



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: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 09 DE ABRIL DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Na qualidade de presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da segunda audiência pública do ano de 2013.

Presentes os Vereadores: Dalton Silvano, Paulo Frange, Arselino Tatto, Líder do Governo.

Esta audiência está sendo transmitida ao vivo pela internet pelo portal da Câmara: www.camara.sp.gov.br, *links* TV Câmara e Auditórios On-Line.

Os Vereadores falarão no final, por sua própria decisão. (Pausa)

Iniciaremos a presente audiência pública tratando sobre a Lei de Calçadas, que introduz alterações.

A Lei é do Executivo PL 56/2013, que introduz alterações nos artigos 14, 16 e 17 da Lei nº 15.442, de 9 de setembro de 2011. Dispõe sobre a limpeza de imóveis ou fechamento de terrenos não edificadas, a construção e manutenção de passeios.

Gostaria de fazer alguns comentários a respeito dessas alterações na Lei que, a meu ver, cobrem uma parte do problema, no que diz respeito a multas. Resolve o problema das multas que, aliás, é interessante a mudança nessa questão, porque trouxe a média de multas anual, que era em torno de 2,4 milhões, ao ano, passou, em 2012, para 40 e poucos milhões de reais.

A gente sabe bem, quem já esteve na Administração Pública, que poucas dessas multas são pagas, porque no fundo a responsabilidade sobre a quebra de uma calçada nunca é do proprietário. Ninguém vai à frente da sua casa com uma picareta quebrando a sua calçada.

As calçadas normalmente são estragadas porque as pessoas param os automóveis em cima ou concessionárias que fazem serviços, a própria Prefeitura que faz interferências nas calçadas, não consertando direito, deixando falhas graves. Portanto, o proprietário recorrendo acaba ganhando na Justiça.

A meu ver, as calçadas, os chamados passeios públicos, são as vias públicas para os pedestres, da mesma forma que as ruas são as vias públicas para os automóveis e para os caminhões, os corredores são as vias públicas para os ônibus e as ciclovias vias públicas para as bicicletas.

No momento que se fala tão mal do transporte individual motorizado, deveríamos prestigiar o transporte individual pedestre. Calçadas, a meu ver, deveriam ser responsabilidade do poder público, tanto na execução como na manutenção.

Primeiro, porque elas têm de ser padronizadas, devem ter especificação técnica. A calçada não pode ser elemento decorativo, tem de ter caráter utilitário, dentro da mesma especificação técnica e todas principalmente acessíveis.

Só assim conseguiremos ter as calçadas da Cidade iguais, uniformes. Caso contrário, continuaremos vendo cada um fazendo calçadas do modo que entende, ou seja, mais bonitas; calçadas de porcelanato, que viram pistas de esqui quando molhadas; calçadas com blocos intertravados, que trepidam e se soltam; calçadas entremeadas por grama que impedem os cadeirantes de passar e os famosos degraus com acives e declives porque o proprietário, o dono da calçada, não quer que ela seja empinada, pois quer entrar com o carro reto. E como a decisão de fazer a calçada é dele, o problema dele é fazer a calçada reta na frente da sua casa, pouco importando o degrau que ele deixa, e que depois acaba impedindo o cadeirante, a pessoa mais velha, ou mesmo qualquer pessoa de utilizá-la. Hoje em São Paulo até os atletas têm dificuldade de andar pelas nossas calçadas.

Apresentei um projeto de lei pelo qual as calçadas devem ser efetivamente responsabilidade do poder público, pois é o único que pode arbitrar sobre os atores que interferem numa calçada.

Dou um exemplo: a Prefeitura vai e planta uma árvore na frente da sua casa. Ela vai lá, quebra a calçada, faz o lugar para plantar e coloca a árvore. Sabemos como é feito esse serviço. A qualidade é péssima. Sei porque já fui Subprefeito e já fui Secretário de

Subprefeituras. E a responsabilidade do serviço mal feito acabará ficando nas suas costas, porque o fiscal passa lá e não vai tocar a campainha para saber se você quebrou a calçada para pôr a árvore. Ele vai ver a calçada mal arrumada e vai multar. Ou essa árvore depois que cresce, levanta e quebra a calçada. Você quer arrumar a calçada para não ser multado, então liga para a Prefeitura e pede para remover a árvore ou para cortar as suas raízes, espera dois anos pelo serviço e enquanto isso a calçada continuará quebrada.

