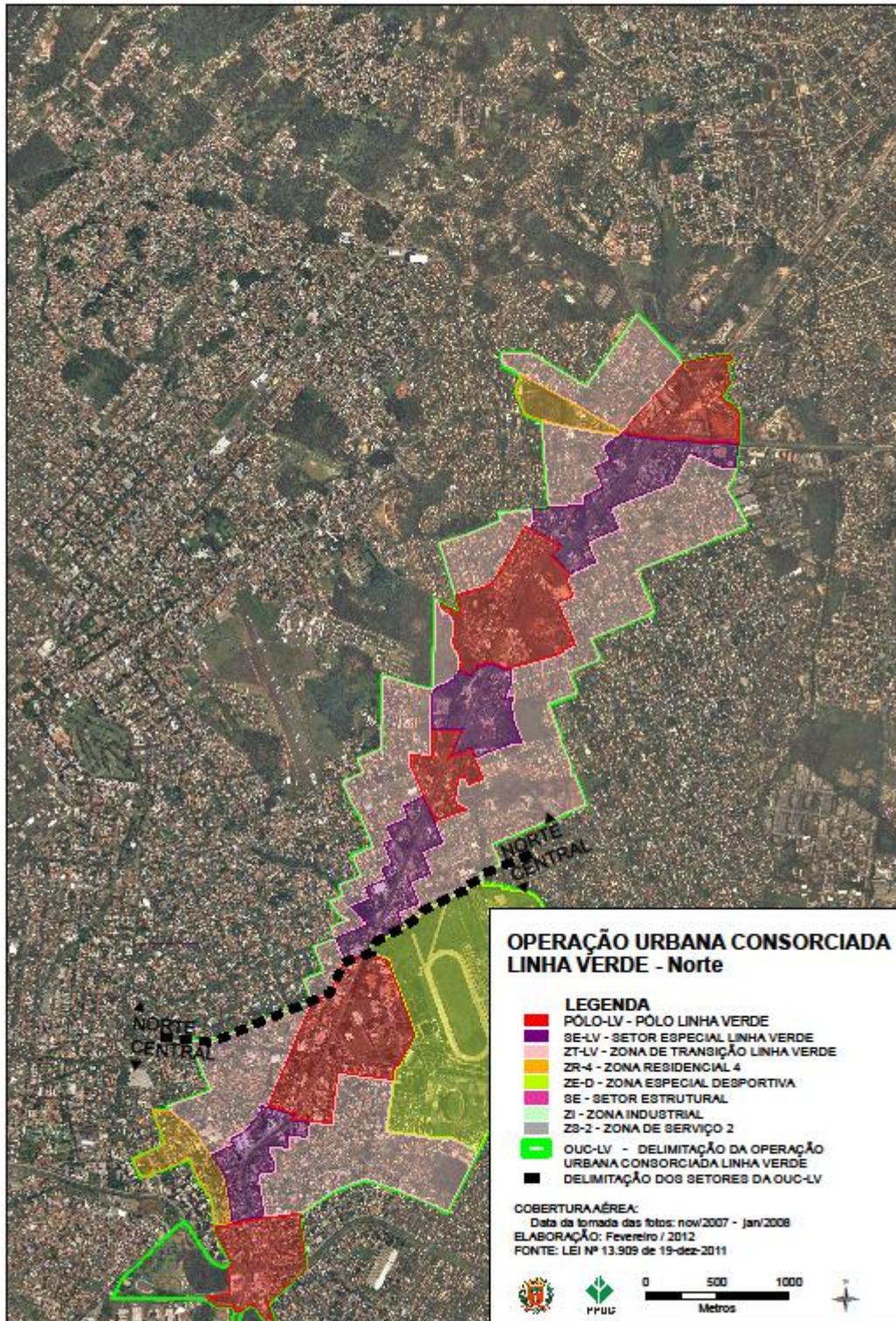
Entre as zonas de uso que compõem o Norte cabe destacar a Zona de Transição que tem a maior área, 2,3 milhões de m² (59% do total desse setor), caracterizando-se por sua função essencialmente residencial. De fato, entre as zonas de uso, a ZT é a que apresenta a participação mais significativa no uso residencial, que ocupa 53% de sua área líquida de terreno. Este tipo de uso também é importante em Pólos e no Setor Especial Linha Verde, com pouco mais de 20% em cada um.

Com relação ao uso comercial/serviços cabe destacar o Setor Especial Linha Verde, que tem 49% de sua área ocupada com essas atividades. Os Pólos e a zona de uso ZR4 também se destacam nesse aspecto, com 34% e 33% respectivamente. Quanto à presença de terrenos vagos verifica-se forte concentração em Pólos e Zona de Transição que, juntos, somam 66% do total.

Os terrenos do Setor Norte têm ocupação majoritariamente horizontal, tipologia que representa na média, 97% no uso comercial/serviços e 96% no residencial. A exceção é a Zona Residencial ZR4 na qual os terrenos de uso comercial apresentam distribuição equitativa entre as tipologias vertical e horizontal (cada uma com 50%). Deve ser mencionado ainda que na Zona de Transição apenas pouco mais de 5% da área residencial é vertical.

Outro aspecto da ocupação no Setor Norte é a predominância do padrão baixo e médio, representando 95% do total da área de terreno, em qualquer das zonas de uso presentes no Setor. O padrão alto apresenta-se praticamente restrito a Pólos, no uso comercial/serviços, e à Zona de Transição no uso residencial.

Resta finalmente observar que no Setor Norte a área de terreno com galpões é, comparativamente aos demais setores, pouco expressiva somando 84.000 m², ou seja, 11% do total dessa tipologia na OUC Linha Verde. Cerca de 50% dos galpões está concentrada na Zona de Transição.

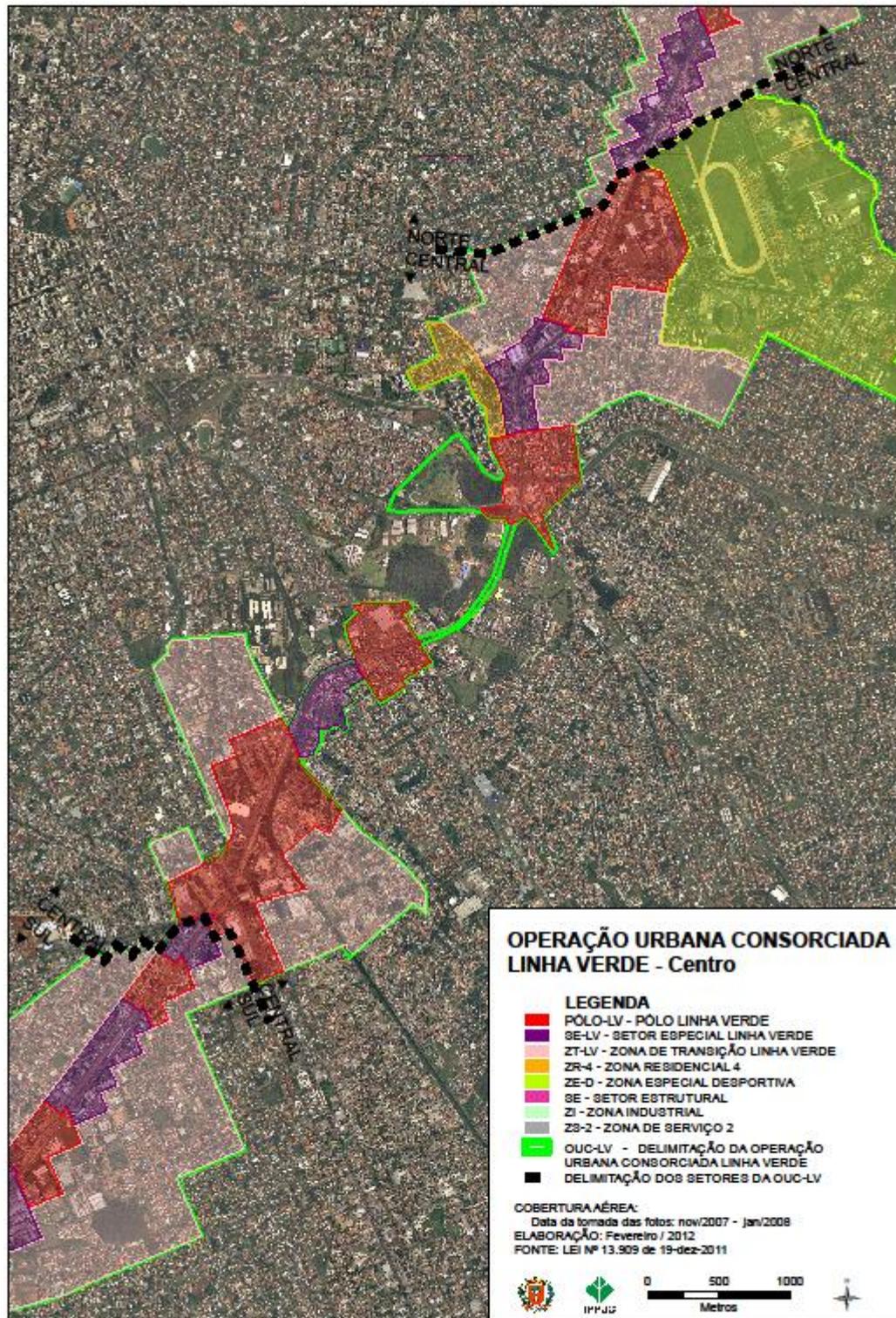


Delimitação do Setor Norte da OUC-LV

SETOR CENTRAL

Com 6,3 milhões de m², perfazendo 30% da área de terreno da OUC-LV, o Setor Central também é formado por partes de diversas zonas de uso, como Pólos, Zona de Transição e Setor Especial, ZR4-2, além da Zona Especial Desportiva-ZED em sua totalidade. O Setor Central envolve os bairros de Cajuru, Capão da Imbuia, Cristo Rei, Guabirota, Hauer, Jardim Botânico, Jardim das Américas, Parolin, Prado Velho, Tarumã e Bairro Alto.

Neste Setor o uso comercial/serviços tem participação mais expressiva, pois ocupa 41% da área líquida de terreno. Em seguida destaca-se o uso residencial, com 26%, de modo que, juntos, estes dois respondem por 67% do Setor Central. Pólos e a zona de uso ZED destacam-se principalmente pela presença de comércio/serviços (46% e 53%, respectivamente). Por outro lado, existe forte concentração do uso residencial na ZR-4 (59%) e na ZT (53%), além do Setor Especial com 47%.



Delimitação do Setor Central da OUC-LV

Como nos demais setores da OUC-LV, o uso industrial é secundário. Limita-se a 3,4% da área líquida de terreno do Setor Central, concentrando-se em Pólos e na Zona de Transição. No entanto, cabe destacar que os 213 mil m² de terreno ocupado com indústrias no Setor Central representam 34% desse uso no conjunto da OUC-LV.

Ainda no Setor Central, há 993 mil m² de terrenos vagos, representando 15% do total de área líquida de terreno deste Setor.

Os terrenos ocupados pelos usos majoritários, comércio/serviços e residencial, são basicamente horizontais (94% nos dois usos) e, assim, as áreas verticalizadas não ultrapassam, no conjunto, 6%. No entanto, algumas zonas de uso apresentam situação diferenciada devido à presença mais significativa da tipologia vertical, bem acima da média do setor. Este é o caso da ZR4, na qual a área de comércio/serviços vertical corresponde a 22% do total desse uso e a residencial vertical, a 18% do total desse uso. Deve ser destacada também a Zona Especial Desportiva, na qual a tipologia vertical participa com 16% do total dos terrenos de uso residencial.

Como nas demais regiões da OUC-LV, verifica-se também no Setor Central a forte predominância dos padrões baixo e médio presentes em 88% da área ocupada pelo uso comercial/serviços horizontal e 99% no vertical. Esses padrões também caracterizam cerca de 90% da área ocupada pelo uso residencial horizontal e residencial vertical.

No entanto, este Setor se diferencia pela presença relativamente significativa de áreas com edificações de alto padrão, em alguns subsetores que o compõem. Com relação ao uso comercial/serviços horizontal, o alto padrão destaca-se no Setor Especial Linha Verde e na Zona Residencial ZR4, com respectivamente 14% e 6% de área com essa tipologia. E quanto aos usos residencial horizontal e residencial vertical de alto padrão, cabe destacar os seguintes subsetores e zonas de uso: SE LV com 13% e 25%; ZT com 10% e 15% e Pólos com 10% e 5%, respectivamente. Na Zona Especial Desportiva o alto padrão destaca-se apenas no uso residencial horizontal (6%).

A presença de galpões no Setor Central é relativamente significativa, pois com cerca de 281 mil m², participa com 36% do total dessa tipologia da OUC-LV. Internamente ao Setor quase metade concentra-se na ZED (47%) e na ZT (29%).

SETOR SUL

O Setor Sul possui a maior área de terreno, comparativamente aos demais setores da OUC-LV, com 10,6 milhões de m², correspondendo a 51% da área territorial da Operação Urbana. É formado por partes das zonas de uso Pólos, Zona de Transição, Setor Especial Linha Verde e Zona Residencial 4 – ZR4-3, além da Zona de Serviços da Zona Industrial em sua totalidade. Envolve os bairros do Boqueirão, Capão Raso, Cidade Industrial, Fanny, Hauer, Novo Mundo, Pinheirinho, Tatuquara e Xaxim.

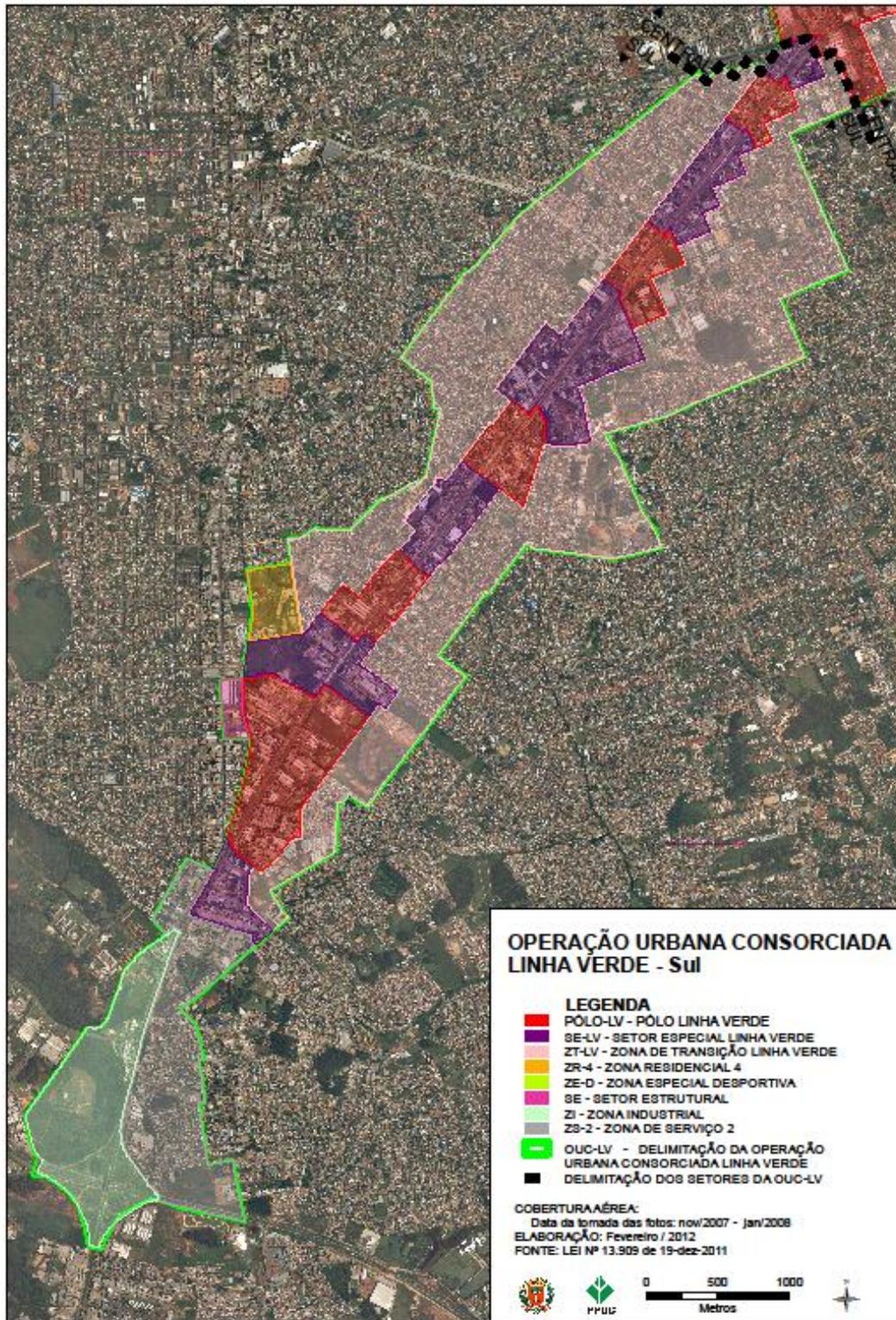
O Setor Sul apresenta a mesma estrutura básica de ocupação do terreno que os demais setores da OUC LV, mas com algumas especificidades internas. Como nos demais setores, os principais usos são comercial/serviços e o residencial, presentes em 59% do total da área líquida de terreno, sendo que aproximadamente 30% da área líquida de terreno do setor terá uso comercial/serviços e 29% da área líquida de terreno do setor terá uso residencial. Comércio e serviços têm forte concentração em Pólos (70%) e no Setor Especial (65%), sendo também significativo na Zona Serviços (32%). No uso residencial, destaca-se a Zona de Transição (55%) seguida pela ZS (35%) e ZR4 (27%).

Quanto ao uso industrial, embora represente apenas 4% do total de área do Setor Sul, tem peso relativamente maior na Zona Industrial (8%), em Pólos e na Zona Serviços com 6% e 5%, respectivamente. No conjunto da OUC-LV, o Setor Sul responde por 58% da área de terreno ocupada com indústrias.

Existem 1,7 milhão de m² de terrenos vagos no Setor Sul, representando 46% do total desse uso na OUC-LV. Nesse aspecto destacam-se a Zona Residencial ZR4 e a Zona de Serviços ZS, ambas

com 28% de sua área líquida de terreno sem qualquer ocupação. Nas demais zonas de uso a proporção varia de 17% a 11%.

Ao contrário dos Setores Norte e Central, o Setor Sul tem proporção relativamente mais elevada de outros usos (21%), concentrada na Zona Industrial e ocupando 74% de sua área total. Tal fato deve-se basicamente à presença de um terreno público de 1,8 milhões de m².



Delimitação do Setor Sul da OUC-LV

No Setor Sul, à semelhança dos dois outros setores da OUC-LV, os terrenos têm ocupação essencialmente horizontal, tipologia que totaliza na média 98% do uso comercial/serviços e 94% do residencial. A tipologia vertical é mais expressiva apenas na ZR4, na proporção de 75% do uso residencial e na ZT, com 6% igualmente no uso residencial.

Com relação aos padrões construtivos o Setor Sul também pouco se diferencia dos demais, pois se verifica forte concentração nos padrões baixo e médio em todos os usos tanto na tipologia horizontal como na vertical.

Cabe destacar ainda no Setor Sul a presença significativa do uso galpão. São 421 mil m² de terreno, correspondendo a 53% do total desse tipo de ocupação na OUC-LV. Esses galpões concentram-se principalmente na Zona de Transição (43%) e no Setor Especial LV (41%).

PROGRAMA DE INTERVENÇÕES

A Operação Urbana Consorciada Linha Verde prevê o seguinte Programa de Intervenções:

- (i) conclusão da Linha Verde em toda a sua extensão, com os complementos viários necessários;
- (ii) implantação de transposições ao longo da Linha Verde;
- (iii) implantação de conexões às ruas transversais de acesso à Linha Verde;
- (iv) implantação de complexo viário, com pontes, interligando a Linha Verde com as vias marginais do Rio Belém;
- (v) implantação das vias locais margeando a Linha Verde;
- (vi) implantação de áreas verdes e de espaços públicos compatíveis com a dinâmica de desenvolvimento da região, dimensionados de forma a possibilitar a criação de áreas de lazer e de circulação segura para pedestres;
- (vii) criação de condições ambientais diferenciadas nos espaços públicos, mediante a arborização, implantação de mobiliário urbano e comunicação visual;
- (viii) reurbanização de vias existentes, implantação de novas vias e trechos de ciclovia, considerando pavimentação, drenagem, sinalização viária, iluminação pública, paisagismo, arborização de calçadas e construção de canteiros;
- (ix) recuperação, ampliação e implantação de novas redes de coleta e destinação final de esgotamento sanitário e drenagem de águas pluviais;
- (x) construção de edificações destinadas a equipamentos públicos para atendimento da população e à administração municipal;
- (xi) implantação de mobiliário urbano, tais como abrigos para pontos de ônibus, lixeiras, totens informativos, painéis informativos, cabines de acesso a internet, bancos de praças, bicicletário;
- (xii) implantação de outras obras e ações necessárias para a consecução dos objetivos desta Operação Urbana Consorciada;
- (xiii) desapropriações para a realização das obras necessárias à implementação da Operação Urbana Consorciada aprovada nesta lei;
- (xiv) relocação de moradias em áreas de risco, de preservação ambiental e em situação de vulnerabilidade.

