

Rede de corredores e espaços verdes entre Coqueiros e Estreito em Florianópolis/SC

DOSSIÊ DO PROJETO

CIDADE/ESTADO: FLORIANÓPOLIS/SC

ENTIDADE(S) LÍDER(ES) DO PROJETO: Secretaria Municipal de Planejamento,
Habitação e Desenvolvimento Urbano de Florianópolis (SMPHDU)

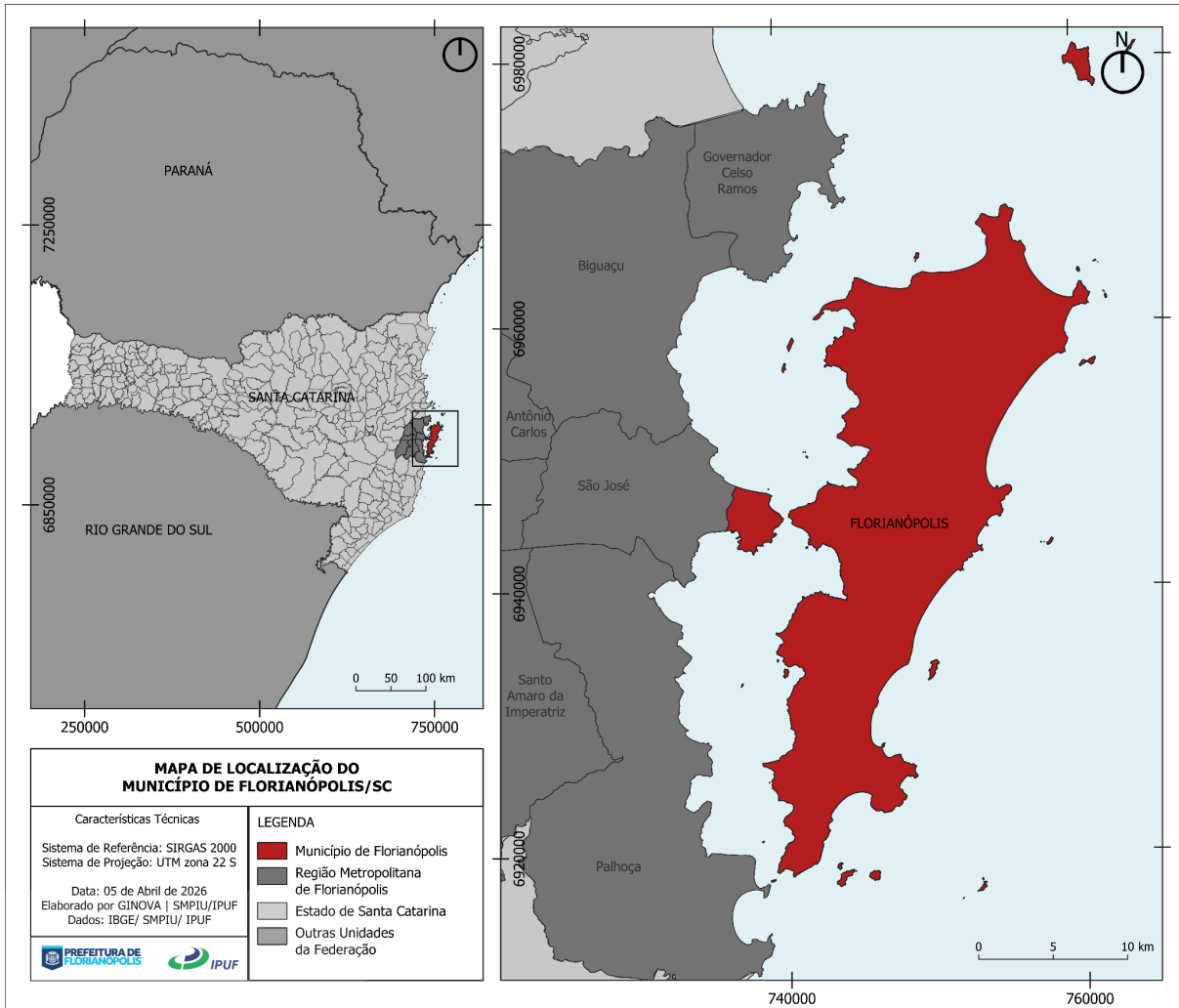
Resumo Executivo do Projeto:

O projeto propõe transformar a área entre Coqueiros e Estreito, em Florianópolis, em uma rede integrada de infraestrutura verde e azul, com corredores verdes, áreas de lazer, travessias humanizadas e soluções baseadas na natureza. A iniciativa busca reduzir ilhas de calor, alagamentos, poluição hídrica e emissões de GEE, promovendo mobilidade ativa, inclusão socioespacial, saúde, biodiversidade e resiliência climática.

0. INFORMAÇÕES GERAIS DO PROJETO

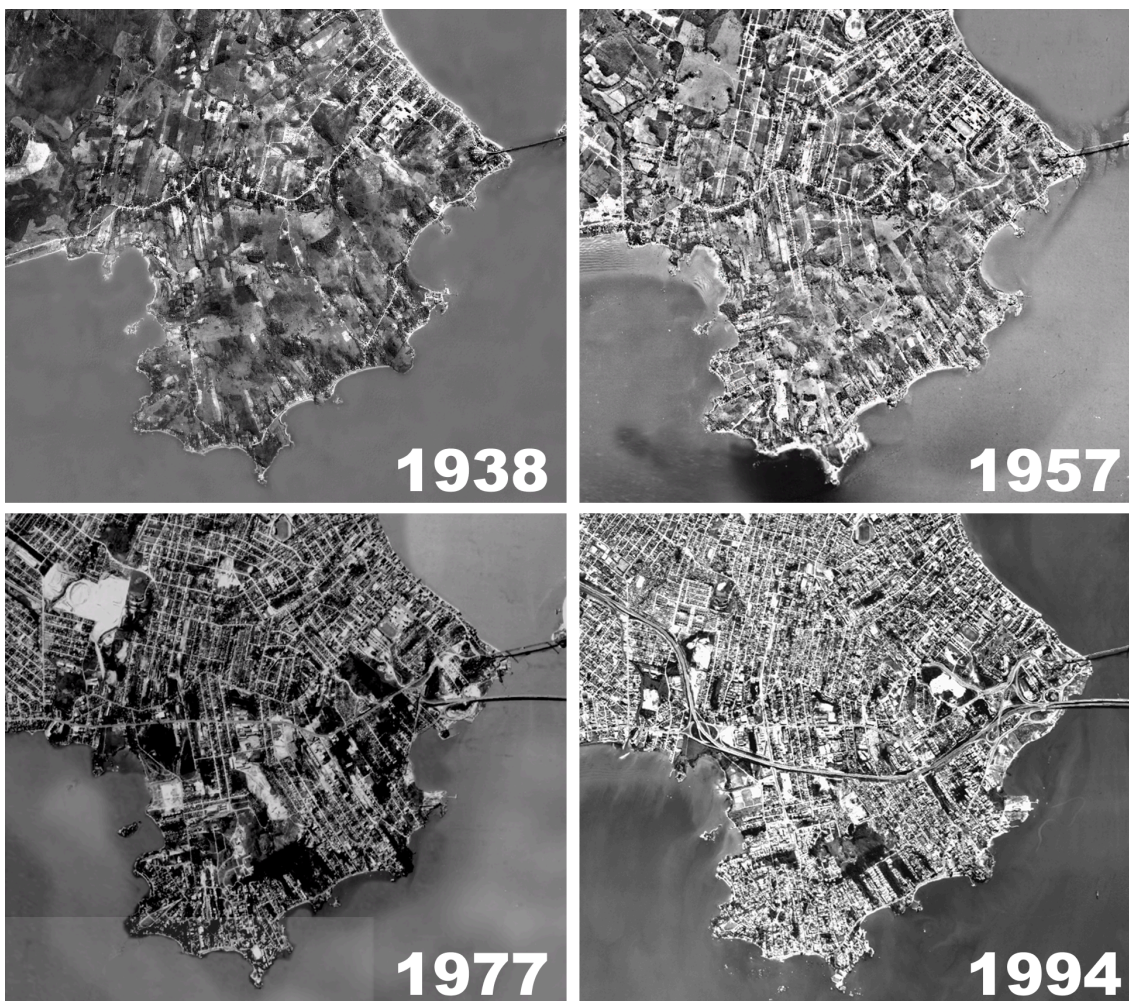
0.1 Informações básicas sobre a cidade

O projeto “Rede de corredores e espaços verdes entre Coqueiros e Estreito em Florianópolis/SC” localiza-se na porção continental de Florianópolis, capital de Santa Catarina. O município possui 537.211 habitantes, área de 674,844 km² e densidade demográfica de 796,05 hab./km², integrando uma Região Metropolitana de 1.174.811 habitantes (IBGE, 2022).



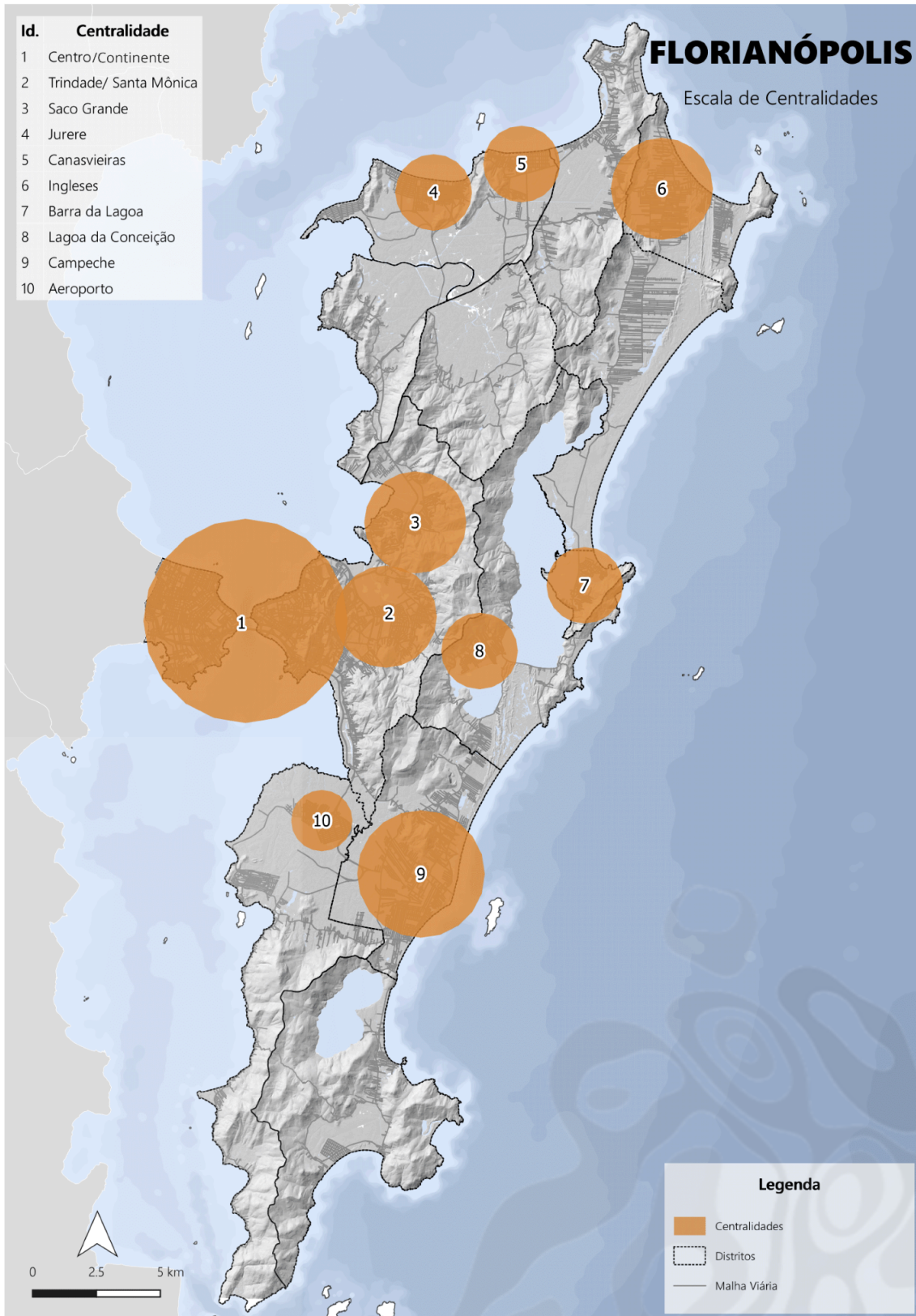
Mapa de localização de Florianópolis e da Região Metropolitana de Florianópolis.
Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).

Grande parte do território municipal situa-se na Ilha de Santa Catarina, enquanto sua porção continental exerce papel estratégico na articulação dos fluxos intraurbanos e metropolitanos: a ligação entre ilha e continente concentra-se em três pontes que convergem para a mesma região continental. Como resultado, parcela significativa dos deslocamentos entre essas porções do território ocorre por meio da BR-282 e da Avenida Governador Ivo Silveira, eixos estruturantes diretamente relacionados à área do projeto.



Imagens do desenvolvimento das pontes e rodovias na porção continental de Florianópolis.
Elaboração: GPLAN/SMPH DU/PMF com base nos dados do Geoportal (PMF, 2026).

A ocupação urbana de Florianópolis caracteriza-se por uma estrutura polinucleada, tendo como principais centralidades o distrito-sede, na porção insular, e os distritos de Coqueiros e Estreito, na porção continental, representados na figura abaixo pela centralidade 1. A urbanização do município tem se intensificado de forma expressiva: entre 2010 e 2022, a população cresceu cerca de 27,5%, e estimativas indicam a continuidade dessa tendência nos anos recentes.

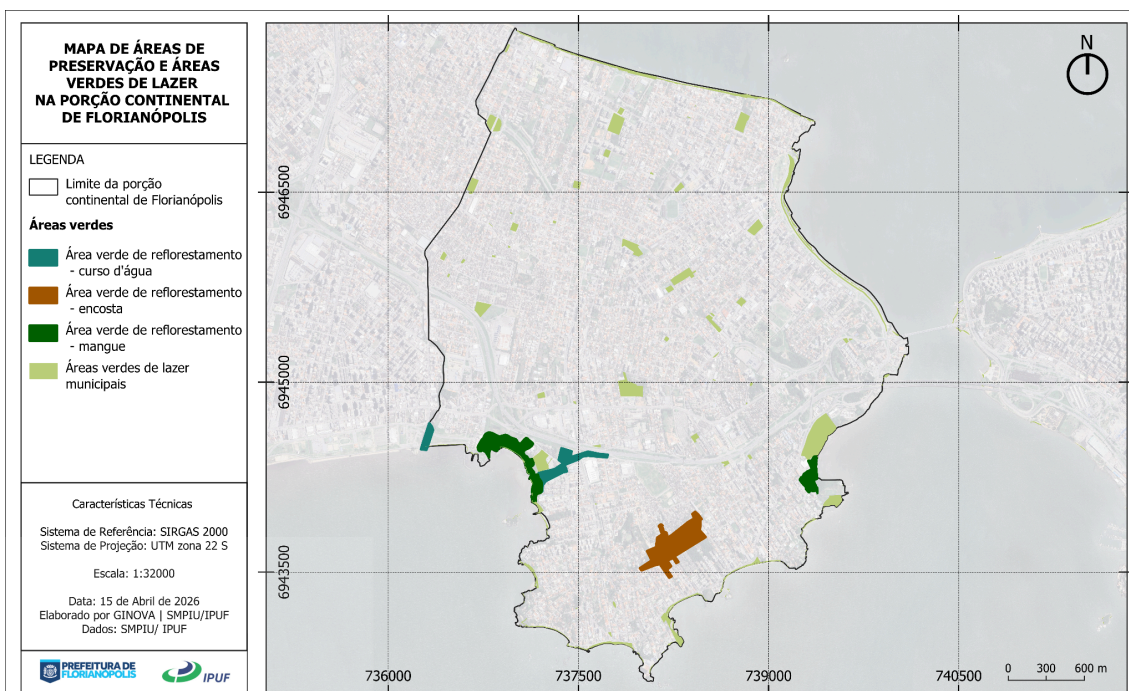


Mapa de localização das centralidades de Florianópolis. Elaboração: GPLAN/SMPHDU/PMF (2022).

Com economia baseada principalmente em serviços, tecnologia, administração pública e turismo, Florianópolis combina indicadores socioeconômicos elevados – renda média mensal de R\$ 6.173,62 e IDH de 0,847 – com desafios urbanos crescentes relacionados à adaptação climática, à qualificação dos espaços públicos e à redução das desigualdades socioespaciais.