Sei que é caro. A justificativa é sempre de que é muito dinheiro, e realmente é muito dinheiro – como é muito dinheiro asfaltar as ruas, como é muito dinheiro fazer corredor de ônibus, enfim. Custa, e pode ser feita uma transição nesse sentido.

Essa é a minha opinião, e por isso apresentei um projeto de lei visando transferir ao poder público aquilo que é de sua responsabilidade – vias públicas de pedestres ou passeio público –, já que apenas ele conseguirá arbitrar, inclusive as concessionárias de serviços, a própria Prefeitura, etc., para manter as calçadas em ordem.

Muito obrigado.

Tem a palavra o Secretário de Subprefeituras, Sr. Chico Mace. Gostaria de dizer que, por um lado, eu invejo a sua posição, pois foi um dos cargos que eu ocupei com maior alegria na minha vida, mas não o invejo pelo dia a dia massacrante, principalmente quando tem de vir a audiências públicas para da Câmara para responder a questionamentos.

O SR. CHICO MACENA – Bom dia a todos. Gostaria de cumprimentar o Vereador Andrea Matarazzo, Presidente desta Comissão, e dizer que para mim é um honra e um prazer estar nesta Casa, em especial numa comissão da qual fiz parte durante oito anos e na qual também tive a oportunidade de presidir. Quero também cumprimentar o Vereador Paulo Frange, companheiro tanto da Casa quanto da Comissão de Política Urbana; o Vereador Dalton Silvano, que promoveu tantos debates nesta comissão; o Dr. Maurício, do Ministério Público, que nesta Casa tem sido um assíduo defensor de políticas públicas, defendendo os interesses da Cidade; Vereador Police Neto, companheiro e amigo de vários debates, como o

do Plano Diretor e da Comissão de Política Urbana; bem como cumprimentar o Vereador Nabil Bonduki.

Para mim é um prazer estar aqui, ainda mais para tratar desse assunto, que não é novo na Casa, não é novo na cidade de São Paulo e não é novo na Comissão de Política Urbana, Metropolitana e de Meio Ambiente. Tivemos vários debates a respeito das calçadas na Cidade.

A nossa situação é a seguinte: temos 17.800 km de vias públicas na cidade – portanto, em torno de 35 mil km de calçadas a serem feitas, as quais deveriam pelo menos estar todas em dia, de acordo com as normas técnicas estipuladas pela ABNT.

Esta Casa sabe, os Vereadores sabem, quem frequenta as audiências públicas e, principalmente, quem anda nas ruas da cidade de São Paulo sabe quem as calçadas não estão de acordo com as normas técnicas, e muitas delas nem apresentam condições mínimas para oferecer alguma acessibilidade ou que permitir o tráfego de pessoas.

O Código de Trânsito Brasileiro estipula que a via pública – e gostaria de começar por aí – é de muro a muro, portanto, a calçada faz parte da via pública. Isso é determinação do Código Brasileiro.

A Lei de Propriedade da Cidade de São Paulo e que, depois, se expressa no Código de Postura, estabelece a calçada como parte do lote, de uso público, mas de responsabilidade do lote.

Havia uma lei, aliás, há uma lei em vigor que procura regulamentar e regular a produção dessas calçadas na Cidade.

Como o próprio Presidente Andrea Matarazzo disse, temos diversos tipos de irregularidades nas calçadas. Temos calçadas com aclives e declives fora do padrão de normas técnicas que, inclusive, boa parte dos mesmos engenheiros responsáveis pela aprovação dessas obras e que receitam o código de obras para poder realizar a sua edificação, não o fazem na hora da execução. Ou o fazem fora dos padrões técnicos.

Temos várias calçadas esburacadas na Cidade de São Paulo sem o mínimo de condições.

Tive oportunidade de ser Vereador com a hoje Deputada Mara Gabrilli. Ela trouxe para a Casa esse debate e a importância dele, inclusive, na minha opinião, foi um avanço muito grande, afinal, permitiu à Cidade de São Paulo ter estabelecido as rotas de acessibilidade.

A lei atual trabalha na perspectiva de autuar o proprietário do imóvel para que ele regularize a calçada com a multa de R\$ 300 por metro linear do lote, estabelecendo todo o lote como parâmetro de cálculo da autuação, independente do tamanho que é o buraco, que é a parte da calçada avariada.