Cabe a Comissão Executiva da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, ouvido o Grupo Gestor, estabelecer as prioridades e características do programa de Intervenções, podendo alterá-las em função da entrada de recursos nos termos do art. 19, da Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Vale lembrar que cada Intervenção será objeto de emissão específica de CEPAC.

DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

A cada 6 (seis) meses a SMU e SMF divulgará no Diário Oficial do Município na internet (www.curitiba.pr.gov.br/operacaourbana), desde a primeira emissão de CEPAC, além de outras informações que entender relevantes, (i) balancete contendo as receitas e despesas da Operação

Urbana Consorciada; (ii) a quantidade total de CEPAC emitidos; (iii) a quantidade de CEPAC utilizados diretamente no pagamento de desapropriações e obras; (iv) a quantidade de CEPAC utilizada como garantia de operações de financiamento; e (v) a quantidade de CEPAC convertidos em direito de construir além do Potencial Construtivo de determinado imóvel, (vi) estoque de área adicional de construção consumido e disponível e (vii) demais informações consideradas relevantes.

Ademais, (i) o relatório informando o andamento da Operação Urbana Consorciada Linha Verde e das respectivas intervenções, a situação atualizada das áreas em que os CEPAC ainda podem ser utilizados, o prazo estimado para o seu término, os custos já incorridos, a quantidade de CEPAC distribuídos pública e privadamente, e quaisquer outros elementos que, direta ou indiretamente, afetem a execução dos projetos; (ii) o relatório da instituição a que se refere o artigo 9º desta Instrução CVM 401/2003, contemplando os fatos relativos à aplicação dos recursos e ao andamento da Operação Urbana Consorciada Linha Verde; e (iii) a discriminação da quantidade de CEPAC utilizados, a área disponível para a utilização dos CEPAC, e o estoque remanescente desses certificados, serão divulgadas, ao menos, no site da CVM (www.cvm.gov.br).

DINÂMICA DO CEPAC NA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

A Secretaria Municipal do Urbanismo - SMU em conjunto com a Secretaria Municipal de Finanças - SMF, publicarão Decreto relativo às condições específicas de cada emissão de CEPAC, contendo:

- a indicação da OUC-LV;
- a indicação do conjunto de obras e intervenções que será custeada com a emissão dos CEPAC, ou as características do financiamento em que haverá prestação de garantia com CEPAC;
- o valor total da emissão;
- o preço mínimo de cada CEPAC;
- a quantidade de CEPAC emitida;
- a tabela dos Fatores de Equivalência da OUC-LV;
- outras informações que entender relevantes.

Serão colocados CEPAC privadamente quando utilizados para pagamento das obras e desapropriações previstas nas Intervenções, bem como para oferecimento em garantia de financiamentos obtidos junto a instituições financeiras para custeio das referidas Intervenções. Nesses casos, o valor dos CEPAC será aquele negociado no último leilão público, corrigido pelo IGPM, e, caso ainda não tenha ocorrido nenhum leilão público, o valor dos CEPAC será aquele estabelecido na Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Em nenhuma hipótese o valor dos CEPAC será inferior ao preço mínimo de emissão previsto na Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

Caberá a SMF, em conjunto com a SMAD, conjuntamente, decidir pela colocação pública ou privada dos CEPAC, de acordo com a opção que se mostre mais vantajosa, na ocasião, para o custeio da Intervenção.

No pagamento de desapropriações necessárias às Intervenções da Operação Urbana Consorciada, os CEPAC somente poderão ser utilizados diretamente após a publicação do decreto expropriatório, a avaliação administrativa ou judicial para determinação do valor do bem e a celebração de documento comprobatório da concordância – Termo de Concordância - do expropriado em receber a indenização, ou parte dela, em CEPAC.

As colocações públicas de CEPAC serão realizadas em no mercado de balcão organizado administrado pela BM&FBOVESPA, utilizando-se o sistema de distribuição de valores mobiliários a que se refere a Lei Federal nº 6.385, de 7 de dezembro de 1.976, conforme a Instrução CVM 401.

Os CEPAC, quando ofertados publicamente, serão objeto de um ou mais leilões a se realizar no mercado de balcão organizado administrado pela BM&FBOVESPA. Considera-se público alvo potencialmente interessado na aquisição e utilização de CEPAC investidores, fundos de pensão, empreendedores, instituições financeiras, incorporadoras, construtoras, fundos imobiliários,

moradores, dentre outros, sem qualquer restrição. Os CEPAC poderão ser adquiridos por qualquer interessado.

Caberá à SMF adotar providências necessárias para o controle das emissões, alienações, transferências, conversões dos benefícios, utilização direta em pagamento de obra ou das indenizações por desapropriações, bem como para viabilizar a distribuição pública dos mesmos, na forma exigida pela CVM, sendo que o Banco de Brasil S.A. será a instituição responsável pela escrituração dos certificados e o Banco Coordenador será o responsável pela coordenação, colocação e distribuição pública de CEPAC.

Para adquirir CEPAC não é preciso ser proprietário de terrenos, nem adquirir um imóvel na área da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Caso o titular dos CEPAC seja ou venha a ser proprietário de imóvel na área da Operação Urbana Consorciada, poderá, observados os estoques de área construída adicional estabelecidos para cada Setor, vinculá-los a seu terreno, aumentando, assim, a área disponível para construção (e, portanto, potencialmente o valor de seu imóvel) e/ou alterando os parâmetros de utilização de seu terreno.

UTILIZAÇÃO DO CEPAC PELO INTERESSADO NA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

Aquele que tiver interesse em utilizar os benefícios conferidos pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde – OUC-LV deverá apresentar seu projeto de construção para análise na Secretaria Municipal do Urbanismo – SMU, contemplando com área acrescida de construção e eventuais incentivos construtivos, obedecendo-se os limites e critérios estabelecidos na lei da OUC-LV. Poderá também protocolar requerimento específico junto à SMU, requerendo a vinculação de CEPAC a um terreno contido no âmbito da OUC-LV, para assegurar a reserva dos limites de área adicional de construção.

Após análise da solicitação e realização dos cálculos pertinentes, a SMU comunicará ao interessado a quantidade de CEPAC necessária para o pagamento da contrapartida.

O interessado efetuará a entrega dos CEPAC na quantidade especificada e receberá do órgão a Certidão de Quitação da Outorga Onerosa em CEPAC ou Certidão de Vinculação ao Lote, conforme o caso.

Após a expedição da Certidão de Quitação de Contrapartida da Outorga de Potencial Construtivo em CEPAC a SMU seqüenciará o protocolo visando a expedição do Alvará de Construção.

Quando da emissão da Certidão de Quitação de Contrapartida de Potencial Construtivo em CEPAC, a SMU comunicará à Secretaria Municipal de Finanças - SMF, que corresponde ao órgão responsável pela escrituração, para que proceda o cancelamento dos CEPAC vinculados ao projeto de construção ou ao terreno.

A SMU atualizará os controles dos limites de ACA da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, cujas informações serão periodicamente disponibilizadas ao mercado.

NOVAS DISTRIBUIÇÕES DE CEPAC

A emissão de CEPAC para custeio de novas intervenções, no âmbito da mesma OUC-LV, somente ocorrerá quando:

- I. for concluída a intervenção anterior; ou
- II. tenha sido efetivamente distribuída, de forma privada ou pública, a totalidade dos CEPAC emitidos para custeio da intervenção anterior, na forma do caput deste artigo; ou
- III. tenham sido assegurados, comprovadamente por meio de depósito na conta corrente de que trata o §4.º deste artigo, os recursos necessários à conclusão da intervenção anterior.

Caso tenha sido concluída a Intervenção ou grupo de Intervenções e remanesçam recursos obtidos com a alienação de CEPAC no mercado, tais recursos poderão ser transferidos para a Intervenção seguinte da Operação Urbana Consorciada, sendo vedada sua utilização para qualquer outro fim.

Na apuração do valor total da Intervenção, ou conjunto de Intervenções, para efeito de cálculo da quantidade total de CEPAC que poderão ser emitidos, deverão ser incluídas todas as respectivas despesas, devidamente comprovadas, inclusive estudo de viabilidade, estudo de impacto sócio-ambiental, estudo econômico-ambiental, relatórios, projetos e custos de administração próprios da Operação Urbana Consorciada.

Caberá à Secretaria Municipal de Finanças - SMF decidir pela colocação privada ou pública dos CEPAC, de acordo com a opção que se mostre mais vantajosa, na ocasião, para o custeio da intervenção

Compete às Secretarias Municipais do Urbanismo - SMU e de Finanças - SMF tomar todas as providências necessárias para viabilizar as operações com CEPAC, observadas as disposições previstas na Lei Federal n.º 10.257, nas Leis Municipais n.ºs 11.266 e 13.909 e Instrução n.º 401 da CVM e em outras que venham a ser editadas, bem como neste decreto e na legislação vigente aplicável.

O Banco Coordenador será o responsável pela coordenação, colocação e distribuição pública de CEPAC. Ficará a cargo da Secretaria Municipal do Urbanismo - SMU, a adoção das providências necessárias para o controle das emissões, das alienações, das transferências e das conversões dos benefícios dos CEPAC.

O Banco do Brasil será o responsável pela escrituração dos CEPAC em nome do adquirente, ficando sob responsabilidade da Secretaria Municipal de Finanças - SMF a sua utilização direta para pagamento de obra ou das indenizações por desapropriações.

Poderão ser contratados terceiros para a prestação dos serviços de escrituração dos CEPAC, bem como para viabilizar a distribuição pública dos títulos, na forma exigida pelas normas editadas pela CVM.

A Secretaria Municipal de Finanças - SMF poderá firmar contrato ou convênio com empresa especializada de custódia de títulos e valores mobiliários, bolsa de valores ou entidade de mercado de balcão organizado, para gerenciar a custódia e a negociação dos CEPAC, bem como para a prática de todos os atos necessários a viabilizar as colocações privadas e públicas dos CEPAC, inclusive a contratação de instituições financeiras para fiscalização das intervenções, na forma da legislação vigente.

Os contratos e convênios firmados pela Secretaria Municipal de Finanças - SMF com terceiros deverão assegurar, no que couber, as seguintes condições:

- I. acesso à Secretaria Municipal do Urbanismo - SMU, de forma rápida e sem restrições, a todas as informações relativas às emissões de CEPAC, quantidades e seus detentores;
- II. registro da utilização dos direitos assegurados pelos CEPAC por seus titulares;
- III. prestação de informação aos titulares de CEPAC acerca de suas posições, da mesma forma que é assegurada aos titulares de outros títulos e valores mobiliários escriturais mantidos em empresas especializadas de custódia;
- IV. mercado secundário público e transparente para os CEPAC emitidos.

CONSIDERAÇÕES GERAIS

A Prefeitura em conjunto com o Banco Coordenador pode requerer que a CVM autorize a modificação ou revogação da Oferta, caso ocorram alterações substanciais, posteriores e imprevisíveis nas circunstâncias inerentes à Oferta existentes na data do pedido de registro da Oferta na CVM, que resultem em aumento relevante dos riscos assumidos pela PMC, nos termos do Art. 25 da Instrução CVM 400. A Prefeitura, em conjunto com o Banco Coordenador, pode modificar, a qualquer tempo, a Oferta com vistas a melhorar os seus termos e condições em favor daqueles que possuem interesse em

adquirir CEPAC, nos termos do art. 25, parágrafo 3º, da Instrução CVM 400. Se a Oferta for revogada, os atos de aceitação anteriores ou posteriores à revogação serão considerados ineficazes. A revogação ou qualquer modificação na Oferta deverá ser imediatamente comunicada aos investidores, e divulgada por meio de Anúncio de Retificação a ser publicado no Diário Oficial da Cidade de Curitiba e em jornais de grande circulação, mesmos veículos a serem utilizados para publicação do Aviso ao Mercado e do Anúncio de Início, de acordo com o art. 27 da Instrução CVM 400. O Banco Coordenador deverá se acautelar e se certificar, no momento do recebimento da aceitação da Oferta de que o Proponente está ciente de que a Oferta original foi alterada e de que tem conhecimentos das novas condições. A revogação ou qualquer outra modificação torna ineficaz a Oferta e os atos de aceitação anteriores ou posteriores, motivo pelo qual deverão ser restituídos integralmente no prazo de 10 (dez) dias úteis, sem qualquer remuneração ou correção monetária, àqueles que pretendiam adquirir CEPAC, bens ou direitos dados em Contrapartida aos CEPAC distribuídos, nos termos do art. 26 da Instrução CVM 400. Na hipótese prevista acima, os Interessados que já tiverem aderido à Oferta deverão ser comunicados diretamente a respeito da modificação efetuada, para que confirmem, no prazo de 5 (cinco) dias úteis do recebimento da comunicação, o interesse em manter a declaração de aceitação, presumida a manutenção em caso de silêncio.

FATORES DE RISCO DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

Antes de tomar uma decisão de investimento, os potenciais investidores devem considerar cuidadosamente, à luz de suas próprias situações financeiras e objetivos de investimento, todas as informações disponíveis neste Prospecto e, em particular, avaliar os fatores de risco descritos a seguir.

FATOR DE RISCO DE NATUREZA JURÍDICA

Em tese, também podem ocorrer demandas judiciais que impeçam a distribuição e a utilização de CEPAC e/ou atividades vinculadas aos mesmos, mesmo após terem sido arrematados em leilão.

A Operação Urbana Consorciada está relacionada a diversos contratos administrativos, muitas vezes com vários aditivos, podendo ocasionar a possibilidade de questionamentos administrativos, inclusive do Tribunal de Contas do Estado, ou judiciais quanto à regularidade dos mesmos, possibilidade essa que pode, inclusive, gerar embargo e suspensão de obras em andamento, gerando efeitos negativos na valorização dos CEPAC.

Na hipótese de a Operação Urbana ser declarada nula ou de ocorrer mudança na legislação urbanística que impeça a utilização dos CEPAC, os investidores adquirentes de CEPAC que não os vincularam a um terreno ou obra terão que ser indenizados pela Prefeitura, e, para isso, poderão ser obrigados a mover ações judiciais cujo pagamento estará sujeito aos trâmites de precatórios contra o Município de Curitiba.

FATORES DE RISCO MACROECONÔMICOS

A valorização dos CEPAC está diretamente relacionada ao preço dos imóveis praticado no âmbito da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Eventuais modificações na conjuntura econômica que afetem o mercado imobiliário podem afetar a demanda por CEPAC e o seu respectivo valor.

Freqüentemente, o Governo Brasileiro intervém na economia do País, realizando, ocasionalmente, mudanças drásticas e repentinas nas suas políticas. As medidas do Governo Brasileiro para controlar a inflação e implementar as políticas econômica e monetária têm envolvido alterações nas taxas de juros, desvalorização na moeda, controle de câmbio, tarifas, entre outras medidas. Essas políticas, bem como algumas condições macroeconômicas, causaram efeitos significativos na economia brasileira, assim como nos mercados financeiro, de capitais e imobiliário.

Adicionalmente, não há como prever por quanto tempo serão mantidas as atuais diretrizes das políticas econômica e monetária implementadas pelo atual Governo Federal.

A adoção de medidas, pelo Governo Federal, que possam resultar na flutuação da moeda, indexação da economia, instabilidade de preços, elevação de taxas de juros ou influenciar a política fiscal vigente poderão impactar os negócios imobiliários e os investimentos em CEPAC.

FATORES DE RISCO SETORIAIS

O mercado imobiliário está sujeito a oscilações significativas de preços. Uma eventual desvalorização do mercado imobiliário poderá afetar a demanda por CEPAC e, conseqüentemente, seu valor.

Além de fatores externos, como os vistos acima, outros fatores intrínsecos ao setor imobiliário podem gerar-lhe oscilações, tais como alterações na legislação específica, criação ou alteração de leis sobre meio ambiente, ou medidas que afetem a escassez de financiamentos à habitação.

REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA E MEIO AMBIENTE

O setor imobiliário brasileiro está sujeito à extensa regulamentação sobre construção e Zoneamento, que emana de diversas autoridades federais, estaduais e municipais e que afeta as atividades de aquisição de terrenos, incorporações e construções. O setor está sujeito também à regulamentação sobre crédito e proteção ao consumidor. As empresas que atuam no ramo imobiliário são obrigadas a obter aprovação de diversas autoridades governamentais para suas atividades de incorporação, construção e comercialização, havendo a possibilidade de serem adotados novos regulamentos ou promulgadas novas leis, ou as leis ou os regulamentos serem interpretados de tal sorte a afetarem os resultados das operações dessas empresas.

As atividades das empresas do ramo também estão sujeitas à legislação e regulamentação brasileira federal, estadual e municipal do meio ambiente. Caso ocorra alteração na regulamentação relativa ao setor imobiliário, inclusive na regulamentação sobre o meio ambiente, as atividades e os resultados dessas empresas poderão ser afetados de maneira adversa. Tal cenário sugere oscilação para baixo dos preços praticados no mercado imobiliário, que, se ocorrer, poderá afetar a demanda por CEPAC e, conseqüentemente, seu valor.

A Prefeitura obteve, inicialmente, Licença Ambiental Prévia, tendo sido concedido prazo para apresentação de documentos complementares. Essa necessidade de complementação, todavia, não prejudicou ou comprometeu a análise técnica que apontou a viabilidade ambiental da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, nos termos da Licença Prévia 12000027. Posteriormente, em 11 de abril de 2012, os documentos complementares definidos na Licença Prévia foram entregues, sob protocolo nº 04-013328/2012, respeitando o prazo concedido para a apresentação destes. Sendo assim, as condições definidas na Licença Prévia foram, a princípio, atendidas.

A Licença Ambiental inicialmente concedida será válida até 12 de março de 2014, data em que expirará. Referido prazo de validade da Licença Prévia, se baseia em uma especificidade da legislação ambiental do Município de Curitiba: de acordo com o artigo 20 do Decreto Municipal nº 1.819, de 22 de novembro de 2011, “que regulamenta os artigos 7º e 9º da Lei Municipal nº 7.833 de 19 de dezembro de 1991, trata do Sistema de Licenciamento Ambiental no Município de Curitiba e dá outras providências”, as Licenças Prévias podem ser concedidas com prazo máximo de validade de até 2 anos.

No caso da Operação Urbana Linha Verde concedeu-se, inicialmente, o prazo máximo de 02 anos. Em função da natureza e magnitude da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, cuja implantação será feita ao longo das próximas décadas, a continuidade do licenciamento ambiental se dará de forma individualizada através da emissão de Licenças de Instalação para as diversas obras do Programa de Intervenção, e serão referenciadas na Licença Prévia LP – 12000027, que deu origem ao processo. Essa necessidade de emissão de novas licenças configura um risco para os investidores, na medida em que, no caso de mudança da legislação, poderão ser impostos requisitos atualmente não previstos.

FINANCIAMENTO IMOBILIÁRIO

Os diferentes tipos de financiamentos bancários obtidos pelos consumidores para compra de imóveis possuem como principal fonte o SFH, financiado com recursos captados através dos depósitos em caderneta de poupança. Com frequência, o CMN altera o limite dos bancos de disporem desses recursos para fins de financiamento imobiliários. Assim, caso o CMN restrinja o limite de disponibilidade das instituições financeiras destinado a financiar compra de imóveis, o volume de vendas das empresas do setor poderá diminuir, afetando, assim, a demanda por unidades habitacionais, por CEPAC e, conseqüentemente, seu valor.

VALORIZAÇÃO

Historicamente, a execução de Intervenções e obras públicas em geral acarreta em significativa valorização do mercado imobiliário da região da Intervenção.

Não há garantia que as Intervenções no âmbito da Operação Urbana Consorciada Linha Verde gerarão valorização imobiliária na Área de Intervenção Urbana da referida operação. Como a valorização dos CEPAC está atrelada, entre outros fatores, à valorização imobiliária da região a que se referem, também não há garantia de valorização dos CEPAC.

FATORES DE RISCO DA EMISSORA

RISCOS POLÍTICOS

O Município de Curitiba possui um Plano Diretor criado pela Lei Municipal 11.266 de 16 de dezembro de 2004, elaborado de acordo com o Estatuto da Cidade, que autoriza expressamente a emissão de CEPAC pelo município para financiamento das intervenções no âmbito de Operações Urbanas Consorciadas.

