



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 FINANÇAS E ORÇAMENTO

PRESIDENTE: ANTONIO CARLOS RODRIGUES

AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 03 de junho de 2011

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Boa tarde a todos.

Com presença do Vereador Francisco Chagas, na presidência, declaro abertos os trabalhos da 13ª audiência pública da Comissão de Finanças e Orçamento no ano de 2011.

Informo que esta reunião está sendo transmitida ao vivo pela TV Câmara São Paulo: canal 66 da TVA; canais 7 - sinal digital e 13 - sinal analógico da NET e na internet pelo portal da Câmara: www.camara.sp.gov.br, *links* TV Câmara e Auditórios On-Line.

Foram convidados para esta audiência pública o Sr. Miguel Bucalem, Secretário de Desenvolvimento Urbano; Sr. Eduardo Jorge, Secretário do Verde e do Meio Ambiente; Sr. Ronaldo Camargo, Secretário de Coordenação das Subprefeituras, aos quais convido para compor a Mesa.

Agradeço a presença dos Srs. Secretários. Sei que todos estão com suas agendas lotadas de compromissos, e, portanto, os trabalhos iniciarão por suas falas pela LDO em cada área temática e, depois, abriremos a palavra ao Plenário.

Tem a palavra o Sr. Eduardo Jorge.

O SR. EDUARDO JORGE – Boa tarde. Obrigado, Vereador Chagas pelo convite. Serei breve porque tenho de ir à inauguração da exposição da Virada Sustentável no Ibirapuera.

Acredito que a minha fala é, relativamente, simples, porque estudei a mensagem do Executivo sobre a LDO, e o texto mais pesado é da Secretaria de Planejamento e Gestão.

No caso da Secretaria específica como a nossa e muito pequena, o que temos são as metas do PPA e a projeção para o ano de 2012. Algumas metas mais burocráticas não estão nas metas de 2012, mas todas as de 2012 estão incluídas no PPA.

Para nós é mais importante a implantação dos 100 parques, divididos em parques urbanos, naturais e lineares; o plantio de árvores – estamos perto de alcançarmos as metas de 2012 -; as intervenções de recuperação na região da orla do Guarapiranga; implantação dos

parques na várzea do Tietê, o que depende muito da compensação ambiental da reforma da Marginal, a qual prescrevemos para o Governo Estadual. Um dos parques já foi entregue, o Parque Antônio Arnaldo, na saída da Jacú Pêssego, mas os outros dois dependem do avanço da compensação da Marginal na região do Parque da Várzea.

O SR. EDUARDO JORGE – Depois tem a questão das ciclovias, a implantação dos conselhos regionais de desenvolvimento sustentável. Esses são os mais importantes, os mais pesados. A Secretaria, eu comparei para vir à audiência se o ano passado a nossa realização orçamentária quanto às metas foi razoável, ela foi, está publicado. De maneira geral, a Secretaria conseguiu realizar o Orçamento que a Câmara nos deu o ano passado. Este ano, espero ter a mesma sorte do ano passado. Assim, acho que do ponto de vista da Secretaria do Meio Ambiente, a previsão é alcançável. O Orçamento espero seja um pouco melhorado, que o Prefeito e a Câmara aumentem para 2012, que seja suficiente para darmos conta do trabalho que temos de fazer em 2012, tanto quanto as metas como para o conjunto abrangente previsto no PPA.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Como todos estão sendo rápidos, vamos fazer um bloco e depois abrimos ao público. Informo aos que chegaram no decorrer da reunião, estamos passando a palavra aos Secretários e, a seguir, as pessoas que quiserem dirigir a palavra a Mesa, ao Secretário para alguma questão específica ou formular sugestão, dirija-se à secretaria, informe o nome e daremos a palavra por três minutos.

Tem a palavra Miguel.

O SR. MIGUEL LUIZ BUCALEM (?) – Boa tarde aos Vereadores, a todos. A minha manifestação é similar a do Secretário Eduardo Jorge. Nossa Secretaria é de projetos para o desenvolvimento urbano e planejamento urbano da cidade. Temos algumas ações previstas de forma genérica no PPA e algumas metas. Destaco os esforços para a proposição de novas operações urbanas, o esforço para o Polo Institucional na área de Itaquera, o esforço da própria transformação de projetos importantes para a área central e as nossas metas e o

acompanhamento delas nos mostra que estamos conseguindo então evoluir como o planejado, isso quanto as metas afetas diretamente à Secretaria. Temos a questão do aprimoramento e aperfeiçoamento e acompanhamento do sistema de informações do Município e o acompanhamento da legislação urbanística. Acho que de uma forma muito resumida, Vereador, vou depois me colocar à disposição para os questionamentos.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Obrigado, Secretário. Passo a palavra ao Secretário das Subprefeituras, Ronaldo Camargo.

O SR. RONALDO CAMARGO – Boa tarde Vereadores, platéia. Vou ser sintético, como o Eduardo e o Miguel, porém, preparamos alguns *slides*. Vou me ater apenas a dois slides, a LDO 2012. A Secretaria de Coordenação das Subprefeituras possui participação direta no Plano de Metas, inclusive, em algumas ações descritas. E o aprimoramento da infraestrutura urbana é o conjunto de zeladoria e também auxílio às outras secretarias no quesito de novos projetos e assim por diante. Esse é o conjunto de LDO de 2012.

Gostaria de salientar neste slide que não faz parte da LDO, não faz parte da nossa Agenda 2012, com exceção de calçadas, temos no aprimoramento da infraestrutura urbana vários programas com orçamentos crescentes, desde 2006/2007, e alguns programas além de estarem muito musculados, são, com certeza absoluta, irreversíveis. Esse é o caso do recapeamento, pavimentação de ruas de terra, calçadas – que faz parte da Agenda 2012. Também acessibilidade, que faz interface com a SIURB no quesito das edificações para a Educação, Saúde e para Transporte através da Cia de Engenharia de Tráfego e SPTrans. Também áreas de risco em atividades de risco geológico; melhoria de bairros; manutenção dos 96 túneis e passagens, manutenção de vias, logradouros e áreas públicas. Esse conjunto, como frisei, é expressivo e que há coordenação direta da Secretaria das Subprefeituras e tem sido o nosso objetivo e do Chefe do Executivo, como sempre esta Casa aprovando desde 2006 valores expressivos nesses investimentos.

Volto a palavra para o Presidente Chagas. Qualquer outro item a gente expõe.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Obrigado, Secretário. Pergunto a secretaria se há algum inscrito. (Pausa) Não. Então, eu vou levantar questões aos Secretários. Enquanto isso, caso haja alguém que queira se manifestar, dirigir a palavra aos Secretários, por favor, inscreva-se na secretaria.

Dirijo-me ao Eduardo Jorge. Embora não haja na LDO meta de implantação do pedágio urbano, qual a posição que você tem sobre ele na cidade de São Paulo? Sobre a inspeção veicular, o Prefeito sugeriu uma taxa e você se manifestou contrário, como será resolvido, qual será o valor da taxa de inspeção? Em relação às compensações ambientais, o Secretário está em processo com elas referente a ampliação do Rodoanel. Já houve várias audiências, algumas aqui e outras fora, você tem acompanhado e a sociedade civil também. Na minha opinião, as compensações até então apresentadas para São Paulo são muito aquém da necessidade, principalmente pelo impacto que tem de natureza ambiental e social.