Isso é o que determina a lei atual. Ao chegar à Prefeitura, nos deparamos com a seguinte situação – e até atualizando um pouco os dados -: são 7.041 multas aplicadas que dariam um total de R\$ 50 milhões, caso isso fosse arrecadado. Nem 10% dessas multas foram pagas para o Município; 7% apenas foram efetivamente pagas para o Município.

Portanto, é uma lei que está se demonstrando – pela realidade, pela prática, e ao longo de um período de 12 anos – período até mais que justo para se testar essa lei – não ser eficaz.

Ela não tem sido eficaz em obrigar o proprietário a fazer o reparo da calçada, consertar a calçada e nem tem sido eficaz do ponto de vista de se ter um princípio de arrecadação. Nem do princípio de arrecadação ela tem sido eficaz.

Qual é a mudança que o Executivo, portanto, está propondo nesse projeto de lei: primeiro, mudar a forma, pois a primeira pessoa era autuada, ela será autuada, mas estamos dando um prazo para que ela execute o reparo de sua calçada. No projeto original, era um prazo de 30 dias e, agora, a partir do debate dessa Casa – das sugestões da Casa – está se propondo 60 dias para que haja esse reparo. Achamos totalmente justo e viável trabalhar com esse prazo de 60 dias.

A segunda questão: os recursos que forem recebidos por esse tipo de autuação será revertido integralmente para reparo, conserto e execução de calçadas na Cidade de São Paulo. Atualmente esse recurso vai para o Tesouro e não sabemos de que forma esse recurso é utilizado.

Terceiro: a pessoa que executar o serviço dentro do prazo legal, inclusive de 60 dias após a promulgação dessa lei, ela terá anistiadas todas as autuações anteriores.

Nosso objetivo não é a arrecadação e, sim, o conserto da calçada, o reparo dessa calçada e que ela seja feita. Até porque, como disse anteriormente, a questão da arrecadação se demonstrou ineficaz desse ponto de vista.

Ainda prevê que o Executivo pode, a qualquer hora, executar o serviço na calçada. Hoje, a lei estabelece que seja cobrado o dobro do valor estipulado para o reparo. O Executivo pode também abater aquilo que foi pago de autuação, caso a pessoa pague a multa. A lei permite a você cobrar do proprietário e abater o que foi pago de autuação. É, portanto, algo mais justo.

Por que essas medidas? Primeiro, para incentivar que o reparo da calçada seja feito e que as calçadas sejam consertadas na cidade de São Paulo. Segundo, recursos que forem provenientes desse tipo de autuação sejam revertidos no reparo, até porque não existem recursos públicos suficientes para poder ou dar essa atribuição ao Poder Público.

Gostaria de levantar essa questão não apenas do ponto de vista financeiro, mas também do ponto de vista legal. A partir do momento em que se muda a lei ou se estabelece que a obrigação de toda e qualquer calçada na via pública é atribuição do Município, qualquer evento que ocorra será também de responsabilidade do Município. O próprio Ministério Público, tenho certeza disso, pois conheço o trabalho do mesmo e o aprovo, inclusive pela presença muito firme nesta cidade. A partir das constatações e reclamações, receberemos notificações para arrumar milhares e milhares de quilômetros de calçadas na cidade de São Paulo, que não são compatíveis com a nossa capacidade orçamentária.

Por outro lado, temos as rotas acessíveis e um programa de investimentos da Prefeitura que queremos manter e ampliar. O ano passado foram gastos 21 milhões de reais em execução de calçadas na cidade de São Paulo através do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano. Queremos duplicar esse valor, mas já temos sinalizações de recursos provenientes do Governo Federal, que podem triplicar o valor a ser aplicado nas vias públicas, garantindo as rotas acessíveis e locais de acessibilidade.

Finalizo dizendo exatamente que sei o que é uma calçada mal executada. Eu sei na pele. Caí numa calçada na travessa da Rua Domingos de Moraes, na Rua Pedro de Toledo e fiquei um ano e oito meses numa cadeira de rodas, porque tive de fazer várias cirurgias para reposição do osso. Como vi o problema na Domingos de Moraes, quando era presidente da CET, começamos a geoprocessar quedas na calçada e percebemos que no local a bola só crescia. Foi justamente um cidadão que achou por bem deixar a calçada bonita que a azulejou. Qualquer chavinha alguém escorregava e caía.