A Operação Urbana Consorciada Linha Verde foi criada pela Lei Municipal nº 13.909 de 19 de dezembro de 2011, e está expressamente prevista no atual Plano Diretor.

Quaisquer leis, federais ou municipais, estão sujeitas a modificações por outras leis, ou podem ser revogadas, expressa ou tacitamente, mediante iniciativa do Poder Legislativo e sanção do Poder Executivo.

São possíveis alterações legislativas que tragam mudanças em relação à prioridade das Intervenções executadas, ou, ainda, modificações de coeficientes ou de valores básicos de imóveis em quaisquer áreas do Município, que, portanto, alterem o cenário considerado pelo investidor no momento da aquisição dos CEPAC, apostando na valorização da área e de seus títulos.

Não existe garantia de manutenção das características da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, ainda que definidas em legislação específica, pois esta poderá ser modificada a qualquer tempo, observados os trâmites legais.

ALTERAÇÃO DA POLÍTICA DE INVESTIMENTOS

O governo municipal poderá eleger outras regiões de Curitiba como prioritárias para o desenvolvimento urbano, e estabelecer políticas que venham a retardar ou paralisar a implementação das Intervenções na Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

Portanto, algumas ou todas as Intervenções previstas na Operação Urbana Consorciada Linha Verde que ainda não tenham sido objeto de emissão de CEPAC poderão sofrer modificações, ser substituídas, ou simplesmente não se realizar.

O estabelecimento, pela Prefeitura, de políticas mais favoráveis ao mercado imobiliário de outras regiões do Município de Curitiba, pode afetar o crescimento e o interesse imobiliário na região abrangida pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde e, portanto, a valorização dos CEPAC.

FATORES DE RISCO DOS CEPAC

INOVAÇÃO

Os CEPAC constituem uma modalidade de investimento introduzida no mercado de valores mobiliários brasileiro há aproximadamente 8 (oito) anos, que não constitui crédito contra seu emissor, não estando, portanto, sujeitos a rendimento pré-determinado ou resgate, e que ainda não tiveram sua utilização disseminada e difundida amplamente. Tais aspectos podem resultar em uma dificuldade maior de aceitação dos CEPAC se comparados a outras modalidades de investimento disponíveis no mercado de valores mobiliários, ou com outros ativos disponíveis para investimento.

Além de ser um título financeiro novo, em um mercado de valores mobiliários ainda pouco conhecido pela maioria da população, possui caráter peculiar, pois não tem data de vencimento e não pode ser resgatado por quem os emitiu.

LIQUIDEZ

O mercado secundário de CEPAC ainda é incipiente, conseqüentemente, histórico de negociação desses títulos é pequeno. Não há como prever quais serão as movimentações futuras de compra e venda de CEPAC no mercado secundário.

Caso os titulares de CEPAC desejem desfazer-se de seu investimento, não há garantia de que poderão obter o mesmo valor quando vendê-los no mercado secundário.

Existe a possibilidade de ser obrigados a oferecer descontos substanciais para vendê-los, realizando uma perda de parte do seu investimento.

Todavia como são valores negociáveis no mercado de balcão organizado administrado pela BM&FBOVESPA seu preço pode aumentar ou diminuir, dependendo de aspectos relacionados não apenas com a situação do mercado imobiliário, mas também das condições do mercado financeiro em geral.

INEXISTÊNCIA DE GARANTIA DE FINANCIAMENTO DA INTERVENÇÃO

Não existe garantia de que haverá interesse do mercado em adquirir todos os CEPAC necessários para o financiamento das Intervenções.

Caso não haja procura para os CEPAC e, portanto, não haja recursos suficientes para o término das Intervenções, o Município de Curitiba não tem a obrigação de adquirir os CEPAC remanescentes, ou utilizar recursos próprios para fazer os pagamentos futuros.

Além disso, não existe por parte do Banco Coordenador garantia firme de colocação dos CEPAC. Assim sendo, caso não haja a colocação dos CEPAC nos montantes ofertados, o Banco Coordenador não tem a obrigação de adquirir os CEPAC remanescentes, ou utilizar recursos próprios para fazer os pagamentos futuros.

Com isso, nada assegura que a Prefeitura conseguirá emitir tantos CEPAC quanto necessários para a realização de qualquer Intervenção no âmbito da Operação Urbana Consorciada Linha Verde e que a Prefeitura complemente o custeio de qualquer Intervenção, o que pode resultar em uma valorização menor que a projetada na respectiva área de Intervenção Urbana, podendo impactar os CEPAC.

DESCASAMENTO DE FLUXOS

Não há como prever se o fluxo de recursos captados com as emissões de CEPAC será compatível com os cronogramas físico-financeiros das Intervenções urbanísticas programadas. Assim, caso ocorra o descasamento de fluxos, os valores orçados para as Intervenções urbanísticas poderão sofrer incrementos de valor inviabilizando sua finalização.

LIMITES DE CEPAC

A Operação Urbana Consorciada Linha Verde é dividida em 3 (Três) setores com distribuição distinta de área construída adicional. Uma vez atingido o limite de um determinado Setor, os titulares de CEPAC somente poderão utilizá-los nos setores remanescentes, sempre dentro do perímetros abrangido pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

Assim, quanto maior for o tempo para exercício dos direitos assegurados pelos CEPAC, maior o risco de se esgotarem as possibilidades de uso de CEPAC em determinado setor da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, restando, porém, garantia de utilização dos títulos no perímetro da operação.

FATORES DE RISCO DE NATUREZA POLÍTICA

MODIFICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO

O Estatuto da Cidade é uma norma de ordem pública, sancionada em 10 de julho de 2.001, que regulamenta o artigo 182 da Constituição Federal de 1988.

O Estatuto da Cidade assegura aos Municípios o direito de fixar coeficientes de construção e usos permitidos e, ao mesmo tempo, outorgar, onerosamente, um direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico existente ou de alteração do uso do solo. Também permite a criação de Operações Urbanas Consorciadas por meio de leis específicas, e o financiamento das Intervenções por meio da emissão de CEPAC.

Neste contexto não se pode olvidar que quaisquer leis, federais ou municipais, estão sujeitas a modificações por outras leis, ou podem ser revogadas, expressa ou tacitamente, mediante iniciativa do Poder Legislativo e sanção do Poder Executivo e impactar negativamente a valorização, negociabilidade e validade dos CEPAC.

Qualquer alteração na legislação que disciplina os CEPAC, poderá acarretar em prejuízo para os investidores.

Quaisquer leis, federais ou municipais, estão sujeitas a modificações por outras leis, ou podem ser revogadas, expressa ou tacitamente, mediante iniciativa do Poder Legislativo e sanção do Poder Executivo e impactar negativamente a valorização, negociabilidade e validade dos CEPAC.

MODIFICAÇÃO DO VALOR VENAL

Nos termos da legislação do Município de Curitiba, para terrenos não abrangidos pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde, a única maneira de se adquirir direitos urbanísticos adicionais é por meio de outorga onerosa, cujo valor é calculado considerando-se o valor de avaliação de imóveis para fins do Imposto de Transmissão de Bens Intervivos - ITBI, cuja metodologia de apuração do imposto está previsto na Lei Complementar Municipal n.º 40 de 18 de dezembro de 2001, conforme disposições do seu Art. 49:

Artigo 49 - A base imponible do imposto é o valor venal dos bens ou direitos transmitidos ou cedidos.

Parágrafo Único - O valor venal será determinado pela administração, mediante avaliação procedida por profissional habilitado, o qual observará, para tanto, as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, relativas à avaliação de imóveis."

A planta genérica de valores do Município de Curitiba, aprovada pela Lei Complementar Municipal n.º 53, de 02 de dezembro de 2001, cujos valores sofrem atualizações em consonância com o previsto no Artigo 83 da Lei Complementar Municipal 40/2.001, efetivados através dos Decretos Municipais 1.633/2.005, 1.470/2.006, 1.428/2.007, 1.359/2.008, 1.576/09, 1.792/2.010 e 1.950/2.011, que é

definidora do valor venal para efeitos do lançamento do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana - IPTU, pode ser modificada por meio de estudos técnicos de avaliação em massa de imóveis com a elaboração de Projeto de Lei que deve ser aprovado pelo Poder Legislativo Municipal, seguindo-se para sanção do Prefeito. Essa Lei entrará em vigor no ano seguinte da sua promulgação.

No estudo de viabilidade econômica há várias comparações entre os valores dos imóveis, acrescidos da respectiva contrapartida financeira, entre áreas abrangidas e não abrangidas pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde. As conclusões ali apresentadas dependem da manutenção dos valores adotados para sua elaboração.

Assim, qualquer modificação no cálculo do Valor do Índice Fiscal do imóvel pode tornar mais vantajoso, sob o ponto de vista econômico, executar empreendimento imobiliário em lote fora da Operação Urbana Consorciada.

No Estudo de Viabilidade Econômica há várias comparações entre os valores dos terrenos, acrescidos da respectiva contrapartida financeira, entre áreas abrangidas e não abrangidas pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde. As conclusões ali apresentadas dependem da manutenção dos Índices Fiscais atuais.

FATORES DE RISCO DAS INTERVENÇÕES

As intervenções, especialmente as obras, projetos e desapropriações, podem ser alteradas e até não serem realizadas por razões de ordem política, econômica, técnica, ambiental, urbanística, social ou jurídica. As obras e projetos podem ser modificados por alterações nas políticas públicas da Prefeitura, do Governo do Estado ou do Governo Federal, obrigando a adaptação das intervenções previstas.

Razões de ordem econômica podem exigir a modificação das intervenções, quando os custos efetivos demonstrarem ser muito superiores aos previstos na distribuição, como, por exemplo, a avaliação judicial de um imóvel for muito superior à avaliação administrativa, podendo levar até a desistência desta desapropriação.

As obras e projetos podem ser alterados por razões de ordem técnica de engenharia, geológica, hidrológica, etc., como, por exemplo, a necessidade de alteração do método construtivo de uma obra em razão do solo existente.

As intervenções podem ser modificadas ou canceladas por razões de ordem ambiental, especialmente porque cada intervenção precisa de licença ambiental específica, que pode não ser concedida ou então exigir alterações ou, ainda, exigir compensações para aprovação de sua execução.

Como a cidade de Curitiba, inclusive a região da Operação Urbana Linha Verde, encontra-se em constante transformação, questões de ordem urbanística podem demandar alterações nas intervenções.

Decisões judiciais podem impedir a execução de alguma intervenção ou retardá-la ou, ainda, exigir alteração de projeto, bem como pode aumentar os valores previstos para a desapropriação.

Por fim, é importante ressaltar que os valores constantes nas distribuições são estimativos e podem sofrer alterações significativas pelas razões apresentadas neste tópico, bem como pela flutuação dos preços.

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

INTRODUÇÃO

A Operação Urbana Consorciada Linha Verde foi criada pela Lei 13.909 de 19 de dezembro de 2011 e regulamentada pelo Decreto n.º 133, de 26 de janeiro de 2012, quanto aos parâmetros construtivos e aspectos urbanísticos a serem adotados para licenciamento dos empreendimentos que utilizarem os

benefícios previstos na lei e o Decreto n.º 134, quanto à operacionalização dos Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC.

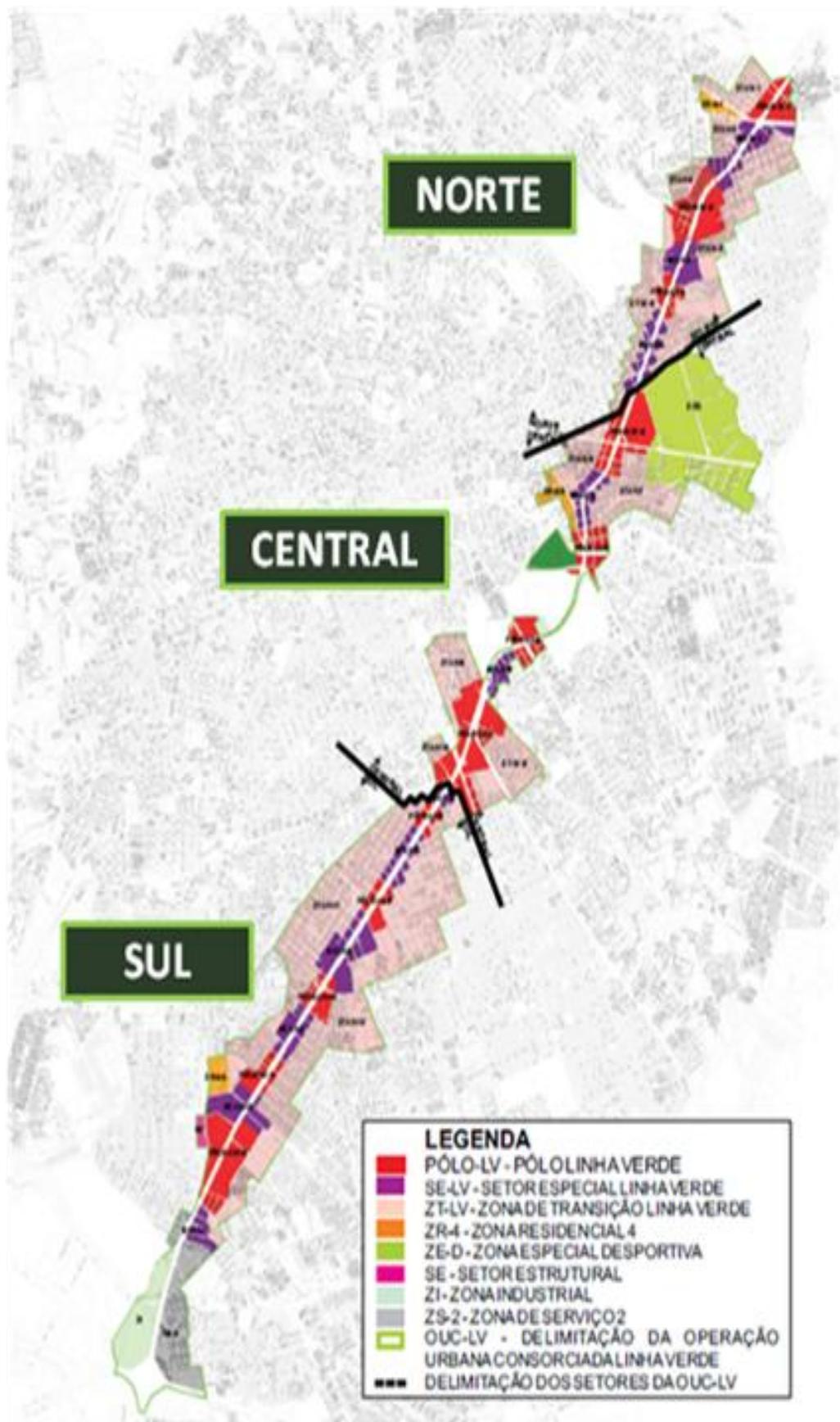
A Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde estabelece diretrizes urbanísticas para a área de influência da atual Linha Verde, que anteriormente era uma rodovia federal (BR-116) que cortava a cidade, desde o bairro Atuba, até o Pinheirinho, no sentido Norte Sul .

Assim, a Operação Urbana Consorciada Linha Verde abrange os bairros do entorno da avenida de mesmo nome.

PRINCIPAIS ASPECTOS DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

O escopo da Operação Urbana Consorciada Linha Verde compreende um conjunto de medidas e intervenções coordenadas pela Prefeitura, por intermédio da Comissão Executiva, nos termos de Decreto Municipal 174 de 8 de fevereiro de 2012, com participação da população, visando a melhoria e transformações urbanísticas, sociais e ambientais na área de influência da área no entorno da Linha Verde.

O território da OUC-Linha Verde abrange uma área líquida de terreno de pouco mais de 2.000 hectares (20,82 milhões de m²) distribuídos nos três Setores da Operação Urbana, sendo 3,95 milhões de m² no Setor Norte, 6,25 milhões de m² no Setor Central e 10,6 milhões no Setor Sul.



Setores da Operação Urbana Consorciada da Linha Verde

PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

O programa de Intervenções teve como preocupação primordial tratar de forma desigual as desigualdades existentes na região, promovendo a requalificação urbanística e ambiental, priorizando a complementação do sistema viário, o sistema de transporte coletivo, a drenagem, a oferta de espaços livres, o tratamento paisagístico, ciclovias e regularização fundiária das áreas de ocupação irregular.

De acordo com a Lei da Operação Urbana Linha Verde, as Intervenções englobam as seguintes finalidades:

- Ocupação ordenada da região da Operação Urbana;
- Desenvolvimento de programa de atendimento à população carente, atingida pelas Intervenções urbanísticas, com a implantação de unidades de Habitação de Interesse Social;
- Criar estímulos para implantação de usos diversos, com índices e parâmetros urbanísticos compatíveis com as tendências e potencialidades dos lotes da Operação Urbana;
- Incentivar a mescla de usos (ou seja, a integração entre áreas comerciais, residenciais e industriais);
- Dotar o perímetro da operação de qualidades urbanísticas compatíveis com os adensamentos propostos;
- Criar condições para que usuários da Operação Urbana (proprietários, moradores e investidores) participem das mudanças urbanísticas;
- Implantação dos melhoramentos viários, em especial as travessias da Linha Verde em desnível;
- Incentivar o remembramento de lotes e a criação de áreas de circulação e acesso público;
- Estabelecer mínimo de espaços por setor para a implementação de áreas verdes;
- Prever a implantação em cada nova edificação, de dispositivos de drenagem, por retenção, com capacidade proporcional à área impermeabilizada.

A estimativa do valor total das Intervenções é de R\$ 1,2 bilhão, sendo que os recursos a serem aplicados viram prioritariamente da colocação de CEPAC.

A eventual diferença que venha a ocorrer entre o valor arrecadado com os CEPAC e o custo das intervenções será complementando com recursos do Tesouro Municipal, nos exercícios em que forem aplicados, ou de outras fontes, como convênios com outras entidades e órgãos municipais e de outras esferas de governo. Nesse sentido, ainda, existe a possibilidade de que os recursos complementares sejam obtidos através de financiamento junto a órgãos internacionais.

As obras referentes a Intervenções da Operação Urbana Consorciada Linha Verde que já estão em fase de execução, poderão ser financiadas através dos recursos obtidos com a emissão de CEPAC. Com relação às obras futuras, todo o seu financiamento, desde os projetos iniciais, até a sua conclusão, a princípio, decorrerá exclusivamente da venda de CEPAC, podendo, se necessário, ocorrer previsão orçamentária para sua complementação no exercício correspondente.

Lançada a OUC-LV ao mercado, a tendência é de que haja valorização gradual dos terrenos inseridos em seu perímetros e, conseqüentemente, do valor do CEPAC, de forma que o valor a ser complementado pelo Tesouro Municipal seja tanto menor quanto maior o sucesso dos leilões que serão realizados, resultando em valores maiores de arrecadação.

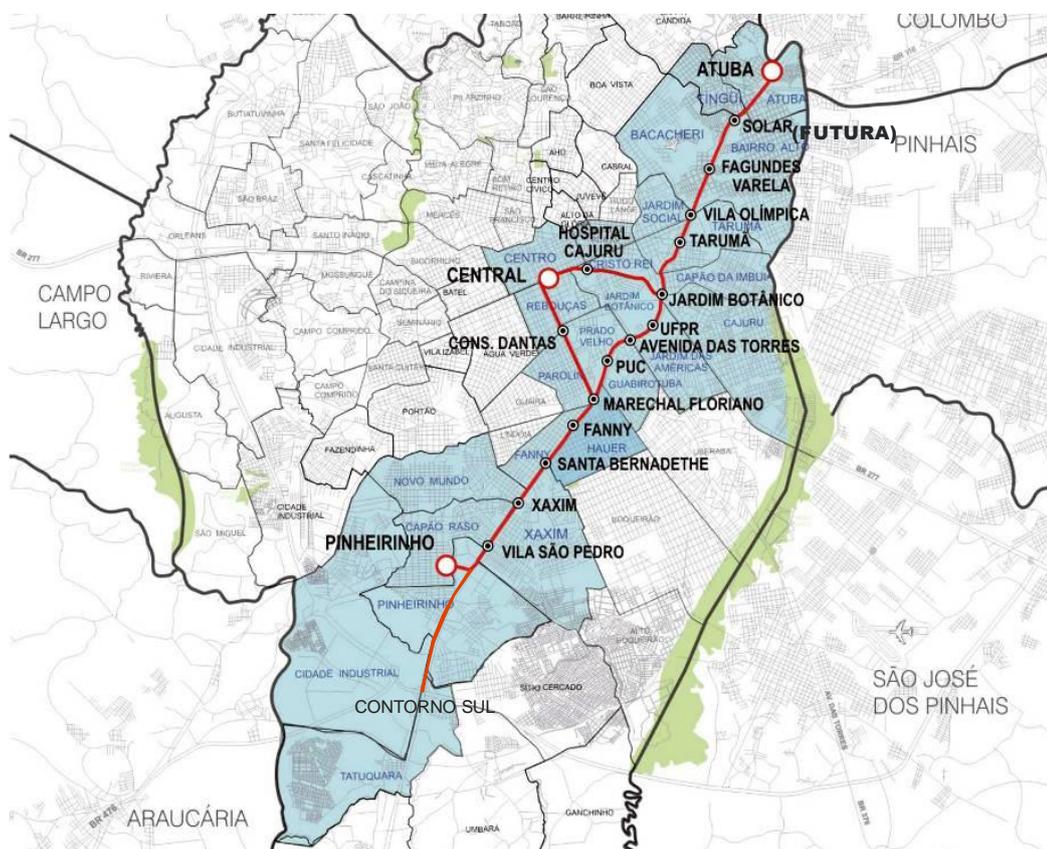
Tais valores totais poderão sofrer alterações, caso haja, exigências de compensação ambiental estabelecidas no EIA/RIMA, ou caso o custo das obras ou desapropriações ultrapassem as estimativas, conforme descrito em Fatores de Risco acima.

