



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

PRESIDENTE: GILSON BARRETO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 23/05/2016

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Exibição de imagens

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Boa noite a todos e a todas. Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente declaro abertos os trabalhos da 12ª audiência pública do ano de 2016, 7ª audiência pública para tratar do PL 723/15, que estabelece objetivos, diretrizes, estratégias e mecanismos para a implantação da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí; define projeto de intervenção urbana para área da Operação Urbana e autoriza a criação da empresa Bairros do Tamanduateí S/A.

Presentes os nobres Vereadores Dalton Silvano, Relator do projeto, e Gilson Barreto, na Presidência.

Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade* diariamente, desde o dia 18 de maio de 2016. Foi publicada no jornal *O Estado de S.Paulo* no dia 25 de maio de 2016 e na *Folha de S.Paulo* no dia 21 de maio de 2016.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, link *Auditórios On Line*.

Já estão conosco o Dr. Gustavo Partezani, Diretor de Desenvolvimento da São Paulo Urbanismo, representando o Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano, Dr. Fernando de Mello Franco, e Dr. Eduardo Della Manna, Coordenador Executivo do Secovi.

O PL 723/15 foi encaminhado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Executivo.

Tem a palavra o nobre Vereador Dalton Silvano.

O SR. DALTON SILVANO – Boa noite a todos. Boa noite ao Sr. Gustavo Partezani, Diretor do Departamento de Desenvolvimento Urbano, que vem participando das várias audiências públicas, fazendo as apresentações de forma clara, transparente. Cumprimento todos os presentes, em particular, os representantes da Associação dos Moradores do Cambuci, que têm participado de todas as audiências públicas; os Srs. Pasquali, Mário, Elisângela e demais pessoas que estão participando das audiências públicas, trazendo contribuições e sugestões para o aprimoramento desse projeto. Depois da fala do Sr. Gustavo, farei algumas perguntas e, em seguida, passaremos a palavra aos oradores.

Boa noite.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Dr. Gustavo Partezani.

O SR. GUSTAVO PARTEZANI – Boa noite a todos. Obrigado, novamente, pelo convite, pela oportunidade de estar com vocês, para mais uma audiência pública da Operação Urbana Consorciada Tamanduateí. Hoje, uma audiência temática, em que discutiremos transporte, plano de mobilidade, onde, então, farei uma apresentação um pouco diferente dos demais dias, focado muito na questão do transporte e da mobilidade, para que possamos esclarecer, de maneira bastante objetiva, e pautar a todos os presentes quais são as propostas que esta operação, que este projeto traz, na questão do transporte, para os sete bairros ao longo do Rio Tamanduateí.

Vale a pena frisar que o projeto foi desenvolvido a partir de 2012, licenciado em 2014 e 2015, sendo enviado ao Executivo no final do ano de 2015. Foram feitas diversas audiências públicas, pelo Executivo, em 2014 e 2015, em um processo participativo bastante interessante, transparente e democrático para construir este projeto.

- Orador passa a se referir às imagens exibidas na tela de projeção.

O SR. GUSTAVO PARTEZANI – Só para lembrar essa introdução, dividimos o projeto de lei e apresentação em seis questões. Primeira, o entendimento do que é operação urbana e como ela foi originada. Depois, suas diretrizes e premissas, vindo do Plano Diretor Estratégico do Município, Lei nº 16.050, de 2014. Essas premissas e

diretrizes geram três perguntas importantes: como ela se viabiliza, como foi elaborada e como ela foi organizada. Depois, a apresentação do projeto de intervenção urbana, em que poderemos localizar as questões específicas de transporte, mobilidade e acessibilidade.

Essa imagem é uma ilustração que está montada em um caderno urbanístico. A São Paulo Urbanismo elaborou um caderno urbanístico que explica toda a operação urbana. Todo o projeto está disponível na página de Gestão Urbana Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí. Essa imagem reflete, um pouco, o que é um projeto de intervenção urbana, que engloba questões de mobilidade, ambientais, sociais, de equipamentos públicos, de patrimônio histórico, de drenagem, de infraestrutura do território e de tudo aquilo que é importante para se construir uma cidade equilibrada e adequada, conforme as premissas do Plano Diretor.

Esse é o Plano Urbanístico da Operação, que demonstra todas as intervenções necessárias às áreas foco de transformação e desenvolvimento e as propostas projetadas para esse lugar da cidade de São Paulo.

Esse gráfico demonstra como foi montado o projeto. Todo projeto de intervenção urbana tem uma leitura territorial, um diagnóstico e determina três questões importantes: um plano urbanístico, que é um programa de intervenções associado a um plano de melhorias e parâmetros urbanísticos, que é a letra A; um processo de viabilidade, de implantação e financiamento da operação, colocando a questão da operação como instrumento, a questão dos Cepacs e a venda de Cepacs; e, por fim, as estratégias de gestão com a criação de um ente específico para a implantação do projeto e, também, de um conselho de gestão fortalecido. Esses três elementos articulados formam o Projeto da Operação Urbana Consorciada.

Foram elaboradas seis premissas, seis questões importantes que deram ênfase ao projeto: o território que é heterogêneo, industrial, de moradia, ambiental, bastante grande, com 1.600 hectares, com sete bairros bastante diferentes entre si; territórios produtivos com grande presença de emprego, questões ambientais complexas, com áreas de contaminação ambiental, drenagem e alagamentos; um caráter histórico muito relevante, com patrimônio histórico com áreas de tombamento – Museu do Ipiranga, Parque do Ipiranga, galpões industriais da Mooca -; a relação dos fins dos estoques construtivos. É a primeira operação urbana, depois do novo Plano Diretor, que determina uma nova maneira de se pensar a operação urbana. Uma operação urbana que não tem mais a questão... Uma outra relação com todo o restante da Cidade, em relação a estoques construtivos, preço de outorga onerosa e direito de construir, regras e regramentos de parâmetros específicos para construção e, por fim, como recuperar os investimentos realizados no território pelas lições aprendidas das últimas três operações urbanas já existentes na Cidade. Foi feito um projeto de intervenção urbana. Pode passar.

Esse é o processo de como o projeto se financia, no caso de uma operação urbana, ele se financia pela venda de potencial construtivo adicional, através de um título imobiliário chamado Cepac – Certificado de Potencial Adicional de Construção. Esse título é comprado no mercado para se trocar em metros quadrados construtivos, que viabilizam a construção e o desenvolvimento do território. Esse título é vendido e o dinheiro arrecadado serve exclusivamente para financiar as intervenções do projeto urbanístico - aquela letra A que eu citei há pouco. Então todo ganho da produção do território fica no território. Esse é o fluxograma que difere o que é o Cepac daquilo que a gente conhece pelo Zoneamento, recém aprovado, chamado outorga. Pode passar.

Aqui foi um longo processo de debate, todas as audiências públicas e o processo do desenvolvimento do projeto. Pode passar o próximo.

Nós publicamos um relatório técnico, que é o relatório consolidado de todo processo participativo, também está à disposição no Gestão Urbana. Pode passar.

O projeto de lei foi dividido em seis capítulos, colocando seus objetivos inicialmente, depois as regras de uso e ocupação do solo, posteriori o programa de intervenções necessárias à realização desse projeto, depois o potencial de construção, o regramento dos Cepacs e o título certificado de potencial adicional de construção. Por fim, processos de gestão, com a criação de um ente específico para coordenar, uma empresa pública municipal chamada Bairros do Tamanduateí S.A., e o fortalecimento do conselho gestor. Passe a próxima.

Aqui são um pouco as estratégias de como foi colocado. Vou chamar para a terceira linha que é a questão da mobilidade, pauta da audiência temática de hoje. Volte uma, por favor.

Vejam que é um território bastante farto de transporte de alta capacidade: a gente tem a Linha 10, da CPTM, com as estações Mooca, Ipiranga e Tamanduateí; a Linha 2 do Metrô, que vem da Paulista, com as estações Tamanduateí, Vila Prudente e Sacomã; a proposta de chegada da Linha 15 do Monotrilho, da Ragueb Chohfi-Anhaia Mello, chegando nas estações Ipiranga e Vila Prudente; proposta da chegada da futura Linha 18, que vem do ABC, de São Bernardo do Campo; a continuidade da Linha 6 do Metrô, Linha Laranja que, na primeira fase para em São Joaquim, na segunda fase vai atravessar pelo lado do Cambuci, Henry Ford, Paes de Barros, cruzando esse território. Tem uma questão interessante, há uma proposta ainda em estudo pelo Governo do Estado de São Paulo - que é responsável pelos trilhos da Cidade - do trem regional, da ligação direta entre São Paulo e Santos, por uma estação que sairá aí desse território, da nova Estação São Carlos, que está programada para acontecer no setor Henry Ford, perto do Viaduto São Carlos.

O Projeto de Intervenção Urbana tem estratégias e um plano urbanístico específico com gestão territorial. Vamos passar as estratégias.

Eu gostaria de me dirigir diretamente à estratégia de mobilidade. Então a primeira é socializar os ganhos da produção, da qual a gente tem recursos – pode ir passando – específicos para melhoramentos públicos de transporte, da ordem de um terço. É um sistema viário, um plano de mobilidade, um plano cicloviário, alargamento de calçadas, tudo aquilo que envolve as pessoas, como as pessoas conseguem se deslocar e se articular melhor no território.

O Plano de Melhoramentos e Acessibilidade de Transportes visa melhorar o entorno das estações, criando cidades em torno das estações, já que é muito difícil chegar nessas estações. Quem mora na Vila Carioca ou em Heliópolis, para chegar na Estação Linha 2 do Metrô, sabe a dificuldade que é para caminhar por grandes quadras, num tecido com pouca permeabilidade, pouco acessível ao pedestre ou ao ciclista.