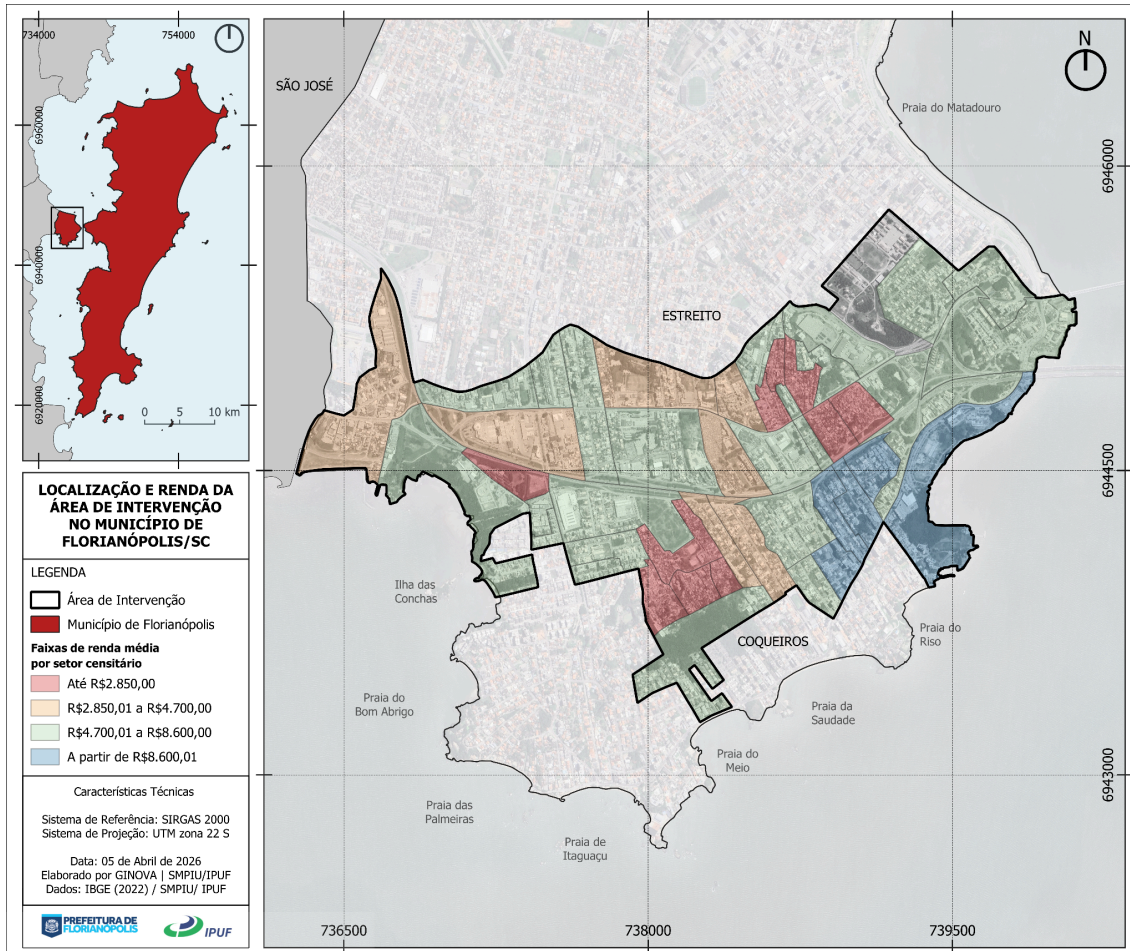
0.2 Problema a ser endereçado, localidade do projeto (incluindo mapas com a localização da área da intervenção) e abrangência do projeto

A porção continental de Florianópolis é constituída pelos distritos de Coqueiros e Estreito, os quais abrangem cerca de **3% do território municipal e concentram 17,31% da sua população**. A região apresenta **98,2% de sua extensão urbanizada**, sendo os restantes 1,8% áreas de preservação ambiental. **Apenas 2% da sua área territorial são destinados a áreas verdes públicas de lazer**, conforme pode ser observado no mapa abaixo.



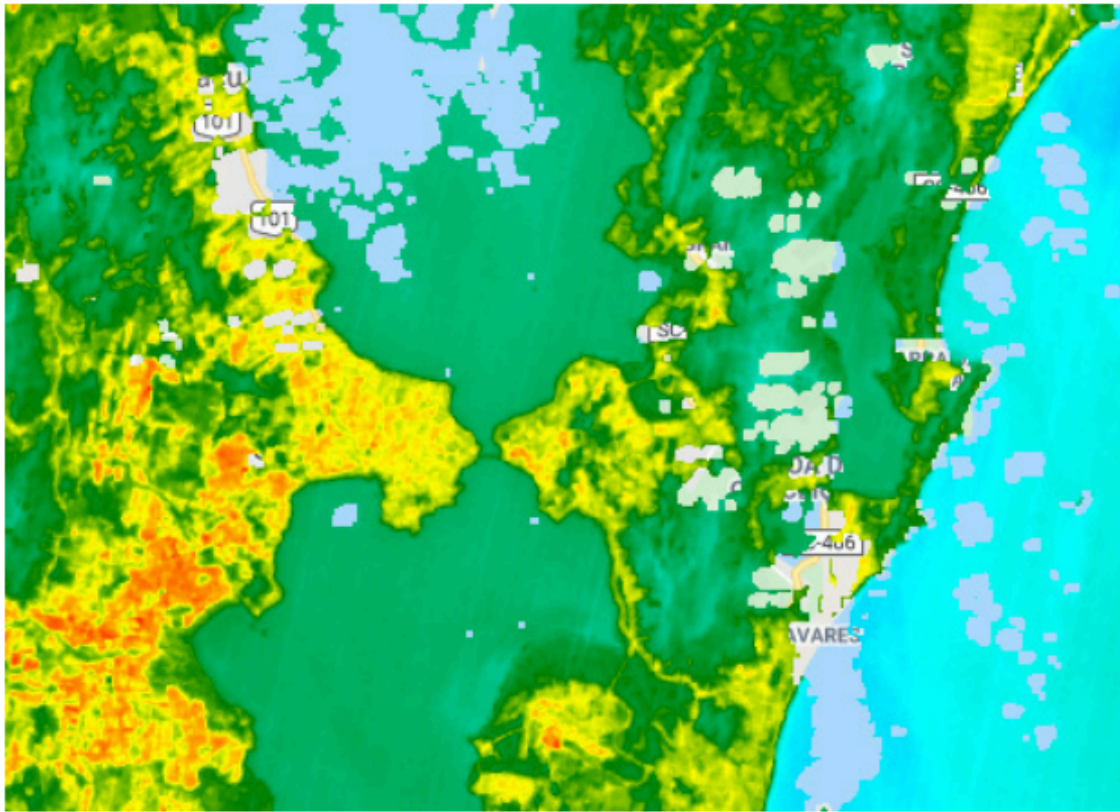
Mapa das áreas de preservação e áreas verdes de lazer da região continental de Florianópolis.
Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).

A área de intervenção do projeto localiza-se no entorno da BR-282 e da Av. Governador Ivo Silveira, conforme delimitado na poligonal do mapa a seguir. Nesse recorte territorial vivem **23.477 pessoas**, das quais **4.369 (18,6%) residem em favelas e comunidades urbanas**. A renda mensal média local é de R\$ 5.553,87, inferior à média municipal, e a distribuição espacial da renda revela concentração de população com renda média de até R\$ 2.850,00 em três setores da poligonal, que abrangem oito Áreas de Interesse Social (AIS) (IBGE, 2022).

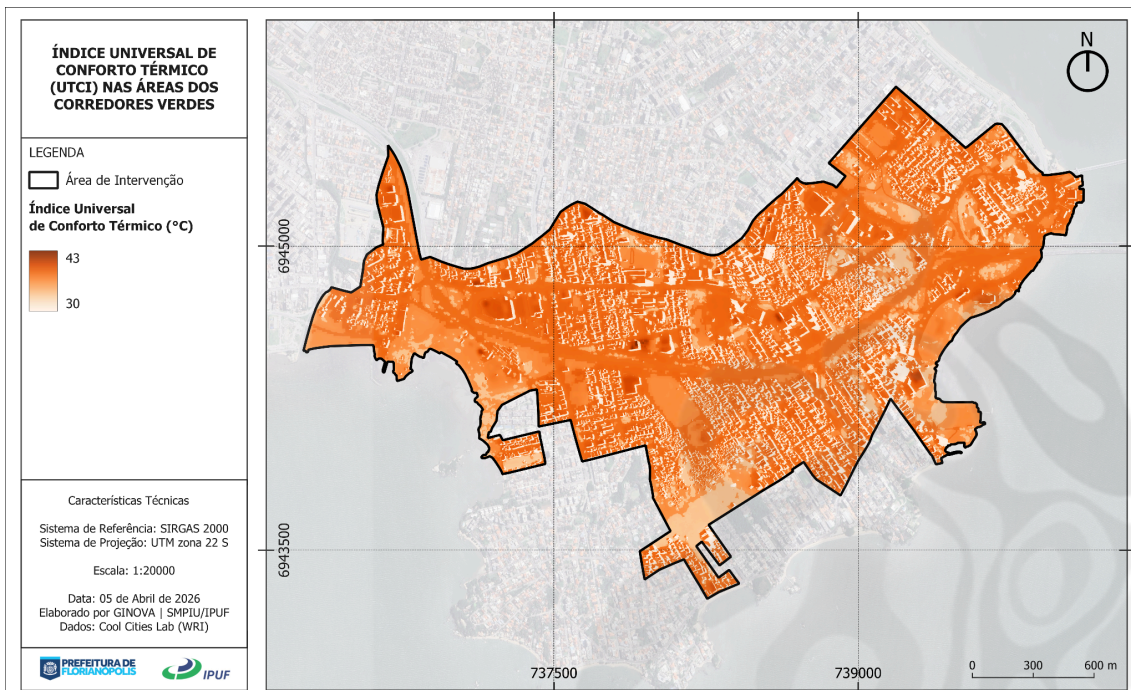


Mapa de localização da área de intervenção com destaque para as faixas de renda média da população por setor censitário. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).

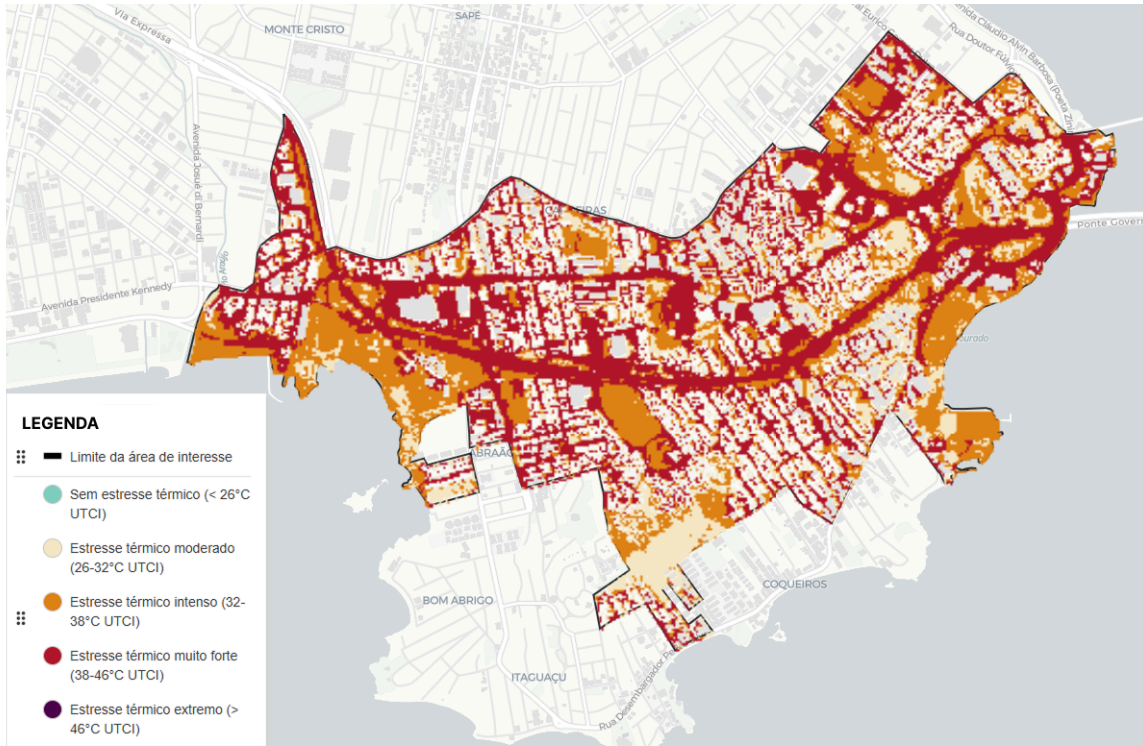
Estudos indicam a ocorrência de **ilhas de calor urbano** na porção continental de Florianópolis, com **temperaturas de superfície até 12°C superiores** às registradas em áreas não urbanizadas do município (Silva; Ramos, 2022). Dados da plataforma Cool Cities Lab (WRI, 2026) apontam **UTCI médio de 37°C na poligonal de intervenção**, com variação entre 30°C em áreas arborizadas e 44°C em áreas de alta exposição à radiação solar. Resultados de estudo realizado pelos laboratórios LabEEE e LabCon da Universidade Federal de Santa Catarina reforçam esse diagnóstico ao demonstrar que, em percurso realizado entre o Cemitério Municipal e o Parque de Capoeiras, foram registrados valores de temperatura do ar e UTCI cerca de 3°C mais elevados em trechos áridos, impermeabilizados e expostos à radiação solar direta, em comparação com trechos arborizados, sombreados e com maior permeabilidade do solo.



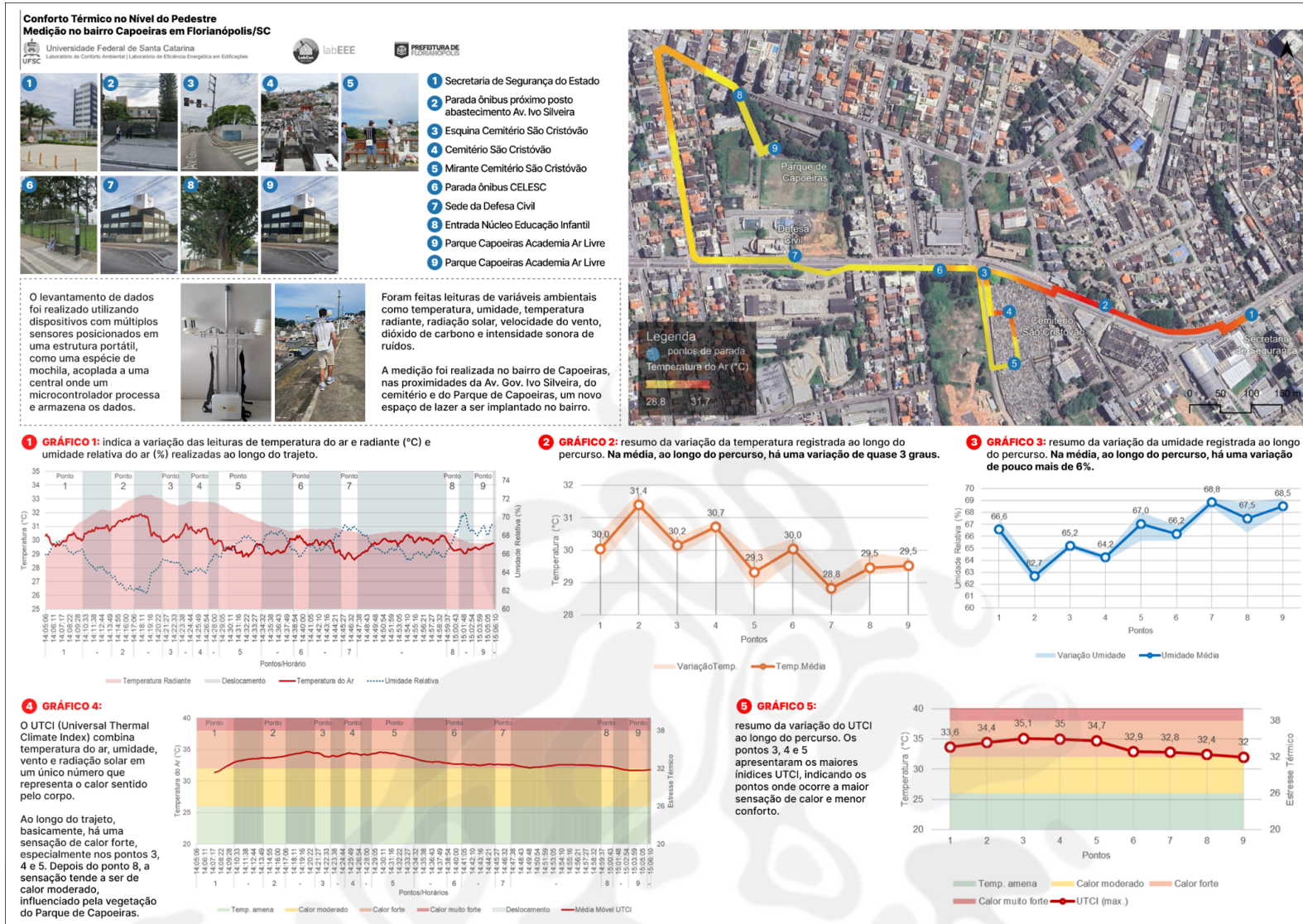
Temperatura da superfície na região de Florianópolis estimada a partir de dados do sensor do satélite LANDSAT 8 para o dia 07 de Janeiro de 2020. Fonte: Silva; Ramos (2022)



UTCI na área de intervenção. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).