PERFIL DOS DISTRITOS ATENDIDOS PELA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

A área de Intervenção Urbana da Operação Urbana Consorciada Linha Verde abrange 22 bairros em 7 (sete) distritos administrativos da cidade, denominados Administrações Regionais. Os territórios não coincidem, mas o perímetro ocupa partes das 7 (sete) Administrações Regionais.

BAIRROS ENVOLVIDOS

- Atuba
- Tingui
- Bairro Alto
- Bacacheri
- Jardim Social
- Tarumã
- Capão da Imbuia
- Cristo Rei
- Jardim Botânico
- Cajuru
- Jardim das Américas
- Prado Velho
- Guabirota
- Parolin
- Hauer
- Fanny
- Novo Mundo
- Xaxim
- Capão Raso
- Pinheirinho
- Tatuquara
- CIC



ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS ENVOLVIDAS

I. Boa Vista

Distrito composto por 13 (treze) bairros - Tarumã, Santa Cândida, Atuba, Boa Vista, Bacacheri, Taboão, Bairro Alto, Cachoeira, Abranches, Tingui, Barreirinha, Pilarzinho e São Lourenço - com 6.222,40 ha, representando 14,40 % do território do Município.

II. Matriz

A Regional Matriz é composta por dezoito bairros - Centro, São Francisco, Centro Cívico, Alto da Glória, Alto da Rua XV, Cristo Rei, Jardim Botânico, Rebouças, Batel, Bigorrião, Mercês, Bom

Retiro, Ahú, Juvevê, Cabral, Hugo Lange, Jardim Social, Prado Velho - com 3.628,80 ha, correspondente à 8,40 % do território do Município.

III. Cajuru

A Administração Regional do Cajuru foi criada em 1986 pelo Decreto 142. Foi consolidada, através do Decreto 665 de 29/03/2005. Mantém a mesma conformação desde 1993. A Regional possui 3.530,60 hectares, o que representa 8,21% do território do Município. É composta pelos bairros Capão da Imbuia, Cajuru, Jardim das Américas, Guabirota e Uberaba. Está localizada na região leste da cidade fazendo divisa com os municípios de Pinhais - onde há área de conurbação consolidada - e São José dos Pinhais.

IV. Portão

A Regional Portão é composta por onze bairros – Água Verde, Campo Comprido, Fanny, Fazendinha, Guaíra, Lindóia, Novo Mundo, Parolin, Portão, Santa Quitéria e Vila Izabel. Abrange uma área de 3.346,36 hectares, ocupando uma área de 7,74 % da área do Município.

V. Boqueirão

A Administração Regional do Boqueirão foi criada em 1986 pelo Decreto 142, possuindo 3.985,9 hectares, o que representa 9,22% do território do Município. É composta pelos bairros Hauer, Xaxim, Boqueirão e Alto Boqueirão.

VI. Pinheirinho

A Regional Pinheirinho foi criada em 1986, com nova configuração a partir de 29 de março de 2005, conforme Decreto 665/2005. Abrange cinco bairros – Capão Raso, Pinheirinho, Campo de Santana, Caximba e Tatuquara – possuindo uma área de 5.676,70 hectares, correspondendo a 13,14 % da área do Município.

VII. CIC

Regional criada em março de 2005, abrangendo quatro bairros – CIC, Riviera, Augusta e São Miguel – ocupando uma área de 61,5 km², correspondendo à 14 % do território do Município.

DESCRIÇÃO DAS INTERVENÇÕES

A Operação Urbana Consorciada Linha Verde tem por objetivo viabilizar um conjunto de intervenções que se inserem no escopo do planejamento urbano de longo prazo de Curitiba principalmente quanto à implantação do **Projeto Linha Verde**, consolidando este importante Eixo de Desenvolvimento da cidade.

Nesse contexto, o **Projeto Linha Verde** tem como principal característica a requalificação urbana do eixo viário da antiga Rodovia BR-116 e seu entorno no seu trecho urbano. A proposta urbanística do **Projeto Linha Verde** segue o princípio básico do planejamento urbano da cidade, formado pela integração entre uso do solo, sistema viário e transporte, em uma perspectiva clara de requalificação econômica, social e do meio ambiente, propiciando um salto qualitativo para essa região da cidade.

O projeto caracteriza-se pela implantação de um sistema de transporte coletivo ao longo do eixo viário da antiga rodovia, possibilitando a opção de um deslocamento rápido entre o sul, o norte e o centro da cidade, a execução de sistema viário adequado ao ambiente urbano, a implantação de infra-estrutura urbana de drenagem, iluminação, paisagismo, calçadas, ciclovias, bem como a implantação de travessias em nível e de interseções em desnível com o objetivo de ampliar os pontos de conexão entre os dois lados da Avenida Linha Verde.

Com uma extensão de aproximadamente 22 quilômetros e atingindo diretamente 22 bairros, a Linha Verde começou a ser implantada após assinatura do Convênio de Delegação da União (2004), possibilitando a Prefeitura Municipal de Curitiba incorporar a antiga faixa da BR-116 ao ambiente urbano da cidade, transformando este compartimento em um novo eixo de desenvolvimento.

A Figura 1 indica a localização da Linha Verde no município de Curitiba.

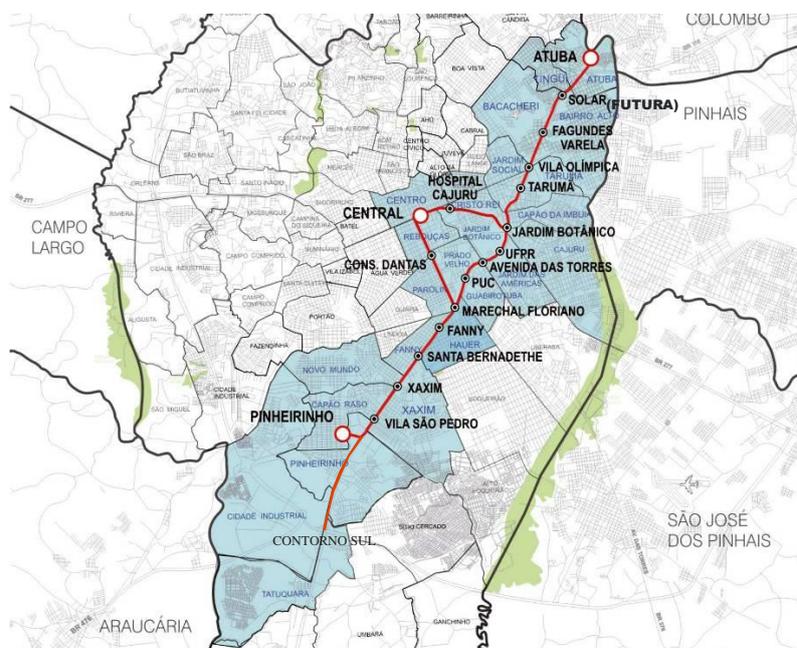


Figura 1 – Localização da Linha Verde no município de Curitiba

As intervenções físicas caracterizaram-se pela implantação de canaleta exclusiva para circulação de um sistema de transporte de massa, cujo modal é o *Bus Rapid Transit* (BRT), obras de drenagem, recuperação das vias centrais e marginais da antiga rodovia e implantação de vias marginais. Além destas ações, com o objetivo de solucionar as interseções com a antiga BR-116, foram previstas interseções em desnível (trincheiras) em cruzamentos críticos, bem como a implantação e adequação de obras de arte existentes.

Complementando a infra-estrutura de transporte foram previstas também a implantação de 32 estações de embarque e desembarque para o atendimento de três linhas de transporte. No eixo da via foi prevista ainda a implantação de ciclovias, a fim de compor um sistema de circulação de parque linear, também proposto, com plantio de árvores e demais elementos paisagísticos. Soma-se a essas intervenções a implantação de sinalização horizontal, vertical, semaforica e indicativa, sendo a região tratada como uma nova sub-área do Controle de Tráfego em Área (CTA), objetivando maior agilidade na operação do sistema de transporte proposto.

Com relação à circulação de pedestres, nos sentidos longitudinal e transversal, o projeto prevê o tratamento paisagístico adequado, além da construção de travessias apropriadas, permitindo que nas estações para embarque e desembarque na Linha Verde também seja possível realizar a integração com a Rede Integrada de Transporte (RIT).

A proposta de transformação urbanística da antiga BR-116 em uma nova avenida permite também a melhoria da acessibilidade urbana, com o tráfego de acesso a vários bairros e metropolitana. Além da transformação urbanística dessa região, um dos principais objetivos do projeto é o aperfeiçoamento do sistema de transporte coletivo de Curitiba e da RMC, buscando atender de maneira mais eficaz as crescentes demandas provenientes do aumento populacional na região e do processo de integração do sistema de transporte da cidade com os demais municípios da Região Metropolitana.

O PROJETO

Com relação ao Sistema de Transporte a Figura 2 demonstra o traçado esquemático das linhas de transporte propostas e a localização das estações de embarque e desembarque. As canaletas são para uso exclusivo do transporte coletivo e as estações são localizadas aproximadamente a cada 1 km uma da outra. As Figuras 3, 4, 5 e 6 apresentam detalhes das estações de embarque e desembarque.



Figura 2 – Linhas de Transporte propostas no Projeto Linha Verde

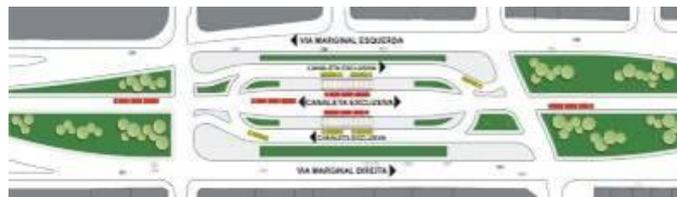


Figura 3 – Planta esquemática das estações de embarque e desembarque



Figura 4 – Perspectiva esquemática das estações de embarque e desembarque



Figuras 5 e 6 – Estações de embarque e desembarque

Com relação ao sistema viário, a Figura 7 apresenta de forma esquemática a composição proposta. O projeto prevê a implantação de um sistema trinário composto por uma via central, com canaleta exclusiva para o transporte coletivo (BRT), duas vias marginais com 3 faixas de circulação cada, uma em cada sentido, duas vias locais com uma faixa de circulação e área de estacionamento, cruzamentos semaforizados e travessias de pedestres.

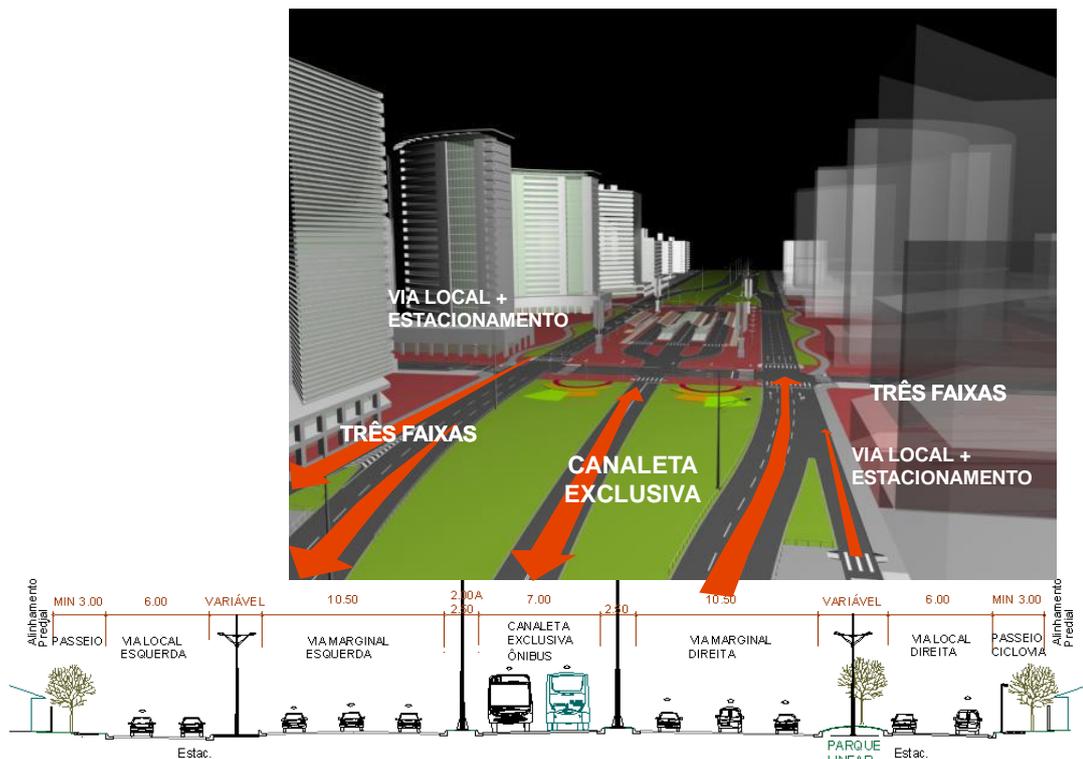


Figura 7 – Seção Transversal da proposta do sistema viário do Projeto Linha Verde

Com relação ao Zoneamento e Uso do Solo a Figura 8 ilustra de forma esquemática a proposta de adensamento incentivando o uso misto do Projeto Linha Verde, evidenciando também os Pólos de Desenvolvimento, que permitem um maior adensamento de atividades.

INCENTIVOS
CONSTRUTIVOS
USO MISTO
PÓLOS DE
DESENVOLVIMENTO

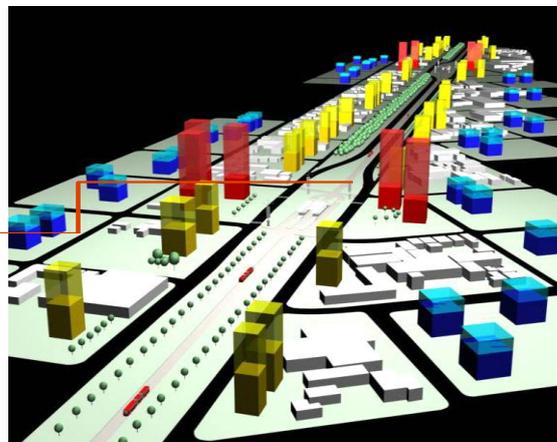


Figura 8 – Ilustração esquemática do adensamento e usos propostos



Figura 9 – Aspectos ambientais

Com relação aos aspectos ambientais, conforme demonstrado na Figura 9, a proposta do **Projeto Linha Verde** envolve a utilização de biocombustível para os veículos do transporte coletivo, estações de embarque e desembarque providas de mecanismo de coleta e armazenamento da água da chuva, uso eficiente da iluminação pública, implantação de parque linear, plantio de árvores e implantação de 22 km de ciclovia.

TRECHOS DE IMPLANTAÇÃO

O **Projeto da Linha Verde** foi dividido em quatro trechos.

O **Trecho 1**, denominado **Linha Verde Sul**, apresentando dois lotes, foi concluído em 2009 e foi financiado com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

A Figura 10 apresenta os trechos de implantação do **Projeto Linha Verde**.



Figura 10: Trechos de implantação do Projeto Linha Verde

A Figura 11 apresenta a localização dos **Lotes 1, 2, 3 e 4 do Trecho 2 – Linha Verde Norte**.

LOTE 01 – Trecho Universidade Federal do Paraná - Viaduto do Tarumã (em execução)

LOTE 02 – Complexo da Av. Victor Ferreira do Amaral

LOTE 03 – Trecho entre região da Estação Tarumã e região da Estação Fagundes Varela

LOTE 04 – Trecho entre região da Estação Fagundes Varela e a região da Estação Atuba

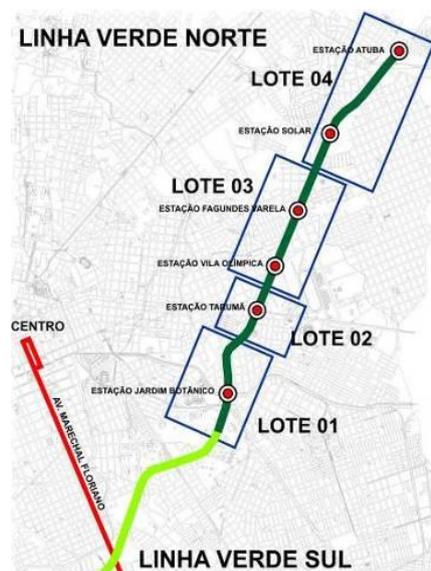


Figura 11 – Trecho 2 – Linha Verde Norte – Lotes 1, 2, 3 e 4

Cabe destacar que as intervenções previstas na Operação Urbana Consorciada da Linha Verde vão além da complementação da implantação do Projeto Linha Verde referente aos **Lotes 2, 3 e 4** do **Trecho 2 - Linha Verde Norte** e do **Trecho 4** referente ao **prolongamento da Linha Verde Sul**.

As demais ações previstas no programa de intervenções são bastante abrangentes, com a proposição de diversas obras de infra-estrutura e ações voltadas para a melhoria ambiental e de caráter social dessa região.

Dessa forma, o Programa de Intervenções, garantindo o pleno desenvolvimento urbano e preservando a qualidade ambiental da área de abrangência da OUC-LV, tem por objetivo a requalificação urbanística e ambiental, a complementação do sistema viário e de transportes, priorizando o transporte coletivo, a drenagem, a oferta de espaços livres de uso público com tratamento paisagístico, ciclovias e melhorias voltadas à habitação de interesse social para a população que ocupa áreas de ocupação irregular que poderá ser atingida pelas intervenções propostas.

A OUC-LV tem previsão de conclusão de 25 a 30 anos e contempla as seguintes intervenções:

ITEM	PROGRAMA DE INTERVENÇÕES	VALOR (Milhões de R\$)
a)	Implantação do Projeto Linha Verde Norte – Lote 2: Complexo da Av. Victor Ferreira do Amaral	70
b)	Implantação do Projeto Linha Verde Norte – Lote 3: Trecho entre a região da Estação Tarumã e a região da Estação Fagundes Varela	48
c)	Implantação do Projeto Linha Verde Norte – Lote 4: Trecho: entre a região da Estação Fagundes Varela e a região da Estação Atuba	107
d)	Implantação de Estações complementares de Embarque e Desembarque de transporte coletivo na Linha Verde	9
e)	Implantação de Trincheiras Verdes	380
f)	Implantação de Viadutos	110
g)	Execução de vias estruturantes	30
h)	Implantação de trincheiras e pontes complementares	30
i)	Implantação de Passarela(s) de Pedestres	3
j)	Execução de melhorias quanto aos aspectos ambientais e drenagem, e melhorias por meio da implantação e revitalização de Parques, Áreas de Lazer e Espaços Públicos	160
k)	Implantação de Equipamentos Públicos de atendimento social	30
l)	Execução de Melhorias urbanas na via Linha Verde	30
m)	Implantação da extensão do Projeto Linha Verde Sul – Trecho 4	45
n)	Implantação de obras e ações necessárias à implantação do Metrô de Curitiba - Linha Azul situadas dentro do perímetro da operação Urbana	80
o)	Realização de ações voltadas para população de baixa renda residente em áreas de ocupação irregular	40
p)	Implantação de outras obras e ações necessárias para a consecução dos objetivos da Operação Urbana	5
q)	Desapropriações	-
r)	Elaboração de Projetos	-
s)	Implantação de medidas mitigadoras compensatórias	8
t)	Planos e programas ambientais	8
u)	Supervisão das implantações	4,685
TOTAL		1.197,685

As prioridades definidas pela Comissão Executiva são:

- I. Transposições Viárias;
- II. Adequação Viária;
- III. Medidas de Controle Ambiental
- IV. Realocação e Regularização das áreas de ocupação irregular; e
- V. Elaboração dos projetos relativos ao Plano de Intervenções.