As estações Ipiranga, Mooca, Tamanduateí, do trem, também são de difícil acesso, a gente vai melhorar esse plano de acessibilidade em torno das estações. Sem falar em conexões pela linha férrea, pelos rios Tamanduateí, Moinho Velho, Juntas Provisórias, avenida do Estado, que interligam os bairros que estão divididos pelas obras viárias do passado que a gente busca, neste momento, reconectar. Pode passar. Pode passar esse, moradia passa. Pode passar. Mais um. Mobilidade urbana. Muito bem. O projeto está colocado para realizar um adensamento, trazer mais pessoas morando próximas

da área central, da oferta de empregos da Cidade. É uma região bastante estratégica no plano metropolitano, ela é quase que o centro da metrópole de São Paulo.

É por onde passe o mini anel viário da Cidade, aonde chegam várias estações de trem e de metrô; é lindeira à conexão a São Caetano, São Bernardo e Santo André, que têm uma série de empregos, uma série de movimentos pendulares, que é o movimento vai e volta todo dia para o trabalho – casa-trabalho-casa – em relação a isso. É muito próxima do Sistema Anchieta-Imigrantes e da linha férrea de carga, por onde sai toda carga de exportação e entra toda importação de produtos, via Porto de Santos, na cidade de São Paulo. Portanto, um território bastante estratégico nesse sentido.

Trazer questões de mobilidade urbana, haja vista a proposta de adensamento, a operação tende a trazer mais de duas vezes o número de moradores atuais, passa de 83 para 230, em média, habitantes por hectare. Esta necessidade de moradia e proximidade com o emprego e a relação com a logística, faz com que o plano de mobilidade transporte nessa região seja muito preciso. Nós conseguimos aproveitar toda oferta de transporte já oferecida na região, e dinamizamos isso com as conexões e com a melhoria do transporte em média capacidade: corredores de ônibus, os planos cicloviários e o plano de circulação de pedestres.

Aqui está um pouco de algumas ações que a gente faz. Pode passar o próximo *slide*.

Este *slide* mostra muito bem a questão das interconexões dos bairros. É um novo plano de circulação que tem três premissas: a primeira é fazer a ligação dos bairros entre si: Cambuci e Mooca, por exemplo; Vila Prudente e Vila Carioca, outro exemplo. O setor industrial da Henry Ford com todo setor do Tamanduateí e do Ipiranga.

Segunda premissa: conectar melhor o entorno das estações de transporte. Quem pega o trem na Estação Mooca sabe a dificuldade que é encontrá-la; é uma estação que fica no fim de uma rua, vira à esquerda num portão e você entra. Não tem nenhuma acessibilidade, nenhuma condição de mobilidade adequada. Sem falar na Linha 2, trem e metrô, nem falar da Ipiranga, Linha 10, da CPTM. Sem falar nas novas estações que estão por vir. Essa do metrô, Linha 6, a que eu me referi, a extensão da Linha 15, a Linha 2 e a chegada da Linha 18. Sem falar no trem regional.

A segunda premissa consiste em construir cidade em volta das estações, para que elas sejam, de fato, acessíveis.

A terceira premissa: aproveitar o fluxo em relação ao Sistema Anchieta-Imigrantes, melhorando as conexões no fim do Sacomã e Heliópolis, melhorando a relação de acesso desse território com o centro da Cidade, com a ligação Leste-Oeste, a Alcântara Machado, a ligação Leste-Oeste em direção à Oeste, a ligação ao Centro – Sistema Norte-Sul.

Com esse plano de mobilidade a gente consegue qualificar a vida nos bairros, com plano de alargamento de calçadas, arborização para se percorrer os acessos com sombra adequada, melhorar e reforçar as ruas de comércio e serviços que têm na região, propondo (ininteligível) ativa, propondo incentivos para edifícios garagens para aumentar a mobilidade em torno dessas regiões, podendo melhorar a circulação de veículos, pedestres e transporte público, uma série de atividades que vão qualificar a vida desses bairros. Pode passar.

Equipamentos públicos que estão sendo propostos. Pode passar.

Aqui essa diretriz é também relativa à mobilidade, é importante destacar, vem do Plano Diretor Estratégico que é orientar o crescimento da Cidade em torno do transporte público, sejam corredores de ônibus ou estações de trens e de metrô.

O próprio projeto traz isso propondo um adensamento, um potencial construtivo para

um adensamento construtivo e conseqüente adensamento populacional, através da regulação das quotas parte, em torno das estações de trem, de metrô e dos corredores de ônibus. Pode passar o próximo.

Este mapa mostra um pouco esse eixo. Vejam ao sul a Linha 2, com Sacomã, Tamanduateí e Vila Prudente. A área em laranja é a de adensamento, onde é possível trazer mais pessoas morando, mais ofertas de empregos, com adensamento populacional e posterior adensamento construtivo, seguindo as premissas do recente aprovado Plano Diretor Estratégico e da Lei de Parcelamento de Uso e Ocupação do Solo – Zoneamento, aprovados nesse último semestre.

A Norte também nós temos a Estação Mooca, o Cambuci que vai receber o trem regional, que vai para Santos. A Linha 6, Laranja, do Metrô, e a reforma e modernização da Estação Mooca. É outro território que provê a proposta de um adensamento construtivo e populacional também mais específico e direcionado.

Então em relação ao transporte não basta olhar só a mobilidade e o fluxo de transporte. É importante construir cidade no entorno desse transporte e para isso a proposta traz essa possibilidade de adensamento no entorno das linhas, estações e corredores.

Isso está posto com as dinâmicas metropolitanas da Cidade. São nesses mesmos territórios, em torno das estações e em torno das grandes vias de fluxo para carga e transporte logístico que propomos os polos de desenvolvimento econômico. Sendo o polo criativo ao Norte, na Mooca antiga por causa do patrimônio histórico, onde propomos a compra de edifícios históricos tombados pelo patrimônio e sua conseqüente restauração e uso disso para equipamentos públicos vinculados à oferta de empregos e desenvolvimento de novas empresas e novas tecnologias do trabalho.

No Centro, a manutenção pelo zoneamento das zonas de produção industrial pelas ZPIs. O incentivo à zona industrial a uma nova indústria tecnológica, que se prevê uma nova planta industrial com novos incentivos e um ambiente urbano adequado para receber esses empregos.

Ao Sul, como disse, o polo logístico vinculado às questões da Imigrantes/Anchieta, a nova avenida que liga ali pelo linhão de Heliópolis até o Sistema Imigrantes/Anchieta. E o reforço nas conexões da Estação Sacomã e da Estação Tamanduateí.

A agenda ambiental está ligada a isso. Os 12 novos parques que estão sendo propostos. O fortalecimento da participação social e do Conselho Gestor. Vale lembrar que já fizemos seis audiências públicas sobre a operação urbana. Essa é a temática da mobilidade e procuramos fazer um foco específico aquele tema, as locais nos bairros são gerais e as temáticas trazem esse reforço.

O plano urbanístico tem propostas de transformação ao longo dos bairros. Vale aqui olhar como vão ficar os entornos das estações. Por exemplo, aqui na Henry Ford, onde haverá o trem para Santos há travessia de pedestres, de ciclistas, conexões entre os bairros, linha 2 do Metrô Parque e linha 2 do Tamanduateí sendo propostas e o projeto de intervenção urbana.

Vamos para o final mostrar o plano de mobilidade e encerramos. Aqui todos os instrumentos inovadores estão sendo propostos, como falamos em cada uma das audiências. Hoje vamos reforçar a questão da mobilidade e aqui trouxemos o plano de circulação. Surgiram algumas dúvidas nas seis primeiras audiências, então vamos olhar cada bairro.

Por exemplo, no Cambuci, como é o plano de circulação, as ruas que estão sendo propostas, o que é estrutural, o que é local, o que é coletora, qual a relação com a estação, as futuras estações de trem e de Metrô em cada um dos bairros. Veja a linha

laranja, a linha lilás passando no futuro.

Aqui a Mooca antiga com a linha da CPTM, a futura linha do Parque da Mooca que vai para Santos. Todas as ruas e conexões. Tudo que é azul pontilhado são travessias de pedestres ou fruição de pedestres para chegar às estações. Todas as ruas colocadas, as mãos das ruas, todo o plano de circulação referendado pela CET, pela SPTrans, posto em discussão com a CPTM e com o Metrô, também referendado. E tudo isso submetido à licença ambiental prévia. E essa licença ambiental prévia gerou o plano de circulação que gerou e alimentou o plano urbanístico.

O plano urbanístico é uma peça acabada, não revela todas as fases, mas foi um longo processo de negociação com vários agentes que levou a esse plano de circulação.

Aqui Vila Prudente e aqui Heliópolis. Destaque para essa Avenida no fundo do linhão, nova avenida que será construída ligando o Sistema Anchieta/Imigrantes, melhorando o Complexo Alexandre Mackenzie de chegada das Juntas Provisórias com a Anchieta, dividindo um pouco essa visão com a Cidade. Esse é o plano geral. Também foi proposto um plano cicloviário com todas as ciclovias e ciclo-rotas ao longo da estação, sempre focando as estações de ter, de metrô e os terminais de ônibus existentes na região para prover acessibilidade plena a todo processo.

É isso o que tinha para trazer hoje. Vou dar tempo ao debate em que podemos nos aprofundar em cada setor específico e em havendo dúvida, esclarecer os senhores.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Vamos passar a palavra aos nossos convidados e estabelecer um prazo de três minutos para as pessoas se manifestarem. Quem quiser usar a palavra, por favor, pode fazer a inscrição na secretaria.

Tem a palavra o Dr. Eduardo Della Manna, Coordenador Executivo do Secovi.

O SR. EDUARDO DELLA MANNA – Vereador Gilson Barreto, Vereador Dalton Silvano, Arquiteto Gustavo Partezani, senhoras, senhores, boa noite, hoje trago para esta Comissão de Política Urbana um conjunto consolidado e devidamente justificado de contribuições, visando o aperfeiçoamento desse importante projeto de lei.