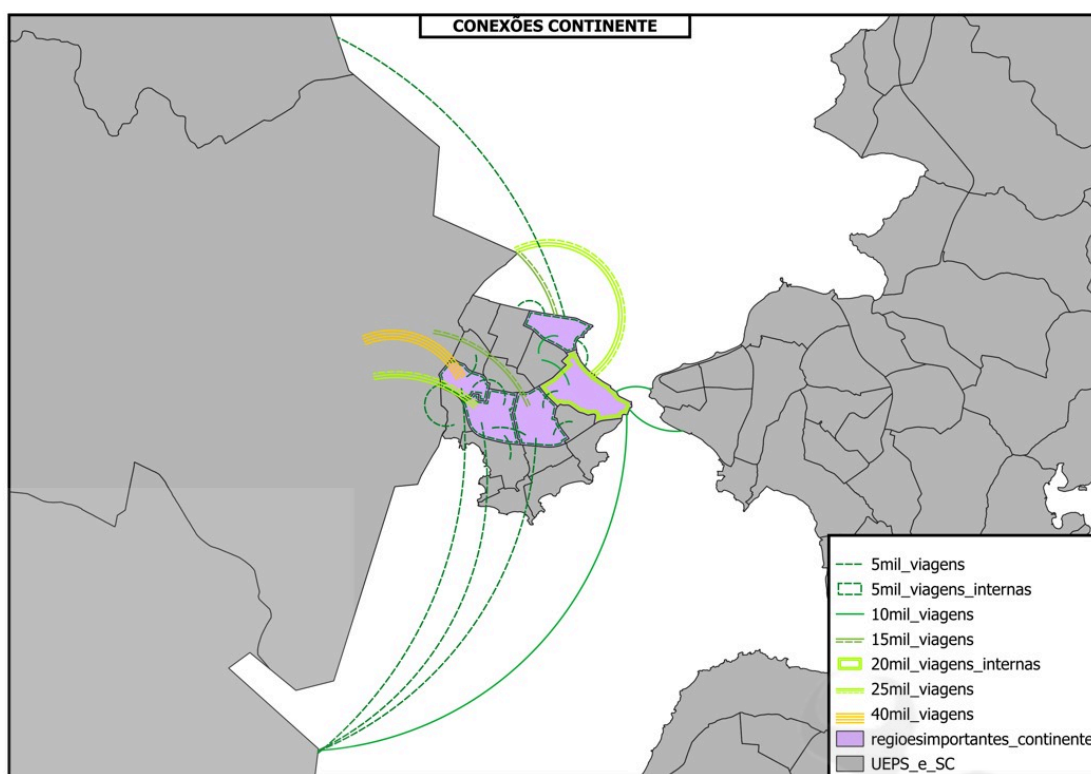
Mapeamento do UTCI na área de intervenção. Fonte: Cool Cities Lab (WRI, 2026).



Estudo de Conforto Térmico no Nível do Pedestre. Fonte: LabEEE e LabCon da Universidade Federal de Santa Catarina em colaboração com Ginova/SMPH DU/PMF (2026).

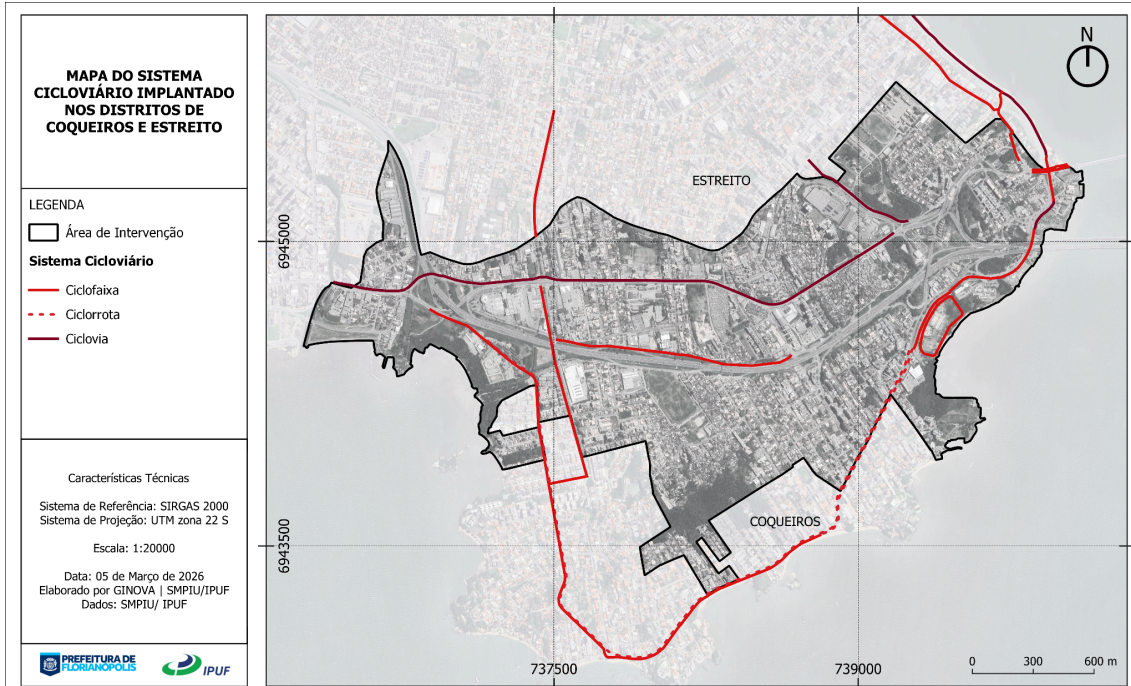
Os **distritos Coqueiros e Estreito são seccionados pela BR-282**, eixo rodoviário estruturante cujo trecho local registra fluxo de aproximadamente **100 mil veículos por dia em cada sentido** (Secretaria Executiva de Operações de Mobilidade, 2026). Além do intenso volume de tráfego, o corredor apresenta **congestionamentos recorrentes**, com atrasos de 4 a 29 minutos no período analisado (Waze/Mobility, 16 a 20 de março de 2026).

Ao mesmo tempo, a área apresenta **forte demanda por deslocamentos de curta distância**, abrangendo tanto os fluxos intrabairros quanto interbairros adjacentes, conforme evidenciado por dados de rastreamento de telefonia móvel (Claro, 23 a 29/10/2023) apresentados na imagem a seguir.

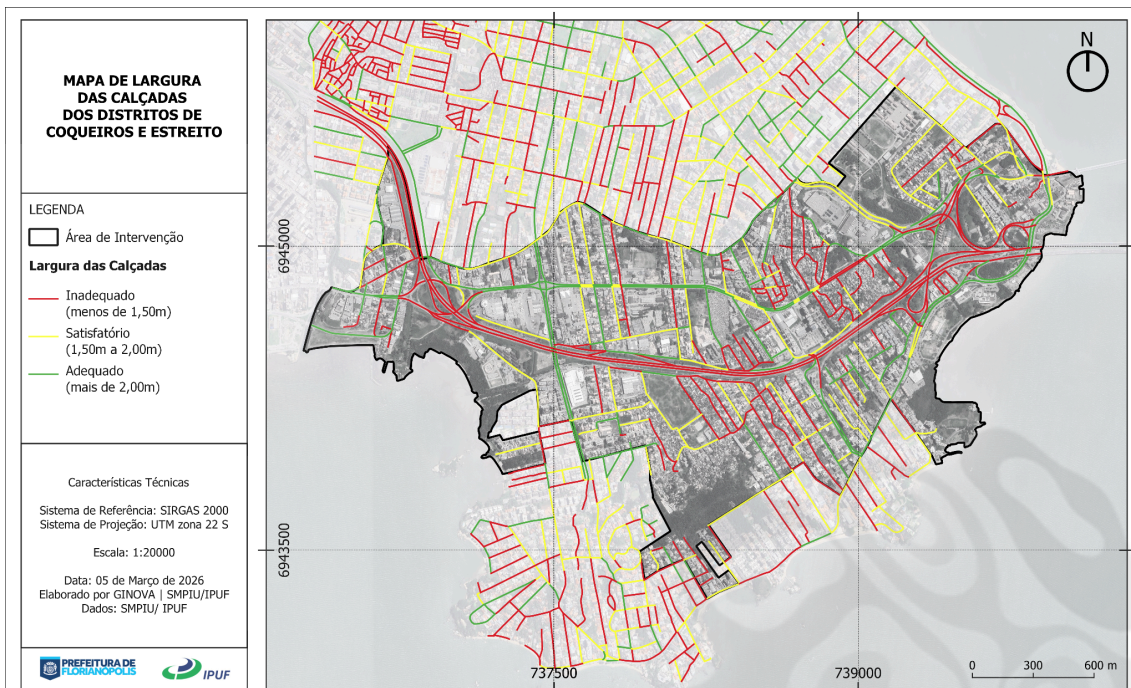


Mapa de fluxos de viagens na porção continental e conexões com a região metropolitana. Elaboração: SMI/SMPH DU/PMF(2026) a partir de dados de telefonia móvel da Claro (23 a 29/10/2023).

Apesar do potencial para realização desses percursos por modais ativos, as **condições para realizar os deslocamentos a pé ou de bicicleta são precárias**: a rede cicloviária é fragmentada, 45,8% das calçadas (32,85 km) possuem largura inferior a 1,50 m, e a BR-282, com suas seis faixas de rolamento e velocidade regulamentada de 100 km/h, constitui uma **barreira** de difícil transposição. Predomina um desenho urbano orientado ao automóvel, com oferta insuficiente de infraestrutura segura e confortável para caminhada e bicicleta, especialmente nas Áreas de Interesse Social (AIS).

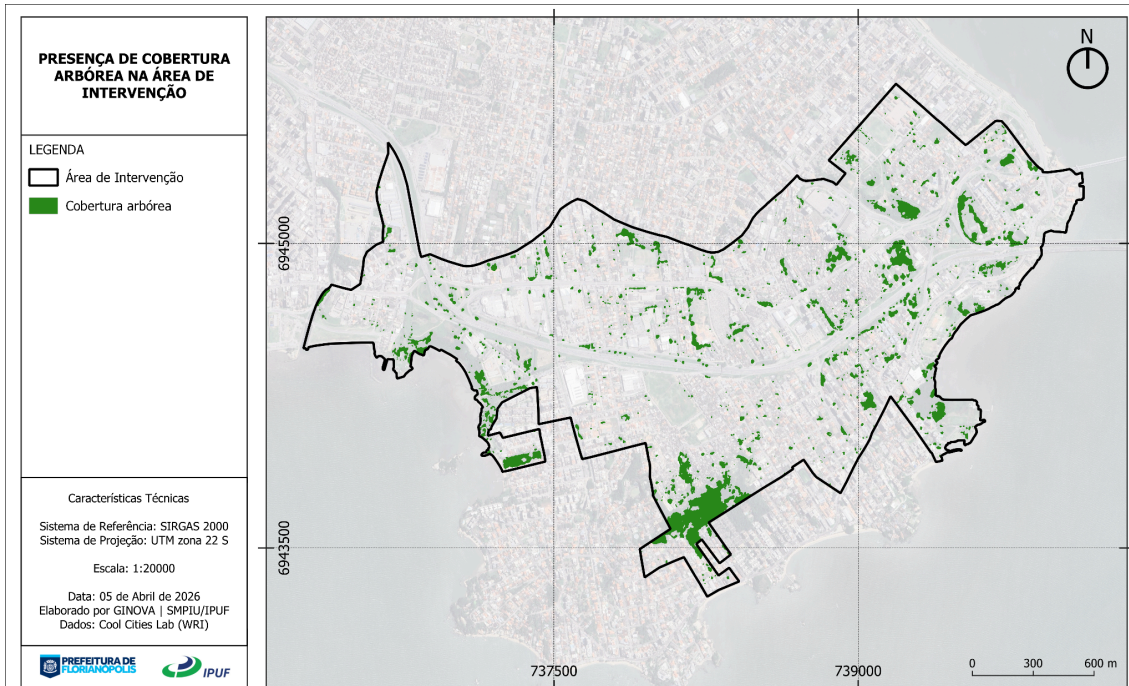


Mapa do sistema cicloviário implantado nos distritos de Coqueiros e Estreito com destaque para a poligonal de intervenção. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).



Mapa de largura das calçadas dos distritos de Coqueiros e Estreito com destaque para a poligonal de intervenção. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).

Além disso, em função das altas temperaturas destacadas anteriormente, a população que reside e trabalha no local sofre com o **calor nos espaços públicos urbanos**, nos quais há **excesso de superfícies pavimentadas impermeáveis e carência de arborização**. A cobertura arbórea corresponde a apenas 7% da área total da poligonal e a apenas 3,8% das áreas de pedestres em vias públicas (Cool Cities Lab / WRI).



Mapeamento da cobertura arbórea na poligonal de intervenção. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).



Foto aérea do Parque de Coqueiros.
Fonte: Prefeitura de Florianópolis (2023).

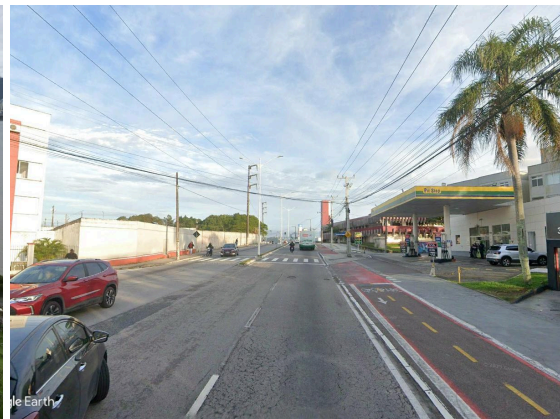


Foto da Avenida Gov. Ivo Silveira.
Fonte: Google Earth (2025).

Trata-se de um território com **elevada emissão de gases de efeito estufa (GEE)**, associada principalmente ao intenso fluxo de veículos automotores, à destinação de resíduos sólidos a aterro sanitário e ao elevado consumo de energia para resfriamento das edificações. Segundo o Inventário de Emissões de GEE de Florianópolis (Plano de Descarbonização de Florianópolis, 2024), 66% das emissões do município provêm do setor de transportes, com predominância do subsetor rodoviário (86,1%); 21% estão vinculadas ao setor de resíduos, sobretudo à decomposição de resíduos sólidos aterrados (69,1%); e 11% decorrem do setor de energia estacionária, principalmente do consumo de eletricidade nas edificações (72,2%). Esses dados refletem características presentes tanto na área de intervenção quanto na cidade como um todo: Florianópolis é a quarta capital mais motorizada do Brasil, com frota de 0,66 veículos por habitante (0,62 na região metropolitana); 91,5% dos resíduos sólidos urbanos coletados são destinados ao aterro sanitário localizado em Biguaçu; e a demanda por resfriamento das edificações é intensificada pelo fenômeno das ilhas de calor urbanas e pela adoção de padrões construtivos que desconsideram princípios de adequação bioclimática.

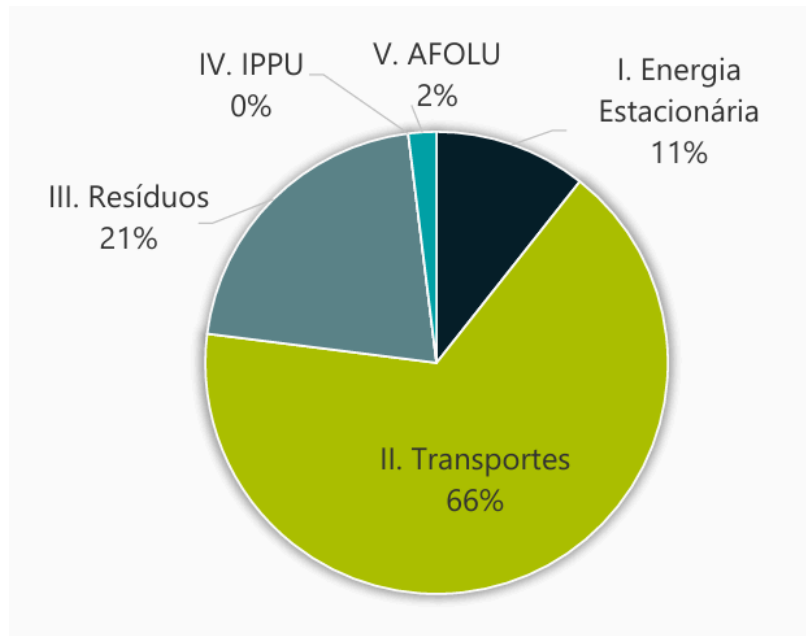


Gráfico da contribuição percentual de cada setor de emissão de GEE. Fonte: Plano de Descarbonização de Florianópolis (2024).