Outro aspecto importante que deve fazer parte da preocupação de todos nós, e da Secretaria também, é quanto ao controle de emissões. O relatório da Cetesb indica que o nosso principal problema no Estado de São Paulo e na cidade deve ser maior, a Globo, inclusive iniciou um conjunto de reportagens quanto ao efeito estufa na cidade de São Paulo. É grave, li em noticiários que do ponto de vista econômico o impacto é de 500 bilhões por ano, um estudo da Universidade do Rio de Janeiro, sem falar dos problemas de saúde pública. Gostaria que abordasse o tema.

O Prefeito, recentemente, lançou o programa dos veículos movidos a etanol, que é uma medida importante. É um combustível menos poluente. Sei que é uma área relativa ao Transporte, mas você tem alguma interação com o Transporte na questão da aceleração da implantação da frota de etanol?

Miguel, o Plano Diretor da cidade vence o ano que vem, está na mão da Prefeitura uma proposta. Vocês pretendem mandar alguma proposta este ano ou o ano que vem de Plano Diretor para ser discutida na Casa?

Quanto às subprefeituras, queria que o Ronaldo falasse sobre a questão da zeladoria das praças. Tem uma proposta que consta da LDO de 2012, que é da segurança alimentar, parece que há alguns programas que vão ser desenvolvidos. Queria que você desenvolvesse melhor a ideia dos programas. Você veio na Comissão de Finanças e falou sobre a questão das áreas de risco. Nesse particular, nossa preocupação é comum, não só a Câmara Municipal de São Paulo, o Governo Municipal e creio de toda a cidade. Há estudo realizado pelo IPT, queria saber se há programação para atuar em problema tão grave. Sabemos que anualmente o clima se modifica. Nos últimos anos, as chuvas foram intensas, tivemos acúmulo de gestão de resíduos na cidade e ocorreram nos últimos anos óbitos de pessoas que moram em área de risco. Quero que você esclareça em como a Secretaria pensa em atuar sobre essa questão que eu acho muito grave.

Tem a palavra o Ronaldo Camargo.

O SR. RONALDO CAMARGO – Presidente, começando de atrás para frente, as áreas de risco foi objeto bastante tratado na audiência pública, como V.Exa. afirmou. Temos um mapeamento que foi atualização do que já havia sido executado e nós acompanhávamos como diretriz desde 2005. Fizemos um conjunto de quase 470 obras pequenas atendendo ao primeiro levantamento que foi feito em parceria com a universidade, com o IPT e com a fundação. Atendemos 82% desse conjunto e o Prefeito Kassab preocupado, em 2009, com o item, nós contratamos o IPT sob a ótica de investigação mais moderna do que se tinha. O IPT aqui esteve conosco e frisou isso. Contratamos o produto em outubro para novembro de 2009, o produto nos foi entregue em final de 2010, o conjunto completo, embora desde maio, junho do ano passado, estávamos recebendo alguns itens. Esse programa passou por uma requalificação de mais de 90 servidores, entre geólogos e engenheiros. A caracterização das subprefeituras, independentemente de ser, por exemplo, onde estamos na Subprefeitura da Sé que não possui área de risco, foi estudado. Fizemos um diferencial, pois além de toda a tecnologia nova implementada pelo IPT, voos aéreos, monitoramento de terra, etc, o

treinamento foi à questão impar. E mais, o diagnóstico não foi feito por técnicos do IPT, mas principalmente o histórico dos servidores públicos das subprefeituras com referência àquelas regiões. Dentro desse conjunto foram identificados 1.132 unidades em R-4, que é o nível de risco mais forte e que efetivamente foi recomendado pelo estudo a remoção das famílias. O nosso foco, conforme o Prefeito Gilberto Kassab anunciou no início do ano ao conjunto de secretarias é bastante expressivo. O assunto, como todos relativos ao planejamento da cidade, é gerenciado pelo Miguel Bucalem. Entramos como coadjuvantes, a Secretaria de Coordenação de Subprefeituras, a Secretaria do Verde e Meio Ambiente, a Secretaria da Habitação; e a Secretaria de Segurança Urbana. Porém, temos aqui presente o Marcelo Bruni, Assessor Chefe de Obras, nosso, onde existe estruturado desde 2006 e 2007 uma área de gerenciamento específico para a área de risco. Tivemos então um resultado muito expressivo que estamos hoje com 80% ou um pouco mais dessas famílias de área de risco removidas, com o auxílio aluguel, cadastradas. E com toda a problemática de cadastro, de pessoas que já estavam recebendo auxílio solucionados. Portanto, é importante, é saudável que a meta que teríamos de atingir em julho deste ano, já estamos praticamente com ela concluída.

Com referência à fatalidade, essa é uma questão que vou pedir ao Eduardo explicar porque nós discutimos muito até pela experiência dele na área da Saúde, não só como médico, mas como ex-Secretário da Saúde. O nosso objetivo e de qualquer gestor de qualquer pasta é fatalidade zero. E dentro de área de risco nós temos tido muita eficiência, eficácia. Ao longo dos anos, os próprios números orçamentários assim nos mostram. Dentro desse quesito, pela primeira vez na história da capital de São Paulo temos aprovados, desde o meio do ano passado, 65 milhões de reais junto ao PAC 2, de projetos executivos, com potencial de mais 45 milhões. Parte dos projetos estão em fase de básico para agregar no início do conjunto de obras a partir do exercício de 2011. Além do expressivo valor orçamentário que mantém o patamar, sempre mantivemos o de 2006, mais precisamente, entre 15 milhões e 22 milhões de investimentos. E estamos acompanhando o mesmo ritmo de obras.

São pequenas obras que resolvem, com impacto menor na comunidade no sentido de remoção, com pequenas obras agregando R4.

É importante salientar que quase 40% dessas áreas de risco mapeadas estão sendo atendidas já também por um plano inédito do Governo Municipal, que é o Plano de Habitação, com início, meio e fim. Repito, é um outro plano inédito que se conclui em 2024 dentro dos quesitos que temos hoje. O programa já está em curso – vou citar novamente o Parque das Flores e assim sucessivamente –, já estão sendo atendidos pelo Governo.

A questão do risco zero de fatalidade, ou melhor, fatalidade zero na questão de área de risco, eu gostaria de lembrar até um outro episódio. O IPT pediu ao Prefeito Gilberto Kassab e a mim – a contraparte dessa contratação citada – por duas vezes para reprogramar o cronograma não em função de atraso do que foi planejado, mas sim para essa mesma equipe atendesse as interdecorrências que tivemos no Vale do Paraíba, no Rio de Janeiro e em Alagoas. Isso nos enobrece demais.

Se calcularmos esses números identificados, repito, no Município de São Paulo inteiro, e não parcialmente, em relação aos óbitos, nós vamos auferir que efetivamente em área de risco, escorregamento, no ano de 2011, no verão que se inicia em outubro do ano anterior e que conclui – a nossa operação – em março do ano subsequente, ou seja, nesse primeiro trimestre de verão, passado janeiro, fevereiro e março de 2011, tivemos, infelizmente, apenas dois óbitos.

Apenas é um termo muito frio, entretanto se compararmos com as áreas quadradas de qualquer catástrofe que tivemos no Brasil e no mundo por conta desse desequilíbrio geral do clima, nós vamos ver que estamos no caminho certo, mas pretendemos que no próximo verão e em todos os outros verões não tenhamos nada de fatalidade. É um absurdo falarmos em uma vítima fatal por conta de uma área que está sendo estudada e assim por diante.