Além das intervenções elencadas no quadro acima, a OUV-LV, arcará com os custos preliminares à sua viabilização, conforme segue:

CONTRATO	OBJETO	VALOR
19.660	Prestação de serviços técnicos especializados envolvendo a análise de viabilidade econômica-financeira relativa à Operação Urbana Consorciada (OUC) Linha Verde na cidade de Curitiba	R\$ 780.490,00
19.965	A elaboração de Estudo de Impacto Econômico-Ambiental e Relatório de Impacto Econômico-Ambiental, para o conjunto de intervenções urbanísticas proposta à Operação Urbana Consorciada Linha Verde	R\$ 1.534.690,00
20.082	coordenação, colocação e distribuição pública primária de CEPAC, sob o regime de melhores esforços, firmado com o BB – Banco de Investimento S.A.	R\$ 15.589.000,00
20.186	prestação de serviços de escrituração de CEPAC, firmado com o Banco de Brasil S.A.	R\$160.000,00
20.187	prestação de serviços técnicos de análise e acompanhamento da Operação urbana Consorciada Linha Verde, firmado com a Caixa Econômica Federal	R\$ 7.200.000,00
-	Taxa de Registro de Distribuição Pública de CEPAC - CVM	R\$ 82.870,00
-	Taxa de Registro de Distribuição Pública de CEPAC - ANBIMA	R\$ 36.288,00
TOTAL		R\$ 25.392.338,00

O custo total estimado, portanto, é de R\$ 1.233.077.338,00, considerando-se as Intervenções e os contratos acima apontados.

Apresenta-se a seguir a descrição das intervenções com suas estimativas de custo e prazos de execução.

a) Implantação do Projeto Linha Verde Norte - Lote 2: Complexo da Av. Victor Ferreira do Amaral

O **Lote 2** da Linha Verde Norte compreende a implantação do Complexo da Av. Victor Ferreira do Amaral e caracteriza-se pela execução de Estação de Embarque e Desembarque de transporte coletivo denominada Tarumã na interseção da Av. Linha Verde com a Av. Victor Ferreira do Amaral.

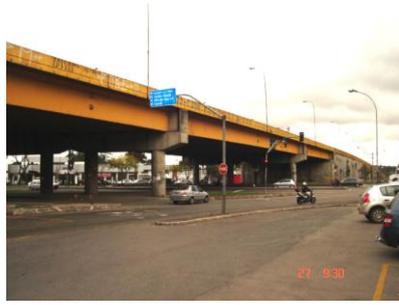
Essa Estação de Embarque e Desembarque apresenta dois níveis, tendo como objetivo realizar a integração vertical do transporte público da Linha Verde com as demais linhas do transporte coletivo no sentido leste e oeste que se deslocam no eixo da Av. Victor Ferreira do Amaral.

A proposta abrange também o rebaixamento da Av. Victor Ferreira do Amaral, configurando uma trincheira, o alargamento do viaduto existente na Linha Verde sobre a Av. Victor Ferreira do Amaral, bem como a execução de alças de acesso a trincheira e a execução de sistema viário complementar necessário à circulação viária da região.

O alargamento do viaduto existente é necessário para passagem da canaleta exclusiva do transporte coletivo, bem como para acomodar a Estação Tarumã nos dois sentidos da Av. Linha Verde, realizando a integração vertical da Estação com seu nível inferior.

O rebaixamento da Av. Victor Ferreira do Amaral tem como objetivo a liberação da superfície para a implantação do nível inferior da Estação Tarumã, contribuindo também para melhorar o fluxo viário desse importante cruzamento agilizando os deslocamentos viários intra-urbanos e entre Curitiba e o município de Pinhais.

As Figuras 12 e 13 apresentam a situação atual do entroncamento da Av. Linha Verde com a Av. Victor Ferreira do Amaral.



Figuras 12 e 13 – Situação atual do entroncamento da Av. Linha Verde com a Av. Victor Ferreira do Amaral

As Figuras 14, 15, 16, 17 e 18 apresentam a proposta do Projeto Linha Verde para o Complexo da Av. Victor Ferreira do Amaral.

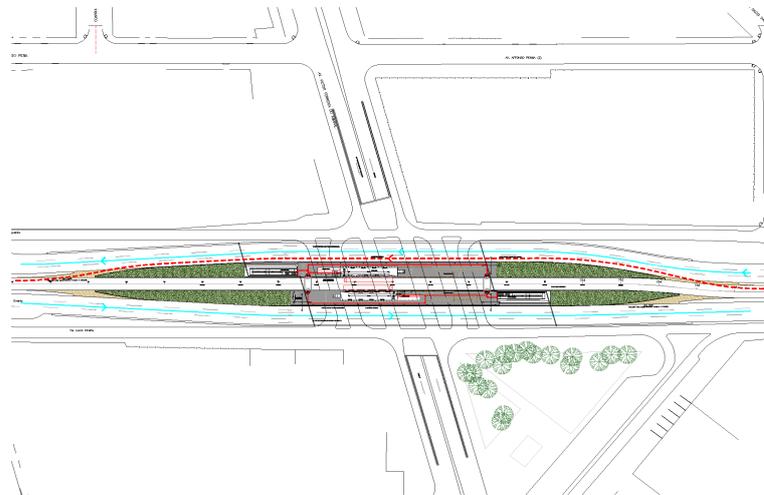


Figura 14 – Detalhe da Estação Tarumã no nível da Av. Linha Verde

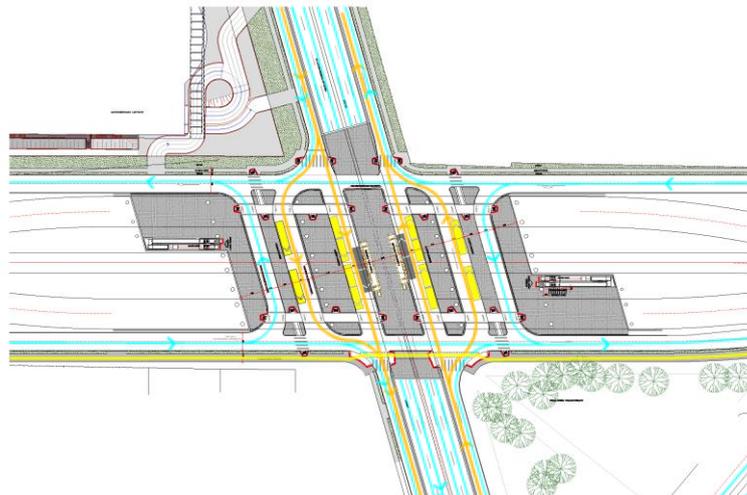


Figura 15 – Detalhe da Estação Tarumã no nível da Av. Victor Ferreira do Amaral

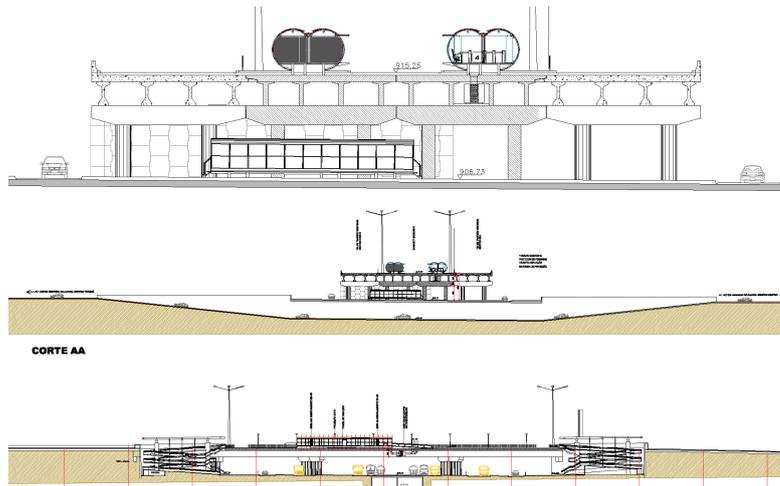


Figura 16 – Cortes transversal e longitudinal do Complexo da Av. Victor Ferreira do Amaral



Figuras 17 e 18 – Lote 2 – Perspectivas do Complexo da Av. Victor Ferreira do Amaral

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 70 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado dessa obra é de 24 meses.

b) Implantação do Projeto Linha Verde Norte – Lote 3: Trecho entre a região da Estação Tarumã e a região da Estação Fagundes Varela

O **Lote 3** da Linha Verde Norte compreende a execução do trecho entre a região da Estação Tarumã e da região da Estação Fagundes Varela, com extensão de aproximadamente 2.700 metros. A Figura 19 apresenta a localização do Lote 3.



Figura 19 – Localização Lote 3

Nesse trecho está prevista a implantação de via exclusiva para transporte coletivo, vias marginais, vias locais, ciclovia, calçadas, acessibilidade para pedestres, iluminação e paisagismo, conforme padrão definido no Projeto Linha Verde. Está previsto também a implantação de duas Estações de Embarque e Desembarque do transporte coletivo, as Estações Vila Olímpica e Fagundes Varela, e a execução de sistema viário complementar e obras de infra-estrutura necessárias à sua implantação, como alargamento e execução de pontes que fazem parte desse trecho.

A estrutura viária tem como base o leito viário e a faixa de domínio da antiga rodovia BR-116, estruturando a circulação viária segundo parâmetros urbanos. Esta nova estrutura é composta por Vias de Tráfego Contínuo, Vias Locais e Canaleta Exclusiva. A canaleta exclusiva para o transporte coletivo possui 7,00 metros de largura. Nas laterais dessa canaleta estão previstos canteiros de largura variável, dotados de paisagismo, gradil de proteção e calçada nas áreas de transposição. As vias de tráfego contínuo, denominadas marginais, são compostas por duas vias laterais à canaleta exclusiva e são destinadas à circulação de veículos em geral e apresentam largura de 10,50 metros, com três faixas de tráfego por sentido, cada uma com 3,50 metros. As vias locais serão implantadas no limite da área de domínio da avenida, servindo para o acesso às atividades lindeiras. As vias locais possuem 6,00 metros de largura, sendo 4,00 metros destinados à circulação de veículos, em sentido único, e 2,00 metros para estacionamento localizado próximo à via marginal. Está prevista ainda a implantação de passeios de 3,00 metros de largura, sendo, 1,50 metros para implantação de ciclovia e 1,50 metros para implantação de calçadas.

A Figura 20 apresenta a situação atual da região do Lote 3 onde está prevista a implantação da Estação Vila Olímpica.



Figura 20 – Situação atual da região do Lote 3, onde está prevista a implantação da Estação Vila Olímpica

A Figura 21 apresenta a implantação da Estação Vila Olímpica.

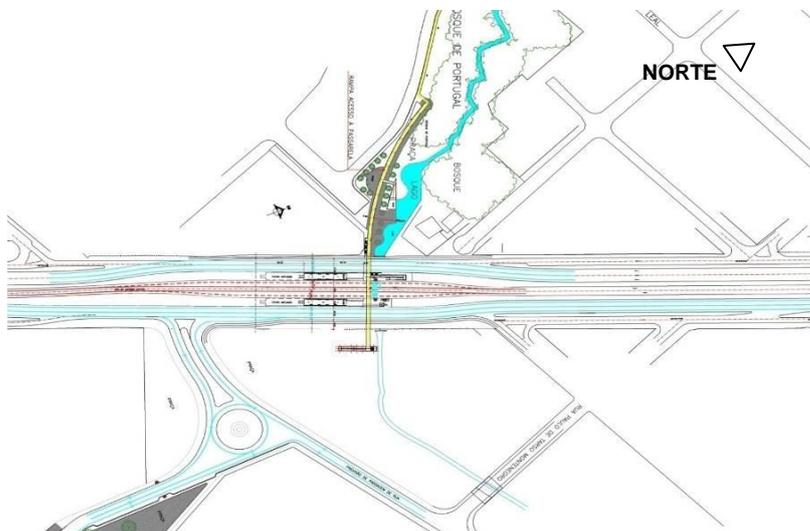


Figura 21 – Implantação da Estação Vila Olímpica

As Figuras 22 e 23 apresentam perspectivas da Estação Vila Olímpica.



Figura 22 – Perspectiva Estação Vila Olímpica

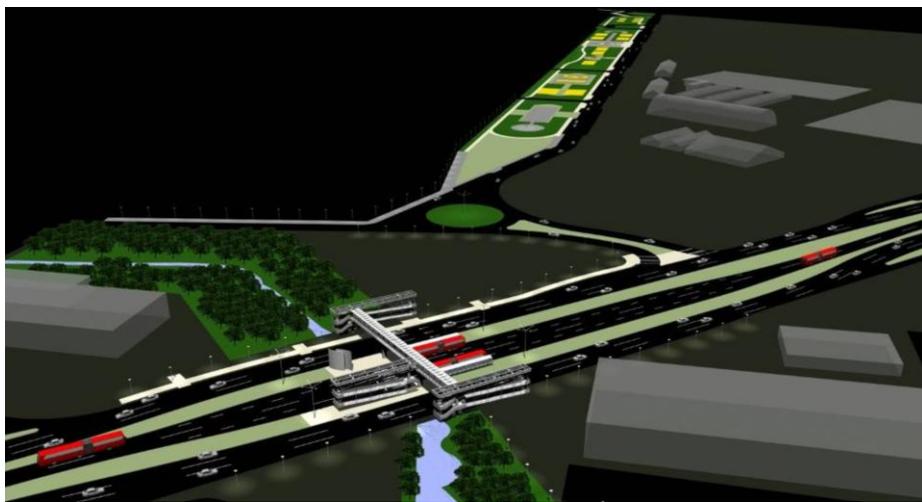


Figura 23 – Perspectiva Estação Vila Olímpica

A Figura 24 apresenta a situação atual da região do Lote 3, onde está prevista a implantação da Estação Fagundes Varela.



Figura 24 – Situação atual da região do Lote 3, onde está prevista a implantação da Estação Fagundes Varela

A Figura 25 apresenta a implantação da Estação Fagundes Varela.

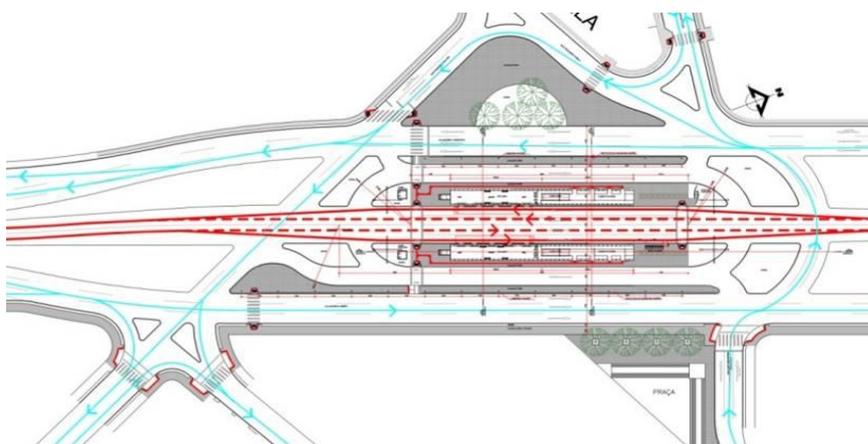


Figura 25 – Implantação da Estação Fagundes Varela

As Figuras 26 e 27 apresentam perspectivas da Estação Fagundes Varela.

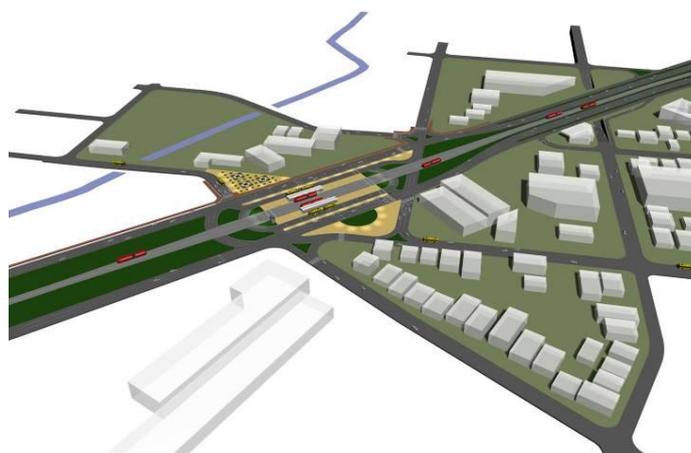


Figura 26 – Perspectiva da Estação Fagundes Varela



Figura 27 – Perspectiva da Estação Fagundes Varela

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 48 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado dessa obra é de 15 meses.

- c) **Implantação do Projeto Linha Verde Norte – Lote 4: Trecho: entre a região da Estação Fagundes Varela e a região da Estação Atuba**

O **Lote 4** da Linha Verde Norte compreende o Trecho entre a região da Estação Fagundes Varela e a região da Estação Atuba, com extensão de aproximadamente 2.800 metros. A Figura 28 apresenta a localização do Lote 4.



Figura 28 – Localização do Lote 4

Nesse trecho está prevista a implantação de via exclusiva para transporte coletivo, vias marginais, vias locais, ciclovia, calçadas, acessibilidade para pedestres, iluminação e paisagismo nos mesmos moldes do Lote 3 descrito no item b.

Está previsto também a implantação de duas Estações de Embarque e Desembarque do transporte coletivo referentes às Estações Solar e Atuba, a implantação do binário de tráfego na Estação Solar para possibilitar principalmente a integração do transporte coletivo, a implantação de transposição em desnível no entroncamento da Av. Linha Verde com a BR-116, a implantação de trincheira na rodovia BR-116 com a Rua Rio Juruá, a execução de sistema viário complementar e as obras de infra-estrutura necessárias à sua implantação.

A Figura 29 apresenta a situação atual da região do Lote 4 aonde está prevista a implantação da Estação Solar.



Figura 29 – Situação atual da região do Lote 4 onde está prevista a implantação da Estação Solar

A Figura 30 apresenta a implantação da Estação Solar. A Figura 31 ilustra o binário de tráfego para integração da Estação Solar e o sistema viário complementar necessário a sua implantação.



Figura 32 – Transposição em desnível no entroncamento da Av. Linha Verde com a rodovia BR-116

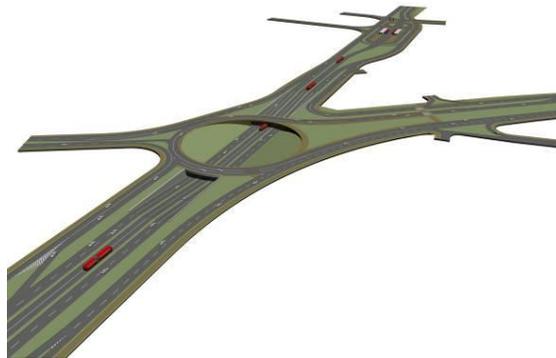


Figura 33 – Ilustração esquemática da transposição em desnível no entroncamento da Av. Linha Verde com a BR-116



Figura 34 – Situação atual da região do Lote 4 aonde está prevista a implantação da Estação Atuba

A Figura 35 apresenta a implantação da Estação Atuba e sistema viário complementar.



Figura 35 – Implantação da Estação Atuba

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 107 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado dessa obra é de 24 meses.

d) Implantação de Estações complementares de Embarque e Desembarque de transporte coletivo na Linha Verde

Para junção da Linha Verde Norte com a Linha Verde Sul é necessária a conclusão da execução de três Estações de Embarque e Desembarque para a operacionalização das linhas do transporte coletivo conforme previsto no Projeto Linha Verde, referentes as Estações PUC, Torres e UFPR.

Cabe ressaltar que essas três estações, embora façam parte do Trecho Sul da Linha Verde já implementado, não foram instaladas por impossibilidade de operação das linhas de transporte que só serão efetivadas após a conclusão do Trecho 2 - Linha Verde Norte.

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 9 milhões. O prazo de execução estimado dessa obra é de 6 meses.

e) Implantação de Trincheiras Verdes

As Trincheiras Verdes são interseções em desnível que têm como intenção realizar as travessias transversais à Linha Verde, abrindo novos pontos de contato entre os dois lados da via, permitindo maior agilidade ao fluxo de passagem. Essas travessias estão localizadas entre as Estações de Embarque e Desembarque do transporte coletivo situadas ao longo do Eixo da Linha Verde.

O conceito urbanístico da Trincheira Verde vai além da simples ligação viária. O seu projeto tem uma abordagem que cria novas áreas de convívio na superfície, exclusivas para o pedestre, promovendo uma alternativa para a dicotomia: necessidade de passagem – ligação entre regiões da cidade e a possibilidade de permanência tão necessária ao desenvolvimento e a qualificação urbana local.