O Poder Público tem de estar atento, exercer o seu papel fiscalizador, executar na medida das suas possibilidades e das suas responsabilidades. Esse projeto de lei caminha nessa perspectiva, de fazer avançar um programa de calçadas na cidade de São Paulo, de aumentar os nossos recursos e de ter uma lei mais efetiva no reparo dessas calçadas.

É isso, Sr. Presidente. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Muito obrigado, Secretário Chico Macena.

Tem a palavra a Sra. Silvana Cambiaghi, Arquiteta da Comissão Permanente de Acessibilidade da Prefeitura de São Paulo.

A SRA. SILVANA CAMBIAGHI – Bom dia a todos e a todas. Obrigada pelo convite.

Fui chamada para falar sobre dois aspectos, como arquiteta e como pessoa com deficiência, representante da Comissão Permanente de Acessibilidade que realmente busca

trabalhar a mobilidade urbana da maneira mais eficaz que podemos conseguir, para que pessoas, inclusive as com deficiência, circulem e utilizem as calçadas. Foi feita uma pequena apresentação, mostrando coisas que podem parecer óbvias, mas são alguns impedimentos reais.

Próximo. Só estou mostrando algumas coisinhas muito simples, que podem não demonstrar, mas, para nós, são grandes aspectos impeditivos, como a inclinação transversal na calçada. Com certeza, na hora em que o proprietário faz isso, seu interesse é não fazer a rampa de acesso na faixa de serviços, mas faz sob todos os aspectos. Inclusive em alguns pontos, onde há o efeito concha, a sarjeta e a rampa inclinada causa sérios acidentes; porque mais difícil do que subir é descer uma rampa, quando uma pessoa é lançada dentro do leito carroçável. Há alguns aspectos, postes e obstáculos que não permitem haver área mínima de 80, 90 centímetros para passagem. Há alguns embates inadequados. Há falta de área para manobras. Há pessoas com deficiência visual. Como será gerida a colocação de um piso tátil direcional, se cada um faz uma parte? É a mesma coisa de não se fazer, porque não há como se utilizar uma linha reta direta se não há um destino de início e fim coerentes.

Há degraus abruptos em calçadas e problemas na hora em que uma pessoa está subindo qualquer tipo de rampa, com inclinação inadequada. Isso faz com que a cadeira tombe para trás. São lançados equipamentos, tampas e objetos, como o Vereador já comentou. A raiz sai levantando das árvores. Há obstáculos para pessoas com deficiência visual na faixa livre. Há equipamentos urbanos, como caixas de Correios e telefones públicos, ou seja, inúmeros objetos que compõem a rua quando pessoas, inclusive as com alguma dificuldade de locomoção, andam pelo leito carroçável. Há uma tarefa muito grande ao termos de analisar um projeto muitas vezes. Verificamos que nem há o costume de serem feitos projetos de áreas públicos e calçadas pelos profissionais da área do urbanismo. Isso não é muito falado.

Então, como será gerido um espaço que é para ser usado linearmente de forma facetada? Cada um cuida do pedacinho da frente. Há projetos da Prefeitura, que todos já

conhecem, como a faixa de acesso, a faixa livre, que deveria contar com 1,2 metro no mínimo. O ideal seria 1,5 metro. Fizemos várias propostas para quê? Para que, no mínimo, haja 90 centímetros contínuos em ruas inclinadas. Qual é a nossa maior dificuldade? A Avenida Paulista é plana. Lá há todas as transversais, que vão se inclinando no espigão da Paulista. Aí se começa o problema, porque, numa rua inclinada, para terem acesso ao seu veículo, pessoas fazem um degrau na calçada. É óbvio que não precisamos fechar os olhos para isso. Há a necessidade de o veículo entrar, porém vamos organizar, vamos fazer com que, no mínimo, em 90 centímetros ou 1,2 metro, melhor ainda, seja possível haver uma faixa contínua, livre e linearmente desobstruída.