Existe um programa bastante grande de abastecimento em segurança alimentar que ganhou musculatura a partir, principalmente, de 2008, 2009, que são ciclos não só com as

pessoas que distribuem as mercadorias em geral - hipermercados até mercadinhos - como também vários grupos de empresários – lanchonete que beneficiam esses alimentos, além de uma interface bastante grande com a área de educação. Para isso estamos ampliando o quadro da área da supervisão de gerenciamento de abastecimento – Supervisão Geral de Abastecimento da Cidade pelo seu supervisor, Sr. José Roberto Graziano, no sentido de nos equiparmos e multiplicarmos ainda mais não só em um ou dois pontos, no Mercado Municipal Central, como também em todos os mercados da Cidade, sacolões, essa dinâmica que é muito importante.

Além da questão da segurança alimentar, temos quatro pontos de interface em algumas Subprefeituras linkados à Secretaria de Participação e Parceria. O objetivo passa inclusive não só pelo treinamento para crianças, para pessoas que cozinham e etc, como também o reaproveitamento de maneira correta com relação ao meio ambiente de parte dos produtos que eram descartados.

A zeladoria é um outro item muito positivo da gestão. Temos um dado para recordar de todas as contas em zeladoria da Secretaria de Coordenação de Subprefeituras. Em 2005, tivemos um investimento que incluía a manutenção de drenagem que é a implantação de drenagem, além de estarmos quase concluindo um plano de drenagem - coordenado também pela Secretaria de Desenvolvimento, pelo Sr. Miguel Bucalem - temos a Secretaria de Infraestrutura e a própria Secretaria do Verde e Meio Ambiente que contribui sobremaneira. A Secretaria de Infraestrutura implantando as grandes obras, reservatórios, junto com o Estado e a Federação.

Lembro que os valores empenhados em 2005 bateram a casa de 192 milhões, em zeladoria; em 2006, 203 milhões; em 2007, 370 milhões; em 2008, 490 milhões; em 2010, 400 milhões; e este ano, em função da aprovação da peça orçamentária em dezembro por esta Casa, chegaremos no recorde absoluto, quase 5 vezes maior que 2005, aprovados 531 milhões de reais nesse item.

Com referência às praças, tínhamos aproximadamente 4.200 praças quando assumimos em 2005. Em 2006, conseguimos criar 1.800 praças até o início do ano passado. Hoje São Paulo possui 6 mil praças. Isso faz parte de um programa do Governo no sentido de aumentar a permeabilidade que passa também pelos parques lineares e outros programas pontuais. Vocês têm visto em vários locais da Cidade, por exemplo, aqueles picolés que são mantidos pela CET em cima do asfalto e do prolongamento de passeios sendo efetivada a permeabilização que é basicamente retirar o asfalto e colocar verde e proteção, obviamente, ao pedestre e ao veículo.

Por último, estamos também coordenando junto com a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente que (ininteligível) é a Secretaria de Coordenação de Subprefeituras um projeto novo chamado Florir.

Temos juntamente ao treinamento da Secretaria do Verde, dos Agrônomos, da Secretaria de Coordenação de Subprefeituras, um programa social que está dando muito certo, contratado pela Secretaria do Trabalho, pelo Sr. Marcos Cintra, que são os zeladores de praça.

Estamos hoje com 1.300 homens, zeladores, e atingiremos até dezembro 2 mil e poucos. São homens treinados que adquirem know-how, eram desempregados, criam uma profissão, saem para o mercado de trabalho, além do que na própria região onde moram são conhecidos pela comunidade. Temos tido até dificuldade de eventualmente de uma Subprefeitura passar para um outro distrito esse homem e assim por diante.

Em síntese, esses três itens do seu questionamento.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) - Muito obrigado, Sr. Secretário.

Gostaria de registrar a presença dos Srs. Ediberto Ferreira Beto Mendes, Subprefeito de M'Boi Mirim; Paulo Regis Salgado, Subprefeito de Cidade Tiradentes; Daniel Barbosa Rodrigues, Subprefeito de Butantã.

Tem a palavra o Sr. Eduardo Jorge.

O SR. EDUARDO JORGE – Controle das emissões. Às vezes fazemos confusão entre as emissões com impacto local e com impacto global. As emissões com impacto local afetam nosso pulmão, nosso coração e outros órgãos. As emissões com impacto global afetam a saúde do planeta, são os chamados gases do efeito estufa, aquecimento global e etc.

Às vezes acontece que gases com impacto local e global saem do mesmo escapamento, mas são gases diferentes e temos de ter cuidados diferentes.

Outra coisa importante é que essas emissões não respeitam fronteiras, embora, às vezes, um Município se esforça, como é o caso de São Paulo, para fazer um combate sistemático e rigoroso, mas dependemos da região metropolitana como um todo e, às vezes, até de regiões maiores do que a nossa para ter um resultado avaliado de forma mais permanente na nossa própria Cidade.

O estudo que o Vereador Chagas se refere não é do Rio de Janeiro é da Universidade de São Paulo que tem o grupo hoje, que é assessor da Organização Mundial de Saúde, mais importante em relação à poluição e ao impacto da Saúde aqui no Brasil. Eles têm feito estudos há tempo, inclusive, atualizaram um estudo da primeira avaliação do impacto desses três anos de inspeção veicular no diesel, que é uma frota de 250 mil veículos. Já há uma estimativa inicial do impacto positivo para a saúde dos carros e das motos, mas o estudo não foi concluído.

Este estudo que eles divulgaram agora na Faculdade de Medicina é só do diesel, que já é um impacto substancial esse trabalho de inspeção regular no diesel, que é uma frota de 200 mil e poucos veículos somente e já significou uma diminuição de 7% do material particulado circulando em São Paulo, que é um dos mais agressivos para o pulmão e coração. É como se você tivesse tirado desses 200 mil veículos a diesel, entre picapes, caminhões e ônibus, 20 mil de circulação; tirado virtualmente porque eles continuam circulando, mas agora, regulados, daí emitem menos. Em relação aos carros e motos, a repercussão é muito maior, mas ainda não há um estudo consolidado da Faculdade de Medicina.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) - O que estou mencionando, não sei se estou enganado, diz respeito ao estudo econômico, não sei se é o mesmo.

O SR. EDUARDO JORGE - É importante isso que o Chagas fala porque tudo isso tem repercussão econômica, é absenteísmo, doença e morte. Então, este estudo que o Chagas se refere tem vários patamares. Este de 400 milhões de reais é o prejuízo do SUS, todo ano, pelo fato de a gente ter uma matriz de movimentação dos nossos automóveis, motos, ônibus e caminhões com combustíveis fósseis de qualidade ainda inferior.

Há a questão do absenteísmo, o problema da previdência, morte, tudo isso, a morte não tem preço, mas isso é só de internação para manter a pessoa sadia. É realmente uma questão muito importante por isso a o apoio da lei climática que a Câmara Municipal aprovou por unanimidade para a redução dos gases de efeito estufa.

Estamos caminhando bem, inclusive, vamos licitar para um inventário novo para comparar o que fizemos de 2005 para cá e está dando o resultado substancial que esperamos e a diminuição da repercussão da poluição no pulmão e coração.

Assim o que o Chagas se referiu, por exemplo, aos ônibus etanol, é um trabalho da Secretaria de Transporte que a gente vem acompanhando e ajudando progressivamente porque essa foi a meta que eles nos deram. Há uma meta geral de diminuições de emissões e há uma meta específica do transporte. A meta específica para o transporte é rigorosíssima, eles querem tirar 10% do combustível fóssil da frota de ônibus a cada ano de maneira que, em 2018, a gente zere o uso de combustível fóssil do petróleo e São Paulo talvez seja a primeira cidade do mundo que vai ter uma frota municipal totalmente com combustível limpo e renovável, então, estamos nesta direção.