Há décadas que a cidade de São Paulo envida esforços no sentido de desenvolver um projeto de revitalização urbanística ambiental para esse importante setor da Cidade. Setor esse que tinha um perfil industrial, hoje já não tem mais, mas é muito bem dotado de infraestrutura urbana e transportes públicos. Então é importante que esse espaço seja resgatado para que possamos contar com um número maior de moradores.

O Secovi participou intensamente da discussão desse projeto de lei ainda em sua fase inicial. Apresentamos uma série de contribuições, algumas foram acatadas, outras não. Quero destacar nesta reunião de hoje alguns pontos que não foram incorporados no projeto de lei e que nos parecem extremamente importantes.

Primeiro, apesar de esse projeto reservar 25% dos recursos auferidos com a venda do Cepac para a produção de habitação de interesse social, nós acreditamos que isso não vai dar conta do grande problema que temos na região, que é o de atendimento dessa população de mais baixa renda.

Nesse sentido estamos sugerindo que nas ZEIS 2 e ZEIS 3 os percentuais do plano diretor sejam alterados para 30%, no mínimo, para a produção de HIS da faixa um, sendo permitido o HIS da faixa dois. Para o uso HMP e usos residenciais e não residenciais até o limite de 20%. É uma maneira do setor imobiliário, da iniciativa privada poder contribuir efetivamente com a questão da habitação de interesse social. Da maneira como está proposto no PL dificilmente a iniciativa privada poderá contribuir. Um segundo ponto a ser destacado, é muito importante dentro da seção que trata da

cota ambiental que se traga para o projeto de lei algumas ideias que foram aproveitadas na nova lei de uso e ocupação do solo. Como a cota ambiental é um instrumento extremamente novo, é muito importante que essas definições de cota ambiental possam ser revistas daqui a dois anos, no sentido de aperfeiçoá-las se for o caso. Essa é uma contribuição importante e que pode ser incorporada sem obviamente desfigurar o caráter dessa importante operação.

Outro ponto muito importante e isso faz muita diferença é o custo do Cepac que está a 790 reais e simplesmente não vai atrair a iniciativa privada, mesmo porque, hoje, a outorga onerosa na região gira em torno de R\$ 200 m² adicional de área construtiva.

É importante reiterar que, com o preço de R\$ 790,00, parece que todas as obras que estão sendo revistas já foram feitas, e está se querendo justamente captar uma mais valia que realmente não acontece. Hoje temos ainda, infelizmente, uma região bastante deteriorada; e, com Cepac ao preço de R\$ 790,00, nós corremos o risco do mesmo fiasco que ocorreu em março de 2015, quando foram ofertados 58 mil Cepacs na Operação Urbana Água Branca e só foram vendidos, 6.000 Cepacs.

Como principal parceiro do Poder Público nas Operações Urbanas, parece-nos evidente que o Executivo deva atentar e prestar atenção na atual fase do mercado imobiliário e não trabalhar com valores tão altos; estamos propondo de trabalhar em torno de 200 a 250 reais por Cepac.

Por último, Vereadores, também uma sugestão que foi apresentada nos debates com o Executivo e que não foi incorporada no texto final. Seria muito importante que a Prefeitura pudesse realizar um primeiro leilão, com deságio de 50% do valor de face do Cepac. Qual o objetivo? A Prefeitura fazer um estoque, um caixa, para poder iniciar imediatamente uma série de obras. Nossa percepção é que, à medida que essas obras começarem, isso despertará cada vez mais o interesse de outros empreendedores de fazer sua decisão junto à Operação. Esses são alguns pontos que nos parecem mais importantes. Vou protocolar junto aos senhores o documento completo.

Muito obrigado (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Sr. Mario Cantoni, SOS Silveira da Mota.

O SR. MARIO CANTONI – Boa noite a todos, nobre Vereador Gilson Barreto, nobre Vereador Dalton Silvano, Sr. Gustavo, comunidade do bairro do Cambuci, moradores da rua Silveira da Mota. Ao final da minha fala, vou entregar meu pronunciamento ao Srs. Gustavo; Dalton Silvano, Relator do projeto.

Pedimos que nos conceda reuniões com os técnicos da SP Urbanismo. Além das reuniões, solicitamos a marcação de audiências públicas para ratificarmos o resultado das reuniões e divulgarmos, para conhecimento de todos.

As questões estudadas são as seguintes: Qual o custo, ou previsão de custo, para o desmanche do tampão? O custo atualizado da construção do tampão é de R\$ 2 bilhões, sendo que o DAAE, órgão estadual, arcou com 66% dos gastos; a Prefeitura de São Paulo arcou, em 1982, com 8% dos gastos. Essas informações constam no *Diário Oficial do Estado*, do dia 01 de novembro de 1993, artigo intitulado *Enchentes*.

Na retificação do Rio Tamanduateí, foi feito o aprofundamento e o alargamento da calha para 28 metros. Qual o custo, ou previsão de custo, e impacto do alargamento da Avenida do Estado? Qual o custo, ou previsão de custo, incluindo desapropriações, no alinhamento da rua Silveira da Mota?

Estudo de impacto no trânsito com a retirada do tampão, tendo em vista a eliminação das quatro vias sobre o tampão, além das vias exclusivas do Expresso Tiradentes:

Queremos ver esse estudo. Acreditamos ser de responsabilidade da CET. O Expresso Tiradentes passará a utilizar as vias da Av. do Estado, ou existe algum projeto para substituí-lo? Quanto custará tudo isso? Com Expresso Tiradentes, foi possível tirar as linhas de ônibus intermunicipais do ABCD que, hoje, vão até o Terminal Sacomã. Isso terminou o trânsito em São Paulo. Queremos ver e ter uma cópia do projeto com alterações do Expresso Tiradentes. E quanto custará?

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra a Sra. Elisângela de Oliveira, SOS Silveira da Mota.

A SRA. ELISÂNGELA DE OLIVEIRA – Boa noite a todos. Vou continuar com os questionamentos do meu colega, Sr. Mario.

A sexta questão é referente ao transporte em massa. Estão previstas duas estações de metrô no Cambuci: uma no Largo do Cambuci, outra na Praça Alberto Lion. Elas ajudarão no trânsito na nossa região e serão úteis para a locomoção das pessoas. Então, por que pensar em desapropriar as moradias?

Os senhores pretendem acabar com o projeto de 1980, da execução do tampão e do Expresso Tiradentes e voltar com um projeto de 1950, desenterrar essa lei, que é em relação a Silveira da Mota. Para nós, trata-se de um retrocesso. Uma das consequências colaterais será o acúmulo de trânsito na região central do Cambuci.

Tenho um mapa que baixei do site da Gestão Urbana. A Silveira da Mota é uma via que vai até Otto de Alencar. Vocês querem alargar Otto de Alencar até a rua Ana Neri. Ali, não adianta alargar, porque o pessoal que virá sentido contrário, para a av. do Estado, ficará acumulado o trânsito na rua Ana Neri, porque não haverá vazão para a av. do Estado. Se houvesse uma ligação direta com a av. do Estado, concordo que seria viável. Porém, como não há, não acho viável esse alargamento. Pelo mapa da Gestão Urbana, dos senhores, verifiquei isso.

Talvez os senhores desconheçam o custo e a previsão de custo de todas essas intervenções. Lembrando que, durante a execução, as empreiteiras têm o direito de reivindicar reajuste no preço contrato, como na lei. Com isso, a exemplo de tantas outras obras, o custo final passa a ser pelo menos o dobro do preço contratado. O valor que consta nas Operações Urbanas Consorciadas Bairro do Tamanduateí é que se relaciona às indenizações das desapropriações: cerca de R\$ 1,5 mil a R\$ 2 mil por m². Isso que está na tabela da minuta do projeto.

Ouvi uma matéria numa emissora de rádio sobre a Operação Urbana Águas Espriadas a respeito do tampão do rio. A matéria dizia de uma lei internacional que proíbe os países de construir tampões ou canalizarem rios. Os que já existem devem permanecer intactos; no entanto, atualmente a Construtora OAS está construindo o tampão. Se atualmente é proibido, conforme acordos internacionais, por que está sendo construído o tampão? Com isso, se os que existem não devem ser desmanchados, qual a base legal para desmanchar o tampão do Tamanduateí.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Obrigado, Elisângela.

Tem a palavra o Sr. Pasquale Ruggiero, da SOS Silveira da Mota.

O SR. PASQUALE RUGGIERO – Sr. Presidente Gilson Barreto, eu sei que vai passar dos três minutos, mas peço a gentileza de segurar um pouquinho. Senhores, eu também vou comentar sobre o tampão do rio Tamanduateí, porque está claro que a existência do tampão evita desapropriações na área, e, inclusive, na Silveira da Mota. Junto com o tampão foi feita a retificação do Tamanduateí, devido às enchentes à

época – enchentes que não mais existem. Hoje temos alguns alagamentos, uma vez que são poucos os bueiros. No trabalho que lhes entregamos há poucos dias, consta, entre outros itens, as sugestões para eliminar os alagamentos. O rio foi aprofundado e alargado e sua calha passou a ter 28 metros. Mas vejamos o tampão.

O tampão é um sucesso desde o início. Um projeto aprovado pela população que deu certo. Facilita o trânsito de uma grande região, permite a existência do Expresso Tiradentes, não tem semáforos. Em poucos minutos, se completa o percurso do Terminal Sacomã até o Parque Dom Pedro, e foi construído por volta de 1980.

Pergunta: por que destruir esse belo projeto aprovado pela população e manter outro projeto de 1950 sobre a Silveira da Mota? Em 1950, havia razão para a abertura da Silveira da Mota. A Av. do Estado era acanhada e com muitos problemas, e não existia a Av. Alcântara Machado. O tampão é espetacular. Destruí-lo é um retrocesso, inclusive criar novos problemas. Eliminando o tampão, teremos consequências. Por exemplo, o trânsito da Av. do Estado ficará congestionado o dia inteiro, mesmo criando duas novas faixas. Todo o fluxo de cima do tampão passará para a avenida, sujeitando-se aos semáforos excesso de veículos, pessoas que devem atravessar e aumentando o tempo de percurso. Desmanchar o tampão? Não. Construir viadutos? Sim, já que um dos objetivos do projeto é melhorar a comunicação entre Cambuci e Mooca.