As Figuras 36 e 37 ilustram as travessias denominadas de Trincheiras Verdes.



Figuras 36 e 37 – Trincadeiras Verdes

Dessa forma, além da ligação viária, as Trincadeiras Verdes tornam-se uma intervenção de caráter urbanístico, compostas, pela interseção em desnível, a execução de sistema viário complementar das alças de acesso, a execução de passagem de pedestres e ciclistas em nível diferenciado, e a implantação de paisagismo, praças e áreas de lazer na sua superfície e no seu entorno imediato. Essa tipologia além de promover a melhoria de mobilidade e acessibilidade, tem como objetivo qualificar a paisagem urbana, transformando-se em áreas de convívio para a população. A Trincheira Verde também contempla a questão ambiental com a implantação de bacia de contenção de cheias, promovendo a melhoria dos aspectos de drenagem dos locais aonde serão implantadas.

Está prevista a implantação de cinco Trincadeiras Verdes nas seguintes regiões:

- Entre as Estações Vila Olímpica e Fagundes Varela;
- Entre as Estações Fanny e Santa Bernadete
- Entre as Estações Santa Bernadete e Xaxim
- Entre as Estações Xaxim e São Pedro
- Entre as Estações São Pedro e CIC Sul

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 380 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado para cada uma dessas Trincadeiras é de 18 meses.

f) **Implantação de Viadutos**

Essa ação compreende a execução de viadutos em cruzamentos importantes da Av. Linha Verde. O principal objetivo dessas intervenções é com relação à melhoria do tráfego nos locais.

Destacam-se a implantação dos viadutos da R. Anne Frank e da R. Ten. Francisco Ferreira de Souza, ambos sobre a Linha Verde. Esses dois viadutos compõem o sistema viário de acesso à região do bairro Boqueirão. Nessa ação está prevista também a execução de todo o sistema viário complementar necessário a sua inserção na malha urbana.

A Figura 38 apresenta a implantação do Viaduto da R. Anne Frank sobre a Av. Linha Verde. A Figura 39 apresenta a implantação do Viaduto da R. Ten. Francisco Ferreira de Souza sobre a Av. Linha Verde.



Figura 38 – Implantação Viaduto R. Anne Frank



Figura 39 – Implantação Viaduto R. Ten. Francisco Ferreira de Souza

O valor estimado para as intervenções previstas nesse item é de R\$ 110 milhões, incluindo a elaboração de projetos e desapropriações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado dessa obra é de 18 meses para cada viaduto.

g) Execução de vias estruturantes

Esta ação compreende a execução de pavimentação e infra-estrutura adequadas em vias estruturantes dentro do perímetro da OUC-LV.

As vias estruturantes compreendem as vias que apresentam um caráter de ligação viária importante de forma a promover a acessibilidade e mobilidade em todo o perímetro da Operação Urbana. Entre as vias estruturantes a serem executadas destacam-se, entre outras:

- Estrada da Graciosa;
- Complementação do Binário Agamenon Magalhães / Roberto Cichon;
- R. Olga Balster;
- R. Nivaldo Braga;
- R. Anne Frank; e
- R. Ten. Francisco Ferreira de Souza.

O valor estimado para as intervenções é de R\$ 30 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado para cada uma dessas intervenções é de 12 meses.

h) Implantação de trincheiras e pontes complementares

Esta ação refere-se à execução de trincheiras e pontes complementares necessárias quando da execução das ligações viárias do sistema viário estruturante e complementar.

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 30 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado dessas intervenções é de 18 meses para cada uma delas.

i) Implantação de Passarela(s) de Pedestres

Esta ação refere-se à implantação de passarela(s) que permitam a travessia a pé em pontos de grande circulação de pedestres.

Destaca-se a passarela integrante da Estação Vila Olímpica, que além de permitir o acesso a Estação vai promover a ligação entre o Bosque de Portugal e o Eixo de Animação da R. Dino Bertoldi.

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 3 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado é de 8 meses.

j) Execução de melhorias quanto aos aspectos ambientais e drenagem, e melhorias por meio da implantação e revitalização de Parques, Áreas de Lazer e Espaços Públicos

Execução de obras de drenagem e macro-drenagem dentro do perímetro da Operação Urbana promovendo melhorias ambientais referentes à recuperação e ou revitalização de Áreas de Preservação Permanente ao longo de rios e córregos que transpassam a área de abrangência, aliando um sistema eficiente de drenagem e de controle de cheias a uma significativa requalificação da paisagem urbana, seja pela criação de compartimentos paisagísticos que reforcem a identidade do lugar, seja pela regularização e ou realocação de sub-habitações localizadas nesses compartimentos, como também pela melhoria e ampliação dos espaços de esporte, lazer e convívio para a população.

Entre essas ações destacam-se a revitalização de trechos das micro-bacias do Ribeirão dos Padilhas, do Córrego Henry Ford, do Córrego da R. Evaristo da Veiga, do Córrego do Prado, do Rio Belém, do Córrego Tarumã, do Rio Bacacheri, do Bosque Reinhard Maack, do Bosque Portugal, do Bosque Capão da Imbuia a implantação do Eixo de Animação da R. Dino Bertoldi, entre outras

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 160 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado dessas obras é variável conforme o porte da intervenção, entre 8 e 36 meses.

k) Implantação de Equipamentos Públicos de atendimento social

Essa ação refere-se a implantação de equipamentos públicos voltados ao atendimento da população e será efetuada de acordo com a consolidação da ocupação urbana que efetivamente ocorrer para a área de abrangência da OUC-LV.

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 30 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado dessas obras é de aproximadamente 12 meses cada.

l) Execução de Melhorias urbanas na via Linha Verde

Essa ação refere-se execução de melhorias urbanas na Av. Linha Verde que são de caráter mais abrangente que as previstas no seu projeto básico, principalmente no que diz respeito à incorporação de novas tecnologias. Essas novas tecnologias referem-se à implantação de sistemas de informação e controle operacional voltados ao transporte e ao trânsito, implantação de Infovia, rede lógica e monitoramento eletrônico. Contempla também a execução de melhorias quanto aos aspectos paisagísticos e de urbanização.

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 30 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado dessas intervenções é variável de 6 a 15 meses.

m) Implantação do prolongamento da Linha Verde Sul – Trecho 4

Esta ação refere-se execução do prolongamento da **Linha Verde Sul – Trecho 4** e compreende a implantação de via exclusiva para transporte coletivo, vias marginais, vias locais, ciclovia, calçadas, acessibilidade para pedestres, iluminação e paisagismo nos mesmos moldes dos demais trechos do Projeto Linha Verde, conforme descrito no item b. Será executado também o sistema viário complementar necessário à acessibilidade do trecho, bem como a implantação de trincheiras que facilitem a travessia entre os dois lados da Linha Verde.

A implantação desse trecho permite também a viabilização futura da extensão desse sistema de transporte para além dos limites do município no sentido Sul promovendo uma melhor integração metropolitana.

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 45 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado dessa obra é de 24 meses.

n) Implantação de obras e ações necessárias a implantação do Metrô de Curitiba - Linha Azul situadas dentro do perímetro da operação Urbana

Esta ação refere-se a realização de desapropriações, implantação de infraestrutura, estações e terminais de transportes necessárias a implantação do Metrô de Curitiba e que encontram-se dentro do perímetro da OUC-LV.

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 80 milhões, incluindo a elaboração de projetos, desapropriações e realocações necessárias a sua implantação. O prazo de execução estimado dessas intervenções é variável de acordo com a ação, entre 6 e 18 meses.

o) Realização de ações voltadas para população de baixa renda residente em áreas de ocupação irregular

Realização de ações de urbanização, realocação e ou regularização fundiária de áreas de ocupações irregulares, principalmente naquelas localizadas em Áreas de Preservação Permanente. Essa ação refere-se também a inserção da população diretamente afetada em programas públicos de atendimento econômico e social, quando necessário, para a implementação do Programa de Intervenções da Operação Urbana.

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 40 milhões, incluindo a elaboração de projetos e desapropriações necessárias a sua implantação. O prazo de execução das intervenções é variável podendo ocorrer entre 10 e 18 meses.

p) Implantação de outras obras e ações necessárias para a consecução dos objetivos da Operação Urbana

Esse item refere-se à execução de intervenções que surjam como necessárias após a elaboração dos projetos executivos e que não tenham sido previstas inicialmente no escopo da OUC-LV.

O valor estimado para essas intervenções é de R\$ 5 milhões e com prazo de execução a depender do porte da ação.

q) Desapropriações

Os custos das desapropriações necessárias para a execução das intervenções previstas, conforme descrito nos itens, estão contemplados nos valores estimados para cada intervenção.

r) Elaboração de Projetos

Os custos de elaboração de projetos referentes às intervenções previstas, conforme descrito nos itens, estão contemplados nos valores estimados para cada intervenção.

s) Implantação de medidas mitigadoras compensatórias

Considerando a natureza e magnitude da Operação Urbana Consorciada Linha Verde e que a implantação das diversas obras do Programa de Intervenção será feita ao longo das próximas décadas, as medidas mitigadoras e compensatórias serão definidas na continuidade do licenciamento ambiental, de forma individualizada quando da emissão de Licenças de Instalação específicas (Decreto Federal nº 4.340, de 22/08/2002, Artigos 31 §4º e 31-A §3º).

t) Planos e programas ambientais

Considerando que as obras do Programa de Intervenção da Operação Urbana Consorciada Linha Verde obterão Licenças de Instalação específicas para cada uma delas, quando da sua solicitação deverão ser atendidas as condicionantes estabelecidas na Licença Prévia LP – 12000027, na qual está definida a apresentação dos seguintes Planos e Programas:

1. Plano de Comunicação Social;
2. Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar;
3. Programa de Monitoramento Ambiental dos Níveis de Ruídos;
4. Programa de Monitoramento Ambiental da Qualidade das Águas Superficiais e Subterrâneas, quando houver confirmação de passivo ambiental na área de intervenção;
5. Plano de Gestão e Controle Ambiental das Obras;
6. Programa de Reassentamento da População, para a área de abrangência das respectivas intervenções.

u) Supervisão das implantações

Realização de serviços de supervisão, gerenciamento e fiscalização das intervenções. O custo estimado para essas ações é de R\$ 4,685 milhões.

PLANILHA ESTIMATIVA (CRONOGRAMA E CUSTOS)

ITEM	PROGRAMA DE INTERVENÇÕES	VALOR (MILHÕES DE R\$)	PRAZO DE EXECUÇÃO		
			12 MESES	12 MESES	12 MESES
a)	Implantação do Projeto Linha Verde Norte – Lote 2: Complexo da Av. Victor Ferreira do Amaral	70			
b)	Implantação do Projeto Linha Verde Norte – Lote 3: Trecho entre a região da Estação Tarumã e a região da Estação Fagundes Varela	48			
c)	Implantação do Projeto Linha Verde Norte – Lote 4: Trecho: entre a região da Estação Fagundes Varela e a região da Estação Atuba	107			
d)	Implantação de Estações complementares de Embarque e Desembarque de transporte coletivo na Linha Verde	9			
e)	Implantação de Trincheiras Verdes	380			
f)	Implantação de Viadutos	110			
g)	Execução de vias estruturantes	30			
h)	Implantação de trincheiras e pontes complementares	30			
i)	Implantação de Passarela(s) de Pedestres	3			
j)	Execução de melhorias quanto aos aspectos ambientais e drenagem, e melhorias por meio da implantação e revitalização de Parques, Áreas de Lazer e Espaços Públicos	160			
k)	Implantação de Equipamentos Públicos de atendimento social	30			
l)	Execução de Melhorias urbanas na via Linha Verde	30			
m)	Implantação da extensão do Projeto Linha Verde Sul – Trecho 4	45			
n)	Implantação de obras e ações necessárias à implantação do Metrô de Curitiba - Linha Azul situadas dentro do perímetro da operação Urbana	80			
o)	Realização de ações voltadas para população de baixa renda residente em áreas de ocupação irregular	40			
p)	Implantação de outras obras e ações necessárias para a consecução dos objetivos da Operação Urbana	5		VARIÁVEL	
q)	Desapropriações	-		VARIÁVEL	
r)	Elaboração de Projetos	-		VARIÁVEL	
s)	Implantação de medidas mitigadoras compensatórias	8		VARIÁVEL	
t)	Planos e programas ambientais	8		VARIÁVEL	
u)	Supervisão das implantações	4,685		VARIÁVEL	

FORMA DE CÁLCULO PARA A ESTIMATIVA DE M² DE ÁREAS POTENCIAIS

A análise da área de terreno passível de renovação foi realizada com base no Cadastro Imobiliário do Município de Curitiba, referente ao exercício de 2.011, mediante agregação dos dados por uso e tipologia e o cruzamento das informações de área de terreno e área construída conforme o uso e padrão.

Partindo-se da área de terreno bruta de 20.820.506 m², referente ao território abrangido pela OUC-LV, foram deduzidas as áreas de ruas, praças e demais logradouros públicos, para obtenção da área líquida dos lotes, equivalente ao total de 17.479.159 m², a qual foi tabulada separadamente para os Setores Norte, Central e Sul, conforme demonstrado no quadro abaixo.

De posse da área líquida de lotes, estes valores foram depurados mediante utilização dos seguintes critérios:

1. Nem todo lote contido na Operação Urbana será objeto de renovação a curto e médio prazo;
2. Os lotes ocupados pela tipologia vertical não são candidatos potenciais à renovação, em decorrência da existência de muita área ocupada por tipologia horizontal;
3. Os imóveis candidatos potenciais à renovação urbana pretendida, são os seguintes: lotes vagos, galpões, uso industrial, uso residencial de baixo e médio padrão, uso comercial e de serviços;
4. Como a renovação urbana pretendida pela Operação não ocorrerá na totalidade dos terrenos, foram estabelecidos percentuais estimativos de renovação mais prováveis para os terrenos ocupados por cada uso, zona de uso e setor.

A aplicação destes critérios separadamente em cada Setor apresentou os resultados conforme demonstrado no quadro abaixo:

Setor	Área líquida de lotes (m ²)	Área passível de renovação (m ²)		Área provável de renovação (m ²)		Área renovável assumida (m ²)	
Norte	3.956.719	3.633.392	92 %	1.562.013	40 %	566.441	14 %
Central	6.254.319	5.264.478	84 %	2.060.021	33 %	648.995	10 %
Sul	7.268.121	6.973.255	96 %	2.716.501	37 %	896.719	12 %
Total	17.479.159	15.871.125	91 %	6.338.535	36 %	2.112.155	12 %

A área passível de renovação resume a totalização da área dos imóveis que se constituem em candidatos potenciais à renovação conforme relacionados no item 3 dos critérios de depuração, citado acima. Esta área não abrange os lotes ocupados por edificações consolidadas, tais como: edifícios verticais, escolas, hospitais, entre outros.

A área provável de renovação foi obtida mediante aplicação de percentual redutor sobre a área passível de renovação. Este percentual representa a estimativa de renovação em cada Setor e foi definido com base no histórico da evolução do processo construtivo do município. Na média geral dos Setores a redução da área passível de renovação é de aproximadamente 40 %.

Finalmente, a área renovável assumida foi definida mediante aplicação de outro percentual redutor, desta vez sobre a área provável de renovação. Este percentual representa a estimativa de possível adesão do setor privado à Operação Urbana e foi definido com base no histórico de utilização de outras modalidades de outorga onerosa existentes no município e no histórico de desenvolvimento de outros e semelhantes eixos de adensamento. Na média geral dos Setores a redução da área provável de renovação é de aproximadamente 33%.

A partir da área renovável assumida foi efetuado o cálculo da área adicional de construção para cada uma das zonas e setores de uso, mediante aplicação da seguinte fórmula:

$$ACA = Ara \times AC, \text{ onde}$$

ACA = Área adicional de construção, expressa em m²;

Ara = Área renovável assumida, expressa em m²;

AC = Acréscimo de coeficiente concedido pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

O resultado deste cálculo se encontra demonstrado no quadro abaixo, separado por Setor.

Setor	Área renovável assumida (m ²)	Acréscimo de coeficiente	Área adicional de construção
Norte	566.441	2,30	1.282.257
Central	648.995	2,00	1.273.858
Sul	896.719	2,10	1.919.405
Total	2.112.155	2,10	4.475.520

OUTORGAS ANTERIORES À LEI DA OUC-LV

Identificaram-se Outorgas Onerosas de Potencial Construtivo para fins de indenização parcial de desapropriações em 2 lotes de terreno, situados na área de abrangência da OUC-LV, conforme segue:

1. Imóvel constituído pelo Lote de Terreno “A” com área de 68.375,65 m², contendo benfeitorias com aproximadamente 7.792,44 m², registrado no cartório de registro de imóveis da 7ª Circunscrição Imobiliária conforme matrícula 19.750, cadastrado com a Indicação Fiscal 64.112.002.000, para qual foi concedido potencial construtivo de 78.780,44 m²;
2. Imóvel constituído pelo Lote de Terreno “S” com área de 15.507,16 m², registrado no cartório de registro de imóveis da 7ª Circunscrição Imobiliária conforme matrícula 19.777, cadastrado com a Indicação Fiscal 64.095.019.000, para qual foi concedido potencial construtivo de 24.392,28 m², correspondente a coeficiente de aproveitamento de 1,57.

Demais casos similares, com outorgas anteriores a Lei Municipal que criou a OUC-LV, terão seus direitos assegurados desde que as outorgas se encontrem averbadas no registro de imóveis correspondente.

EQUIVALÊNCIA DE UM CEPAC

De acordo com a Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, a Prefeitura poderá emitir até 4.830.000 (quatro milhões, oitocentos e trinta mil) de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC para a Outorga Onerosa de Direitos Urbanísticos Adicionais. Os CEPAC serão convertidos nos benefícios (Potencial Construtivo Adicional de acordo com as seguintes tabelas:

Tabela I - OUC - Linha Verde – Área Adicional de Construção (ACA)

Setor	Área adicional de construção – ACA (m ²)				
	Total	Uso Residencial		Uso Não Residencial	
Norte	1.280.000	75 %	960.000	25 %	320.000
Central	1.275.000	60 %	765.000	40 %	510.000
Sul	1.920.000	80 %	1.535.000	20 %	385.000
Total	4.475.000	73 %	3.260.000	27 %	1.215.000
Total Geral	4.475.000				

Tabela II – Fatores de Equivalência CEPAC x Área Adicional de Construção – ACA

Setor	Sub-Setor	Uso Residencial	Uso Não Residencial
Norte	Polos -1	0,95	1,15
	Área Diretamente Beneficiada – 1	1,00	0,85
	Área Indiretamente Beneficiada – 1	1,40	1,15
Central	Polos – 2	0,65	0,75
	Área Diretamente Beneficiada – 2	0,60	0,55
	Área Indiretamente Beneficiada – 2	1,00	0,85
Sul	Polos – 3	0,90	1,10
	Área Diretamente Beneficiada – 3	0,80	0,70
	Área Indiretamente Beneficiada – 3	1,35	1,10

VALOR MÍNIMO DOS CEPAC

Nenhum CEPAC poderá ser alienado pelo Município de Curitiba por valor inferior a R\$ 200,00 (duzentos reais), o qual poderá ser reajustado pela Secretaria Municipal do Urbanismo - SMU, ouvindo-se a Secretaria Municipal de Finanças - SMF e o Grupo de Gestão. Caso o CEPAC seja utilizado diretamente para pagamento de obras ou desapropriações previstas no âmbito da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, ou para garantir financiamento ao custeio de intervenções, o seu valor unitário será aquele negociado no último leilão público, reajustado pelo IGPM.

VENDA, ESCRITURAÇÃO E NEGOCIAÇÃO DOS CEPAC

A Secretaria Municipal de Finanças será responsável por receber o pagamento da venda dos CEPAC, que poderá ser à vista, de acordo com decisão tomada antes de cada emissão.

Os CEPAC serão alienados em leilão público ou utilizados para pagamento das obras previstas no programa de Intervenções acima descrito. A quantidade de CEPAC a ser ofertada em cada leilão público será mensurada pela Secretaria Municipal do Urbanismo de acordo com a demanda.

A Secretaria Municipal do Urbanismo será responsável pelo controle de emissão e abatimento de CEPAC e da área total construída.

Os CEPAC serão emitidos em forma escritural, dispensada a emissão física de documentos. Sua escrituração será feita pelo Banco do Brasil em nome do investidor dos CEPAC. Os titulares dos CEPAC poderão alienar seu título no mercado secundário.

Os CEPAC poderão ser livremente negociados até que seus direitos sejam vinculados a projeto de edificação para um lote específico.