O Branco tem pelo menos seis experiências de combustíveis alternativos ao diesel já em andamento, a mais expressiva é o biodiesel 20 porque o biodiesel brasileiro é 5% bio e 95% de diesel. Então, é muito diesel e pouco bio.

Então, o Branco começou uma experiência, já há dois meses, e está com 1,2 mil

ônibus com 20% de bio e 80% de diesel, quatro vezes a mais da norma brasileira. É uma experiência já bem segura, funciona bem. Há experiências em outros locais da possibilidade de 100% bio, como na Alemanha, e mesmo aqui no Brasil.

Mas, às vezes, quando se instala 100% bio, há o aumento de outros gases indesejados, por isso, não há segurança em usar 100% bio do ponto de vista da poluição, mas 20% é sucesso. Ele já tem 1,2 mil ônibus rodando, praticamente 10% da frota dele.

Com etanol, ele está começando também, mas já é a segunda frota de ônibus com etanol no mundo, só há uma em Estocolmo, cidade com a qual estamos negociando, inclusive. Mas há outras cidades conversando a respeito. No Brasil, já lançou dez, a empresa comprometeu mais 40 e parece que há outra empresa comprando dez ou 20, mais ou menos. Então, está começando a frota de etanol.

Também está no início a recuperação e modernização dos trólebus. Ele possui experiência com ônibus a hidrogênio e também com ônibus a diesel de cana, tecnologia que se der certo, será uma revolução no transporte mundial. No caso do etanol, é necessário um ônibus especial e mais caro, aliás é uma multinacional que fabrica e uma empresa nacional que instala e põe a carroceria. Mas, se der certo a experiência que o Branco está fazendo – e só ele está fazendo isso no mundo inteiro, numa parceria com uma empresa no interior de São Paulo – ele pode incorporar o diesel de cana num ônibus comum, ou seja, ele pode substituir no ato. Se der certo, tira o diesel de petróleo e coloca o diesel de cana.

É uma experiência de engenharia química, na qual se tira parte de material da cana que provocava emissões de gases, e isso gera um aproveitamento de 100%. Coisa de engenharia química mesmo.

Então, ele está com três ônibus rodando. Havia 10 microônibus com o diesel da cana e agora chegou a poucos ônibus. Mas, dando certo e sendo viável economicamente, terá uma repercussão internacional.

Nessas áreas, tanto sobre poluição, quanto efeito estufa, a Prefeitura está se

esforçando para cumprir a lei climática.

A segunda pergunta colocada, sobre as questões ambientais do Rodoanel Sul, Leste e Norte. No caso do Sul, estão cumprindo. Já desapropriaram 80% dos cinco parques prescritos. São 13 milhões de metros quadrados de parques em torno do Rodoanel e a ideia é evitar a expansão imobiliária em seu entorno. A Dersa já conseguiu desapropriar, em média, 80% dessas áreas. Não é tarefa fácil, pois os títulos de propriedade são complexos. Estão encontrando dificuldades, não de pagar, mas de chegar ao proprietário e efetuar medições.

De qualquer forma, já totalizaram 80% e, na semana passada, entregaram o primeiro deles para nós, um que fica no Boreré. Isso no trecho Sul.

No trecho Norte, tínhamos de fazer um estudo e mandar uma mensagem para a Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, o Conselho Estadual do Meio Ambiente e a Cetesb, pois são os responsáveis pelo licenciamento, e não nós. Trata-se de uma obra intermunicipal.

A Secretaria providenciou um grande estudo, da mesma forma utilizada no trecho Sul. O estudo é grande e os técnicos o sintetizaram, pois o licenciamento não é nosso, é estadual e o estudo completo é feito por eles. A síntese foi encaminhada para a Secretaria do Estado, o Conselho Estadual e a Cetesb, junto com nossa opinião em relação ao trecho Norte.

Aliás, Vereador Chagas, na audiência pública em que V.Exa. não pode ficar, mas cujo boletim V.Exa. distribuiu, e eu o recebi, muito bom como sempre, guardei-o com cuidado, afinal o que está reivindicado ali é praticamente essa síntese encaminhada aos órgãos competentes. O Vereador Chagas aborda no boletim dele exatamente o que está nessa nossa síntese, ou seja, faz a reivindicação na área ambiental, que os parques municipais implantados sejam para proteger a Serra da Cantareira – dez em andamento – e que seja levado em conta o menor impacto possível.

Depois, na síntese, as próprias empresas envolvidas no projeto devem se oferecer para nos ajudar a implantá-los, uma vez que a estrada passará por lá, então, nós mesmos

exigiremos que nos ajudem a finalizar a implantação desses dez parques.

O segundo ponto é habitação e, tanto eles, como nós, dizemos que a habitação tem de ser resolvida dentro de São Paulo e dentro de Guarulhos. São cerca de 1,3 mil famílias aqui e 1,3 em Guarulhos.

E qual é a nossa posição? Que a obra estadual – também estava na reivindicação do Chagas – dê habitação para essas famílias que serão desalojadas, sejam proprietárias formais ou de ocupações – estou lá há muito tempo, há pessoas com 20 a 30 anos em ocupações em São Paulo. Essa é uma reivindicação que estou acolhendo da Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Caieiras e de Mairiporã, que me procuraram e ao Decont, pedindo que colocássemos essa questão como exigência nossa. Porque eles pensam que se não tiver cuidado, sai de São Paulo e vai para Caieiras e Mairiporã, o que não é bom nem para eles, nem para o meio ambiente. A nossa reivindicação é que o pessoal de São Paulo tem de ficar em São Paulo, o de Guarulhos tem de encontrar solução em Guarulhos. Têm de fazer isso paralelo à obra.

A terceira coluna é a reivindicação mais viária que, no caso da Secretaria do Verde, discordamos que haja uma travessia que vá do meio da Marginal, seguindo pela Inajar de Souza, ligando na estrada lá em cima. Como a estrada é classe zero, deve tirar o máximo de veículos de São Paulo e de outros municípios. No nosso ponto de vista, se houver aquela ligação da Inajar com a Marginal, continuaremos incentivando pessoas – vamos dizer assim - a entrar e sair pela Marginal. Além do que, a Inajar de Souza vai virar outra Jacu Pêssego, vai virar uma estrada atravessando a zona Norte, com consequências danosas para toda população.

O que o Chagas acrescenta no seu boletim e não tínhamos colocado, é que faz um raciocínio semelhante com relação à Raimundo Magalhães, nossa avenida em Pirituba, que é um raciocínio semelhante ao nosso. Não podemos mais colocar, porque a nossa mensagem já foi.

Mas o que quero dizer nesse ponto, Vereador Chagas e entidades, vocês podem mandar sugestões para o Conselho, para a Cetesb, porque estão discutindo agora. Ainda há tempo de os Vereadores e entidades que queiram acrescentar novas sugestões, para serem levadas em conta na análise definitiva da Cetesb e na votação do Conselho Estadual, de alcançar o processo de debate que está acontecendo no Estado.