O Expresso Tiradentes deixará de ser expresso, passará a ser um corredor de ônibus no meio de um grande congestionamento. O Expresso Tiradentes, antigo Fura Fila, foi criado também para tirar do centro de São Paulo os ônibus intermunicipais do ABCD, e que atualmente vão até o Terminal Sacomã, não atrapalhando o trânsito para o centro de São Paulo.

Se desmancharem o tampão e passarem o trânsito para a Av. do Estado e Silveira da Mota, quero lembrá-los que: a Silveira da Mota tem 800 metros; se juntarmos com a Oto de Alencar, chegaremos a 1400 metros. Seria uma avenida que sai daqui perto da Av. do Estado, terminará um pouco mais adiante na própria Av. do Estado. Isso é incoerente, meus amigos, e não leva a nenhuma solução.

Passemos aos nossos pedidos:

Solicitamos reuniões, e, naturalmente, estaremos aguardando convite, pois somente conversando chegaremos a alternativas para, assim, atender o projeto e a população. Creio que as colocações que farei agora os senhores já têm documentado, e queremos conhecer esses documentos.

Questão primeira: qual o custo ou previsão de custo para desmanchar o tampão? O custo da construção, ao valor de hoje, é de dois bilhões de reais. Soma-se a esse valor o custo do desmanche, o custo das novas construções no local, o custo das desapropriações e outros custos. Aonde vamos chegar?

Lembro que as construtoras, como foi dito há pouco, durante essa opção, estarão solicitando reajustes, como a lei lhes faculta. E se a previsão da arrecadação com Cepacs vai chegar a quatro bilhões, pelo menos metade desse valor será utilizado nessa região Cambuci-Mooca nessa operação de desmanches e desapropriações.

Questão segunda, qual o custo ou previsão de custo para a abertura da Silveira da Mota, incluindo o valor total faz desapropriações? O valor da indenização dos imóveis já foi estipulado no projeto, disse há pouco, 1500 a 2000 reais o metro quadrado. Ao mesmo tempo, o prédio em construção na Rua Barão de Jaguará, a poucos metros da Silveira da Mota é vendido a dez mil reais o metro quadrado. Se alguém souber explicar essa matemática mágica, por favor, que o faça.

Questão terceira, qual o custo ou previsão de custo para abrir as novas pistas na Avenida do Estado, uma no Cambuci e outra na Mooca, incluindo o custo das desapropriações?

Questão quarta, será criado ou creio, um novo Expresso Tiradentes. Desejamos conhecer a planta do novo traçado, quais as providências a serem tomadas e o custo de tudo isso.

Questão quinta, estudo de viabilidade e impacto no trânsito. A CETY deve nos fornecer esse material se o tampão for desmanchado, além do alinhamento da Silveira da Mota.

Questão sexta, outros demonstrativos que nós desconhecemos, mas que os senhores técnicos provavelmente têm e nós, humildes leigos nem imaginamos quais são. As solicitações que acabo de apresentar são para reforçar o que colocamos: a arrecadação dos Cepacs não será suficiente para cobrir o custo de execução do projeto nos diversos bairros, quase a metade será consumido no bairro do Cambuci. Isso requer muita análise, gente, inclusive um parecer da Comissão de Finanças. Sabe, meus amigos, quando a Comissão de Finanças chegar à previsão de custos, pedirá muitas explicações. E por mais argumentos que se apresente, ela pedirá esclarecimentos, levantamentos, análises e ainda assim creio que não aprovará o valor altíssimo que será apurado.

Agradeço a atenção de todos, agradeço pelo excesso de tempo que me foi concedido e, no final, entregaremos uma cópia de todos os pronunciamentos ao Sr. Vereador, ao senhor técnico da SPUrbanismo e aguardamos, portanto, o pronunciamento e convite para as reuniões. E também aguardamos a marcação de datas para audiências públicas específicas sobre os assuntos colocados aqui.

Gente, muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Obrigado, Professor. Informo que toda a documentação poderá ser entregue a todos os membros da Mesa, mas terá de ser encaminhada pela Secretaria da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Registro também a presença do nobre Vereador Paulo Frange, membro da Comissão.

Tem a palavra a Sra. Adriana Lewinski, representando BMB Materiais de Construção.

A SRA. ADRIANA LEWINSKI – Boa noite a todos, Vereadores, arquiteto Gustavo Partezani.

Só quero fazer uma introdução com relação ao geral, estou sempre aqui falando em nome da Associação Brasileira dos Escritórios de Arquitetura. Estamos preparando um documento que em breve chegará ao conhecimento de vocês com uma série de considerações, sugestões com relação principalmente à aplicabilidade de alguns itens. Exemplo: recuos versus afastamentos como ler determinados termos com relação ao entendimento do que é um lote remanescente.

Mas, acho o que hoje vou usar o meu tempo para falar em nome da BMB Materiais de Construção a respeito de um imóvel, na verdade, três imóveis que estão localizados no setor Mooca. No subsetor Alberto Leon, tramo leste, e também coincidindo com eixo de qualificação Tamanduateí, eu acho que a gente participando desse processo os interessados vão tomando conhecimento do que está sendo proposto em lei e existe, evidentemente, processos em curso em aprovação e que eu entendo que estamos em tempo de colocar essa situação a conhecimento de todos para que a gente possa buscar uma interlocução e alguma solução mais viável, tendo em vista que neste caso específico existe desde 2012 protocolado processo de aprovação no que é o terreno da antiga Comgás. Essa área já passou por um processo, a partir de 2011, de

remediação, já consta remediado pela Cetesb, tem processos em curso junto a CEL, CET, já tem TCA, CET está prestes a sair. O que se pretende é uma loa de materiais de construção, atacadista e varejista nesse imóvel e coincide com o plano de melhoramentos viários e de áreas verdes. Esse plano incide em 56% desta área. Então aquilo que é a viabilidade de aprovação vai deixar de ser na medida em que esse melhoramento passe a existir.

Eu acho que tem dois enfoques essa fala aqui. Primeiro, que esse processo está em curso, então é oportuno que a gente possa, buscando garantir as expectativas de mobilidade que a lei promove, pretende promover, estudar conjuntamente a possibilidade de um reposicionamento para a garantia dessa mobilidade. E um outro aspecto é colocar em discussão a questão do direito de protocolo. Aqui eu me refiro especificamente ao artigo 8º, que não me parece ter deixado o direito de protocolo naquilo que é um processo ainda em curso com relação ao que deverá fazer valer um plano de melhoramento. É a partir da data de protocolamento, entendo eu, obviamente, de um processo a partir da vigência desta lei, mas isso não se faz claro na redação do artigo e, evidentemente, todo um processo que já está há quatro anos em curso e que está prestes a viabilizar a construção, não faz sentido ele agora ter que passar por uma obrigatoriedade desse viário.

Na verdade, eu acho que com isso eu vou deixar todo o material, tem todos as documentações de protocolo, processos administrativos, as aprovações. Então, na minha fala fica essa solicitação do interessado de que, primeiro, com relação ao direito de protocolo se faça valer na lei explicitamente, e que a gente se coloca à disposição para poder conversar conjuntamente, estudar uma outra possibilidade na medida que a gente busque a retirada do melhoramento viário de cima da área. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra a Sra. Letícia Lemos, da FAU-USP.

A SRA. LETÍCIA LEMOS – Boa noite. São três questões que eu queria pontuar. A primeira é em relação aos modos ativos, os modos não motorizados. O Gustavo apresentou agora o mapa das ciclovias, mas esse mapa não consta da minuta, ele está em documentos anteriores, e, portanto, não tem garantia de que será executado. O que está na minuta se restringe a passarelas e pontes para pedestres e ciclistas que, no nosso entendimento, não resolve o problema de mobilidade de modos não motorizados.

A segunda questão é em relação a estacionamento para automóveis. Ainda que exista um limite de área não computável, isso não é suficiente para desestimular estacionamento, ainda mais com as áreas de edifício garagem em meio aos corredores que vão promover o acesso de carro a essa área, que é muito próxima do transporte de alta capacidade.

Por último, existe uma previsão de subsídio a ampliação e melhoria do sistema de transporte coletivo de média e alta capacidade, mas não indica qual o valor, ou a porcentagem do valor arrecadado com a venda de potencial construtivo que vai ser investido, de fato, nesses moldes.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Muito obrigado. Agora, Sra. Laíza Eleonora, do SASP – Sindicato dos Arquitetos de São Paulo.

A SRA. LAÍZA ELEONORA – Boa noite a todos. A preocupação que vamos colocar é em relação ao adensamento populacional e construtivo, que foi um conceito bem trabalhado no Plano Diretor, justamente essa ideia de conciliar o adensamento populacional onde tenhamos melhores condições de transporte público, como é o caso

dessa área da operação urbano, a qual contempla diversas linhas de metrô e tem toda essa previsão de novos corredores.

Em primeiro lugar, com relação à cota parte que passou de 15, na primeira minuta, para 20, ou seja, reduzindo um pouco a questão do adensamento proposto. Isso consta no quadro 2. Então nossa proposta é que ela volte a ser de 15.

E ainda com relação a isso, a maior parte do território continua sem cota parte, como consta no quadro 2. Ou seja, não há garantia de promoção de adensamento populacional, inclusive na porção com maior CA, o CA-6 no setor Ipiranga e Tereza Cristina. Nesse subsetor, o Tereza Cristina, ainda é notável pela transformação que está sendo proposta, que hoje é toda ocupada por sobrados, é o CA-6, vide o quadro 2 do mapa 4.