DESAPROPRIAÇÕES E PAGAMENTOS DE OBRAS COM CEPAC

Poderão ser realizados pagamentos do valor da indenização de desapropriações ou obras em CEPAC, desde que haja concordância por parte do interessado.

Caso exista acordo quanto ao valor da indenização a ser paga aos proprietários de imóveis atingidos pelas desapropriações, ou com a(s) empresa(s) responsável pelas obras, a Secretaria Municipal de Administração poderá realizar o pagamento do valor da indenização em CEPAC.

Nestas hipóteses, o preço dos CEPAC a serem assim utilizados será equivalente àquele obtido no último leilão realizado antes do pagamento, corrigido pelo IGPM. Caso ainda não tenha ocorrido

nenhum leilão público até a data do pagamento da indenização, o valor dos CEPAC será aquele estabelecido na Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

SITUAÇÕES DE CONCESSÃO DE DIREITOS URBANÍSTICOS ADICIONAIS SEM LASTRO EM CEPAC

A Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde estabelece algumas situações em que os Direitos Urbanísticos Adicionais serão concedidos a proprietários de imóveis sem lastro em CEPAC, conforme quadro abaixo:

SITUAÇÃO	INCENTIVOS
I – no Pólo da Linha Verde (PÓLO-LV, no Setor Especial da Linha Verde (SE-LV), na Zona de Transição da Linha Verde (ZT-LV), na Zona Residencial 4 (ZR-4) e na Zona Especial Desportiva (ZED)	As áreas de construção destinadas a estacionamento de veículos e situadas em pavimentos sobre o solo, não serão computadas para fins de cálculo do coeficiente de aproveitamento do lote.
II - na Zona de Transição da Linha Verde (ZT-LV) e no Setor Especial da Linha Verde (SE-LV), para lote resultante de remembramento com área superior a 2.000,00 m ² ,	será concedido incentivo construtivo equivalente a um décimo da área do lote, limitado ao acréscimo máximo da área de construção em 1.000,00 m ² ;
III - no Pólo da Linha Verde (PÓLO - LV), quando o lote possuir ocupação exclusivamente comercial ou de prestação de serviços,	será concedido incentivo construtivo equivalente a cinco décimos da área do lote;
IV - no Setor Especial da Linha Verde (SE-LV), quando o lote possuir ocupação exclusivamente residencial ou mista,	será concedido incentivo construtivo equivalente a cinco décimos da área do lote.

Os incentivos construtivos constantes no quadro acima estão condicionados à aquisição mínimo de 80 % da área total de construção adicional admitida para o imóvel.

De acordo com o Decreto Urbanístico, os metros quadrados obtidos mediante incentivos não serão descontados dos estoques de área construída adicional do setor envolvido.

GRUPO DE GESTÃO

A Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde instituiu o Grupo de Gestão da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, que é um órgão consultivo e deliberativo coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC e do qual participam órgãos municipais (secretarias) e entidades representativas da sociedade civil organizada, cada qual intitulado a indicar um representante e o respectivo suplente, totalizando 11 (onze) membros, como se segue:

- a) 1 representante da Secretaria Municipal do Urbanismo – SMU;
- b) 1 representante da Secretaria Municipal de Finanças - SMF;
- c) 1 representante da Secretaria Municipal de Administração - SMAD;
- d) 1 representante da Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SMMA;
- e) 1 representante da Secretaria do Governo Municipal – SGM;
- f) 1 representante do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC;
- g) 1 representante da Câmara Municipal de Curitiba;
- h) 1 representante do Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Paraná - SINDUSCON-PR;
- i) 1 representante do Sindicato da Habitação e Condomínios do Paraná SECOVI-PR;
- j) 1 representante da Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário no Estado do Paraná – ADEMI-PR;
- k) 1 representante do Conselho da Cidade

O Grupo de Gestão tem como atribuição principal a definição e a implementação das Intervenções previstas no âmbito da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Suas atribuições principais são:

- Exercer controle geral da Operação Urbana Consorciada Linha Verde;
- Formular e acompanhar as Intervenções;
- Definir prioridades na aplicação de recursos;
- Propor revisões à Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde;
- Fazer-se representar junto à autoridades públicas na definição de políticas e priorização das Intervenções;
- Propor ajustes do valor mínimo dos CEPAC;
- Propor ajustes dos percentuais de mescla de usos (integração de imóveis comerciais e residenciais numa mesma região);
- Contribuir na solução de problemas nas habitações subnormais existentes na área da Operação Urbana Consorciada Linha Verde; e
- Responder a dúvidas referentes à Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

O Grupo de Gestão reunir-se-á ordinariamente conforme periodicidade prevista no regulamento específico, podendo também ser convocada extraordinariamente sempre que necessário, mediante convocação prévia. Os quoruns de instalação e deliberação das reuniões do Grupo de Gestão são de 6 e 9 membros respectivamente, cabendo 1 voto a cada membro. Caso determinada matéria não seja passada em primeira deliberação, a matéria deverá ser reapresentada para nova deliberação e o quorum de deliberação, em segunda votação, será de 6 membros.

Para deliberações acerca da modificação da legislação da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, há necessidade de aprovação de quorum qualificado mínimo de 11 votos dos 11 membros que integram o Grupo de Gestão.

COMISSÃO EXECUTIVA

A Operação Urbana Consorciada Linha Verde também previu, a Comissão Executiva da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, órgão deliberativo coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, com a finalidade de definir o Plano de Prioridades de Intervenções e o Programa de Investimentos da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, do qual participam órgãos municipais (secretarias), cada qual intitulado a indicar um representante e o respectivo suplente, totalizando 6 (seis) membros efetivos e 6 (seis) suplentes, como se segue:

- a) 1 representante da Secretaria Municipal do Urbanismo - SMU;
- b) 1 representante da Secretaria Municipal de Finanças - SMF;
- c) 1 representante da Secretaria Municipal de Administração- SMAD;
- d) 1 representante da Secretaria Municipal do Meio Ambiente - SMMA;
- e) 1 representante da Secretaria do Governo Municipal – SGM;
- f) 1 representante do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC.

A Comissão Executiva, instituída no artigo 19 da Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, foi regulamentada pelo Decreto Municipal 174 de 8 de fevereiro de 2012.

USO DOS RECURSOS

Os recursos auferidos pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde com a emissão dos CEPAC serão depositados exclusivamente na Conta Vinculada, que é administrada pela Secretaria Municipal de Finanças. Tais recursos deverão ser aplicados em operações financeiras para manutenção de seu valor real, até sua efetiva utilização em Intervenções no âmbito da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, conforme o programa de Intervenções (*vide a seção “Descrição das Intervenções”, nas páginas 57 e seguintes*). Os recursos disponíveis na Conta Vinculada também poderão ser utilizados no pagamento das desapropriações necessárias e para a divulgação da Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

A Caixa Econômica Federal será responsável por fiscalizar o emprego dos recursos obtidos com a distribuição pública de CEPAC, bem como acompanhar o andamento das referidas Intervenções e

assegurar a suficiência e veracidade das informações que serão periodicamente prestadas pelo Município ao mercado.

Ressalte-se que a elaboração de estudos e projetos para as intervenções futuras dependerão, em um primeiro momento, exclusivamente da arrecadação proveniente da venda de CEPAC, de forma que os recursos auferidos pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde poderão ser aplicados (i) em obras que já estão em curso, ou (ii) na elaboração de projetos para dar início a novas obras referentes às Intervenções da Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

FISCALIZAÇÃO

Na forma exigida pela Instrução CVM 401, a Caixa Econômica Federal será responsável para exercer a função de fiscalizar o emprego dos recursos obtidos com a distribuição pública de CEPAC exclusivamente nas Intervenções da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, bem como acompanhar o andamento das referidas Intervenções e assegurar a suficiência e veracidade das informações que serão periodicamente prestadas pelo Município ao mercado.

Essa fiscalização é independente daquela já exercida pelo Tribunal de Contas do Estado, pelo Ministério Público, por entidades da sociedade civil e pela população.

O EIA/RIMA

O Licenciamento Ambiental tem por objetivo a gestão ambiental através do controle da instalação de obras ou atividades de forma a garantir a qualidade do meio ambiente de forma compatibilizada com as diferentes etapas de implantação do empreendimento. O Licenciamento Ambiental, de acordo com o Decreto Federal nº 99.274/90 e Resolução CONAMA 237/1997 é formado pela Licença Prévia (LP), Licença Ambiental de Instalação (LI) e Licença Ambiental de Operação (LO).

A Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde prevê o atendimento às exigências a serem estabelecidas na Licença Ambiental, mediante apresentação e aprovação de Estudo de Impacto Ambiental - EIA/RIMA como condição para sua implementação.

Para a elaboração do EIA/RIMA o Empreendedor Público, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, contratou empresa que atenda às condições exigidas no Termo de Referência para a execução do estudo.

A Secretaria Municipal do Meio Ambiente, em conjunto com o Empreendedor Público, estabeleceu um Termo de Referência que serviu de base para a elaboração do EIA/RIMA, sempre levando em consideração que a Operação Urbana é constituída por Intervenções de naturezas diversas, quais sejam o incremento de área construída, diversificação de usos e a execução das obras previstas.

O objeto deste TERMO DE REFERÊNCIA é a contratação do ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA e o seu respectivo RELATÓRIO DE IMPACTO AO MEIO AMBIENTE - RIMA, para o conjunto de intervenções urbanísticas proposto para uma área de aproximadamente de 2.500 ha, que correspondente a Operação Urbana Consorciada Linha Verde, em atendimento a seção X do Capítulo I da Lei Federal 10.257 de 10 de julho de 2001, bem como das diretrizes da Resolução CONAMA nº 001 de 23 de janeiro de 1986 e 237/97, Lei Federal n.º 6938/81 (alterada pelas Leis 7.804/90 e 8.028/90), regulamentada pelo Decreto Federal n.º 99.274/90.

Estes diplomas legais estabelecem o EIA/RIMA como instrumento de subsídio ao licenciamento ambiental de empreendimentos ou atividades que possam causar significativos impactos ao meio ambiente, sistema viário, entorno ou à comunidade de uma forma em geral, identificando, de forma sistemática, os impactos mais relevantes, propondo medidas de mitigação ou compensação.

O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC recebeu no dia 16 de janeiro de 2012 o EIA/RIMA da consultora contratada e, encaminhou formalmente os volumes para a Secretaria Municipal do Meio Ambiente, solicitando a análise e emissão da Licença Prévia.

A Secretaria Municipal do Meio Ambiente, em conjunto com uma equipe multidisciplinar composta por membros da Secretaria Municipal de Administração – SMAD, Secretaria Municipal de Urbanismo – SMU, Secretaria Municipal de Finanças – SMF e Secretaria Municipal de Trânsito – SETRAN, realizou a análise do EIA/RIMA.

Posteriormente, no dia 01 de março de 2012, o EIA/RIMA foi submetido a Audiência Pública, a qual realizou-se nas dependências do Jockey Clube do Paraná, com sede na Avenida Victor Ferreira do Amaral, nº 2.291, bairro do Tucumã, Curitiba, PR, às 19:30 horas, na qual compareceram 351 pessoas.

Após esses procedimentos, a Operação Urbana Consorciada Linha Verde teve sua viabilidade comprovada e a solicitação de Licença prévia foi aprovada.

O Estudo de Impacto Ambiental – EIA e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – RIMA abrangem as definições, diretrizes e instrumentos de implementação, avaliação e monitoramento das ações e das intervenções propostas, considerando os seguintes objetivos:

- I. a implementação do plano de intervenções (obras e ações propostas);
- II. o incentivo ao parcelamento do solo visando à reestruturação da área.
- III. a otimização na utilização da oferta de transporte coletivo e dos equipamentos culturais e de lazer alocados na área;
- IV. a ampliação e melhoria do sistema viário local;
- V. melhorias das condições de circulação de pedestres, em especial nos locais de grande concentração de pessoas;
- VI. a melhoria e ampliação dos sistemas de macro e microdrenagem;
- VII. a melhoria da qualidade ambiental com a implantação de áreas de lazer e espaços públicos;
- VIII. o incentivo a implantação de novas tipologias ocupacionais, por meio de novos empreendimentos imobiliários;
- IX. o estabelecimento de novos padrões de uso e ocupação do solo.
- X. a garantia da participação de representantes da sociedade civil no processo de implementação e gestão da Operação Urbana.

O Estudo de Impacto Ambiental define os limites da área geográfica de influência da Operação Consorciada Urbana Linha Verde, avalia sistematicamente os impactos gerados nas fases de planejamento, implantação e operação da mesma, e propõe medidas de controle, mitigação e compensação para os impactos identificados como relevantes.

O EIA/RIMA abrange todos os aspectos necessários relacionados à análise ambiental dos impactos da Operação Urbana Consorciada, de modo a contemplar a análise integral da área de estudo, com definição das áreas de influência, considerando os diversos fatores a serem abordados e respectiva importância no contexto, destacando-se em especial o adensamento populacional, a demanda por equipamentos urbanos e comunitários, as modificações no uso e ocupação do solo, a valorização imobiliária, a geração de tráfego, a demanda por transporte público, a ventilação e iluminação, a paisagem urbana e o patrimônio natural e cultural.

A delimitação das áreas de influência considerou graus de aproximação sucessiva, partindo da área de influência indireta, passando pela área de intervenção direta e chegando a área diretamente afetada, partindo do exposto abaixo:

- a) Área Diretamente Afetada – ADA: deve compreender as áreas mais suscetíveis de sofrer as interferências decorrentes das obras e alterações propostas pelo empreendimento;
- b) Área de Influência Direta – AID: compreende as áreas sujeitas aos impactos diretos decorrentes da implantação das obras e intervenções relacionados com a Operação Urbana Consorciada Linha Verde, em função das características antrópicas, físicas e biológicas dos sistemas a serem estudados e das particularidades dessas obras e intervenções;

- c) Área de Influência Indireta – AII: compreende a área potencialmente ameaçada por impactos indiretos decorrentes das intervenções relacionados com a Operação Urbana Consorciada Linha Verde;

O EIA incorpora, ainda, todas as informações mínimas necessárias ao Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV (vide seção “O Estudo de Impacto de Vizinhança” na página 87). São eles: (i) adensamento populacional (volume II, capítulo IV, item 7.3.1, do EIA); (ii) os equipamentos urbanos e comunitários (volume II, capítulo IV, item 7.3.4, do EIA); (iii) o uso e a ocupação do solo (volume II, capítulo IV, item 7.3.4, do EIA); (iv) a valorização imobiliária (volume II, capítulo IV, item 7.3.5, do EIA); (v) a geração de tráfego e a demanda por transporte público (volume II, capítulo IV, item 7.3.9, do EIA); (vi) a ventilação e a iluminação (volume I, capítulo II, item 7.1.7, do EIA); (vii) a paisagem urbana (volume II, capítulo IV, item 7.3.7, do EIA); e (viii) o patrimônio natural e o patrimônio cultural (volume II, capítulo IV, item 7.3.10, do EIA).

Foram indicadas, em formato de uma matriz, as medidas ambientais capazes de eliminar, minimizar ou compensar as conseqüências negativas dos impactos do empreendimento, assim como potencializar os reflexos positivos das obras, intervenções e empreendimentos associados à Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Essas medidas foram classificadas quanto a:

- a) fase do empreendimento em que deverão ser adotadas (planejamento, implementação e operacionalização);
- b) natureza, podendo ser preventivas, corretivas ou compensatórias;
- c) tempo de permanência de sua aplicação, sendo de curto, médio ou longo prazo;
- d) responsabilidade pela implementação da medida, podendo ser o empreendedor ou o Poder Público.

As medidas foram consideradas quanto à eficácia de sua aplicação para mitigação e ou compensação dos impactos negativos identificados.

Foram apresentados os planos e programas de acompanhamento e monitoramento dos impactos e da eficiência das medidas mitigadoras, compensatórias e potencializadoras nas diversas fases de implantação do empreendimento, informando e justificando:

- os parâmetros adotados para cada fator ambiental;
- os locais de amostragem, a frequência de amostragem e os métodos de coleta e análise para cada parâmetro;
- os sistemas de análise e os métodos de tratamento dos dados, de forma a produzir informações que possam ser repassadas aos diversos setores da sociedade interessados.

A conclusão técnica da equipe multidisciplinar que desenvolveu os Estudos e o Relatório, considerando todos os levantamentos, análise dos impactos e proposição de medidas de controle ambiental, mitigadoras, compensatórias e potencializadoras, revelou a viabilidade do empreendimento, considerado o estudo das alternativas.

O EIA foi apresentado em cinco vias impressas e uma via em meio digital, em formato PDF para ser disponibilizado para as consultas públicas e de acordo com o estabelecido na Resolução CONAMA n.º 001/86, ilustrado da melhor forma possível, com plantas, mapas, perfis, fotografias, desenhos, esquemas e outras formas de comunicação visual que auxiliam na sua análise.

O RIMA foi apresentado em oito vias impressas e uma via em meio digital, em formato PDF, para ser disponibilizado para consulta pública e de acordo com o estabelecido na Resolução CONAMA n.º 001/86, ilustrando da melhor forma possível, com plantas, mapas, perfis, fotografias, desenhos, esquemas e outras formas de comunicação visual que venham auxiliar na sua análise. O RIMA contempla as principais conclusões do EIA, sendo voltado a técnicos e leigos, elaborado em linguagem adequada ao público a que destina.

Além destes dois documentos técnicos, foram elaboradas 400 (quatrocentas) cartilhas do EIA/RIMA, sendo este produto é voltado ao esclarecimento da população em geral contendo os estudos ambientais em uma linguagem simples e acessível ao cidadão comum. A cartilha contempla as informações mais importantes e as conclusões apresentadas de modo que se possam compreender as vantagens e desvantagens do projeto, bem como todas as conseqüências de sua implementação. Este produto foi entregue aos participantes da audiência pública.

O ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

O Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV não está regulamentado de forma ampla na legislação municipal de Curitiba, de forma que inexistente o instrumento do EIV. O Estatuto da Cidade somente estabelece, em seu artigo 37, o conteúdo mínimo de um Estudo de Impacto de Vizinhança, qual seja: (i) adensamento populacional; (ii) equipamentos urbanos e comunitários; (iii) uso e ocupação do solo; (iv) valorização imobiliária; (v) geração de tráfego e demanda por transporte público; (vi) ventilação e iluminação; e (vii) paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

O adensamento populacional foi abordado no volume II, capítulo IV, item 7.3.1, do Estudo de Impacto Ambiental - EIA; os equipamentos urbanos e comunitários, no volume II, capítulo IV, item 7.3.4, do EIA; o uso e a ocupação do solo, no volume II, capítulo IV, item 7.3.4, do EIA; a valorização imobiliária, no volume II, capítulo IV, item 7.3.5, do EIA; a geração de tráfego e a demanda por transporte público, no volume II, capítulo IV, item 7.3.9, do EIA; a ventilação e a iluminação, no volume I, capítulo II, item 7.1.7, do EIA; a paisagem urbana, no volume II, capítulo IV, item 7.3.7, do EIA; o patrimônio natural e o patrimônio cultural, no volume II, capítulo IV, item 7.3.10, do EIA

Dessa forma, todo o conteúdo mínimo do estudo de Impacto de Vizinhança foi contemplado no Estudo de Impacto Ambiental (vide seção “O EIA/RIMA” na página 84 deste Prospecto) e, tendo em vista que não existe a regulamentação específica que estabeleça um documento isolado denominado Estudo de Impacto de Vizinhança, a elaboração de instrumento específico para o EIV é desnecessário e sua confecção geraria custo impropício à Operação urbana Consorciada Linha Verde. O Estudo de Impacto de Vizinhança é parte do Estudo de Impacto Ambiental.

Nesse mesmo sentido, o artigo 2º, inciso XV, da Resolução CONAMA nº 01/86 estabelece somente o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental como instrumentos obrigatórios para projetos ou planos urbanísticos como a Operação urbana Consorciada Linha Verde, não exigindo, assim, instrumento específico denominado estudo de Impacto de Vizinhança.

ASPECTOS JUDICIAIS E ADMINISTRATIVOS

Até o momento não houve nenhum Procedimento Investigatório Preliminar do Ministério Público do Paraná, com relação à Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

Não se tem notícia de ajuizamento de ação civil questionando a Lei Municipal que aprovou a Operação urbana Consorciada Linha Verde.

Também não houve nenhum requerimento solicitando qualquer tipo de informação do órgão fiscalizador externo à administração municipal - Tribunal de Contas do Estado do Paraná.

Não há nenhuma ação relevante que impacte na Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

DADOS DO EMISSOR: PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CURITIBA

ANTECEDENTES

O Estado do Paraná e, mais especificamente, a cidade de Curitiba, há décadas estão entre as regiões mais desenvolvidas do Brasil, segundo indicadores de qualidade de vida e de desenvolvimento

econômico. Em 2010, a cidade ocupava o 3º lugar entre as capitais brasileiras com melhor índices de desenvolvimento humano (IDH-M)² e o 4º com maior renda *per capita*³.