Sobre a tarifa do I/M, realmente, a Secretaria do Verde, quando foi aplicar o IGP-M que é a taxa de reajuste da tarifa prevista no contrato, vimos que o IGP-M tinha sido maior do que a inflação. A nossa foi suspender, naquele dezembro, a correção prevista no contrato, que a empresa tem direito para poder manter o serviço, e pedir um estudo financeiro do conjunto do contrato para avaliar essa questão e outras que um contrato difícil como esse tem para ser feitas. Não dizíamos que não tinha direito, o contrato dá direito à correção, mas nós acreditamos que deveríamos fazer primeiro o estudo.

O que a secretaria de Negócios Jurídicos da PGM viu foi o seguinte: a Secretaria não está certa nisso, tem de dar a correção prevista no contrato e pedir o estudo de equilíbrio econômico financeiro. Se nesse estudo, que contratamos pela Faculdade de Administração, revelar que a tarifa não só por esse fator, mas por outros, está maior, deve baixar; se tiver menor, a empresa tem direito a subir. Esse estudo está sendo feito, a Administração da USP foi contratada para fazer essa auditoria, em relação a esse caso e outros de contrato, deveremos receber essa avaliação neste semestre ou no começo do outro.

Mas pelo que tenho visto das tarifas em outro estado que tem, que é o Estado do Rio de Janeiro, que é um programa muito mais simples do que o nosso. É bom, mas é mais simples do que o nosso e a tarifa bem maior. Hoje, em função desse I/M aqui em São Paulo, o CONAMA deu prazo para os outros estados fazerem a inspeção veicular. Está correndo o prazo. Tem cinco ou seis estados que estão com licitações em andamento.

Estiveram inclusive aqui visitando o trabalho da Prefeitura. E todos os outros Estados que estão em licitação: Rio Grande do Norte, Santa Catarina, Amazonas; estão com tarifas bem maiores do que a nossa. Então, eu acho que a tarifa daqui, comparando com a do Rio de Janeiro e com essas outras, é a menor. Mesmo assim, estamos esperando esse estudo para fazer avaliação geral do processo.

Sobre o pedágio urbano, não sou a melhor pessoa para falar sobre isso. Quem falou sobre isso foi o povo. Os senhores sabem que quando houve a eleição do Prefeito havia quatro candidatos mais cotados: Geraldo Alckmin, Kassab, Marta, Maluf. Esses quatro mais fortes representaram quase 95% do voto e explicitamente disseram que eram contra; e o povo votou neles, somaram 95% dos votos. A Soninha era a única candidata que era a favor. Portanto, essa foi a voz do povo, que temos de ouvir. Por enquanto isso está valendo.

Agora uma discussão mais ampla agora. Vemos o C40, muita gente discutiu esse assunto, Estocolmo está fazendo, Singapura está fazendo, Londres está fazendo, com resultados importantes, mas é algo a ser discutido para a cidade, é um tema muito mais complexo. Se o Vereador Chagas, que me parece ser um defensor disso quiser, eu posso vir aqui e ajudá-lo na discussão sobre esse assunto.

Finalmente, o mais importante de tudo é essa intervenção do Sr. Ronaldo sobre a mortalidade em relação aos desastres climáticos. E o Sr. Ronaldo vem desenvolvendo um trabalho a partir do levantamento, pela primeira vez, de 100% da Cidade, mapeando todas as áreas de risco; ele ficou encarregado por ser o Chefe da Defesa Civil de atuar nos casos gravíssimos, e parece que já está perto de cumprir a meta que o Prefeito traçou para ele.

Eu acho que esse é um trabalho, hoje, do ponto de vista social e ambiental, mais urgente nas cidades brasileiras. Como ele sugeriu, se utilizarmos a linguagem epidemiológica... eu não tenho os dados de 2011, ele falou duas mortes. Eu tinha dados de 2010, foram quantas fatalidades, incluindo desabamentos, enchentes, tudo?

O SR. _____ - Esse ano, duas. 2011: janeiro, fevereiro, março,

houve duas fatalidades. E 2010 houve nove fatalidades, sendo seis no verão passado.

O SR. EDUARDO - Então, vamos dizer que sejam 10, para facilitar a nossa conta: com 11 milhões de habitantes, dividido por 100 mil pessoas, que são os padrões epidemiológicos, vai dar uma taxa de mortalidade de 0,1 por 100 mil habitantes.

Só para comparar como tem sido importante e rigoroso esse trabalho coordenado pelo Ronaldo, e mais a operação de defesa das águas coordenada pelo Ortega; no Rio de Janeiro, com uma população de 17 milhões de habitantes talvez, no ano passado, houve mais de mil mortes. Com o mesmo cálculo, o Rio de Janeiro ficará com a taxa de uns seis ou sete mortos por 100 mil habitantes. Isso significa uma taxa 60 vezes maior do que São Paulo.

É claro que são características geológicas diferentes, mas mostra esse patamar. Esse dado e essa visão do Ronaldo é que devíamos colocar para dar visibilidade e poder cobrar as autoridades. É como se estivéssemos falando da incidência de mortalidade por tuberculose, acidente de trânsito.

Isso o Brasil, infelizmente, não faz. Se fizesse, eu acho que a visibilidade e a cobrança sobre as autoridades em relação aos desastres climáticos seriam maior. É uma boa ideia essa do Ronaldo de se aplicar o método epidemiológico à questão da mortalidade por desastres climáticos.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Discordo de S.Sa. Pretendo retirar os que há dentro da cidade. Quem tem participado dos debates sobre o traçado do rodoanel Norte diz que para uma pessoa comprar pão, na padaria, tem de pegar um ônibus, gastando meia hora para atravessar o outro lado da cidade; ou pegar um carro, pagar pedágio e voltar.

Agradeço a participação dos senhores, e espero contar com as suas presenças em outras oportunidades.

O SR. RONALDO SOUZA CAMARGO – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Eu que agradeço.

Gostaria que fosse falado sobre a operação urbana Rio Verde/Jacu, muito

importante para a zona Leste. Há uma operação na Mooca, na Vila Carioca, e no Brás. Gostaria que fosse falado sobre o trabalhado de revitalização do Parque Don Pedro. Esse é um assunto extremamente importante. Gostaria de saber o prazo para conclusão do trabalho de revitalização, qual a fonte de recurso e o custo total da obra.

(NÃO IDENTIFICADO) – Sr. Presidente, vou iniciar falando sobre as operações urbanas. Foram colocadas as três operações urbanas. Aliás, elas foram divulgadas como um pacote.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Registro e convido para participarem da Mesa os Vereadores Marco Aurelio Cunha e Sandra Tadeu.

R – Acho muito oportuno mencionar essas três operações, porque, efetivamente, são entendidas como um conjunto integrado de intervenções. A cidade hoje tem um problema muito grave, dificuldade que se construiu ao longo da história do desenvolvimento de São Paulo. Se pensarmos em 1920, São Paulo contava com 500 mil habitantes. Em menos de cem anos, em noventa anos, a população cresceu mais de vinte vezes, viabilizando uma dinâmica de crescimento da cidade muito intensa. Ocorre que, sob o ponto de vista do planejamento urbano, correspondeu a grande espraiamento da cidade. Sob o aspecto do equilíbrio entre emprego e população, o desenvolvimento também não considerou a premissa de haver empregos perto de onde pessoas moram. Há uma concentração de empregos na área central; e uma concentração de população vivendo mais nas áreas periféricas, onde não há uma mesma proporção de empregos. Há muitos empregos, na área central, e não tanta população propriamente. A dinâmica criada por essa situação é muito perversa, porque obriga que grande parte da população desloque-se das áreas mais periféricas para o trabalho, e, diariamente, retornem a suas casas, às vezes, gastando três ou quatro horas de seu tempo. Isso faz com que essas pessoas tenham menos oportunidade de lazer e qualificação profissional.