Por fim, ainda sobre a cota parte, o objetivo de vincular o adensamento populacional com o transporte de alta capacidade não se reflete no mapa.

Resumindo nossa proposta, nesse sentido, é: retornar à cota parte para 15 e indicá-la em todo o território que contempla a operação urbana consorciada. O segundo ponto, em relação ao adensamento, é que ele limita a área construída não computável somente a 50% da área total, isso consta no Artigo 13, § Único. Ou seja, permite que a massa edificada possa chegar ao dobro do definido pelo CA.

Assim, num território com o Coeficiente de Aproveitamento 6, como o subsetor Tereza Cristina, o CA real referente à área total da edificação, pode chegar até a 12 vezes a área do terreno, contabilizando todas as questões não computáveis. Então além de permitir a produção de massa edificada muito grande – como a dedicada à caixa de máquinas, estacionamentos, varandas, entre outros -, esse problema é especialmente no entorno de patrimônio histórico frequente dentro do perímetro dessa operação.

Nossa proposta, portanto, é limitar a área não computável para menos de 25% da área total, ou 50% da área computável, principalmente no entorno do patrimônio histórico.

É isso. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Muito obrigado, Laíssa. Próximo orador é o Sr. Caio César, do Commu.

O SR. CAIO CÉSAR – Sou Caio César. Cumprimento a todos os presentes, saúdo os membros da Mesa. Pertencço ao Commu – Coletivo Metropolitano de Mobilidade Urbano. Também sou estudante da Universidade Federal do ABC.

Meu papel, aqui, nesse momento, é reiterar a importância da Linha 10 Turquesa, da CPTM. Ela é a única ligação que temos hoje, de caráter metropolitano, entre o ABC Paulista e a Capital, sobre trilhos. Então, dessa forma, reitero também a importância das estações Mooca e Ipiranga, que são estações com baixa demanda de passageiros, na casa dos dez mil usuários em média, por dia útil. Esse número é muito pouco com transporte de alta capacidade, mas é um elemento que mostra muito bem o descolamento que temos entre essa infraestrutura e o território.

Algo que me preocupa muito – e falo em nome do coletivo, que tem tentado pautar a mobilidade urbana, principalmente lembrando da CPTM, que é uma malha bem estigmatizada, na nossa visão – é que algumas falas demonstraram uma preocupação excessiva com automóvel. Essa preocupação não está dentro do Plano Diretor, aprovado pela Prefeitura. Não está dentro das cidades que têm sido construídas atualmente. Então é uma preocupação que, principalmente, não está dentro do que a infraestrutura de transporte fornece. A vinda do Estado é uma via de baixíssima capacidade, irrisória, na verdade. Cada faixa de tráfego tem capacidade de mil pessoas/hora, e isso é muito pouco. O sistema de trilhos transporta dezenas de

milhares por hora numa única via.

Então acho que é importante nós valorizarmos as intervenções que buscam, de fato, construir uma cidade, com parques e áreas de convivência que é algo que a região não tem. É uma região industrial com a infraestrutura sendo subutilizada. E nós todos pagamos por isso.

Portanto, minha preocupação com relação às falas tem a ver com o transporte metropolitano sobre rodas – o ônibus, por exemplo – só que o ônibus não atrapalha o trânsito. Qualquer ônibus intermunicipal transporta mais do que filas e filas de carros. Peço desculpas, mas isso é uma visão muito complicada, que contraria o papel de São Paulo como metrópole. São Paulo não é uma ilha e as ligações com os outros municípios precisam ser eficientes.

A CPTM, por exemplo, atende mais 21 municípios e é por isso que a modernização dela é importante, porque é um sistema de metrô com caráter suburbano, que é algo essencial, diferente do sistema da Companhia do Metropolitano, que geralmente a tratamos como 'metrô', que é um sistema provinciano, voltado para áreas geralmente nobres e que não atende a maior parte da periferia de São Paulo e, muito menos, os subúrbios das outras cidades.

Então acho que a operação é importante e isso nós elogiamos no que tange as intervenções propostas pela Prefeitura, porque ela recupera esse papel de cidade ao redor da faixa de domínio da orla ferroviária, e reforça o papel metropolitano de São Paulo ao longo de uma infraestrutura que, hoje, infelizmente, é subutilizada. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Obrigado, Caio. Agora Sr. Laerte Brasil.

O SR. LAERTE BRASIL – Sou Presidente da Confederação de Sustentabilidade do Trabalho e do Empreendedorismo do Estado de São Paulo e da Cidade, que é a São Paulo do Trabalho e Empreendedorismo.

Tivemos, marcadamente, mais de 50 audiências públicas, tanto do PDE e também da Lei de Uso e Ocupação Solo, quando tivemos a honra de apresentar a tese das cotas de solidariedade e as cotas ambientais. Mas, aqui, vou me pautar na operação urbana, essa do Tamanduateí. Sobre o rio Tamanduateí, nossa tese é a seguinte: o desmanche do rio, descobrir o rio, construindo, assim, um viaduto para os automóveis e bicicletas, além de construir dois canais para interceptar o esgoto, tanto o residencial, quanto o industrial, sendo um do lado esquerdo e outro do lado direito do referido rio. Assim, recuperaremos o rio para as gerações futuras, melhorando-o ambientalmente.

E sobre as duas estações, pelas quais haverá desapropriação no território, nossa tese é que se faça um estudo – digamos um plano A - para desviá-las para que não haja desapropriação. E ainda um plano B, em havendo as desapropriações, o Poder Público deve construir apartamentos de alto padrão para as famílias que vão ser desapropriadas nesse território.

Há outras ações que gostaríamos de defender, por exemplo, o aumento de 25 para 30% para construção de habitação de interesse social dentro desse território que envolve o Tamanduateí.

Por outro lado, e para encerrar, gostaria de lembrar que no ano 2000 apresentamos um projeto revolucionário de mobilidade urbana que seria a construção de 500 km de metrô na cidade de São Paulo, cuja construção iria até 2015. Só que os governos retrocederam nesse aspecto. Hoje temos 80 km de metrô que, nos horários de pico, transformam São Paulo num verdadeiro caos. Travam toda a Cidade.

Darei dois exemplos. Londres tem 500 km de metrô construídos. A França tem 500 km.

E o solo para construção do metrô subterrâneo em Londres, vejam, é de lama. Já a França tinha solo com muita água. E a maior estação de metrô, na França, a Saint Michel, ela foi construída debaixo do lençol freático. E, em Londres, o Prefeito aprovou um aporte de recurso de mais de 35 bilhões para continuar mais 250 km de metrô, resultando, então, em 750 km.

E a cidade de São Paulo, para 2030 por exemplo, sem dúvida, vai precisar desses aproximadamente 500 km de metrô, ou mais.

Era isso que eu tinha a dizer. Obrigado pela palavra.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Obrigado, Laerte. Último é a Sra. Benedita Góes, da SOS Silveira da Mota.

A SRA. BENEDITA GÓES – Boa noite. Desde a primeira audiência, meu foco sempre foi a desapropriação do meu imóvel. Só que agora não posso deixar de me juntar aos moradores para tentarmos ganhar essa causa da não retirada do tampão do Tamandateí.

Pessoal, esse tampão foi construído há anos. Deu certo, nos livrou de toda a enchente da região. Sempre morei na parte baixa, sofri muito com enchente. E todos que moram ali sabe do que estou falando. Algumas vezes fui resgatada pelo bote dos bombeiros. Mas não vem ao caso, não vou entrar em detalhes.

O que quero dizer é que se o tampão está dando certo, para que destruir o que já foi feito, sendo que até agora não temos nem ideia dos valores que vamos disponibilizar para reconstruir esses viadutos e outras coisas do raia que o parta.

Então queria que, pelo menos, os senhores pensassem com emoção, não com a razão, sei lá, deixando o tampão, inventem viaduto, subam onde tiverem de subir, mas não tirem o fura fila dali também. Afinal, aquele fura fila nós gastamos de 2 a 3 minutos para chegar até o parque Dom Pedro. Eu o utilizo todos os dias, ida e volta, trabalho na Faria Lima. Eu gasto só de 2 a 3 minutos da minha casa até o terminal parque Dom Pedro. Então deixem o tampão, utilizem outras alternativas, por favor, muitíssimo obrigada. Era só isso.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Encerrado o tempo para nossos convidados. Chamo, para suas considerações finais, o nobre Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, obrigado. Essa audiência pública é muito mais para nós ouvirmos e darmos continuidade aos trabalhos. Minha fala é apenas de cumprimento do dever de estar aqui. A Comissão de Política Urbana tem feito um trabalho bastante intenso na medida em que vai persistindo nas audiências e tudo vão surgindo situações novas. Então, Gustavo, acho que você tem sido um herói por acompanhar esse trabalho dessa forma, porque nós sabemos o que está sendo feito durante o seu dia de trabalho, mas essa presença aqui traz a possibilidade da gente ir buscando informações.

Presidente, Vereador Gilson Barreto, não tenho nada a acrescentar, apenas quero acompanhar o debate.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) - Para suas considerações finais, senhor Relator, Vereador Dalton Silvano.

O SR. DALTON SILVANO – Sr. Presidente, já cumprimentei todos aqui. Na verdade, é o seguinte, acho que o Gustavo tem uma lista aqui de muitas respostas para dar. De qualquer forma, quero incluir aí, inclusive pela questão que falamos de mobilidade, de transporte de massa, isso inclui a questão das linhas do metrô e CPTM que estão inclusas dentro do nosso projeto de lei, da linha 2, do metrô, linha 10 da CPTM, a turquesa, a linha 6, laranja, que vem da Brasilândia, que as obras já foram iniciadas,

uma linha que até São Joaquim, no ano de 2020, com 15,9 quilômetros, temos também as linhas 15 e 18. Se puder abordar, haja vista que ela passa no Largo do Cambuci e os estudos já estão sendo desenvolvidos para dar sequência a essa linha laranja especialmente.