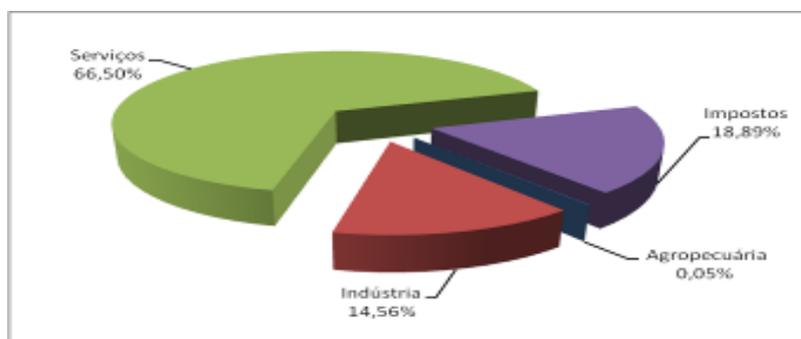
Curitiba e Região Metropolitana ocupam, hoje, posição privilegiada como um dos principais centros de negócios e investimentos internacionais do Brasil. Estão situados em importante entroncamento nacional e sul-americano, formando três macros corredores continentais:

- **Eixo brasileiro Belo Horizonte - Rio - São Paulo**, região nacional de maior dinâmica econômica;
- **Caminhos do oeste**, a velha trilha Peabiru até Assunção, pela tríplice fronteira e;
- **Rodovias ao sul**, caminho das tropas até o eixo Montevidéu/Buenos Aires/Santiago.

Os terminais rodoferroviário e aeroviário, de passageiros e cargas, assim como a proximidade do porto internacional de Paranaguá, além de atribuírem à região uma dinâmica econômica, fortalecem esse posicionamento estratégico.

A política de atração de investimentos e de produção industrial, promovida pelo Governo Estadual na segunda metade dos anos 90, com o apoio do Governo Municipal, reforçou ainda mais esse posicionamento, direcionando investimentos para diversos municípios da RMC, por meio da implantação de parques industriais locais, consolidando o crescimento, econômico regional.

Com um PIB de R\$ 43,319 bilhões⁴ em 2008, Curitiba se colocava no 4º lugar entre as capitais do país⁵. O PIB, com elevação de aproximadamente 13,5% ao ano entre 2000 e 2008⁶, contava também com um PIB per capita no valor de R\$ 23.696,43. O PIB do setor secundário ou industrial era representado por 14,56% em 2008⁷, com política para plantas de baixo impacto ambiental e o restante por uma sofisticada oferta de comércio e serviços, em que se destacavam os de vanguarda nos ramos institucionais, culturais, de educação e de saúde. A cidade era, em 2010, responsável por aproximadamente 40,83% do ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços⁸, principal imposto sobre o Valor Adicionado, recolhido no Estado.



Produto Interno Bruto a Preços Básicos por Setores

² Fonte IBGE – 2010. O IBGE não fornece essas informações anualmente, de forma que a Prefeitura Municipal de Curitiba tem, como dados oficiais mais atualizados, somente essa pesquisa realizada pelo IBGE em 2010.

³ Ranking do IDH-M divulgado no portal eletrônico do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD-Brasil (<http://www.pnud.org.br/atlas/tabelas/index.php>)

⁴ Fonte IBGE – 2008. O IBGE não fornece essas informações anualmente, de forma que a Prefeitura Municipal de Curitiba tem, como dados oficiais mais atualizados, somente essa pesquisa realizada pelo IBGE em 2008.

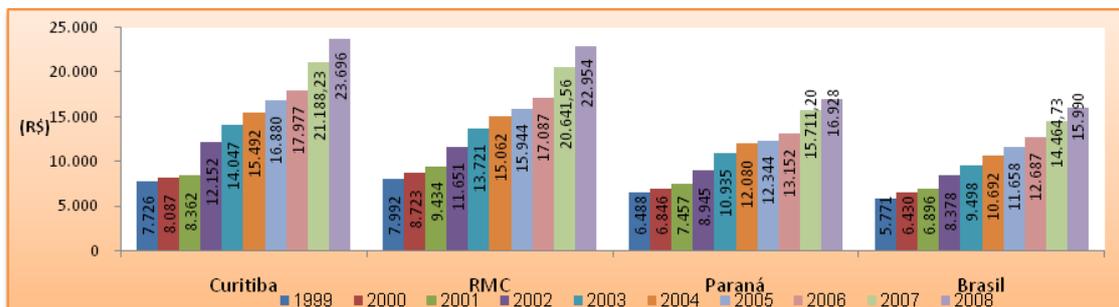
⁵ Segundo notícia publicada no portal eletrônico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1780&id_pagina=1) sob o título “Em 2008, seis capitais concentravam 25% do PIB do país”, Curitiba em 2008, detinha participação de 1,4 % no PIB do país, se colocando em 4º lugar entre as capitais. O IBGE não fornece essas informações anualmente, de forma que a Prefeitura Municipal de Curitiba tem, como dados oficiais mais atualizados, somente essa pesquisa realizada pelo IBGE em 2008.

⁶ Fonte IBGE - 2002 a 2008. O IBGE não fornece essas informações anualmente, de forma que a Prefeitura Municipal de Curitiba tem, como dados oficiais mais atualizados, somente essa pesquisa realizada pelo IBGE em 2009.

⁷ Fonte IBGE 2008. O IBGE não fornece essas informações anualmente, de forma que a Prefeitura Municipal de Curitiba tem, como dados oficiais mais atualizados, somente essa pesquisa realizada pelo IBGE em 2008.

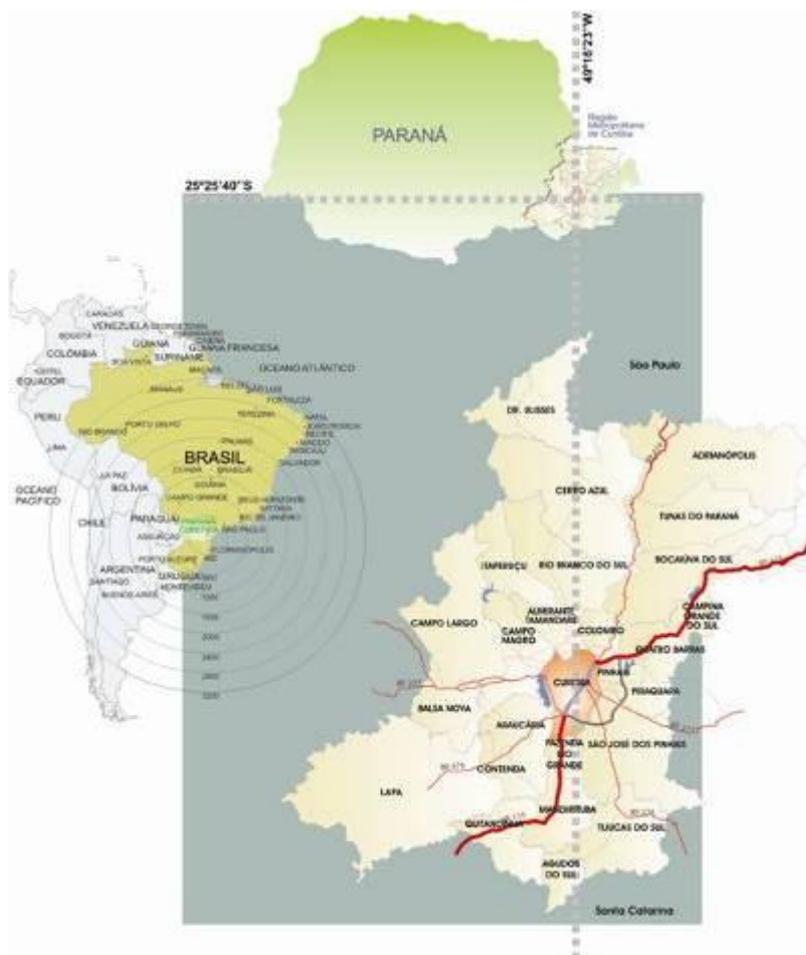
⁸ Fonte SEFA/PR-IPARDES – 2010. A Secretaria da Fazenda do Município de Curitiba não realizou pesquisa oficial após 2010.

Curitiba, capital do Estado do Paraná ocupava, em 2010, uma superfície de 432,17 km² e possuía, à época, 1.751.907 de habitantes⁹, distribuídos em 75 bairros. A cidade é pólo do conjunto de 26 municípios que formam a Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Está situada no primeiro planalto paranaense a aproximadamente 935 metros de altitude em relação ao nível do mar.



PIB per capita em Curitiba, RMC, Paraná e Brasil – 1999 e 2008

A Região Metropolitana de Curitiba - RMC ocupa uma superfície de 15.622,34 km² e contava, em 2010, com uma população de 3.174.201 habitantes¹⁰. A região está situada na porção leste do Estado, limitando-se ao norte com o Estado de São Paulo e ao sul com o Estado de Santa Catarina.



Localização da Região Metropolitana de Curitiba

⁹ Fonte IBGE – 2010. O IBGE não fornece essas informações anualmente, de forma que a Prefeitura Municipal de Curitiba tem, como dados oficiais mais atualizados, a pesquisa realizada pelo IBGE em 2010.

¹⁰ Fonte IBGE – 2010. O IBGE não fornece essas informações anualmente, de forma que a Prefeitura Municipal de Curitiba tem, como dados oficiais mais atualizados, a pesquisa realizada pelo IBGE em 2010.

A leste da RMC encontra-se a Serra do Mar, uma das principais reservas florestais do Estado, e o divisor de águas das bacias do Atlântico e do Rio Paraná. Esta bacia apresenta hidrografia significativa, em cujas vertentes encontram-se os mananciais das principais nascentes do Rio Iguaçu.

A mancha urbana formada por Curitiba e seus municípios limítrofes absorve cerca de 94,58%¹¹ da população da RMC. É denominada como Núcleo Urbano Central - NUC.

Considerando a evolução da ocupação e os condicionantes ambientais em Curitiba e RMC, a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), órgão do Governo do Estado do Paraná responsável pelas diretrizes de planejamento urbano metropolitano, por meio do Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI), estabeleceu diretrizes à ocupação metropolitana.

Na área Norte, onde se situam os municípios de Almirante Tamandaré, Colombo, Itaperussu e Rio Branco do Sul, a existência do Aquífero subterrâneo KARST, fundamental para a reposição de água das nascentes dos rios Belém, Passaúna, Barigui, Atuba, Palmital, entre outros e um subsolo frágil, não permitiu a implantação grandes obras e infraestrutura que promovessem a ocupação urbana e o seu adensamento.

Na região Leste, composta pelos municípios de Piraquara, Quatro Barras, Campina Grande do Sul situam-se os mananciais de abastecimento de água das represas dos rios Iraí, Piraquara I e II e do Rio Pequeno. Também surge como barreira natural a Serra do Mar, devido sua elevada declividade. Fatores que restringem o adensamento populacional e o desenvolvimento industrial da região.

A Oeste, nos municípios de Campo Largo e Campo Magro, formam as barreiras com os mananciais dos rios Passaúna e Rio Verde.

Ao Sul, em direção aos municípios de Araucária, Fazenda Rio Grande, São José dos Pinhais e Mandrituba, com áreas planas e solos mais adequados, a política de expansão urbana e metropolitana recomenda o adensamento populacional e a implantação dos grandes distritos industriais.

As condicionantes ambientais (áreas de mananciais e Unidades de Conservação) estão em praticamente todo o entorno de Curitiba, somente na porção sul e sudoeste é que se viabiliza uma área de expansão sem proporcionar riscos a questão ambiental.

O perfil das atividades econômicas do Município de Curitiba indica que 9% das atividades são do ramo da indústria, 37% no ramo de comércio e 38% no ramo de serviços e 15% outros ramos. O número de estabelecimentos no município é de 129 mil de acordo com dados de 2005.

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO EXECUTIVO

Prefeito – Luciano Ducci

Vice Prefeito – vago

SECRETARIAS

Secretaria Municipal do Urbanismo – SMU;
Secretaria Municipal de Finanças - SMF;
Secretaria Municipal de Administração - SMAD;
Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SMMA;
Secretaria do Governo Municipal – SGM;
Secretaria Municipal de Abastecimento – SMAB;
Secretaria Anti Drogas Municipal – SAM;
Secretaria Municipal de Educação – SME;

¹¹ Fonte IBGE – 2007.

Secretaria Municipal de Saúde – SMS;
 Secretaria Municipal do Planejamento – SEPLAN;
 Secretaria Municipal de Obras Públicas – SMOP;
 Secretaria Municipal de Recursos Humanos – SMRH;
 Secretaria Municipal de Trânsito – SETRAN;
 Secretaria Municipal de Comunicação Social – SMCS;
 Secretaria Municipal de Assuntos Metropolitanos – SMAM;
 Secretaria Municipal de Defesa Social – SMDS;
 Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude – SMELJ;
 Secretaria Municipal do Trabalho e Emprego - SMTE
 Procuradoria Geral do Município – PGM;

ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS

Administração Regional do Bairro Novo
 Administração Regional da Boa Vista
 Administração Regional do Boqueirão
 Administração Regional do Cajuru
 Administração Regional da CIC
 Administração Regional do Fazendinha
 Administração Regional da Matriz
 Administração Regional do Pinheirinho
 Administração Regional de Santa Felicidade

EMPRESAS E AUTARQUIAS

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC;
 Instituto Curitiba de Saúde – ICS;
 Instituto Municipal de Turismo – IMT;
 Instituto de Previdência dos Servidores do Município – IPMC;
 Instituto Municipal de Administração Pública – IPMC;
 Fundação de Ação Social – FAS;
 Fundação Cultural de Curitiba – FCC;
 Agência Curitiba de Desenvolvimento S.A.;
 Companhia de Habitação Popular de Curitiba – COHAB-CT;
 Curitiba S. A.

ORÇAMENTO MUNICIPAL

Ano	Orçado Inicial	Valor Empenhado
2001	R\$ 1.537.000.000,00	R\$ 1.540.688.623,00
2002	R\$ 1.690.000.000,00	R\$ 1.778.865.000,00
2003	R\$ 1.940.000.000,00	R\$ 1.968.977.000,00
2004	R\$ 2.250.000.000,00	R\$ 2.156.192.000,00
2005	R\$ 2.425.000.000,00	R\$ 2.364.700.000,00
2006	R\$ 2.634.000.000,00	R\$ 2.783.606.194,00
2007	R\$ 3.058.000.000,00	R\$ 3.146.559.715,00
2008	R\$ 3.204.000.000,00	R\$ 3.460.887.032,00
2009	R\$ 3.730.000.000,00	R\$ 3.709.942.468,00
2010	R\$ 4.056.000.000,00	R\$ 4.045.787.430,00
2011	R\$ 4.660.000.000,00	R\$ 4.585.605.045,00
2012	R\$ 5.114.000.000,00	R\$ 0,00

DADOS DO COORDENADOR GERAL DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

A Comissão Executiva, instituída no artigo 19 da Lei da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, foi regulamentada pelo Decreto Municipal 174 de 8 de fevereiro de 2012, definindo no seu Art. 2º que “compete à Secretaria Municipal da Administração – SMAD a coordenação geral da Operação Urbana Consorciada Linha Verde - OUC-LV com as atribuições de apoio operacional e suporte técnico-administrativo.

O Decreto 1.086 de 24 de novembro de 2004 define o regimento interno da Secretaria Municipal da Administração – SMAD.

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE - RESUMO DA LEGISLAÇÃO VIGENTE

A Operação Urbana Consorciada Linha Verde foi criada de acordo com a legislação vigente¹² e está totalmente regulamentada.

Os principais diplomas legais que afetam, direta ou indiretamente, a Operação Urbana Consorciada Linha Verde e os CEPAC a serem emitidos são:

LEGISLAÇÃO FEDERAL

- Constituição Federal – 1.988;
- Lei Complementar 14/1.973;
- Lei 6.385 de 07 de dezembro de 1.976;
- Lei 6.938/1.981;
- Lei 7.804/1.990;
- Lei 8.028/1.990;
- Decreto 99.274/1.990;
- Lei 10.257/2001 – Estatuto das Cidades;
- Instrução CVM nº 400, de 29 de dezembro de 2.003,
- Instrução CVM nº 401, de 29 de dezembro de 2.003,
- Instrução CVM nº 482, de 05 de abril de 2.010.

LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

- Lei 2.828 de 31 de julho de 1.966;
- Lei 3.503 de 04 de fevereiro de 1.969;
- Lei 3.943 de 5 de julho de 1.971;
- Lei 4.199 de 8 de maio de 1.972;
- Lei 4.773 de 08 de janeiro de 1.974;
- Lei 5.234 de 10 de dezembro de 1.975;
- Lei 901/1.980;
- Lei 6.337 de 28 de setembro de 1.982;
- Lei 7.841 de 19 de dezembro de 1.991;
- Lei 8.353 de 22 de dezembro de 1.993;
- Lei 9.800 de 03 de janeiro de 2.000;
- Lei 11.266 de 16 de dezembro de 2.004;
- Lei 13.909 de 19 de dezembro de 2.011;
- Decreto 1.086 de 24 de novembro de 2.004
- Decreto Municipal 133 de 26 de janeiro de 2.012;
- Decreto Municipal 134 de 26 de janeiro de 2.012;

¹² Considerando-se a data de 31 de maio de 2012

- Decreto Municipal 174 de 08 de fevereiro de 2.012;

A Constituição Federal, as Leis Complementares, as Leis Ordinárias Federais e os Decretos Federais podem ser encontrados através do site da Presidência da República Federativa do Brasil (<https://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/fraWeb?OpenFrameSet&Frame=frmWeb2&Src=/legisla/legislacao.nsf%2FFrmConsultaWeb1%3FOpenForm%26AutoFramed>). As Instruções da CVM podem ser encontradas no site da própria Autarquia (<http://www.cvm.gov.br/>). As Leis e os Decretos do Município de Curitiba podem ser encontrados no site da Câmara Municipal de Curitiba (<http://www.cmc.pr.gov.br/wspl/system/LogonForm.do>) e, mais especificamente, as principais normas relativas à Operação Urbana Consorciada Linha Verde e à emissão dos CEPAC podem ser encontradas no site da Prefeitura Municipal de Curitiba, em página própria para a Operação Urbana Consorciada Linha verde (www.curitiba.pr.gov.br/operacaourbana).

RELAÇÃO DE ANEXOS

1. MAPA DA CIDADE DE CURITIBA COM A DELIMITAÇÃO DA ÁREA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE E AS ZONAS E SETORES DE USO;
2. ESTUDO DE VIABILIDADE – SUMÁRIO EXECUTIVO;
3. ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA (VOL. I);
4. ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA (VOL. II);
5. ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA (VOL. III);
6. RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL
7. LEI Nº 9.800, DE 03 DE JANEIRO DE 2000 – ZONEAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO;
8. LEI Nº 11.266 DE 16 DE DEZEMBRO DE 2.004 – PLANO DIRETOR DE CURITIBA;
9. DECRETO 1.086 DE 24 DE NOVEMBRO DE 2.004 – REGIMENTO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO;
10. LEI Nº 13.909, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2.011, AUTORIZA A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE;
11. DECRETO MUNICIPAL 59, DE 12 DE JANEIRO DE 2012;
12. DECRETO MUNICIPAL 133 DE 26 DE JANEIRO DE 2.012;
13. DECRETO MUNICIPAL 134 DE 26 DE JANEIRO DE 2.012;
14. DECRETO MUNICIPAL 174 DE 08 DE FEVEREIRO DE 2.012;
15. OFÍCIO Nº 0021/2012-EM, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2012, SOLICITANDO O REGISTRO DE DISTRIBUIÇÃO PÚBLICA DE CEPAC COM DISPENSA DE REQUISITO;
16. OFÍCIO Nº 0022/2012-EM, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2012, SOLICITANDO O REGISTRO DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE;
17. COMPROVANTE DE RECOLHIMENTO DE GRU REFERENTE À TAXA DA CVM PARA REGISTRO DE DISTRIBUIÇÃO PÚBLICA DE CEPAC;
18. CONTRATO 20082 DE COORDENAÇÃO, COLOCAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO PÚBLICA PRIMÁRIA DE CEPAC FIRMADO COM O BB-BI EM 16 DE JANEIRO DE 2012;
19. CONTRATO 20186 DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ESCRITURAÇÃO DE CEPAC, FIRMADO COM O BANCO DO BRASIL S.A.;
20. CONTRATO 20187 DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE ANÁLISE E ACOMPANHAMENTO DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE, FIRMADO COM A CAIXA ECONÔMICA FEDERAL