Sob o ponto de vista do meio ambiente, isso é extremamente negativo, porque 64% das emissões de gases de efeito estufa estão ligados à queima de combustíveis fósseis para o

transporte. Como esse deslocamento ocorre, em parte, por transporte que queima combustíveis fósseis, isso é muito ruim para o meio ambiente, qualidade do ar e saúde. O desempenho do sistema do transporte também é prejudicado, porque ele tem uma dinâmica não equilibrada. De manhã, todos usam o sistema de transporte para trabalhar. Ele não tão solicitado, durante o dia, mas, ao final do dia, é totalmente solicitado. Sob todas as perspectivas, pelo lado da drenagem, o espraiamento impermeabilizou grande parte da região metropolitana, até ultrapassando as fronteiras do município. Essas operações urbanas tratam exatamente dessa questão, porque procuram criar condições para se acomodar o crescimento populacional da região metropolitana da cidade nas suas áreas mais centrais.

Por outro lado, nas operações que estão em torno da orla ferroviária, Lapa/Brás e Rio Verde/Jacu, a densidade é diferente. Na região da operação que fica entre as linhas 7 e 8 da CPTM e a Marginal Tietê, há uma densidade muito baixa, que vai de 20 a 60 habitantes por hectare. Na operação urbana Mooca/Vila Carioca, há também uma grande área, que fica entre dois bairros bastante pujantes, a própria Mooca e o Ipiranga, que estão subutilizadas. Lá há indústrias ativas, mas grande parte daquele espaço ocupado por galpões industriais estão subutilizados ou sendo usados como armazéns. Há uma grande oportunidade para, progressivamente, ser ocupada melhor essa região central, que já tem infraestrutura de transporte de alta capacidade. Isso não oneraria mais os cofres públicos, de forma a se ter uma solução sustentável.

Imaginamos que essas operações têm de vir acompanhadas da ocupação ordenada do solo, onde se criem mais áreas verdes e se privilegie a mescla de usos e faixas de renda. Queremos criar comunidades. Portanto, isso é muito importante. As questões de drenagem fazem parte dessa solução. No caso da Rio Verde/Jacu, o grande objetivo é trazer mais empregos para a região. Ao mesmo tempo, procura-se requalificar, sob o ponto de vista ambiental, essas áreas, tanto mudando, tanto incentivando a qualificação de assentamentos precários, criando mais permeabilidade, na região, sob o ponto de vista de drenagem, e mais

parques, principalmente lineares, que têm um grande efeito na drenagem.

Estamos muito empenhados nesse trabalho. A Secretaria está, desde 2009, muito empenhada em tornar concretas essas operações. Em 2010, divulgamos, num evento do Instituto de Engenharia, as diretrizes básicas. Colocamos o termo de referência em consulta pública; e depois o edital em consulta pública. Temos ouvido todos os setores. Entendemos que um projeto dessa magnitude só vai ser implantado, na cidade, se, efetivamente, for discutido e construído, para que seja entendido como um projeto do município.

Há uma questão muito importante que o Vereador levantou, sobre a revitalização do Parque D. Pedro. Aqui está outra área construída no início do século, com uma visão de um parque de contemplação além de ser bucólico, para ser desfrutado para a população, próximo à Colina Histórica. Ali se criou uma área diferenciada, de lazer para o paulistano. A própria dinâmica do desenvolvimento da cidade foi, progressivamente, subtraindo o parque. Se olharmos as intervenções, veremos os vários viadutos construídos, para transporem o parque. Ele foi entendido como obstáculo à circulação viária. Então, a Avenida dos Estados cruza o parque. Estou falando de uma grande via estrutural, de abrangência metropolitana. Portanto, é uma via de passagem ao parque. Depois, vieram os vários viadutos, como o Diário Popular, Antônio Nakashima e Vinte e Cinco de Março. Quando olhamos para o parque hoje e quando o comparamos com o seu projeto original, não há mais identificação. Depois veio o terminal de ônibus, no Parque Don Pedro, que foi, progressivamente, subtraindo as áreas do parque.

Na hora em que vão sendo retiradas todas as áreas do parque, que são perdidas pelo viário, pela projeção do viário ou por equipamentos específicos, veremos que o que sobrou do parque, na visão original, é uma parcela muito pequena. Esse projeto do Parque D. Pedro tem objetivo de devolver o parque à cidade. Desde 2009, há um projeto com auxílio da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, para identificarem uma forma de devolver o parque à cidade, repito. Algumas conclusões desse estudo orientaram o desenvolvimento ou a proposta apresentada recentemente. Uma delas é

que era muito importante retirar-se esse tráfego de passagem e trazer, novamente, as transposições do parque para o nível do chão. Então, há previsão do rebaixamento na Avenida dos Estados, na região do Parque D. Pedro e todas as transposições, progressivamente, seriam trazidos ao nível do solo. Isso daria oportunidade de o parque ser, novamente, acessível à população. Depois também foi identificado que hoje quase não há fluxo de pedestres, no parque, porque a disposição de seus equipamentos não incentiva pessoas a andarem, fora a dificuldade de acesso por todos os viadutos existentes. Então, foi identificada a necessidade de haver um núcleo, um grande terminal intermodal no parque. O terminal do Parque D. Pedro é proposta na medida em que o projeto vai ser implementado. Então se espera que ele seja readequado e transferido. Aí haverá a estação de metrô, o terminal de ônibus e o Expresso Tiradentes, que chega num mesmo local, onde hoje está a estação do metrô. Obviamente, seria construído um novo terminal, totalmente integrado. Isso daria acesso à Praça da Sé aos pedestres, diretamente, porque aí a Rangel Pestana chegaria a nível, no parque, inclusive com conexão para esse novo terminal. Aí haveria acesso à Praça da Sé diretamente pelo parque. Essa foi uma outra conclusão dos estudos. A terceira conclusão, também muito importante, está ligada ao mercado. Hoje o Mercado Municipal está um pouco espremido pela sua localização. O projeto procura criar possibilidades de ele se integrar com o Palácio das Indústrias. Hoje há o Museu Catavento, a Casa das Retortas, onde será abrigado o Museu do Estado de São Paulo, e a ocupação que se pretende dar à área criada com o São Vito, onde serão instalados dois equipamentos, que vão, efetivamente, ser muito importantes para a população. Estou falando de uma unidade do Sesc e outra do Senac. Dessa forma, o pedestre terá acesso a esses vários equipamentos, de forma integrada, com privilégio para seu deslocamento, trazendo novamente a população ao parque.

Por último, há a questão de drenagem no parque. Historicamente, já levantamos muitas fotografias que mostram que o problema dessa é um problema que remonta o início do século passado. Essa região é afetada por enchentes na região. Identificou-se a possibilidade

de se criar uma lagoa de retenção, que tivesse, ao mesmo tempo, capacidade de, em eventos de chuva, reter-se a água na bacia local, havendo também uma lagoa paisagística. No meio dela, haveria um filtro, feito com vegetação, de forma a se criar uma área verde de contemplação. Na área mais próxima à população, haverá água limpa, criando-se drenagem.