Com relação às demais questões, eu sempre quero parabenizar a fala as pessoas que se pronunciaram, mas especialmente quero parabenizar a fala das pessoas do Cambuci, porque desde a primeira audiência pública nós estamos evoluindo na questão do projeto de lei. Eu tinha muitas perguntas que queria fazer, estava inscrito para falar, em especial a questão da viabilidade do custo-benefício do destamponamento do nosso Tamanduateí, mas já foram feitas muitas perguntas.

Queria informar que a exemplo do que estamos fazendo, diria até num modelo novo, conversando com os Consultores Técnicos Legislativos, na semana passada tivemos a possibilidade de nos debruçarmos, Vereador Paulo Frange, até que não consegui marcar uma outra data, estava sem agenda, mas nos debruçamos em cima de um debate que envolveu inclusive esse novo ente jurídico que é a BTSA, que vai administrar, gerir, controlar, mais o conselho gestor, por cerca de três horas e meia, quatro horas, e aí, juntamente com os técnicos do Governo nós discutimos várias questões, inclusive que foram abordadas aqui, que inclusive o Gustavo vai falar. Obviamente, que como o projeto de lei é muito abrangente, é complexo, nós conversamos com relação a todas essas perguntas que foram feitas aqui, dos custos de todas as intervenções previstas aqui. Agora, quero aqui tranquilizar, não tranquilizar do ponto de vista de tomar uma decisão, porque as demandas estão surgindo e nós estamos ouvindo para posteriormente, ao final das audiências públicas, isso já está sendo processado, as assessorias estão processando todas as sugestões para que a gente possa se debruçar sobre as reivindicações, as propostas alternativas, sobre todas as perguntas, especialmente sobre os custos de possíveis alternativas, e após a audiência pública nós temos um compromisso, a pedido meu, mas na própria audiência pública que foi realizada no Cambuci, de nós termos uma reunião específica temática, porque, na verdade, a região, a área, o subsetor que mais demandou essas audiências públicas foi o Cambuci, até por conta das desapropriações e agora por conta da mobilidade urbana, por conta até do próprio sistema viário. Então o Cambuci, a associação, os moradores individualmente, demandaram muitas questões e muitas sugestões e muitos questionamentos. Então vocês fiquem tranquilos porque antes de se fazer relatório, antes de se tomar qualquer tipo de posição, porque estamos ainda debatendo essas matérias, debatendo. Eu, como relator, tenho esse compromisso não só no Cambuci, mas em todos os subsetores, que não podemos fazer nada no afogadilho, sem ter plena consciência daquilo que vai acontecer. Então, a partir do dia 30, que é a última audiência pública, amanhã vai ser na Mooca, nós vamos marcar, vamos uma tarde inteira, duas tardes, não importa, e aí nós vamos ter a oportunidade de conversar, inclusive do ponto de vista do detalhamento das informações que foram requeridas, solicitadas e demandadas para essa Comissão. Então quero deixar essa tranquilidade, porque as coisas estão indo.

Já vou encerrar, Sr. Presidente, mas só queria fazer uma observação com relação à fala do representante do Secovi, Eduardo Della Manna. Dentro dessa reunião com os consultores nós questionamos, eu particularmente, de qual era o ponto de equilíbrio, porque na medida que nós queremos melhorar essa região, que ela tem o perímetro de adesão, que tem muitas intervenções e tem os financiadores, que acabaram de dizer aqui, está entendendo como o Cepac um valor alto. Nós debatemos muito até os

motivos, e aí eu acho que o Gustavo é melhor que fale, pelos quais teve aquele desastre ali na Água Branca e foi muito conversado, espero que ele fale. Mas pelo que nós conversamos naquela reunião, me parece que a proposta do Secovi, com o deságio de 50% no primeiro leilão, pelo que nós conversamos até o presente momento do ponto de equilíbrio. Me parece que aqui, com esse deságio, todo o programa de intervenções previstos aqui não serão possíveis fazer, porque se não, na hora que se apresenta um Cepac de 790 e depois se admite cortar ele em 50%, pelo menos no primeiro leilão, significa então que há uma manga de 50% e me parece, Vereador Paulo Frange, que pelo que nós conversamos, que essa manga, essa flexibilidade não existe, porque o representante, inclusive técnico, que fez todos esses estudos garantiu que para tudo que está aqui, dentro daquilo que é para vender, os Cepacs iniciando por 790, é possível você cumprir todo esse programa, porque está aqui, caso contrário, o programa urbanístico específico, o plano de melhoramentos e todas as intervenções estão baseadas nesse número, e até falamos se é possível reduzir ou não, o desvio padrão não saberia dizer qual é, se é dez para baixo ou dez para cima, e se é que existe esse desvio padrão. Então estou falando, Eduardo, que essa questão nós abordamos, porque agora, se for fazer um deságio de 50% e inviabilizar todo o projeto, ficaria realmente difícil, porque nós temos que atender o plano de melhoramentos, as intervenções que estão previstas.

Só queria fazer esse comentário, porque essa matéria já foi abordada e a resposta que nós tivemos, exatamente, é que foram feitos os cálculos com base para poder atender a todas essas intervenções que estão aqui. Só queria falar isso, até por que o Gustavo, como tem muitas perguntas, precisa esclarecer a audiência pública. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Nós temos, já está marcada, dia 24, amanhã, no Senai Teobaldo De Nigris, Rua Bresser, 2315, e dia 30/05, a partir das 19h, na Câmara Municipal de São Paulo, Viaduto Jacareí, Auditório Prestes Maia, 1º andar, que é aqui.

Só para informar, temos algumas pessoas que estão vindo pela primeira vez, o projeto foi feito pelo Executivo, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, representado pelo Dr. Gustavo, que encaminhou à Câmara Municipal. Então aí passa a responsabilidade do projeto para a Câmara Municipal de São Paulo. A nossa Comissão de Política Urbana é composta de sete membros, os Vereadores Dalton Silvano, George Hato, Gilson Barreto, que sou eu, Nabil Bonduki, Nelo Rodolfo, Paulo Frange, aqui presente, e Souza Santos. A Comissão designou o nobre Vereador Dalton Silvano como relator, ele que vai relatar. Não é porque o executivo mandou que será aprovado do jeito que ele mandou. Claro que as audiências públicas são exatamente para isso, para haver uma discussão, a gente ouvir as pessoas, colocar os membros da Comissão à disposição, principalmente os que estão aqui, eu, o Vereador Dalton Silvano, o Vereador Paulo Frange, das pessoas que queiram vir conversar, é só entrar em contato. Nós não temos nenhum constrangimento em atender qualquer pessoa, sobre qualquer assunto concernente a esse projeto. Então estamos à disposição de todos para poder ouvi-los. As questões são colocadas aqui, o relator vai apresentar para a Comissão, a Comissão vai discutir e depois vai para o plenário, onde será discutido por 55 Vereadores. Depois da discussão é que se vota. Tem projeto que se muda até 80%, 90%, outros que não tem necessidade de nenhuma mudança. Então não tem nada fechado, é um projeto aberto para discussão. Quero ressaltar que o trabalho do Dr. Gustavo em termos de esclarecimento, que além da exposição inicial, ele também dá as pinceladas finais, claro que resumidamente, mas praticamente uma

resposta para aquilo que foi colocado aqui. Não é porque estamos com a última audiência pública marcada para o dia 30 de maio que está fechado em termos de audiência pública. Se a Comissão achar que deva marcar outras audiências públicas serão marcadas. Isso é uma avaliação do senhor relator e da Comissão.

Para suas considerações finais, tem a palavra o Dr. Gustavo.

O SR. GUSTAVO – “Primeiro, obrigado pelas questões. Acho que é sempre importante questões novas, já antigas, para a gente poder ir esclarecendo e poder melhorar. Acho que reitera o que disse o Vereador Dalton, e me coloquei à sua disposição, relator, eu e minha equipe inteira da São Paulo Urbanismo, para quando precisar fazer algum esclarecimento específico, reunião específica, mais audiências, sem nenhuma pressa, para que vocês possam entender o projeto e possam ficar tranquilos com ele”. Uma coisa é importante ser dita, o projeto foi feito com muita responsabilidade, foi feito num amplo processo de discussão e participação com vários segmentos da Cidade do território, o projeto levou em consideração as questões da revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, que o Vereador Paulo Frange foi o relator e fez um trabalho extraordinário nesse sentido, todo esse ambiente de discussão de plano de mobilidade, do que é a Cidade, agradeço o Caio César que fez uma fala muito boa com relação ao que a Cidade está aventando para os próximos anos, isso foi posto, discutido e debatido nesta Casa pelo Plano Diretor Estratégico, aprovado pela maioria absoluta dos membros desta Casa, foi reforçado pelo relator Vereador Paulo Frange, durante o zoneamento, que foi também aprovado. Então acho que a cidade de São Paulo caminha, Sr. Presidente, senhor relator, Vereador Dalton Silvano, e Vereador Paulo Frange, numa direção que não tem mais volta, que é a direção de uma metrópole sustentável, equilibrada, responsável, eu diria. A gente tem passado aí com problemas de mobilidade, deslocamento, amplo debate e a Cidade está correndo nisso. Então, Caio, vou me dirigir primeiro a você: agradeço sua fala, porque sua fala é bastante precisa em relação do que a Cidade quer e do que esse projeto quer, trazer o adensamento para uma região estratégica da Cidade, bem servida de transporte de alta capacidade que, sim, precisa sim de ajustes na questão da acessibilidade da pequena escada, da escala do bairro, do acesso à estação das ligações entre bairros e do plano de média capacidade, e aí incluindo toda mobilidade sustentável do plano cicloviário, plano esse que está no plano de mobilidade urbana do município, esse projeto incorporou o plano de mobilidade, é importante tecer isso. No *slide* que mostrei já está no plano de mobilidade, já está prevista sua execução, não tem nos mapas da lei, mas está previsto e faz uma referência a isso.