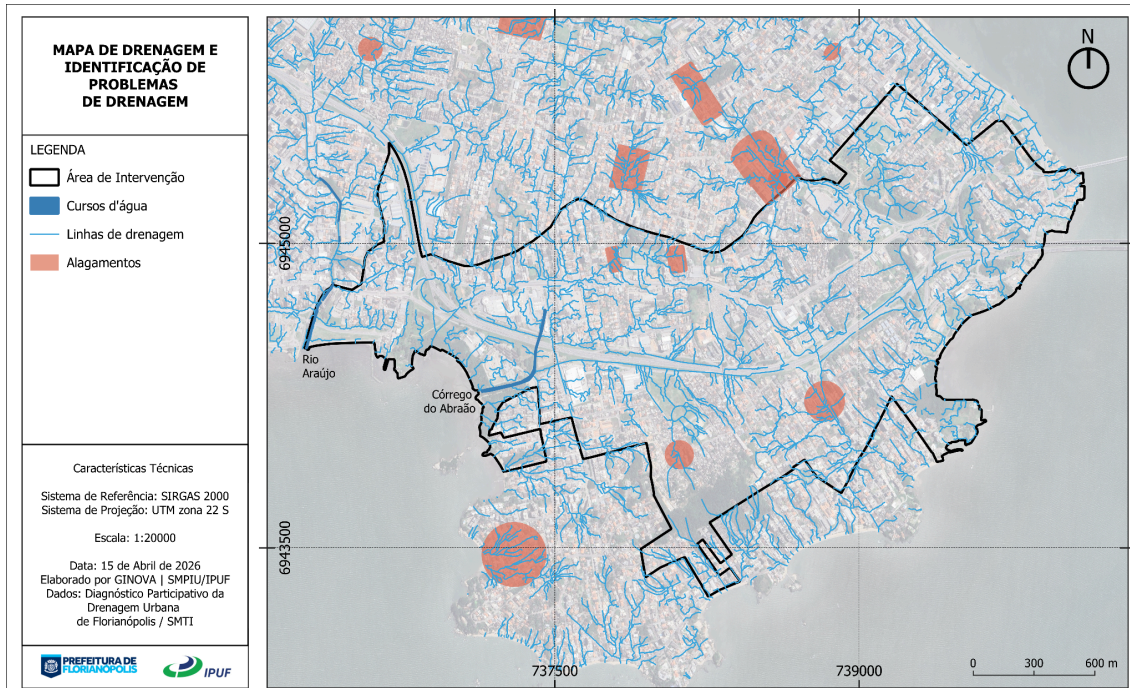


Foto do engarrafamento na BR-282.
Fonte: NSC Notícias (2023).



Imagem aérea de escola (Neim Ilha Continente), com telhados quentes. Fonte: Google Earth (2026).

Somam-se a isso problemas relacionados à drenagem urbana e à qualidade das águas. O território registra **alagamentos recorrentes**, conforme apontado no Diagnóstico Participativo da Drenagem Urbana de Florianópolis, associados à elevada impermeabilização do solo e à insuficiência de soluções de retenção e infiltração. Além disso, os **corpos hídricos** localizados dentro e no entorno da poligonal encontram-se **poluídos**, com destaque para as fozes do Rio Araújo e do Córrego do Abraão.



Mapa do sistema de drenagem e de problemas de drenagem nos distritos de Coqueiros e Estreito com destaque para a poligonal de intervenção. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).

Em síntese, a área de intervenção concentra **exposição ao estresse térmico, baixa oferta de áreas verdes, fragmentação urbana, barreiras à mobilidade ativa, emissões elevadas, alagamentos e poluição hídrica, afetando de forma mais intensa populações socialmente vulneráveis.**

0.3 Objetivo central do projeto

O projeto “Rede de corredores e espaços verdes entre Coqueiros e Estreito em Florianópolis/SC” tem como objetivo central transformar um território urbano altamente impermeabilizado, fragmentado e vulnerável em uma rede integrada de infraestrutura verde e azul, capaz de mitigar ilhas de calor urbano, reduzir alagamentos e poluição hídrica, diminuir emissões de gases de efeito estufa e enfrentar desigualdades socioespaciais, ao mesmo tempo em que promove resiliência climática, mobilidade ativa, saúde, bem-estar e qualificação do espaço público.

A proposta estrutura-se pela implantação articulada de corredores verdes e áreas verdes de lazer intensamente arborizados, travessias humanizadas, caminhos de orla, intervenções em equipamentos públicos para mitigação do calor e soluções baseadas na natureza para drenagem e tratamento da água, formando uma rede contínua arborizada que conecta equipamentos comunitários, Áreas de Interesse Social (AIS) e áreas verdes existentes e projetadas. Complementam essa estratégia ações de apoio à gestão ambiental urbana, como a implantação de ecoponto, pátio de compostagem comunitária e uso de picador florestal, articulando o projeto à política de resíduos sólidos e ao manejo da biomassa gerada pelo aumento de arborização proposto no projeto, completando o ciclo da economia circular.

O mapa a seguir mostra uma síntese das intervenções propostas sobre o território.



- | | | | | |
|---|-------------------------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|
| Área de Intervenção | Soluções para o calor urbano | Equipamentos públicos | Instituições de educação infantil | Infraestrutura verde e azul |
| Corredores Verdes | Muros Verdes | Áreas esportivas | Instituições de ensino superior | Jardins de chuva |
| Áreas verdes de lazer | Arborização | Parques infantis | Escolas | Wetland |
| Áreas de preservação ambiental | Telhados Frios | Espaços de contemplação | Hortas comunitárias | Jardim filtrante |
| Áreas de Interesse Social | Coberturas Tensionadas | Centros de saúde | Pátio de compostagem e ecoponto | Bacia de retenção |
| Pontos de interesse paisagístico e/ou turístico | Parklets Verdes | Serviços militares e/ou administrativos | | Pavimentação permeável |
| | Viadutos vegetadas | | | |
| | Passarelas vegetadas | | | |

Masterplan do projeto "Rede de corredores e espaços verdes entre Coqueiros e Estreito". Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).

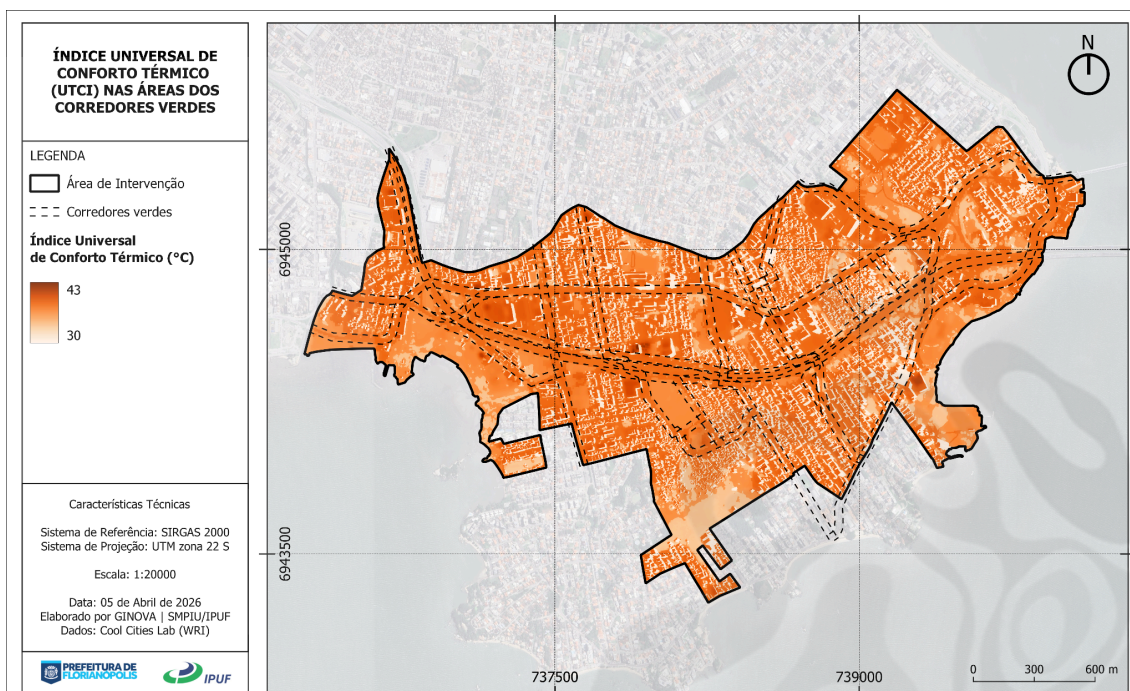
Além de responder a problemas locais concretos, o projeto possui caráter piloto e demonstrativo, com potencial de orientar futuras intervenções em Florianópolis, na Região Metropolitana e em outras cidades brasileiras com desafios semelhantes. A proposta contribui para os ODS 3, 6, 9, 10, 11, 13, 14 e 15, ao integrar saúde, mobilidade, infraestrutura urbana, adaptação climática, justiça territorial e conservação ambiental.



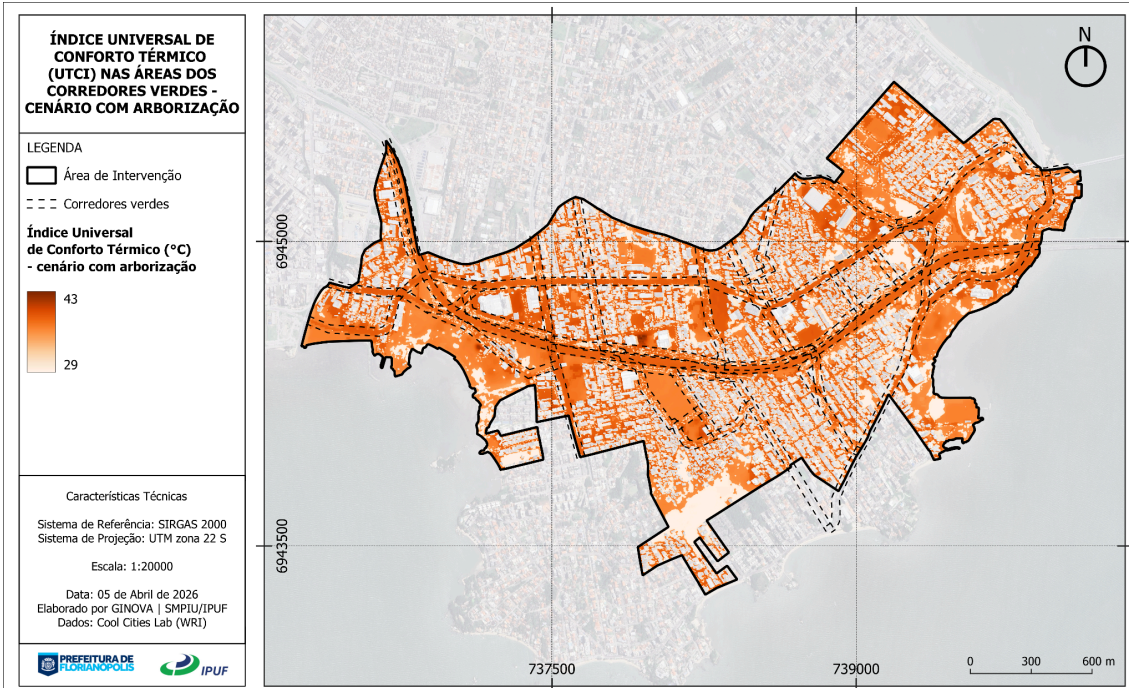
Objetivos de Desenvolvimento Sustentável relacionados ao projeto. Fonte: Nações Unidas Brasil (2026).

0.4. Benefícios potenciais do projeto

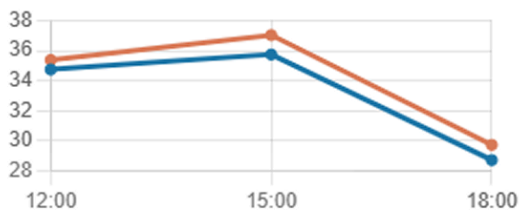
Com relação ao calor urbano, projeta-se uma redução de **1,3 °C na temperatura média da área de intervenção** e de **2,5 °C no Índice Universal de Clima Térmico (UTCI)** nas áreas de circulação de pedestres situadas nos corredores verdes. Nas áreas sob a copa das árvores, a redução projetada pode chegar a **7 °C**, conforme modelagens fundamentadas em dados da plataforma **Cool Cities Lab** (WRI, 2026), apresentadas nas imagens a seguir. Os benefícios da mitigação do calor urbano também se estendem às edificações, com potencial de reduzir a demanda energética por resfriamento artificial e, conseqüentemente, as emissões de GEE associadas ao setor de energia estacionária.



Mapeamento do UTCI atual na área de intervenção com destaque para as áreas escolhidas para implantação dos corredores verdes. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).



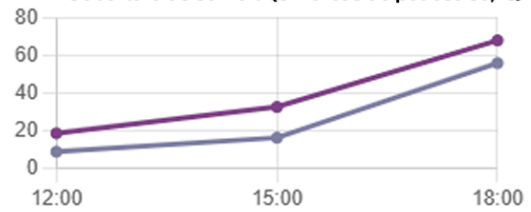
Estresse térmico (em áreas de pedestres, °C UTCI)



LEGENDA

- Cenário UTCI (°C)
- Linha de base UTCI (°C)

Cobertura de sombra (em áreas de pedestres, %)



LEGENDA

- Cenário
- Linha de base

Mapeamento do UTCI na área de intervenção com simulação de cenário com implementação de 7.689 árvores em áreas de pedestres, utilizada para estimar a redução de temperatura para toda a área. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).



Simulação da variação do UTCI em áreas de pedestres, utilizada para estimar a redução de temperatura nos corredores verdes. Elaboração:GINOVA/SMPH DU/PMF (2026).

O plantio de **6.555 árvores**, a incorporação de **22.000 m²** de canteiros em áreas atualmente pavimentadas do sistema viário, a ampliação de **13,2 ha de áreas verdes de lazer** e a interligação de todas as áreas verdes por meio de ruas verdes contribuem para a captura contínua de gases de efeito estufa, a provisão de serviços ecossistêmicos e o incremento da biodiversidade urbana.

Além disso, o projeto estabelece uma rede contínua e funcional de mobilidade ativa, composta por infraestrutura cicloviária, calçadas confortáveis e passarelas vegetadas. Essa rede conectará, por percursos sombreados, áreas verdes, equipamentos comunitários e comunidades. Com a qualificação dos espaços de circulação e o aumento do conforto térmico, projeta-se a redução da dependência de transportes motorizados e, em consequência, a diminuição das emissões de GEE no setor de transportes.

O aumento da conectividade entre áreas historicamente segregadas, especialmente no entorno da BR-282 e nas Áreas de Interesse Social (AIS), promove inclusão social e reduz a segregação socioespacial que afeta comunidades vulnerabilizadas. Entre os benefícios sociais, destacam-se ainda os ganhos em saúde e bem-estar decorrentes da melhoria das condições ambientais, da segurança viária e da ampliação das oportunidades de contato com a natureza, de deslocamento ativo e de lazer.

No campo econômico, destacam-se a **redução dos gastos em saúde** associados às morbidades agravadas pelo calor extremo; a **mitigação das perdas de produtividade** de trabalhadores e do desempenho de estudantes em função do estresse térmico; a **dinamização da economia local**, com geração de emprego e renda a partir da implantação de novos comércios, serviços e empreendimentos no território, sobretudo atividades de pequena escala em áreas caminháveis; e a criação direta de **empregos verdes** vinculados à zeladoria, manutenção e manejo paisagístico.

Em relação à drenagem urbana, a adoção de **Soluções Baseadas na Natureza** promoverá a mitigação estrutural dos alagamentos por meio do aumento das superfícies permeáveis e da capacidade de retenção hídrica. Simultaneamente, esse sistema favorecerá a fitorremediação e a filtragem do escoamento superficial, reduzindo a carga poluidora lançada nos corpos d'água e no mar.

No que se refere à articulação com a política de resíduos sólidos, projeta-se contribuir para o alcance das metas de compostagem de resíduos orgânicos previstas no programa **Florianópolis: Capital Lixo Zero**, reduzindo a quantidade de resíduos destinados ao aterro sanitário e, por consequência, as emissões de GEE do setor de resíduos, ao mesmo tempo em que se fortalece a circularidade da economia.