Aqui estão algumas propostas feitas, com certos obstáculos permitidos pela norma, menores do que 40 centímetros, até 80 centímetros em calçadas estreitas. Não adianta também fecharmos os olhos. Há calçadas com 1,5 metro de largura, 1,3 metro, às vezes, ou até menores. Qual é a solução para isso? Deixarmos a calçada inacessível? Não, temos de buscar soluções práticas para que isso seja resolvido. Entradas de carro, como já falamos, ou seja a inclinação transversal resolvida, melhora a vida de todo mundo. Temos belos exemplos em São Paulo, como a faixa de circulação livre na Rua Haddock Lobo e na Eliseu de Almeida, - estamos falando do Centro - se formos para a periferia a coisa é bem pior. Então você tem a faixa livre simples, desobstruída, que é a faixa de serviços de acesso que pode ter inclinações. O que nos deparamos? O que tenho de fazer quando, vou dar meu exemplo, se eu vou descer uma rua devo ir para o leito carroçável. É o que todas as pessoas fazem. Estamos colocando as pessoas em perigo. Existe um meio de como solucionar isso. Houveram projetos, por exemplo, nas ruas Afonso Bovero, Tavares de Bastos, além de tudo estamos falando em sustentabilidade ecologicamente correto em que você absorve toda a parte de chuvas, quem nunca viu a enxurrada que acontece na Haddock Lobo com a Augusta, por exemplo, em dia de chuva. É assustador. Aqui são outras demonstrações do que aconteceu na Rua Caraibas. Minha preocupação é: a faixa, pelo menos uma faixa livre tem de acompanhar o greide da rua,

e o proprietário será que irá fazer isso? Essa é minha preocupação maior e da comissão. Aqui temos calçadas só como exemplo, que seria o ideal para nossas – isso não é no Brasil. Isso é em Curitiba, o nobre Vereador Andreas deve conhecer, foi usado asfalto. Na Itália do que se faz as calçadas. Houve uma grande remodelação das calçadas na Itália. Usou-se asfalto. todas as calçadas que foram refeitas, o pedestre anda com a facilidade que o carro anda no leito carroçável. Sem trepidar e sem ter de ir para o leito carroçável, com material barato, simples e fácil. Curitiba está fazendo isso. Trouxe essa amostra como Curitiba. Ai são alguns aspectos, é feita uma faixa livre, por exemplo, na Itália , e locais tombados, até em Roma temos faixas livres feitas pelo Poder Público de uma maneira que ninguém tropece e no Rio de Janeiro está se adotando a utilização de algumas faixas livres feitas com a circulação simples. Temos toda a preocupação de isso ser inserido em conjunto com a sinalização tátil direcional quando necessária, quando a calçada comportar e que ela leve em uma origem e destino com as divisões para as faixas e travessias, para os pontos de ônibus, Aqui são algumas calçadas no Japão. Tudo é possível, mas fica muito difícil pensar nesse trabalho de urbanismo quando cada um gere um pedacinho. Aqui são alguns aspectos dessa calçada com o piso direcional do Japão. Ou seja, uma pequena grelha para uma pessoa, pode ser uma armadilha. São vários aspectos que temos de pensar não é difícil mudar a história de uma cidade, uma vez que cidades europeias, antigas, tombadas, estão mudando. Consegue imaginar Veneza acessível? Deram um jeitinho com pequenas faixas. Era o que tinha a dizer e que todos nós, em algum momento de nossas vidas iremos passar por essa transformação e se queremos continuar andando pelas calçadas, fazer com que ela faça parte da malha viária, alguma coisa muito rápido tem de ser feita. Outro dia aconteceu alguma coisa muito engraçada. Uma cadeirante arquiteta foi atropelada, andando no meio da rua. Ninguém ligou, porque não devem existir muitas cadeirantes arquitetas. Graças a Deus não era eu, que estou aqui. Mas, diariamente, estamos correndo riscos, que são sérios. A calçada – como vocês disseram – faz parte dessa mobilidade urbana.

Se a Comissão e eu pudemos contribuir, foi apresentando esses conceitos para que busquemos a melhor solução.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado à arquiteta Silvana Cambiaghi, autora de vários bons livros a respeito de calçadas.

Com a palavra o Sr. Tomaz Puga Leigas, engenheiro do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas.

O SR. TOMAZ PUGA LEIGAS – Boa tarde a todos. Primeiro, gostaria de agradecer o convite, em nome do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas e em meu nome, principalmente, ao Vereador Andrea Matarazzo.

Tenho uma visão um pouco diferente do problema. Gostaria de mostrar que o problema do calçamento não é um problema de via, mas um problema que invade o hospital e que é ligado aos seres humanos, ou seja, estamos produzindo uma fábrica de traumas. Isso bloqueia o já, totalmente, comprometido sistema de saúde que temos em vigência.