Isso posto, eu gostaria de me dirigir ao Mário, à Elisângela, ao Pasquale, à Benedita, as quatro pessoas que falaram do movimento S.O.S. Silveira da Motta, sobre a questão da mobilidade no Cambuci, a questão local. É importante esclarecer as coisas, dividir as coisas. Desde o primeiro dia tenho me colocado à disposição para esclarecer, o Vereador Dalton já disse que vai agendar essa reunião, ele é o coordenador, eu me disponibilizo total minha agenda para essa reunião, as é importante na audiência ter responsabilidade de esclarecer um pouco o que a gente está falando. Eu acho que a questão que vocês estão colocando é uma questão importante, pertinente, mas existe alguma confusão aí. Primeiro vamos dividir o que é Rio Tamandateí, o que é drenagem no Rio Tamandateí, o que é tampão do rio Tamandateí e o que é transporte andando sobre o tampão do Rio Tamandateí. São quatro questões diferentes, estão coligadas, mas são diferentes. A proposta do Rio Tamandateí e respeitar a APP segundo o Código Florestal de 2012, é uma proposta importante, ela

vai por todo Tamanduateí, do Cambuci até a Vila Prudente, vai pelo Moinho Velho, vai pelo Ipiranga. O resultado do parque da Vila Prudente, o resultado do Parque Tereza Cristina é amplamente uma questão vinculada à questão ambiental, às propostas de drenagem. O tampão do Tamanduateí não tem nada a ver com a drenagem do Tamanduateí, ele só cobre o rio, uma coisa que alguém citou aqui que nenhuma cidade do mundo faz mais, e que a gente insiste em fazer. Na Água Espraiada a gente não faz, acho que está havendo uma confusão sobre isso, porque não é o tamponamento de um córrego que existe lá. São Paulo, inclusive, tem feito esforços nas operações urbanas para destampionar, vide Operação Urbana Água Branca, que discutimos nesta Casa em 2013, proposta dos parques lineares, veio o grupo gestor de meio ambiente, a Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente fez ampla diligência sobre aquele projeto de lei, nós melhoramos o índice de parques, o índice de córregos lineares, entre outros. Então a gente tem feito esforços para revelar o rio para a Cidade, revelar a área de proteção permanente e conter um pouco dos prejuízos que tivemos nas gerações anteriores de fazer ações que não são muito sustentáveis hoje em dia, que não faríamos para nossos filhos e netos. Então temos feito esse esforço. Destampionar o rio é para melhorar a drenagem, é para revelar o rio. Acontece que nós fizemos um transporte, uma via de carros em cima do rio. Acontece que a gente pavimentou toda a várzea do Tietê e do Pinheiros com pistas e mais pistas da marginal, acontece que a Ponte da Raimundo, que a gente descobriu, revelou importante lá na Operação Urbana Água Branca, ficou o dobro do custo porque não tem onde fincar pilar, porque o vão dela é muito grande porque só tem marginal sobre o rio, então tem que fazer um vão muito maior de engenharia porque não tem onde fincar pilar, Vereador, é só carro. Então a gente não tem tomado dimensão das consequências que o projeto rodoviário tem para a nossa Cidade e a gente não pode concordar, eu, pelo menos, e a equipe da São Paulo Urbanismo não concorda que o projeto rodoviário é uma solução para São Paulo. Aí agradeço novamente ao Caio que fez a fala nesse sentido, é outro projeto. Então acho que Mario, Elisângela, Pasquale e Benedita, o tampão não tem a ver com a desapropriação da Silveira da Motta e não é ele que vai resolver os problemas do mundo, ao contrário, ele não resolve, ao contrário, a capacidade de suporte dele não é boa, não passa tráfego nele, ambientalmente ele é complicado, complexo e ele revela uma paisagem muito ruim para a Cidade. Não dá para a gente fazer uma ação no Parque Tereza Cristina, com um parque do tamanho do Parque da Aclimação e manter o tampão daquela maneira, não dá para fazer a recuperação da APP do Moinho Velho e da Vila Prudente e manter daquele jeito, não dá para a gente trazer questões de incentivo à descontaminação, mitigação dos problemas ambientais e tratar o Tamanduateí daquele jeito. A gente tem que entender um pouco isso. Todos os custos foram projetados e orçados, o preço da operação urbana no tempo – lembre que são 25, 30 anos – na valorização do processo, na gestão das obras, ele atingiria uma arrecadação de 5.6 bilhões de reais, do qual 1.8 bilhões é para o programa de mobilidade, e nisso está incluso o processo do Tamanduateí. O tampão não custou dois bilhões, não é uma obra que custou dois bilhões. A Cidade nos anos 70, o tampão começou a ser feito em 71 pela Emurb, de onde vem a São Paulo Urbanismo. O Presidente da Emurb era o nosso colega Ernesto Mange. O projeto começou a ser feito, a retificação, a escavação do fundo do rio, todo o processo do parque Dom Pedro até São Caetano do Sul, que é toda a cidade de São Paulo, foi um processo que custou muito dinheiro sim.

Não estamos jogando esse processo fora, estamos apenas retirando um componente

em 800 metros – 750 m para ser mais preciso – que é o tampão do Tamanduateí. Para quê? Para ligar o bairro da Mooca até o Cambuci, para poder reaproximar do rio para criar a APP novamente e melhorar a mobilidade. Aliás, mobilidade essa, Mara, Elisângela, Pasquale e Benedita, que está toda vinculada a um processo de metrô, de linha de trem. Ninguém, no Cambuci, espera que vai ter uma estação no largo do Cambuci e na praça Alberto Leon, de metro Linha 6, e Linha 6 que vai interligar com a Linha 4 e que vai interligar lá na Barra Funda, Perdizes, e até a Brasilândia. Lá, no hospital da Brasilândia e lá para cima. Então toda essa linha está integralizada e o Cambuci está afeito a isso.

A Linha 19 vai chegar lá também. E ela vem lá da zona Norte da Cidade. Isso num futuro mais distante. O trem regional que vai de Santos a São Paulo em 45 minutos vai chegar no viaduto São Carlos. Tudo isso vai melhorar a mobilidade. Cada vez menos vai depender do automóvel, nem de grandes fluxos do corredor. Estamos pensando daqui a 25 anos. Não estamos pensando para amanhã. É importante termos clareza disso.

Os custos foram colocados. Com o maior prazer eu abro a planilha de custos para vocês. Mostro como pensamos essa questão. A Lapa, onde há licença ambiental prévia, para a qual foi feito um EIA-RIMA está colocando toda a questão ambiental disso. É uma exigência da Lapa que estamos trazendo de volta também. Agora, precisamos tratar o problema da Silveira da Mota como uma questão local, para a qual encontraremos soluções, como eu já disse outras vezes. E isso até através do relatório do Vereador Dalton Silvano, num processo de mitigar e amenizar essas questões. Mas não podemos o fluxo da Cidade inteira, a ligação com o ABC inteiro, por causa dessa questão. Temos de poder dividir as coisas e ter consciência disso. Então não responderei essa questão, vou só colocar todos os números à disposição para essa reunião que iremos marcar.

A Letícia mencionou o plano ciclo viário, eu respondi.

Vou me dirigir à questão da Letícia e Laíza, que falaram sobre cota parte, potencial construtivo, sobre incentivos para garagem etc.

É importante ter algumas clarezas aqui. O projeto foi elaborado em três momentos, esse é o terceiro momento que o Legislativo está conduzindo. O primeiro momento foi com a licença ambiental. O segundo momento foi a minuta do projeto de lei. E o terceiro momento é esse no Legislativo. Tanto no primeiro, quanto no segundo, fizemos um sem número de audiências. E foram audiências, workshops, oficinas, reuniões no C MPU – Conselho Municipal de Política Urbana. Também apresentamos nessa Casa, a pedido dos Vereadores, na Comissão de Política Urbana. Isso aconteceu no ano passado. Foi inclusive o Vereador Paulo Frange que pediu essa agenda. Nós viemos aqui, nesse mesmo auditório e apresentamos o projeto. Mas tudo isso foi para a construção do projeto de lei e da licença ambiental.

E, nesse projeto, muitas coisas foram e voltaram. Vale lembrar que quando o elaboramos, estava em desenvolvimento a Lei de Uso e Ocupação do Solo que, agora, foi aprovado. E por isso precisamos fazer alguns ajustes. A cota ambiental, por exemplo, é um texto que precisamos ajustar. Há uma série de textos, de pontuações nos artigos que têm de ser revistos, Vereador Dalton Silvano, e como Relator que é no processo do substitutivo, porque era do PL 272 e agora é da Lei 16.402. Tem uma diferença nisso aí. A Casa já aprovou um texto, já está consolidado esse texto, que já está em andamento.

Então precisamos ver essa questão e, justamente aí, apareceram outras questões

pertinentes, por exemplo: o que é computável e o que não é; o que é uso; o que é relação com ZEIS; o que é EHIS em ZEIS e fora de ZEIS; apareceram dúvidas sobre o potencial construtivo; da outorga; do preço da outorga; a tabela de cálculo do preço da outorga, reforçando; tudo isso estamos acolhendo do zoneamento.

A cidade de São Paulo saiu de um debate de um ano e meio sobre o zoneamento, e não podemos dizer que isso não vale e que não serviu para nada, ou que erramos e vamos refazer. O que vamos fazer é aperfeiçoar, e não voltar atrás. Pelo menos, esse é o entendimento do Executivo. Entendemos que vamos melhorar e acolher tudo que o zoneamento trouxe e, se precisar, em algum território ou outro, vamos potencializar e melhorar. O Vereador Paulo Frange sabe exatamente todo o regramento colocado e que não vamos jogar isso fora.