Dessa forma, a proposta beneficiará diretamente **23.477 moradores da área de intervenção**, com atenção especial aos grupos em maior situação de vulnerabilidade, entre eles **2.240 crianças de 0 a 9 anos (9,54%)** e **4.577 idosos com mais de 60 anos (19,5%)**; **4.369 moradores das 8 Áreas de Interesse Social**; estudantes das **13 instituições educacionais** existentes na área; trabalhadores dos cerca de **315 mil m² de estabelecimentos não residenciais**, além daqueles que exercem atividades ao ar livre; e também as pessoas que circulam pela área para acessar outras partes da cidade, incluindo usuários dos **mais de 100 mil veículos diários** que acessam a porção insular do município e chegam a enfrentar até **30 minutos de congestionamento** no trecho correspondente à área de intervenção.

De forma indireta, a proposta beneficiará os **537.211 habitantes de Florianópolis** e os **1.174.811 habitantes da Região Metropolitana de Florianópolis** (IBGE, 2022), além de produzir benefícios em escala global ao contribuir para o cumprimento das metas de neutralidade climática até 2050 e de redução da geração de lixo.

1. INFORMAÇÕES SOBRE AS TÉCNICAS DE RESFRIAMENTO

1.1 Descrição detalhada da técnica utilizada

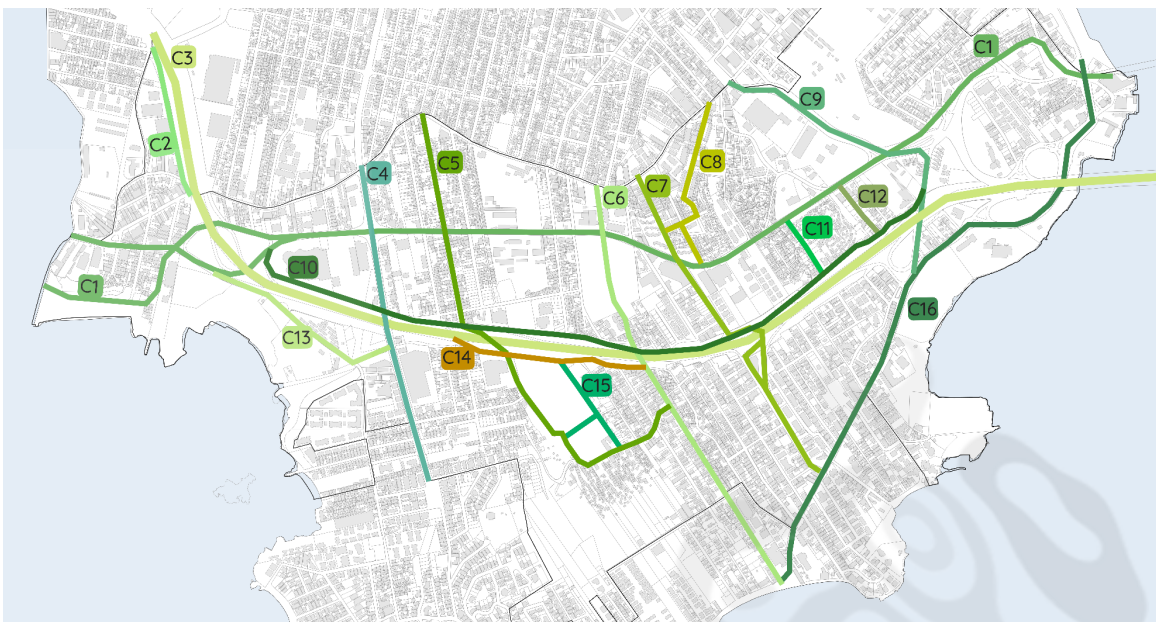
O projeto contempla as seguintes soluções e tipologias:

- **16 corredores verdes totalizando 24,9 km de vias qualificadas**, interligando 43 equipamentos comunitários, 8 Áreas de Interesse Social (AIS) e 33 áreas verdes de lazer existentes e projetadas na área;
- **13 novas áreas verdes de lazer (13,2 ha)** e **20 áreas verdes de lazer existentes qualificadas (12,7 ha)**;
- **1 nova transposição da BR 282 e a qualificação de 7 transposições** existentes para torná-las mais seguras e confortáveis;
- **2 caminhos ao longo da orla** totalizando 2,6 km qualificados junto à água;
- **13 equipamentos públicos e 31 pontos de ônibus** com intervenções para mitigação do calor urbano e da edificação;
- **1 wetland com 5.000 m² e 5 jardins filtrantes, totalizando 8.600 m²**, para tratamento da água com fitorremediação;
- **1 bacia de retenção com 2.000 m², 1 bacia de detenção com 450m² e 248 jardins de chuva, totalizando 450 m²**, para mitigação de alagamentos;
- **81 parklets verdes**, criando espaços de descanso e lazer arborizados ao longo das vias;
- **19,6 ha de áreas verdes do sistema viário** arborizadas;
- **1 ecoponto, 1 pátio de compostagem comunitária** e aquisição de 1 picador florestal para integração das intervenções com a política de resíduos sólidos.

A seguir, são apresentadas informações detalhadas sobre cada solução.

a) **Corredores verdes:** transformação de vias existentes em ruas verdes e completas que conectam áreas verdes, equipamentos comunitários e áreas de interesse social, incluindo as seguintes intervenções:

- arborização intensiva linear com espécies nativas intercalando espécies com alta taxa de sombreamento e com copas menos densas, de acordo com manual municipal de arborização urbana;
- retirada de pavimentos para inserção de canteiros preparados para acomodação das árvores;
- ampliação da malha ciclovitária;
- ampliação da largura de calçadas;
- jardins de chuva em áreas a montante de onde há ocorrência de alagamentos;
- jardins filtrantes em áreas a jusante de fontes de poluição;
- vegetação de sub-bosque nos canteiros;
- redução da velocidade viárias permitida;
- binários para reduzir a quantidade de faixas de rolamento quando necessário;
- redução da largura de faixas de rolamento, visando acalmamento de tráfego;
- transformação de vagas de veículos existentes em bolsões de vegetação intercalados com vagas de veículos com pavimento drenante;
- remoção de superfícies pavimentadas excedentes;
- substituição do asfalto por blocos intertravados de concreto nas pistas de rolamento das vias locais;
- utilização de pavimentos com baixa absorção térmica em calçadas, ciclovias, estacionamentos e áreas de convivência.



Esquema de localização dos 16 corredores verdes na área de intervenção. Fonte: Elaborado pela Gerência de Inovação Urbana - SMPHJU/PMF (2026).

ID	VIAS
C1	Av. Gov. Ivo Silveira, Av. Beira Mar de São José e acesso à Ponte Hercílio Luz
C2	Rua São Bento (via marginal à BR 282)
C3	Rodovia BR 282
C4	Av. Patrício Caldeira de Andrada
C5	Rua Campolino Alves, Servidão Comunitária Joaquim Rodrigues e Rua da Fonte

C6	Rua São Cristóvão e Rua Pascoal Simone
C7	Rua Cmte. José Ricardo Nunes e Av. Almirante Tamandaré
C8	Rua João Vieira, Tv. Central Continente e Rua Kurt Rantour
C9	Av. Juscelino K. de Oliveira, Av. Gov. Ivo Silveira e Av. Eng. Max de Souza
C10	Rua Profa. Sofia Quint de Souza, Rua Álvaro Tolentino e prolongamentos até a Av. Gov. Ivo Silveira (vias marginais à BR 282)
C11	Tv. Bela Vista
C12	Rua José de Alencar
C13	Rua João Meirelles e caminho ao lado do Córrego do Abraão
C14	Rua São Cristóvão (via marginal à BR 282)
C15	Servidão Nossa Sra. do Carmo e prolongamento
C16	Rua Des. Pedro Silva, Av. Eng. Max de Souza, Rua Cap. Euclides da Cunha, Rua Quatorze de Julho e Av. Cláudio Alvim Barbosa

Tabela de identificação dos corredores verdes. Fonte: Elaborado pela Gerência de Inovação Urbana - SMPH DU/PMF (2026).

CORREDOR 1


Imagem da Av. Gov Ivo Silveira Fonte: Google Earth.



Imagem do perfil da via segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.

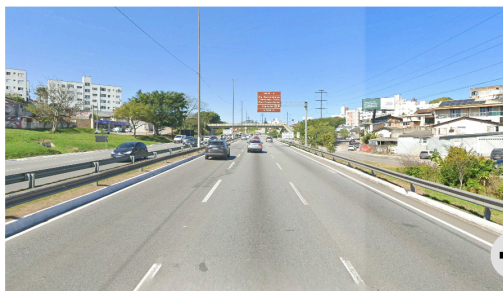
CORREDOR 3


Imagem da BR-282. Fonte: Google Earth.



Imagem do perfil da via segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.

CORREDOR 4



Imagem da Av. Almirante Tamandaré.
Fonte: Google Earth.



Imagem do perfil da via segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.

CORREDOR 6



Imagem da Rua São Cristóvão. Fonte: Google Earth.



Imagem do perfil da via segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.

CORREDOR 6



Imagem da Rua Pascoal Simone.
Fonte: Google Earth.



Imagem do perfil da via segundo a proposta.
Imagem feita com inteligência artificial.

CORREDOR 8



Imagem da Rua Kurt Rantour.
Fonte: Google Earth



Imagem do perfil da via segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.

CORREDOR 14



Imagem de maginal da BR-282. Fonte: Google Earth.



Imagem do perfil da via segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.

CORREDOR 16



Imagem da Av. Cláudio Alvim Barbosa.
Fonte: Google Earth.



Imagem do perfil da via segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.

CORREDOR 16



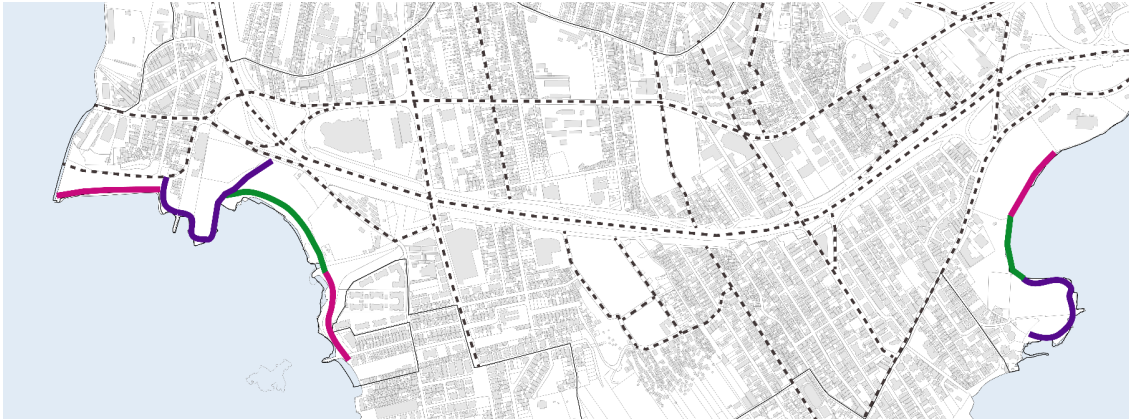
Imagem da Av. Eng. Max de Souza.
Fonte: Google Earth



Imagem do perfil da via segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.

b) **Caminhos de orla:** qualificação dos trajetos ao longo das orlas para o uso por pedestres e ciclistas, incluindo as seguintes intervenções:

- arborização com espécies nativas resistentes e adequadas a esses locais;
- implantação de calçada e ciclovia;
- implantação de decks elevados.



Esquema de localização dos caminhos de orla e tipologias propostas para cada trecho. Fonte: Elaborado pela Gerência de Inovação Urbana - SMPH DU/PMF (2026).

TIPOLOGIA 1

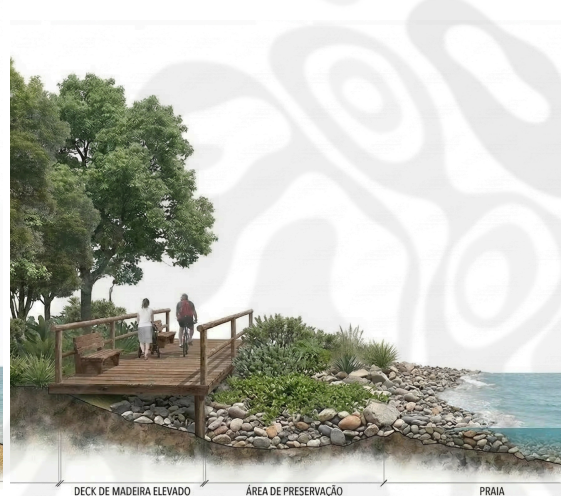


TIPOLOGIA 2



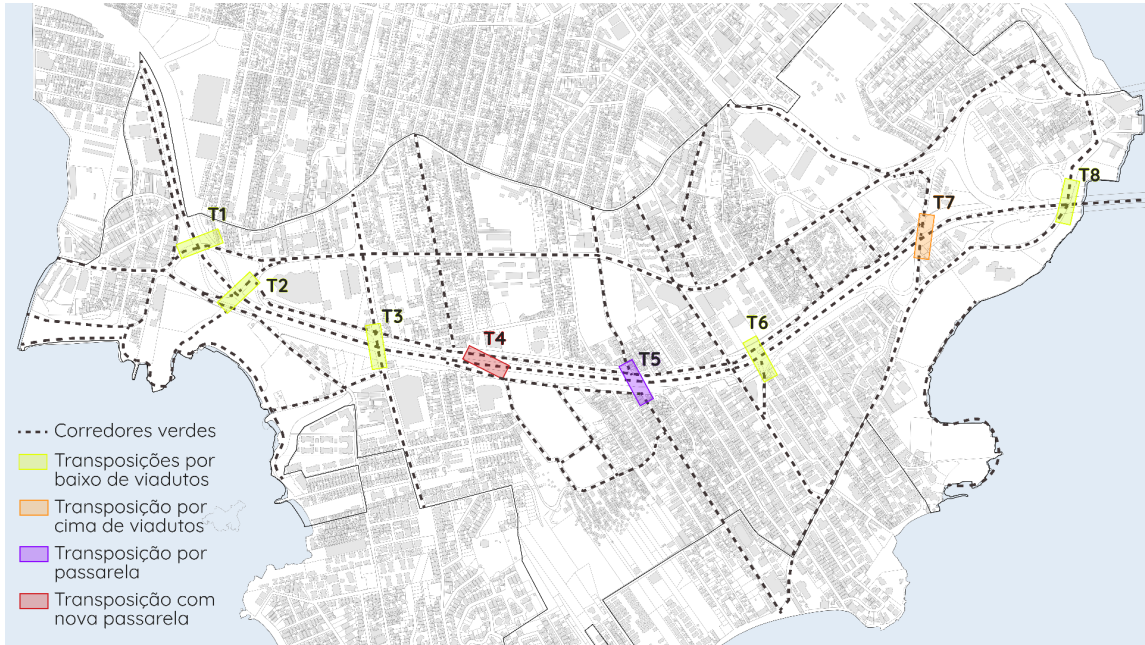
Imagens ilustrativas da proposta feitas com inteligência artificial. Fonte: Elaborado pela Gerência de Inovação Urbana - SMPH DU/PMF (2026).

TIPOLOGIA 3



Imagens ilustrativas da proposta feitas com inteligência artificial. Fonte: Elaborado pela Gerência de Inovação Urbana - SMPH DU/PMF (2026).

- c) **Transposições:** qualificação das 7 transposições da BR-282 para pedestres e ciclistas (sendo 5 por baixo de viadutos, 1 por cima de viaduto e 1 por passarela) e implantação de 1 nova passarela. Vale ressaltar que estas se integram com os corredores verdes garantindo continuidade do sombreamento e da conexão ecológica. Contarão com arborização e treliças com trepadeiras para sombreamento; aplicação de tintas claras; ampliação da malha cicloviária e da largura de calçadas; travessias elevadas.



Esquema de localização das transposições da BR-282 para pedestres e ciclistas. Fonte: Elaborado pela Gerência de Inovação Urbana - SMPH DU/PMF (2026).

ID	DESCRIÇÃO
T1	Av. Gov. Ivo Silveira (qualificação de transposição por baixo de viaduto)
T2	Av. Gov. Ivo Silveira (qualificação de transposição por baixo de viaduto)
T3	Av. Patrício Caldeira de Andrada (qualificação da transposição por baixo de viaduto)
T4	Nova transposição por passarela integrando o corredor C5
T5	Qualificação da passarela existente integrando o corredor C6
T6	Av. Almirante Tamandaré (qualificação de transposição por baixo de viaduto)
T7	Av. Eng. Max de Souza (qualificação de transposição por cima de viaduto)
T8	Rua Quatorze de Julho (qualificação de transposição por baixo de viaduto)

Tabela de identificação das transposições. Fonte: Elaborado pela Gerência de Inovação Urbana - SMPH DU/PMF (2026).