Na apresentação, mostrarei um pouco dos números e da perspectiva que temos do aumento brutal desse tipo de ocorrências. Falarei um pouco desses problemas, das necessidades em relação ao calçamento e da complexidade técnica que é o calçamento bem feito. Não é mais possível pensar num calçamento como uma camada de cimento ao lado de uma rua. Isso não tem mais cabimento. Isso está obsoleto. As soluções devem ser pensadas de maneira técnica e, a meu ver, o munícipe não tem condição técnica de executar uma calçada desse nível.

Os dados que apresentarei são da Organização Mundial da Saúde, do nosso IBGE e do nosso hospital. Temos uma perspectiva de envelhecimento, ou seja, de uma expectativa de sobrevivência das pessoas cada vez maior. A média mundial está aumentando rapidamente e a média do envelhecimento da população brasileira está aumentando numa velocidade ainda superior. Com o envelhecimento dessas pessoas, vamos observar o aumento grande de

doenças crônicas que vão levar também a um aumento das incapacidades. Estamos percebendo uma urbanização, principalmente, na periferia; um aumento da frota de veículos; relativamente uma redução da velocidade média; um aumento da frota de motocicletas e de bicicletas e, resultando, num aumento de traumas. Não se pensa em calçadas sem pensar nos edifícios, sem pensar no trânsito - de uma maneira geral -, em todos os automóveis, motocicletas e bicicletas.

Todo esse sistema intrincado interfere um no outro. A estimativa de vida ao nascer, em relação a dados da Organização Mundial da Saúde, diz que em 1900, uma pessoa vivia em torno de 46 anos; no ano de 2025, espera-se que venha a viver até 72 anos. No Brasil, estamos envelhecendo mais rápido. Em 2008, a média de idade da população era de 72,7 - mulheres, um pouquinho mais e, homens, um pouquinho menos. A estimativa para 2050 era de se chegar a 81 anos. O IBGE já está revendo esses números e informa que o envelhecimento ainda será mais rápido do que esse que estava previsto em 2010.

Hoje, temos uma população mundial de 610 milhões de idosos e, em 2025, a estimativa é de 1,1 bilhão de idosos. No Brasil, em 2000, seríamos 14,5 milhões de idosos. Em 2019, acontecerá o pico da população brasileira. Vamos atingir cerca de 219 milhões e, a partir daí, começa a reverter, a população começará a diminuir, porém a de idosos não. Continuará aumentando.

Nós vamos ter, em 2025, uma estimativa de 40 milhões de idosos. Em 2050, um terço da população será de idosos. Ou seja, cerca de 64 milhões de idosos numa população estimada de 215 milhões.

Os idosos têm uma série de problemas. Não estou falando do idoso que tem alguma doença, mas do idoso que, desfrutando de qualidade de vida, ainda está rígido. Esses idosos, ainda assim, vão ter problemas motores, vão ter redução de força, redução de velocidade, dificuldade de adaptação ao piso, redução de equilíbrio e aumento das incapacidades. Uma das características dos idosos é que o campo visual se estreita e isso faz

com que ele tenha muito mais dificuldade ao dirigir e muito menos capacidade de escapar de algum risco numa via urbana. A velocidade de reação diminui e o risco de traumatismo aumenta violentamente.

Em outras palavras, o número de traumatismo tende a aumentar brutalmente, proporcionalmente ao envelhecimento dessa população.

O que se espera, infelizmente, é o aumento dos atropelamentos e principalmente das quedas em ruas e calçamentos, além de todos os outros acidentes de trânsito envolvidos nessa situação.

Em qualquer hospital hoje, as entradas nos ambulatórios são especificamente por problemas relacionados à idade e às doenças crônicas, que quase sempre derivam de alimentação inadequada, inatividade física e tabaco. Mas, de certa maneira, o velho acaba superpondo todos esses problemas.

No pronto-socorro é onde estão as causas externas de morbidade e mortalidade, principalmente acidentes e traumatismos. O problema é que a grande quantidade de trauma está fazendo com que todos aqueles que têm doenças crônicas fiquem em filas de espera.

Não conseguimos resolver o problema de todos. Se o traumatismo aumentar, mais filas de espera haverá, principalmente por conta das doenças crônicas. Ou seja, o problema irá se agravar. Precisamos, então, prevenir e reduzir a ocorrência de traumas para que possamos atender à demanda que o envelhecimento trará.

