

1. Fiume Tiete fortemente inquinato in corrispondenza dell'Avenida Marginal



2. Allagamento della regione Ipiranga, 2019, favorito dalla cementificazione delle orle fluviali

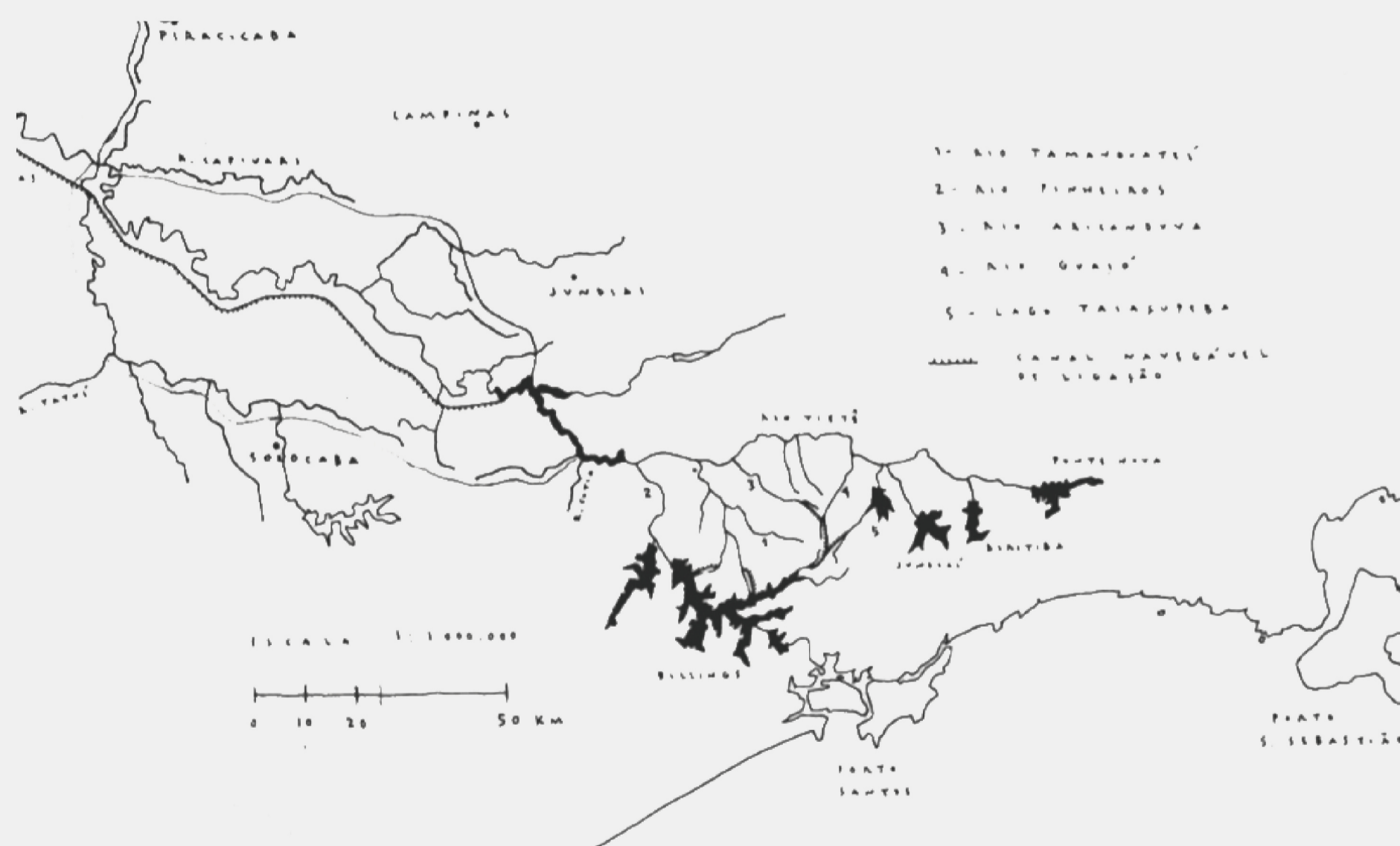


3. Vista aerea della diga Billings con l'avanzare evidente delle occupazioni irregolari



4. Vista aerea del fiume Tiete e delle avenide che lo accompagnano su entrambe le sponde

Schizzo del collegamento dell'idroanello all'idrovia Tiete-Parana
Alexander Delijaicov, fondatore del gruppo Metropoli Fluviale



Obiettivi dell'idroanello metropolitano:
più di una semplice idrovia

oggi_problematiche

- logica stradale
- fiumi come canali fognari a cielo aperto
- mobilità periferica complessa e lenta
- cementificazione delle orle fluviali

IDROANELLO
Uso multiplo delle acque

domani_obiettivi

- Nuova cultura fluviale
- Gestione integrata residui urbani
- Riduzione trasporti su gomma
- Accesso universale alla città
- Rinaturalizzazione orle fluviali

Concetti guida

- Logistica inversa ed ecologia industriale
- Trasporto di persone e prodotti (anche agricoli)

Il progetto dell'idroanello è stato sviluppato dal GMF, Grupo Metropole Fluvial, dell'Università di San Paolo, a partire dal 2011, sotto la guida dell'architetto Alexander Delijaicov; prevede la realizzazione di idrovie a partire da canali, fiumi e laghi artificiali già esistenti nella RMSF, per un totale di 170 km navigabili. L'idroanello è oggi in fase di realizzazione, dopo l'approvazione del progetto esecutivo da parte della Segreteria di Trasporti di Stato, che ne prevede anche una connessione su scala territoriale con l'idrovia Tiete-Parana. La data prevista per fine lavori è il 2040.

Obiettivo primario dell'idroanello è favorire l'uso multiplo delle acque urbane, che oggi sono "canali fognari a cielo aperto" dalle orle cementificate e occupate da una media di 9 corsie autostradali per sponda. La mobilità fluviale promossa dall'idroanello è rivolta al trasporto di passeggeri e di carichi, tra cui non solo carichi commerciali - in primis ortofrutti - ma anche trasporto dei residui urbani (con loro differenziazione e riciclaggio nei "Transporti e Triporti) e del materiale di drenaggio fluviale (gestito nei Dragaporti e Lodoporti).

La coordinazione di trasporti per mezzo dell'idrovia garantirà un abbattimento della mobilità su gomma e dunque dell'inquinamento, avvantaggiando una rinaturalizzazione delle orle fluviali, ed una diminuzione del rischio idrogeologico, oltre ad uno sviluppo urbano sostenibile basato nei principi di logistica inversa ed ecologia industriale. La capillarità del sistema di Ecoporti per il trasporto passeggeri favorirà inoltre una maggiore accessibilità urbana delle aree periferiche e di frangia.