Imagem da Rua Álvaro Tolentino atualmente. Fonte: Google Earth



Imagem de proposta para transposição. Imagem gerada com inteligência artificial



Imagem de transposição existente. Fonte: Google Earth



Imagem de proposta para transposição existente feita com inteligência artificial

d) **Áreas verdes de lazer:** criação de novas áreas verdes de lazer (13 áreas totalizando 13,2 ha) e qualificação de áreas verdes existentes (20 áreas totalizando 12,7 ha). Aplicando melhorias de qualificação ambiental como:

- arborização intensiva com árvores de médio e grande porte com espécies nativas;
- amplas superfícies permeáveis e com solo vegetado;
- pisos limitados aos locais onde são essenciais, com características drenantes e de baixa absorção térmica;
- troca de pavimento asfáltico em estacionamentos por blocos de concreto intertravado e pisograma;
- equipamentos de lazer ao ar livre;
- bacia de retenção;
- bacia de detenção;
- jardins filtrantes;
- wetlands.



Esquema de localização das áreas verdes de lazer a serem implantadas e qualificadas. Fonte: Elaborado pela Gerência de Inovação Urbana - SMPH DU/PMF (2026).

ID	DESCRIÇÃO
AV1	Nova área de lazer junto ao Rio Araújo e a orla marítima
AV2	Praça Nagib Jabor
AV3	Praça na esquina da Avenida Patrício Caldeira de Andrada com Avenida Gov. Ivo Silveira
AV4	Área verde na esquina da Av; Patrício Caldeira de Andrada com Av. Gov. Ivo Silveira (implantação do jardim filtrante)
AV5	Praça Ceci Almeida Fabro
AV6	Novo Parque de Capoeiras
AV7	Praça Paulo Schlemper
AV8	Praça na Rua Kurt Rantour
AV9	Nova área verde na comunidade Jardim Ilha Continente
AV10	Nova área verde na comunidade Jardim Ilha Continente
AV11	Praça Ismênio Palumbo
AV12	Praça Osvaldo de Oliveira
AV13	Nova área verde de lazer na Av. Gov. Ivo Silveira próximo à comunidade Morro da Caixa II
AV14	Nova área verde de lazer na Rua Álvaro Tolentino próximo à comunidade Morro da Caixa I
AV15	Nova área verde de lazer na Av. Juscelino Kubitschek de Oliveira
AV16	Praça Professor Ângelo Ribeiro
AV17	Praça Alziro Zarur

AV18	Área verde conhecida como 'Praça da BMW'
AV19	Praça na esquina da Avenida Gov. Ivo Silveira com a Servidão Dona Floriana
AV20	Nova área verde de lazer junto à Ponte Hercílio Luz
AV21	Nova área verde de lazer junto à Av. Cláudio Alvim Barbosa
AV22	Nova área verde de lazer sob as Pontes Colombo Salles e Pedro Ivo
AV23	Parque de Coqueiros
AV24	Parque Ponta da Ilhota ou Parque dos Cachorros
AV25	Praça na Rua Senador Milton Campos
AV26	Nova área verde de lazer junto à Av. Almirante Tamandaré e à transposição 6
AV27	Praça na Rua Abel Capella
AV28	Nova área verde de lazer junto à Rua São Cristóvão próximo à comunidade Vila Aparecida e à transposição 5
AV29	Área de lazer na comunidade Vila Aparecida
AV30	Praça Gil do Continente
AV31	Área verde junto à Patrício Caldeira de Andrada
AV32	Parque Ecológico Ilha das Conchas
AV33	Parque do Abraão

Tabela de identificação das áreas verdes. Fonte: Elaborado pela Gerência de Inovação Urbana - SMPH DU/PMF (2026).



Imagem do Parque do Abraão.
Fonte: Google Earth



Imagem do Parque do Abraão segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.



Imagem de Praça na Rua Kurt Rantour.
Fonte: Google Earth



Imagem de Praça na Rua Kurt Rantour segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.

e) **Equipamentos comunitários:** intervenções para mitigar ilha de calor urbano nos 13 equipamentos públicos municipais e nos 31 pontos de ônibus existentes na área. Utiliza:

- pintura de telhados escuros com cores claras;
- arborização de áreas externas;
- troca de pavimento asfáltico em estacionamentos por blocos de concreto intertravado;
- coberturas tensionadas e muro verde no cemitério;
- treliças vegetadas com trepadeiras em áreas de espera;
- ajardinamento e hortas comunitárias.



Imagem do Cemitério São Cristóvão.
Fonte: Google Earth



Imagem do Cemitério São Cristóvão segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.



Imagem de ponto de ônibus na Av. Gov. Ivo Silveira. Fonte: Google Earth



Imagem de ponto de ônibus segundo a proposta. Imagem feita com inteligência artificial.

f) **Parklets verdes:** substituição de vagas de veículos por parklets verdes em pontos espalhados por todas as vias da área de intervenção. Utiliza:

- arborização com espécies nativas intercalando espécies com alta taxa de sombreamento;
- retirada de pavimento asfáltico para inserção de canteiros preparados para

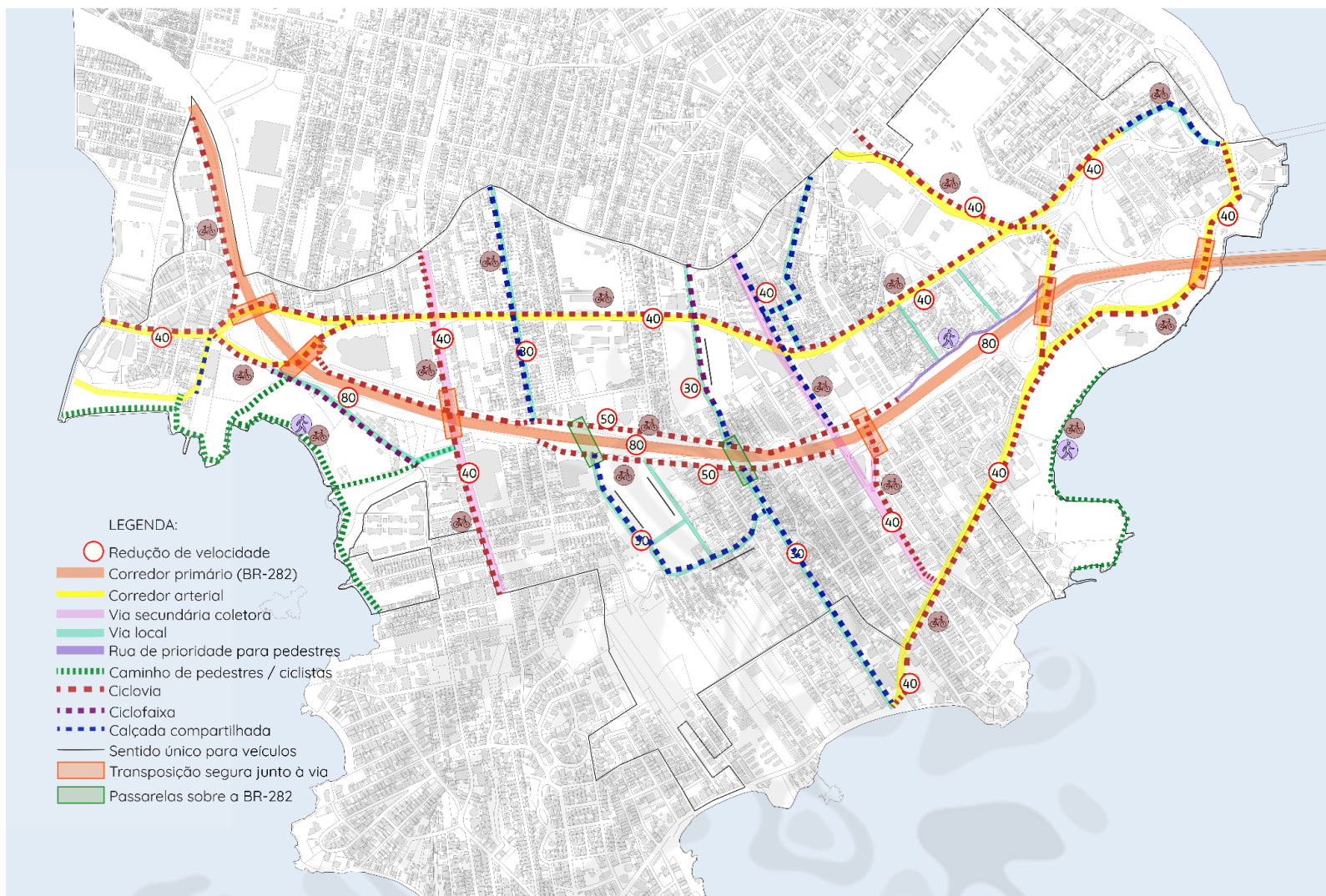
- acomodação das árvores e de pavimentos drenantes;
- bancos e outros equipamentos de lazer e estar ao ar livre;
- paraciclo;
- cercamento.



Imagem ilustrativa do parklet verde, com espaços de estar, equipamentos e arborização produzida com apoio de inteligência artificial.

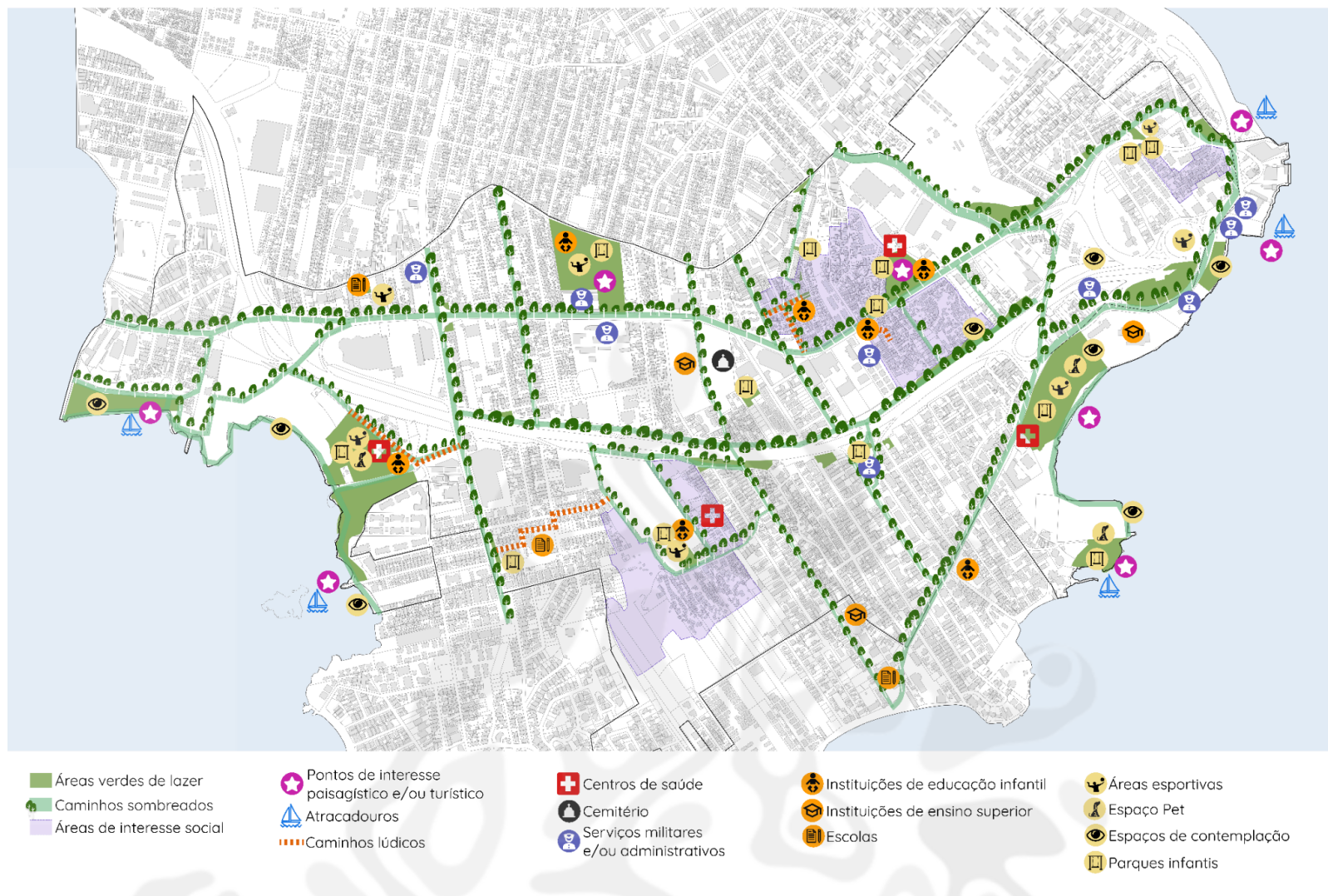
Os mapas a seguir mostram como as intervenções propostas estão distribuídas sobre o território, conforme as seguintes temáticas: mobilidade suave, rotas de conforto, soluções para o calor urbano e rede verde e azul.

MOBILIDADE SUAVE



Masterplan mobilidade suave para a área de intervenção. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).

ROTAS DE CONFORTO



Masterplan rotas de conforto para a área de intervenção. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).

SOLUÇÕES PARA O CALOR URBANO



Masterplan soluções para o calor urbano para a área de intervenção. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).

REDE VERDE E AZUL



Masterplan rede verde e azul para a área de intervenção. Elaboração: Ginova/SMPH DU/PMF (2026).

1.2 Descrição de estudos que serão necessários para implementação

Serão necessários os seguintes planos, programas, estudos e projetos adicionais:

- Diagnóstico e Projeto Técnico Social (PTS);
- Trabalho Técnico Social, incluindo campanhas informativas, oficinas participativas, materiais de divulgação e facilitação;
- Levantamento topográfico detalhado;
- Levantamento arbóreo (Inventário e georreferenciamento);
- Levantamento do sistema de drenagem e estudo dos parâmetros dos Sistemas Urbanos de Drenagem Sustentável (SUDS);
- Levantamento da pavimentação, equipamentos e estado de conservação;
- Estudo de comprometimento de tráfego;
- Estudo de viabilidade técnica, incluindo estudo de compatibilização com infraestrutura subterrânea existente;
- Projeto de redesenho das vias e dos caminhos de orla;
- Projeto de drenagem urbana, incluindo o projeto das Soluções Baseadas na Natureza em conjunto com a drenagem tradicional e com os corpos hídricos;
- Projeto de arborização urbana;
- Projetos das novas áreas verdes de lazer;
- Projetos da nova passarela de pedestres;
- Projeto dos decks para os caminhos de orla;
- Projeto dos parklets verdes;
- Projeto executivo do ecoponto e do pátio de compostagem.

2. ESTRUTURAÇÃO DO PROJETO E GOVERNANÇA

2.1 Estrutura proposta de governança

Propõe-se uma estrutura de governança colaborativa, intersetorial e participativa, orientada pelos princípios de inclusão social, equidade, transparência e transição justa, de modo a assegurar o engajamento dos diversos atores envolvidos, incluindo poder público municipal, estadual e federal, comunidades locais, setor privado, academia e organizações da sociedade civil.

A concepção da proposta vem sendo conduzida por **Grupo Técnico Intersetorial** instituído pela **Portaria nº 041/SMPH DU**, composto por representantes das secretarias municipais com atuação nas áreas de planejamento urbano, habitação, meio ambiente, mobilidade e infraestrutura.

Na fase de pré-viabilidade, estão previstas a criação de uma **Unidade Gestora Executiva Municipal**, com representantes das secretarias e órgãos afins, e a contratação de empresa especializada para realizar o **diagnóstico social** e elaborar o **Projeto Técnico Social (PTS)**. A Unidade Gestora será responsável pela coordenação executiva, articulação interinstitucional, supervisão técnica, acompanhamento físico-financeiro e consolidação dos processos de monitoramento e prestação de contas.

O diagnóstico social deverá contemplar a caracterização socioeconômica do território, o mapeamento de atores locais, a identificação das demandas prioritárias da população e a análise das desigualdades territoriais e sociais, com atenção a marcadores de gênero, raça, idade, deficiência, renda e condição habitacional.

O PTS servirá de base para o **Trabalho Técnico Social (TTS)**, que deverá acompanhar todas

as etapas da iniciativa, do planejamento à consolidação das ações. O TTS terá papel central na mobilização comunitária, mediação territorial, comunicação social, educação ambiental e urbanística e acompanhamento dos impactos sociais.

Como diretriz transversal, a governança deverá incorporar uma abordagem de transição justa, buscando garantir que os benefícios ambientais, sociais e econômicos sejam distribuídos de forma equitativa e que grupos historicamente vulnerabilizados — como moradores das Áreas de Interesse Social, crianças, idosos, mulheres, pessoas com deficiência, trabalhadores informais e populações mais expostas ao calor, à precariedade da mobilidade e à segregação socioespacial — sejam priorizados no desenho, implementação e monitoramento das ações. Isso implica não apenas ampliar a participação desses grupos nos processos decisórios, mas também mitigar riscos de exclusão, deslocamento indireto, gentrificação e desigualdade no acesso aos espaços públicos qualificados.