Também se identificou que a região da Vinte Cinco de Março, que vai da Ladeira General Carneiro até à Rangel Pestana, está subutilizada. Temos uma proposta de usar melhor aquela região. Obviamente, a proposta, em sua plenitude, vai depender de conversas com proprietários, mas temos uma quadra, na qual pretendemos viabilizar um *shopping* popular, na quadra da Vinte e Cinco de Março, resgatando a conexão da Colina Histórica com o Parque D. Pedro. Há planos para se criar uma escada rolante, para se fazer a circulação vertical, recuperando-se a Colina Histórica, repito. Nesse *shopping* popular, localizado na quadra que fica logo embaixo da Colina Histórica, haverá um gabarito controlado. Vai se propiciar a visualização do parque à Colina Histórica e dessa colina ao parque.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Como isso se conectaria com a zona cerealista? Há uma discussão antiga, a qual acompanho há muito tempo. Os prefeitos que já passaram pelo município sempre falaram sobre a permanência ou não dessa zona. Como ficaria a conexão com ela?

(NÃO IDENTIFICADO) – Essa zona foi considerada, no projeto, como uma geração de viagens. As adequações viárias pensadas, no projeto, consideram, por enquanto, a permanência da zona cerealista lá. É uma questão que precisa ser aprofundada, mas, no momento, o projeto do Parque D. Pedro considerou a zona cerealista naquele local, e a sua geração de viagens.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Sr. Secretário, ainda em relação a operações urbanas, a Rio Verde/Jacu tenta integrar o plano de desenvolvimento na zona Leste. Aprovamos esse plano, em junho de 2004, se não estiver enganado. Isso é de extrema importância. Estou falando da Jacu-Pêssego, que está quase concluída. Ela ainda está

sofrendo consequências devido ao término das obras. Outra questão é atrairmos a Faculdade de Medicina, que virou escola técnica. Agora há uma proposta que está, em andamento, da viabilização da Universalidade Federal, também na altura da Jacu-Pêssego.

Conheço muito bem os problemas dessa região, pois pertenço a ela. Ali há problemas. Ontem houve aqui uma audiência pública com o Sr. Secretário de Trabalho e Desenvolvimento, mas esse assunto está ligado mais à sua, especificamente, Sr. Secretário. Qual é o plano para se criar o desenvolvimento regional na zona Leste, para atrair empresas para lá? Ontem foram atualizados dados. São Paulo conta com onze milhões de habitantes. Na zona Leste, há 4,6 milhões de habitantes. Esse número representa mais do que um terço dos habitantes da cidade, e representa também 8% dos empregos. Há o Estádio do Corinthians. Isso também vai gerar mais investimentos. Tudo isso precisa, necessariamente, passar por um plano amplo de atração de empresas. Conheço o Condomínio Chohfi, em São Matheus, uma região que fica a cinco quilômetros do polo petroquímico, que produz matéria básica para o setor têxtil. Agora, com o advento do petróleo e do Pré-Sal, é possível se criarem, efetivamente, condições para o desenvolvimento regional, naquela região, pensando na educação e incentivos?

Já conversei com muitos empresários que nos procuram. Alguns estão apertados na região e dizem: “V.Exa. não conhece nenhum lugar para eu instalar uma empresa?” Respondo: “Conheço, mas não sei se as condições são adequadas”. Há um problema que muitos reclamam, o preço do aluguel e do imóvel, naquela região, que subiu dramaticamente. Isso é estratégico para o desenvolvimento da cidade.

R – Nobre Vereador, sua avaliação e suas considerações são de extrema pertinência. Temos plena concordância com suas palavras. Acreditamos, na secretaria, que o projeto para a zona Leste é estratégico para o município. Ligada a essa questão de deslocamentos, há uma grande oportunidade agora, porque, com o prolongamento da Jacu-Pêssego, essa região conectou-se ao principal ou ao maior aeroporto da América Latina e ao

maior porto também na América Latina. Estabeleceu-se acessibilidade a essa região, e possibilidade de irradiação dela para o aeroporto e o porto, numa situação totalmente privilegiada. Há oportunidade dessa operação urbana, que tem de estar entendida junto com o programa do desenvolvimento, como o Vereador bem destacou.

Complementarmente à operação urbana e, de forma integrada, há a lei de incentivos seletivos, que foi aprovada. As políticas da operação urbana e da lei de incentivos têm de ser totalmente acopladas. Outra iniciativa bastante importante é sobre o polo institucional de Itaquera. Ele é entendido como um projeto da Prefeitura, do município, voltado para a qualificação de recursos humanos para a região. Lá está prevista uma unidade da Fatec, Etec, que está em construção. Há negociações com o Senai, para haver uma unidade de formação. Há previsão para o instituto do Padre D. Bosco. Há também previsto o fórum, um equipamento importante, e uma rodoviária satélite acoplada ao terminal urbano do ônibus, à estação do metrô e à estação da CPTM. Esse seria um núcleo para ajudar a capacitar a mão de obra, para jovens da zona Leste possam encontrar empregos nessa mesma região. A Unifesp é uma iniciativa que o município tem dado, e se comprometeu a dar apoio na obtenção da área. A própria operação urbana identifica, na região da zona industrial de Itaquera, uma área de estudo específico. Identificamos que essa área é de, aproximadamente, 800 hectares, dos quais 260 estão mais próximos do polo institucional. Esses vão ter um tratamento específico de 12 estudos dessa operação urbana para que se viabilize a melhoria e complementação da infraestrutura viária e, também, para criar condições de ter áreas verdes para a instalação de indústrias e de atividades econômicas de qualidade. Ou seja, essa preocupação é uma prioridade dessa intervenção, e acredito que a integração entre planejamento urbano, para essa área, e desenvolvimento econômico devem andar efetivamente de mãos dadas, porque é por aí que vamos poder estrategicamente trazer mais empregos e atividade econômica para essa região. Acredito que o eixo da Jacu é uma grande oportunidade e deve ser priorizado.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Conceitualmente, acredito que no desenvolvimento da zona Leste todos os esforços estão centrados naquele núcleo de Itaquera – o Estádio do Corinthians, a escola, a universidade, o parque – e vejo na outra ponta São Miguel Paulista, que talvez não esteja recebendo a redistribuição dessa lógica em São Mateus, que tem em torno de 600 mil pessoas e não dispõe de nenhuma dessas infraestruturas necessárias.

Faço essa observação porque não tive a oportunidade de participar da audiência pública de ontem, com a Secretaria do Trabalho, mas acho muito importante que num plano de desenvolvimento regional da zona Leste não venhamos a criar a mesma modalidade que criamos na Cidade, a concentração de esforços num único eixo e o restante da região periférica desajustada, desconectada desse centro de desenvolvimento.

R – Vereador, também acho pertinente a sua colocação. Efetivamente o que se fez com o pólo institucional foi aproveitar uma estrutura de transporte que já existia na região e, obviamente, aproveitar para capitalizar numa iniciativa que teria um retorno muito forte, porque é uma região de grande acessibilidade.

Agora, as diretrizes dividem a operação urbana em muitos setores e para cada uma dessas áreas há diretrizes específicas, urbanísticas e há também na lei de incentivos várias áreas que contemplam as regiões que o Vereador mencionou, São Miguel e São Mateus.

Então acho que é uma proposta integrada, o que acontece em relação à Itaquera é que há uma infraestrutura muito concentrada, da qual se procurou tirar partido até para dar mais velocidade para que se tenha um núcleo irradiador ali. Mas concordo que precisamos ter uma abordagem integrada de toda a região, tirando partido das peculiaridades e potencial de cada uma.

P – E o plano diretor?