Então essas questões de cota parte, de potencial de garagem, já foram superadas. Vamos tentar melhorar. Foi de 15 para 20 porque se tornou inviável montar, obrigatoriamente, 20. Vejam que isso é um teto. Pode fazer 15? Pode. Mas obrigar a fazer 15 para baixo nós desenhamos e modelamos todas as possibilidades em todo o sistema fundiário da Cidade. O projeto é um pouco isso: a realidade da aplicação da norma, da lei. E quando se desenha isso, você que é arquiteto sabe, vocês que representam o SASP, ou a Universidade, sabem que existe uma diferença do que está na lei e do que está na realidade do projeto. Ao fazer essa modelagem, nós corrigimos e acertamos algumas questões. A cota de 20 produz, por exemplo, HIS faixa 1 e faixa 2 com CA médio entre 2,5 e 3. O CA 4 faixa 2 e o CA 2 para faixa 1, que não precisa de elevador. Tudo isso foi levado em consideração. E, ao levar em consideração, conseguimos acertar a cota parte. Então o CMSP trouxe essa questão e nós, nessa proposta, adquirimos. E também em relação ao CA que é computável e não é. Vale lembrar que a operação é um pouco mais restritiva do que o zoneamento, Vereador, não é? Elaboramos essa condição, vamos debater, mas ela é um pouco – não muito -, mas um pouco mais restritiva. Mas é uma mensagem, e por quê? Porque estamos num território de várzea, é um território ambiental, tem pouco subsolo, não podemos ficar perfurando subsolo três, quatro ou dois pavimentos. Tem de ter responsabilidade ambiental nesse sentido.

Respondendo à Adriana. Entendemos a questão. Fizemos um levantamento de todas as glebas, de todos os levantamentos viários. Nesse caso, em sequência, saímos da praça Alberto Leon e vamos em direção à Mooca antiga. Passamos por várias glebas, como a Comgás, a Ambev, como outras de porte interessante. Mas nós mediamos, com o Comgas, e ainda tem dois empreendimentos lá: um não residencial e outro residencial. Também mediamos com a Ambev, que se dispôs a fazer o centro logístico para trazer a faixa da ativa e uma série de questões.

E, nesse perde-ganha, fizemos um ganha-ganha para todos. Sentamos com os agentes e pedimos os processos em SEL. Temos ciência desse protocolo, mas foi a gestão com menos trauma, aliás, como sempre o Vereador Dalton Silvano usa: com menos trauma possível. Acho que rever esse elemento, tudo é possível, mas temos de trazer de volta à luz os três projetos. Não dá para rever esse projeto simplesmente por um lote. Temos de rever todos.

Claro, podemos voltar a conversar com a Ambev, remontar todas as questões. Também podemos voltar a conversar com os lotes da Comgás e até mesmo com os lotes industriais, aqui perto da praça Alberto Leon – a Arno, a Lorenzetti, tem uma série de coisas ali – que, sim, vão sofrer, no tempo, com o processo de ajuste, mas esse caso específico foi bem construído com todos eles. Se tiver de voltar a construir, acho

que tem de ser justo com todos, colocar todos à mesa para rever essas questões. Assim como construímos dos outros lados também, com vários alinhamentos viários. O Artigo 8º é, claro, que está válido só na promulgação da lei, então, é para adesão e protocolo pós-lei. Se não ficou tão claro, você está protocolando, vamos avaliar pela Comissão de Política Urbana. Fazemos uma avaliação e se precisar acertar, ao ajuste da letra da lei, fazemos isso.

E, por último, refiro-me ao Eduardo que tem três assuntos: cota ambiental, EHIS em ZEIS e fora de ZEIS, e o custo do Cepac. A cota ambiental, claro, o zoneamento foi aprovado, acertou o texto, mas temos de revê-lo para ficar exatamente idêntico ao zoneamento. E até pensar em suprimir algumas questões para que não fique redundante. E reforçar.

O que é importante da cota ambiental? Duas coisas: compartimento de várzea e encosta que traz o alfabeto específico e a questão do certificado de sustentabilidade, edifício verde sustentável que recebe desconto no Cepac. O EHIS em ZEIS e fora de ZEIS não acho que temos condições de mudar o zoneamento que acabou de ser aprovado. Acho que não devemos fazer isso, é uma mensagem ruim para a Cidade.

Mas nós nos preocupamos com isso e trouxemos questões de incentivos para produção de EHIS fora de ZEIS, inclusive com 20% a mais de potencial construtivo gratuito; trouxemos a questão da cota parte especificada em algum lugar. E, aí, respondendo à pergunta da Letícia e da Laíza, novamente, não são todos os lugares que têm cota parte. Isso é do projeto. E não cota parte em alguns lugares, porque tem lugares que têm muitas ZEIS e não precisa de cota parte. Nesses lugares, a própria lei do zoneamento e da ZEIS já colocam isso com muita clareza, não precisa ser redundante.

E há lugares que abrimos mão da cota parte por dois motivos. Primeiro, Alto do Ipiranga e parque da Mooca. Por quê? Porque já está quase consolidado. Entendemos essa consolidação ao longo dos últimos 30 ou 40 anos e concordamos que isso termine por se consolidar. Não faz sentido fazer cota parte lá. Então parque da Mooca e Ipiranga têm, justamente essa questão. E Tereza Cristina tem uma proposta nova, que é do CA 6. E é o CA 6 porque tem muita infraestrutura. Tem um novo viário, um novo alinhamento, respeita a APP do Ipiranga e traz questões em áreas, pois tem áreas lá de ZEIS e não ZEIS.

Para as áreas de não ZEIS não colocamos cota parte, porque entendemos isso como um processo importante. Inclusive, estamos trazendo o remembramento como incentivo, para transformar o fundiário. A cota parte lá não está proposta porque lá, de fato, é um território adequado para trazer recursos para a promoção das 20 mil unidades de HIS. Se começarmos a reverter esse território, é importante que seja dito, e que fique claro, que é um projeto interligado. Se um lugar perde, outro também perde, mas se um ganha, outro também ganha. Não dá para ter tudo de um lado ou de outro. Está tudo equilibrado, com responsabilidade.

E o preço do Cepac, Eduardo, a primeira proposta era de mil reais. O Secovi se colocou. Pusemos à mesa, voltamos ao cálculo, temos muitos incentivos nessa área, vocês já leram o projeto, sabem desses incentivos, podemos ajustar um ou outro incentivo, mas calculamos tudo que é outorga da área a Oeste, que é a Macro área de Urbanização Consolidada. Estamos falando ali, depois da Nazaré, o outro parque do Alto Ipiranga, da Saúde, da Vila Mariana, e do lado Leste, que é a qualificação da urbanização. Estou falando de Tatuapé, do outro lado da Paes de Barros etc.

É diferente o preço da outorga na Vila Prudente, na Vila Carioca, na Mooca, no

Cambuci, no Ipiranga, no Alto da Mooca, bem como nos bairros lindeiros. Tem de R\$ 200,00? Tem. Nós também contamos as de R\$ 200,00 na proposta. Tem de R\$ 700,00? Tem. Também contamos de R\$ 700,00 na proposta. Depende do produto mobiliário, da cota parte que você está colocando, de quanto se usa de potencial e de quanto é remunerado nessa questão.

Trouxemos tudo isso para a conta e o produto sustentável, e ambientalmente correto, e democraticamente, bem como socialmente correto, na operação, se o mercado quiser fazê-lo, ele paga igual ou menos do que a outorga. Agora, se o mercado quer fazer um produto que é contrário às questões: ambiental, da cota parte, da faixa ativa, da fruição, do incentivo a não ter garagem nas áreas comerciais próximas ao transporte público, para a Cidade, parece muito sensível que esse preço do metro quadrado seja um pouco diferente, não muito diferente, mas um pouco. Vale lembrar que o preço do Cepac não é o preço do metro quadrado. Tem uma tabela de conversão que faz essa relação. Nós ampliamos isso com clareza e, lendo tudo, Eduardo, teve a coragem de publicar as notas técnicas de como fizemos o cálculo. Tudo que pensamos, está aqui exposto, está no site de Gestão Urbana, tanto de urbanismo, quanto jurídico e também finanças.

Não somos donos da verdade, podemos estar errados, podemos ter de fazer ajustes, mas com transparência está aqui, calculado. Há planilhas, gráficos, cota, toda a metodologia que usamos. E, nessa metodologia, está provado que o preço de 790 é um preço adequado para esse momento. Ressalto ainda que esse projeto está com o preço de 790 desde outubro do ano passado. Logo mais fará um ano.

E, ao citar a Água Branca, é importante dizer que não foi só o custo do Cepac. Foi alto? Foi. Foi colocado aqui mais alto? Foi. Mas teve a questão a mudança do PDE que teve enormes quantidades de protocolos naquele momento; o mercado, naquele local, se encheu de protocolos de empreendimentos de incorporação. Podemos ficar 5 anos sem lançar nada, porque tudo vai acontecer lá, porque há projetos aprovados para isso. Inclusive, pagando-se outorga. É por isso que a Operação Urbana Água Branca recebeu um custo de outorga da lei antiga muito grande, às vésperas da aprovação aqui, o pico do *boom* econômico com relação à crise no ano posterior, enfim, uma série de variáveis. O preço da Água Branca é caro. Ele não é adequado. Está mais do que adequado, mas não é somente essa responsabilidade.

E temos de entender que o da Mooca e do Tamanduateí está publicado e está adequado. Podemos sentar, fazer uma reunião específica com o Secovi se quisermos, provando por esses cálculos aqui. Para finalizar, é importante ter claro que são muitas questões e, a cada audiência, recolhemos novas sugestões. Acho que ao final, Vereador Dalton Silvano, faremos um grande relatório, uma grande publicação disso tudo para deixar claro a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Agradeço a presença do Vereador Paulo Frange, membro da Comissão de Política Urbana, ao Gustavo, representando o Executivo, Vereador Dalton Silvano, Relator do projeto e, claro, obrigado pela presença de todos.

Nada mais havendo para ser tratado, dou por encerrada essa audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. Tenham todos uma boa noite. Obrigado novamente.