Para tanto, prevê-se a instituição de **mecanismos permanentes de participação e controle social**, como oficinas, escutas comunitárias, reuniões públicas periódicas, devolutivas à população e instâncias consultivas com representação de comunidades locais e grupos prioritários. Sempre que possível, esses espaços deverão adotar estratégias de acessibilidade física, comunicacional e metodológica, ampliando a participação de pessoas com deficiência, idosos, mulheres com responsabilidades de cuidado e demais públicos com barreiras de participação.

Na fase de **manutenção e monitoramento**, prevê-se a continuidade do **Grupo Técnico Intersectorial**, com reuniões periódicas para análise de resultados, encaminhamento de demandas e coordenação de ações corretivas e adaptativas. Também estão previstas a definição de **canal institucional de escuta por meio da Ouvidoria Municipal**, a realização de ações permanentes de educação ambiental e urbanística, a aplicação periódica de pesquisas de percepção junto à população usuária e residente e a adoção de indicadores por território e perfil populacional, permitindo avaliar se os benefícios estão alcançando de forma efetiva os grupos mais expostos e vulneráveis.

A **manutenção dos espaços públicos** é atualmente realizada pela **Floram**, responsável pela poda das árvores, e pela **Comcap**, responsável pela roçagem e limpeza das vias. Complementarmente, o projeto prevê a ampliação do uso do **programa Adote uma Praça**, em funcionamento em Florianópolis desde 2017, por meio do qual a iniciativa privada apoia a manutenção de áreas verdes de lazer do município.

2.2 Mapa de Atores e Tabela de Posicionamento

Segundo indicado pelo Grupo Técnico, foram mapeados os atores que influenciam ou que serão impactados pelo projeto, conforme tabela a seguir:

Núcleo Gestor/ Público-alvo	Atores Essenciais	Atores Importantes
<ul style="list-style-type: none"> • SMPHDU; • SMI; • SMMADS / Floram; • SEOM; • FMMA; • Governo do Estado; • DNIT; • Comunidade das AIS e da poligonal de intervenção em geral; • População em geral afetada pela intervenção (transeuntes, 	<ul style="list-style-type: none"> • WRI; • Instituições de financiamento; • Serviços do território (CRAS, Unidades de Educação Municipais, entre outros) • Secretaria de Saúde; • CMDUS. 	<ul style="list-style-type: none"> • ICLEI - Governos Locais pela Sustentabilidade; • Universidades (UFSC/UDESC); • Empresas privadas; • CDL – Câmara de Dirigentes Lojistas; • ACIF; • Conselho Municipal de Habitação de Interesse Social – CMHIS;

trabalhadores, estudantes, motoristas, etc.)		<ul style="list-style-type: none"> • Organizações Sociais que tenham atuação na região; • Instituições de pesquisas; • Câmara de Vereadores.
--	--	---

Nesse escopo o nível de adesão dos atores ao projeto vai determinar também o tipo de comunicação e engajamento a ser usado. Diante do mapeamento, os atores foram classificados dentro de um espectro de engajamento, conforme quadro abaixo:

Opositor ativo	Opositor passivo	Neutro	Aliado passivo	Aliado ativo
Não foram identificados previamente. No entanto podem surgir no decorrer das ações de apresentação e publicização do Projeto.	Governo Federal, devido a intervenções na BR 282. Outros atores nessa modalidade podem surgir no decorrer das ações de apresentação ou publicização do Projeto.	UFSC; UDESC; Associações de Moradores; DNIT;	Transeuntes.	SMPHDU; SMI; SMMADS / Floram; SEOM; WRI.

2.3 Plano de engajamento e participação

As estratégias de comunicação e engajamento priorizam a participação da comunidade, o fortalecimento do vínculo da população com o território e a construção coletiva de soluções que atendam às necessidades locais. Além de informar e mobilizar, o plano funcionará como instrumento de escuta ativa, validação social, pactuação institucional e prevenção de riscos sociais. A seguir apresenta-se o Quadro de Atores e Estratégias de Comunicação e Engajamento.

Atores Identificados	Papel no Projeto	Estratégias de Comunicação	Estratégias de Engajamento
SMPHDU; Governo do Estado; SMI; Serviços do território (CRAS, unidades de educação municipais e estaduais); Instituições de financiamento; Secretaria de Saúde; DNIT; WRI; SMMADS; FMMA	Responsáveis pelo planejamento, financiamento, tomada de decisão e implementação do projeto	Reuniões técnicas periódicas; criação de comitê técnico intersetorial; compartilhamento de dados e diagnósticos; relatórios de monitoramento	Oficinas de planejamento integrado; definição de responsabilidades institucionais; acordos de cooperação técnica; seminários técnicos sobre infraestrutura verde e adaptação climática
Comunidade das AIS e da poligonal de intervenção;	População diretamente impactada pelas	Campanhas informativas acessíveis; materiais	Oficinas participativas; audiências públicas;

<p>população em geral afetada (transeuntes, trabalhadores, estudantes, comerciantes, crianças, idosos, mulheres, pessoas com deficiência)</p>	<p>intervenções urbanas e participante do processo de construção do projeto</p>	<p>de divulgação acessíveis; comunicação territorial em equipamentos públicos, empresas privadas do entorno, OSCs; divulgação em redes sociais e espaços comunitários</p>	<p>caminhadas exploratórias no território; formação de grupo gestor comunitário para acompanhamento do projeto</p>
<p>ICLEI – Governos Locais pela Sustentabilidade; Universidades (UFSC e UDESC); empresas privadas; CDL – Câmara de Dirigentes Lojistas; Conselho Municipal de Habitação (CMHIS); Comissão Municipal de Desenvolvimento Urbano Sustentável (CMDUS); organizações sociais atuantes na região; instituições de pesquisa; Câmara de Vereadores.</p>	<p>Apoio técnico, produção de conhecimento, articulação institucional e fortalecimento da governança</p>	<p>Apresentações institucionais do projeto em conselhos e fóruns; divulgação técnica e científica; boletins informativos</p>	<p>Parcerias para pesquisa e monitoramento; programas de extensão universitária; envolvimento do setor privado em ações socioambientais; articulação institucional para apoio normativo</p>

São etapas do plano de engajamento:

a) Estruturação do grupo de divulgação do projeto

- Objetivo: Organizar a estratégia inicial de comunicação e articulação institucional.
- Principais atividades: Formação de um grupo responsável pela divulgação e apresentação do projeto; definição de responsabilidades e canais de comunicação.
- Atores envolvidos: Equipe do projeto; Secretarias municipais envolvidas; parceiros institucionais.
- Resultados esperados: Estrutura organizacional definida para condução das ações de comunicação e engajamento.

b) Planejamento da estratégia de comunicação

- Objetivo: Definir formas e canais para divulgação do projeto aos atores mapeados.
- Principais atividades: Elaboração de plano de comunicação; definição de públicos prioritários; produção de materiais informativos.
- Atores envolvidos: Grupo de divulgação; instituições parceiras; órgãos municipais.
- Resultados esperados: Estratégia de comunicação estruturada para alcance dos diferentes atores do território.

c) Divulgação inicial em equipamentos públicos

- Objetivo: Apresentar o projeto à comunidade e ampliar o acesso à informação.
- Principais atividades: Divulgação em equipamentos públicos do município; realização de apresentações e distribuição de materiais informativos.
- Atores envolvidos: Unidades de saúde, educação e assistência social; comunidade

- local; população do território.
 - Resultados esperados: Ampliação do conhecimento público sobre o projeto e aproximação com a população local.
- d) Levantamento aprofundado de atores no território**
- Objetivo: Complementar e qualificar o mapeamento de atores envolvidos.
 - Principais atividades: Visitas às áreas das poligonais de intervenção; identificação de lideranças locais; contatos institucionais com organizações e serviços do território.
 - Atores envolvidos: Comunidade local; organizações sociais; instituições atuantes no território.
 - Resultados esperados: Mapeamento ampliado e qualificado dos atores estratégicos para o projeto.
- e) Articulação com a gestão municipal da saúde**
- Objetivo: Integrar dados e evidências sobre impactos do calor urbano na saúde.
 - Principais atividades: Aproximação institucional com a gestão da saúde; levantamento de dados existentes; possível coleta de informações relacionadas aos impactos do calor urbano.
 - Atores envolvidos: Secretaria Municipal de Saúde; equipes técnicas; unidades de saúde do território.
 - Resultados esperados: Base de dados e evidências que subsidiem o diagnóstico e reforcem a importância do projeto.
- f) Consolidação das informações e fortalecimento do projeto**
- Objetivo: Integrar informações obtidas para qualificar o planejamento do projeto.
 - Principais atividades: Sistematização das contribuições dos atores; atualização do diagnóstico territorial; incorporação das evidências no planejamento das intervenções.
 - Atores envolvidos: Equipe do projeto; instituições parceiras; atores territoriais.
 - Resultados esperados: Projeto fortalecido com base em participação social, dados técnicos e articulação institucional.
- g) Acompanhamento social, monitoramento e gestão adaptativa**
- Objetivo: manter o plano de engajamento ativo ao longo da implementação e da fase posterior de monitoramento.
 - Principais atividades: canais permanentes de escuta, pesquisas de percepção, reuniões de acompanhamento e instâncias consultivas com participação social.
 - Atores envolvidos: Equipe do projeto; instituições parceiras; atores territoriais.
 - Resultados esperados: avaliar se os benefícios da iniciativa estão alcançando de forma efetiva os grupos mais expostos e vulneráveis, além de identificar necessidades de ajuste ao longo do tempo.

3. ESTRUTURAÇÃO FINANCEIRA

3.1 Recursos necessários

A tabela a seguir apresenta os recursos necessários por fase e os valores associados.

	Breve Descrição	Valores Associados
Pré-Projeto	<i>Inclui:</i> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Diagnóstico e Projeto Técnico Social (PTS)</i> ● <i>Trabalho Técnico Social, incluindo campanhas informativas, oficinas participativas, materiais de divulgação e facilitação</i> 	<i>Valor total de R\$ 26.332.947,00</i>

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Levantamento topográfico detalhado</i> • <i>Levantamento arbóreo (Inventário e georreferenciamento)</i> • <i>Levantamento do sistema de drenagem e estudo dos parâmetros de Sistema Urbano de Drenagem Sustentável (SUDS)</i> • <i>Levantamento da pavimentação, equipamentos e estado de conservação</i> • <i>Estudo de comprometimento de tráfego</i> • <i>Estudo de viabilidade técnica</i> • <i>Projeto de redesenho das vias</i> • <i>Projeto de drenagem urbana e das Soluções Baseadas na Natureza</i> • <i>Projetos das novas áreas verdes de lazer</i> • <i>Projetos da nova passarela de pedestres</i> • <i>Projeto de paisagismo e de arborização urbana</i> • <i>Projeto dos decks para os caminhos de orla</i> • <i>Projeto dos parklets verdes</i> • <i>Projeto executivo do ecoponto</i> • <i>Projeto executivo do pátio de compostagem</i> 	
Implementação	<i>Inclui:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Implementação dos corredores verdes</i> • <i>Implementação das novas áreas verdes de lazer e qualificação das áreas verdes de lazer existentes</i> • <i>implementação das intervenções em equipamentos comunitários</i> • <i>implementação das intervenções nos pontos de ônibus</i> • <i>Implementação das soluções baseadas na natureza para drenagem e tratamento da água</i> • <i>Implementação da qualificação das transposições existentes e da nova passarela de pedestres</i> • <i>Implementação dos caminhos de orla</i> • <i>Implementação da arborização nas áreas verdes do sistema viário</i> 	<i>Valor total de R\$ 188.584.501,00 (custos diretos) e R\$ 5.657.535,00 (custos indiretos)</i>

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Implementação dos parklets verdes</i> • <i>Implementação ecoponto e pátio de compostagem e aquisição de picador florestal multieixos</i> 	
Manutenção	<i>Inclui a manutenção de todos os itens implementados por 5 anos</i>	<i>Valor total de R\$ 31.578.461,00</i>

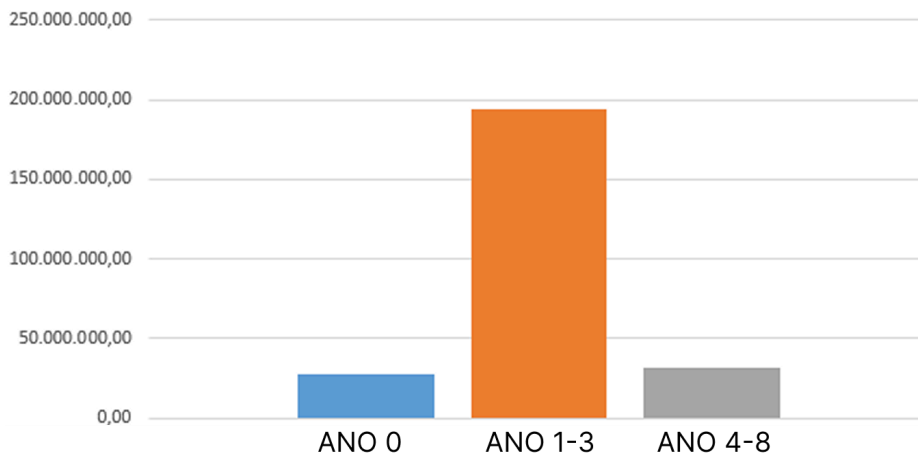
Custo total estimado do projeto: R\$ 252.153.444,00

3.2 Fluxo de Caixa

A distribuição temporal dos recursos acompanha o cronograma físico-financeiro do projeto. No ano zero, concentram-se os desembolsos relativos ao pré-projeto e à estruturação técnica e social da intervenção. Entre o primeiro e o terceiro anos, ocorre a maior demanda financeira, correspondente à implementação das obras, com tendência de pico no período intermediário da execução. A partir da conclusão das intervenções, os recursos passam a ser distribuídos de forma mais regular ao longo de cinco anos de manutenção e monitoramento, assegurando a sustentabilidade operacional do projeto.

Etapa	Valor	Participação no total	Característica do desembolso
<i>Pré-projeto (Ano 0)</i>	<i>R\$ 26.332.947,00</i>	<i>10,4%</i>	<i>Concentrado no início, com estudos, diagnósticos, projetos e trabalho técnico social</i>
<i>Implementação (Anos 1 a 3)</i>	<i>R\$ 194.242.036,00</i>	<i>77,0%</i>	<i>Maior volume de desembolso, distribuído ao longo da execução das obras</i>
<i>(Anos 4 a 8)</i>	<i>R\$ 31.578.461,00</i>	<i>12,5%</i>	<i>Desembolso continuado após a entrega, para conservação e monitoramento</i>

DISTRIBUIÇÃO DE RECURSOS POR ANO



Elaboração: Ginova/SMPHDU/PMF (2026)

3.3 Estratégia(s) de Financiamento

O projeto adota uma **estratégia multifontes de financiamento**, articulando **fundos climáticos, bancos multilaterais e bilaterais de desenvolvimento, instituições financeiras de desenvolvimento nacionais e regionais, recursos públicos nacionais e municipais e participação do setor privado**.

Na fase de **pré-projeto**, prevê-se o uso de orçamento municipal, Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, contrapartidas urbanísticas e possíveis recursos não reembolsáveis de fundos climáticos e ambientais, nacionais e internacionais, para apoiar estudos, projetos e estruturação. Na fase de **implementação**, busca-se combinar recursos não reembolsáveis com financiamento de longo prazo por parte de instituições como **GEF, GCF, BID, CAF, Banco Mundial, BNDES e BRDE**, entre outras fontes aderentes à agenda de adaptação climática, infraestrutura verde, mobilidade sustentável e qualificação urbana.

Também há potencial de articulação com **recursos públicos nacionais**, por meio de programas federais e estaduais nas áreas de mobilidade, drenagem, habitação, meio ambiente e desenvolvimento urbano. Já o **setor privado** poderá contribuir especialmente para manutenção, gestão compartilhada e ativação dos espaços, por meio de instrumentos como parcerias, patrocínios e adoção de áreas públicas.

A Prefeitura de Florianópolis aporta ainda **contrapartidas técnicas e institucionais**, com equipe própria qualificada para apoiar a estruturação, implementação e monitoramento do projeto. A manutenção futura contará com recursos municipais, complementados por parcerias com a iniciativa privada.

3.3 Alinhamento aos Instrumentos de Planejamento e Orçamento

Florianópolis possui trajetória consolidada na agenda de sustentabilidade urbana e ação climática, o que reforça a aderência institucional e a viabilidade do projeto. Entre os principais marcos dessa trajetória estão a participação na Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis (ICES/BID), que resultou no Plano de Ação Florianópolis Sustentável; o desenvolvimento do programa Cidades Eficientes, em parceria com o Conselho Brasileiro de Construção Sustentável (CBCS) e com apoio do Instituto Clima e Sociedade (iCS); a elaboração do Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa e do Plano de Descarbonização de Florianópolis, ambos de 2024, com meta de neutralidade climática até 2050; a participação no Projeto Citlnova II, financiado pelo GEF7; e a atuação do município em redes internacionais,

como o ICLEI, do qual é membro desde 2019, e o Cidades pelo Clima. Esse arcabouço é complementado por instrumentos locais de promoção da sustentabilidade urbana, como dispositivos do Plano Diretor relacionados à permeabilidade dos lotes e ao incentivo à sustentabilidade, o IPTU Sustentável e a atuação da Comissão Municipal de Desenvolvimento Urbano Sustentável (CMDUS).