R – O plano diretor, pela exposição fica bastante claro, a Secretaria tem dado muita prioridade à implementação do plano diretor atual. As operações urbanas, os vários projetos

urbanos que estamos desenvolvendo são implementações do plano diretor atual e existe o PL 671, que está ainda em tramitação nesta Casa.

P – O senhor vai encaminhar outra proposta ou não?

R – O que posso dizer hoje é que o processo de planejamento é contínuo e, obviamente, na Secretaria sempre estamos acompanhando a implantação da legislação urbanística, mas não há agora nenhuma iniciativa específica ligada a essa questão. Estamos aguardando o desenvolvimento da tramitação do PL 671.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Não há mais Vereadores inscritos.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Não senhora. A senhora está como Vereadora desta Casa.

Abri no início da reunião. Ninguém se inscreveu. Então, temos aqui mais cinco minutos de reunião e vou abrir a palavra à nobre Vereadora Sandra Tadeu e, depois, para a conclusão, se houver, por parte do Sr. Secretário.

A SRA. SANDRA TADEU – Sr. Secretário, de todos esses projetos, o que, efetivamente, teremos até o final da Administração?

O SR. MIGUEL BUCALEM – Essa é uma boa pergunta. Muito obrigado, Vereadora.

A SRA. SANDRA TADEU – Pela explanação que V.Exa. fez é uma maravilha. Mas o que efetivamente teremos a um curto prazo?

O SR. MIGUEL BUCALEM – Temos prioridade. Pretendemos desenvolver os estudos de forma interna, para podermos encaminhar, ainda nesta gestão, esses projetos para análise da Câmara dos Vereadores.

O Parque D. Pedro é um projeto em andamento. Os projetos de desenvolvimento urbano são projetos efetivamente a longo prazo, mas é muito importante reconhecer que, sendo de longo prazo, é preciso iniciar e dar andamento a eles, mesmo que se tenha – para se

completar, às vezes - a intervenção um espaço de tempo maior.

Temos no Parque D. Pedro a possibilidade e o objetivo de, em começando a implementação do Shopping Popular, tornar irreversível. Depois, como prioridade, temos a previsão de dez meses para construirmos o pontilhão. Ou seja, para demolir o Viaduto Diário Popular só poderemos fazê-lo depois de construirmos o pontilhão, porque, senão, os ônibus não conseguirão chegar ao Terminal do Parque D. Pedro. Então, temos dez meses de previsão de construção desses pontilhões e, quando estiverem sendo concluídos, a estimativa para a demolição do Viaduto Diário Popular será de 4 meses.

Temos prioridade em fazermos esforços para que o Sesc e o Senac possam fazer seus projetos e fazer isso viável o quanto antes.

Há uma proposta de estacionamentos para a região que têm dois dos estacionamentos como prioritários, que é o da Fernando Costa e o do Mercado, que são estacionamentos para atender diretamente a demanda do Parque D. Pedro. Então, esses estão no pacote do Marcos Cintra, de estacionamentos, e ele está encaminhando essa questão.

Não mencionei, mas temos prioridade, também, no Projeto da Nova Luz, que viabiliza uma iniciativa de recuperação do Centro.

Temos outro projeto, que não mencionei porque não foi..., de requalificação da área do Vale do Anhangabaú, que pretendemos que se inicie.

Temos a Operação Urbana Vila Sônia, que é uma operação urbana importante e que estivemos há algum tempo na comunidade. Ouvimos as sugestões da comunidade e voltamos à Secretaria. Procuramos dar, então, respostas adequadas. Então, desejamos que a Operação Urbana Vila Sônia seja aprovada no Cades, discutida com a comunidade.

Temos, também, a atualização da Operação Urbana Água Branca; o Estudo de Impacto Ambiental apresentado ao Cades. Isso permitirá que a Operação Urbana Água Branca – que pode ser entendida como uma etapa da Operação Urbana Lapa/Bras – possa ter

antecipada a arrecadação dos recursos para o Município, permitindo a implantação das obras.

Temos o Plano Municipal de Drenagem, que está sendo desenvolvido. Era uma previsão do Plano Diretor, e a conclusão do Plano de Drenagem ocorrerá antes de 2012. Ele tem 24 meses de duração e iniciou-se em novembro de 2010.

Portanto, temos uma questão de atualização do sistema municipal de informações e disponibilização dessas informações na comunidade. Certamente, há outros projetos da Secretaria, mas esses são os que mostram que há prioridade e há, efetivamente, possibilidade de resultados que são importantes para a Cidade.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Tem a palavra a Vereadora Sandra Tadeu.

A SRA. SANDRA TADEU – Não sei bem se cabe dizer isso, mas não me entra na cabeça o fato de haver uma estrutura daquela só para passar ônibus ali no antigo Fura Fila, ou sei lá o nome. É vantajoso esse corredor de ônibus, uma vez que poderia ser feito lá um metrô ou algo mais moderno? Cada vez que passo lá e vejo aqueles ônibus lá em cima, eu vejo que não é possível uma situação como aquela. Sei que talvez esse assunto não seja da sua área nem o senhor estava lá na época em que aquilo foi instalado.

O SR. MIGUEL BUCALEM - O que precisamos analisar é o conjunto, e o conjunto do planejamento do transporte combina corredores de alta capacidade, que são o metrô, a CPTM, o acesso a essa malha de alta capacidade, que são os ônibus, além de corredores de média capacidade, que é o Expresso Tiradentes, um corredor de ônibus que tem uma velocidade média muito boa, apesar de ser totalmente segregado, e presta uma função naquela região e se integra, na Vila Prudente, a um grande nó de transporte, que tem a linha 2, que agora será estendida em monotrilho à zona Leste, à Cidade Tiradentes, em última análise. De forma que esse corredor está totalmente integrado no planejamento do sistema de transporte público de alta e média capacidade. Portanto, acho que ele cumpre, sim, um papel importante.

A SRA. SANDRA TADEU – Mas que poderia ter sido melhorado quando se fala em meio ambiente, sustentabilidade e qualidade do ar, porque é uma estrutura imensa, a qual acompanhamos desde a construção da primeira coluna. Eu acho que é um desperdício ter uma estrutura como aquela se não há um projeto futuro que tenha a intenção de instalação de trilhos e a retirada dos ônibus, a fim de que seja algo mais rápido e mais moderno.

O SR. MIGUEL BUCALEM – O corredor desse segregado tem uma capacidade de transporte muito boa e presta uma função como corredor de média capacidade. Agora, o que precisamos analisar é que, num certo momento, havia uma estrutura já implantada, havia um esforço, e a Cidade não pode conviver com obras inacabadas. Acho que se concluiu e se deu adequação a essa obra com um corredor de média capacidade que serve a população. É um corredor que tem uma velocidade de transporte bastante elevada.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Chagas) – Talvez a decisão inicial não devesse ter sido tomada, mas, depois de tomada e depois que o concreto foi armado em cima, inclusive criando obstrução para comércio e serviços na região, não há mais nada a fazer senão concluir.

Agradeço ao Secretário Miguel Bucalem a presença, assim como a Vereadora Sandra Tadeu e a todos que compareceram.

Convido todos para a próxima audiência, a ser realizada no dia 06/06, segunda-feira, das 13 h às 15h, com o tema de assistência e desenvolvimento social, desenvolvimento econômico e trabalho e participação e parceria.

Nada mais havendo a tratar, dou por encerrada a presente sessão.

Estão encerrados os trabalhos.