Nesse contexto, o projeto está alinhado a importantes instrumentos de planejamento e políticas públicas em diferentes escalas. Em nível nacional, conecta-se à Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) brasileira e ao Plano Nacional de Adaptação à Mudança do Clima (PNA), ao contribuir simultaneamente para mitigação de emissões, adaptação climática, aumento da resiliência urbana e promoção da mobilidade sustentável. Em escala metropolitana e estadual, dialoga com as diretrizes da SUDESC para o desenvolvimento metropolitano e com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS), além de apresentar forte sinergia com o Projeto Citlnova II, que promove o planejamento integrado da Região Metropolitana de Florianópolis e desenvolve, na mesma poligonal de intervenção, a proposta de um distrito de baixa emissão.

Em nível local, o projeto apresenta aderência direta ao Plano Diretor e ao Plano de Descarbonização de Florianópolis, além de convergir com o Plano Municipal de Arborização Urbana, com o Plano Municipal de Habitação de Interesse Social e com o PAC da Vila Aparecida, que prevê obras de infraestrutura e produção habitacional para a realocação de famílias em área de risco situadas em uma das Áreas de Interesse Social abrangidas pela proposta. Também dialoga com os programas Florianópolis: Capital Lixo Zero e Programa Municipal de Agricultura Urbana, ampliando seu potencial de integração com políticas públicas já em curso no município.

O projeto está **alinhado aos instrumentos** que compõem o ciclo orçamentário do Município de Florianópolis — **PPA 2026–2029, LDO 2026 e LOA 2026**. No PPA, enquadra-se nos eixos de Mobilidade, Transporte e Infraestrutura Urbana e de Sustentabilidade Ambiental, com aderência direta aos Programas 105 (Mobilidade, Transporte e Infraestrutura Urbana), 106 (Sustentabilidade Ambiental e Saneamento Básico) e 104 (Habitação, Inclusão e Desenvolvimento Social), contemplando intervenções viárias, drenagem sustentável, arborização, qualificação de áreas verdes e ações nas Áreas de Interesse Social. A LDO 2026 oferece respaldo para sua execução ao prever compatibilidade entre investimentos plurianuais e o PPA, possibilidade de inclusão de novos projetos com contrapartida e flexibilidade para remanejamentos orçamentários, além de admitir emendas parlamentares e operações associadas a financiamento externo. Já a LOA 2026 confirma a existência de dotações em funções e ações compatíveis com a proposta, especialmente nas áreas de urbanismo, gestão ambiental e saneamento. Assim, o projeto apresenta aderência institucional e orçamentária para sua implementação, podendo ter sua priorização reforçada nas próximas LDOs e LOAs.

4. GESTÃO DE RISCOS

4.1 Identificação e Classificação de Riscos

Foram previamente identificados os seguintes desafios e oportunidades ao longo das etapas de pré-projeto, implementação e operação:

<i>Etapa</i>	<i>Tipo</i>	<i>Breve Descrição do Risco</i>	<i>Breve Descrição do Impacto</i>	<i>Probabilidade de Ocorrência</i>
<i>Pré-Projeto, Implementação ou Operação</i>	<i>Desafio ou Oportunidade</i>			<i>Baixo, Médio, Alto</i>
Pré-Projeto	Desafio	Projeto não ser aceito pela população ou não ter seus	Baixo apoio popular ao projeto, projeto sofrer marketing negativo,	Baixo

		benefícios bem compreendidos	mobilização social para barrar o início ou conclusão da obra	
Pré-Projeto	Desafio	População se queixar das intervenções estruturais na gestão do tráfego de veículos automotores que diminuem o espaço ocupados pelos carros e a velocidade máxima permitida para os carros	Diminuição do apoio popular ao projeto	Alta
Pré-Projeto	Desafio	População se queixar da diminuição da quantidade de vagas de veículos ao longo das vias	Diminuição do apoio popular ao projeto	Alta
Pré-Projeto	Oportunidade	Apoio ao novo modelo de infraestrutura verde e azul X infraestrutura cinza (tradicional)	A necessidade de medidas mitigadoras frente às mudanças climáticas gera engajamento	Médio
Pré-Projeto	Oportunidade	Apoio à implantação de arborização nas vias urbanas	A necessidade de medidas mitigadoras frente às mudanças climáticas e ao calor extremo gera engajamento	Médio
Pré-Projeto	Oportunidade	Promoção de melhoria da qualidade de vida e do conforto ambiental para a população gera valorização urbana da área	A melhoria da qualidade de vida e a valorização urbana da área gera engajamento da população	Alta
Pré-Projeto	Desafio	Necessidade de investimentos substanciais para efetivação do projeto e falta de recursos suficientes para a sua implementação	Necessidade de reduzir o escopo do projeto e/ou de dividir em etapas de implementação	Médio
Pré-Projeto	Desafio	Inviabilidade ou necessidade de grande alterações no projeto apontada pelo estudo de viabilidade técnica, compatibilização com infraestrutura existente ou estudo de comprometimento de tráfego	Necessidade de realizar alterações no projeto e na orçamentação	Médio
Pré-Projeto	Desafio	Não haver empresas interessadas na realização da obra (Licitação deserta)	Inviabilidade de execução da obra	Baixo
Pré-Projeto	Desafio	Atraso na liberação das licenças deixam o projeto no limbo	Extensão do prazo previsto para o início das obras	Médio
Implementação	Desafio	As instâncias estaduais responsáveis por áreas verdes de propriedade estadual não confirmarem sessão das áreas para a implantação das intervenções propostas	Adequação das propostas relativas à(s) área(s) verde(s) para as quais não houver confirmação das instâncias estaduais responsáveis.	Baixo
Implementação	Desafio	As instâncias federais responsáveis pela BR-282 não confirmarem a implantação das intervenções propostas na BR-282	Adequação das propostas relativas à BR-282 para os quais não houver confirmação das instâncias federais responsáveis.	Médio
Implementação	Desafio	Descontinuidade na Gestão da Prefeitura: os novos atores eleitos podem ser contrários ao empreendimento e alterar o processo/projeto	Implementação do projeto ser descontinuada e/ou alterada	Baixo
Implementação	Oportunidade	Possibilidade de que a obra seja implantada nos próximos 3 anos	Obra finalizada ou em processo de finalização antes do final da atual gestão municipal	Médio

Implementação	Desafio	Empresa responsável pela execução da obra atrasar a execução ou abandonar a obra em andamento, prevista para 3 anos	Atraso na execução da obra e/ou necessidade de realização de nova licitação	Médio
Implementação	Desafio	Incompatibilidade da arborização com a infraestrutura subterrânea existente nas vias urbanas	Necessidade de realizar adequações na locação das árvores e/ou diminuir determinada quantidade de árvores previstas no projeto	Médio
Implementação	Desafio	Extrapolação de orçamento	Necessidade de diminuir o escopo da obra e/ou de captar mais recursos	Médio
Implementação	Desafio	Sobrecarga e/ou transtornos frequentes no sistema viário durante a obra	População descontente com o transtorno causado, refletindo na diminuição do apoio popular à obra	Médio
Implementação	Oportunidade	Implementar um plano de comunicação bem estruturado pensando nos vários atores	Fortalecimento do apoio popular ao projeto e à obra	Alto
Implementação / Operação	Oportunidade	Implementar um plano de instrução / educação ambiental e urbanística.	Fortalecimento do apoio popular ao projeto, à obra e à implementação de soluções semelhantes em outras partes do território municipal	Alto
Operação	Desafio	Manutenção das árvores e jardins não ser realizada com a frequência necessária	árvores sem o crescimento desejado, jardins mal cuidados e/ou secos	Médio
Operação	Desafio	Falta de equipe necessária para a manutenção das árvores e jardins	árvores sem o crescimento desejado, jardins mal cuidados e/ou secos	Baixo
Operação	Oportunidade	Geração de empregos para jardineiros	Geração de emprego e renda	Alto
Operação	Desafio	Conflito com a rede de energia elétrica	Podas drásticas das árvores realizadas pela Celesc	Médio
Operação	Desafio	Falta de comunicação adequada para todas as partes interessadas.	Enfraquecimento do apoio popular ao projeto e à obra	Baixo
Operação	Desafio	Eventos externos, como ventanias, que podem trazer prejuízos	Necessidade de aporte de recursos para manutenção	Médio

Além disso, com relação ao engajamento da população, a equipe responsável pelo planejamento do projeto deve manter-se aberta às ideias e demandas dos atores envolvidos, inclusive à possibilidade de ajustes no projeto inicial, buscando construir um processo participativo e colaborativo que fortaleça a proposta e amplie sua legitimidade junto aos diferentes públicos envolvidos, tendo sido identificadas as seguintes situações potenciais de conflito e estratégias de mediação e diálogo:

Situação Potencial de Conflito	Atores Envolvidos	Causa do Conflito	Nível de Risco	Estratégia de Mediação	Instrumentos de Diálogo	Resultado Esperado
Resistência da comunidade às intervenções urbanas	Moradores da poligonal de intervenção, comunidades das AIS e usuários do território	Receio de mudanças no espaço urbano, falta de informação ou insegurança quanto aos	Alto	Fortalecimento da comunicação territorial e ampliação da participação social	Oficinas participativas, reuniões comunitárias e audiências públicas	Ampliação da compreensão sobre o projeto e redução das resistências locais

		impactos das intervenções				
Divergências institucionais sobre responsabilidades e prioridades do projeto	Secretarias municipais (SMPHDU, SMI, SMMADS), Governo do Estado e DNIT	Sobreposição de competências institucionais ou divergências quanto às prioridades de implementação	Médio	Estruturação de governança intersetorial com definição clara de papéis e responsabilidades	Comitê gestor do projeto e reuniões técnicas de alinhamento	Maior coordenação institucional e tomada de decisões integradas
Conflitos relacionados ao uso do espaço urbano	Comerciantes locais, trabalhadores, CDL e moradores	Possíveis impactos na circulação, mobilidade urbana ou nas atividades econômicas locais	Médio	Promoção de diálogo com atores econômicos e avaliação conjunta de soluções de ajuste	Reuniões setoriais, consultas públicas e grupos de trabalho	Conciliação entre a dinâmica econômica local e a qualificação urbana e ambiental
Questionamentos técnicos sobre o projeto	Universidades, instituições de pesquisa e conselhos municipais	Dúvidas sobre impactos, metodologias ou viabilidade técnica das intervenções propostas	Baixo	Apresentação de estudos técnicos e incorporação de contribuições acadêmicas e científicas	Seminários técnicos, grupos de estudo e parcerias de pesquisa	Fortalecimento da base técnica e científica do projeto
Conflitos sobre priorização de áreas de intervenção	Comunidades locais, organizações sociais e conselhos municipais	Disputas por investimentos públicos ou definição de áreas prioritárias de intervenção	Médio	Transparência nos critérios de priorização e ampliação da participação social no processo decisório	Divulgação de diagnósticos territoriais e realização de oficinas participativas	Processo decisório mais transparente, participativo e legitimado socialmente
Questionamentos ou pressões políticas sobre o projeto	Vereadores locais, Câmara Municipal, lideranças comunitárias	Demandas políticas, pressão por alterações no projeto ou por priorização de determinadas áreas ou grupos	Médio	Articulação institucional e diálogo permanente com o Legislativo municipal	Reuniões institucionais, apresentações técnicas do projeto, participação em sessões ou comissões da Câmara	Maior alinhamento político-institucional e fortalecimento da transparência na tomada de decisões

5. PLANO DE AÇÃO

O plano de implementação do projeto é dividido nas seguintes fases:

Fase 1: concepção do projeto | de outubro/2025 a abril/2026

Ações:

- Participação das capacitações e mentorias do Programa Acelerador de Soluções para o Calor Urbano;
- Criação do Grupo Técnico intersetorial para participar da concepção do projeto (Portaria N°041/SMPHDU);
- Elaboração das propostas de intervenção, plano de governança, análise de custos, fluxo de caixa, estratégia de financiamento, identificação e classificação de riscos e plano de ação;
- Elaboração de dossiê do projeto;
- Estabelecimento de baseline de acordo com dados da plataforma Cool Cities Lab e de estudo realizado pelos LabEEE e LabCon da Universidade Federal de Santa Catarina;
- Realização de reuniões com gestores municipais.

- Garantir a previsão no PLDO 2027 das ações orçamentárias necessárias para execução do projeto.

Marcos:

- Entrega do dossiê de projeto;
- Apresentação de pitch para investidores no evento FinanCidades.

Fase 2: pré-viabilidade | prazo: 120 dias

Ações:

- Realização do diagnóstico social e elaboração do Projeto Técnico Social (PTS);
- Realização do levantamento topográfico detalhado;
- Realização do levantamento arbóreo;
- Realização do estudo de comprometimento de tráfego;
- Realização do estudo de viabilidade técnica, incluindo estudo de compatibilização com infraestrutura subterrânea existente;
- Realização de estudo dos parâmetros de Sistema Urbano de Drenagem Sustentável (SUDS);
- Realização de consultas públicas e oficinas participativas para construção conjunta das soluções locais;
- Realização de concurso público para o desenho da nova passarela de pedestres;
- Reuniões específicas com órgãos públicos estaduais e federais responsáveis por áreas verdes e do sistema viário de sua propriedade;
- Realização de rodadas de negociação com financiadores.

Marcos:

- Entrega dos levantamentos, estudos e resultados das consultas públicas e oficinas participativas;
- Assinatura de documento de comprometimento dos órgãos públicos estaduais e federais;
- Criação da Unidade gestora executiva municipal para gestão da implementação do projeto.

Fase 3: viabilidade | prazo: 120 dias

Ações:

- Realização do projeto de redesenho das vias;
- Realização do projeto de drenagem urbana, incluindo uso das Soluções Baseadas na Natureza em conjunto com a drenagem tradicional;
- Realização do projeto de arborização urbana;
- Realização dos projetos das novas áreas verdes de lazer;
- Realização dos projetos da nova passarela de pedestres;
- Realização de ações de divulgação dos benefícios para a população;
- Consolidação dos projetos executivos e dos orçamentos;

Marcos:

- Entrega dos projetos.

Fase 4: licenciamento | prazo: 30 dias

Ações:

- Obtenção de licenças;
- Preparação da documentação necessária à contratação do financiamento;
- Realização dos trâmites necessários à contratação dos serviços de execução de obra;
- Instalação de sensores urbanos;
- Consolidação de baseline com medições e dados in loco relativos à temperatura,

drenagem, cobertura vegetal, contagem de pedestres, ciclistas e veículos e pesquisas de percepção da população anteriormente à implementação do projeto.

Marcos:

- Assinatura do contrato de financiamento;
- Assinatura do contrato de execução de obra;
- LDO 2027 e LOA 2027 aprovadas com as previsões orçamentárias necessárias para a execução do projeto.

Fase 5: execução da obra | prazo: 36 meses

Ações:

- Execução das demolições;
- Implementação da infraestrutura verde e azul;
- Implementação da infraestrutura urbana complementar.

Marcos:

- Entrega da obra executada.

Fase 6: Manutenção, ações de educação ambiental, mecanismos de participação e queixa, monitoramento | prazo: 5 anos

Ações:

- Definição das parcerias público-privadas para manutenção das áreas verdes;
- Contratação de mais jardineiros pela prefeitura para complementar a equipe de manutenção das áreas verdes da cidade;
- Realização de ações de educação ambiental para promover educação urbanística e ambiental tendo como foco fomentar a utilização de Soluções Baseadas na Natureza em outros espaços da cidade e da Região Metropolitana;
- Definição de canal institucional de escuta via Ouvidoria Municipal;
- Aplicação periódica de pesquisas de percepção;
- Estabelecimento de protocolo MRV com realização de medições de temperatura comparativas, monitoramento de ocorrências de alagamento e desempenho da infraestrutura verde e azul;
- Criação do Grupo Técnico intersetorial com reuniões periódicas para monitoramento e análise dos resultados e para tratar demandas registradas;
- Inventário das espécies plantadas com taxa de sobrevivência e crescimento.

Marcos:

- Relatórios anuais com análise dos resultados obtidos com a implementação do projeto.

QUADRO RESUMO DO PLANO DE AÇÃO						
Ano	Fase 1 - concepção do projeto	Fase 2 - pré-viabilidade	Fase 3 - viabilidade	Fase 4 - licenciamento	Fase 5 - execução da obra	Fase 6 - Manutenção e monitoramento
2026						
2027						
2028						
2029						
2030						
2031						

2032						
2033						
2034						