Dados da Organização Mundial da Saúde de 2005 mostram, de maneira reduzida, que as doenças crônicas são as principais causas de incapacidade e de óbito nos idosos abaixo dos 70 anos e que os acidentes, principalmente os de trânsito – e os de calçada são considerados acidentes de trânsito – são a principal causa de incapacidade e de óbito nas pessoas com idade entre 13 e 50 anos. Agora, então, estamos falando do indivíduo adulto em idade laborial, ou seja, da massa de trabalho do País.

No nosso hospital, 30% hoje é via ambulatório, porque estamos atendendo doenças

crônicas; 70% é de trauma, é a porta do pronto-socorro cuja entrada não podemos barrar. Quanto mais entradas por essa porta, menor é o atendimento do outro lado.

Das nossas principais entradas hoje pelo pronto-socorro, 45% têm a ver com acidente de trânsito: atropelamentos, colisões, acidentes envolvendo motocicletas e acidentes com bicicletas; 15% têm a ver com quedas e, dessas, chamam a atenção os acidentes em vias urbanas, ou seja, em calçadas e em ruas.

No período entre 2009 e 2010, houve cerca de 30 mil ocorrências atendidas pelo pronto-socorro. Dessas, cerca de 2.200 foram quedas do mesmo nível; cerca de mil delas em via urbana. Ou seja, dos mil atendimentos, quase três por dia entrando no nosso pronto-socorro foram de indivíduos que sofreram quedas em calçadas.

Os problemas são principalmente avaliar as vítimas vulneráveis. No caso de calçamento, estamos pensando no pedestre. Esse indivíduo terá um aumento de doenças crônicas e traumatismos esperados para os próximos anos, aumento de osteoporose, doença típica do velho, principalmente em mulheres pós-menopausa. Ou seja, qualquer indivíduo nessas condições que sofra uma queda poderá sofrer fraturas graves, de coluna, de quadril, de punho ou de cotovelo e vão necessitar de cirurgia.

O problema da mobilidade urbana de São Paulo é que temos quase que uma briga, um confronto entre o transporte individual e o transporte coletivo, entre veículos terrestres e pedestres e também um problema sério de adequação e conservação de calçamento e equipamentos urbanos. Não temos programas de prevenção e orientação adequados para esse tipo de indivíduo; ou seja, o pedestre não tem qualquer tipo de orientação.

Quais seriam as necessidades? Legislação, obviamente, mas também educação e orientação, programas de prevenção e, mais importante, uma qualidade de infraestrutura de vias e equipamentos urbanos que garantam a segurança e a acessibilidade, o que depende de planejamento e normas técnicas.

Em relação ao calçamento, também tenho a visão de que a via urbana é a via do

pedestre e faz parte das ruas. Não dá para imaginar que via urbana pertença ao indivíduo, até porque é uma estrutura pública, e digo isso pensando em segurança e acessibilidade.

Também, quando se fala em segurança e acessibilidade, depende da solução que será dada nesse calçamento. Por isso, tem que haver um padrão e tem de ser atendidas as normas técnicas não só do ponto de vista de garantia, segurança e acessibilidade, mas também de custo, de garantir durabilidade dessa solução. Que a gente não tenha que repetir a obra diversas e diversas vezes, o que torna a solução extremamente mais cara. É rotineiro vermos isso no País. Até calçadas bonitas, maravilhosas, como essa que vocês estão vendo na imagem abaixo, do lado direito, estão completamente fora das normas. Não adianta garantir acessibilidade a quem tem incapacidade motora. Existem também aqueles que têm incapacidade visual. Cadê a parte tátil dessa calçada?

Calçadas são estruturas complexas. Para se atender à norma técnica da ABNT, não basta mais jogar cimento no chão. Temos toda uma gama de dificuldades que vão exigir assistência técnica, consultoria eventual, acompanhamento da realização, aceitação de obras e também prever manutenção e reparos, principalmente de terceiros. Minha sugestão é que se faça um manual e se ofereça à população, no caso de ser dada a ela esse comprometimento, ou às próprias empresas que trabalham com calçamento, que, por incrível que pareça, não sabem fazê-lo.

Só para vocês terem ideia da complexidade técnica, esse local da imagem fica em frente ao meu instituto, Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas, por onde transitam inúmeros pacientes com dificuldade motora. Observem, no nosso lado frontal, a redução da calçada, com a parte tátil. Na parte central, cadê a parte tátil da calçada? Na calçada seguinte não há o rebaixamento. Isso é uma verdadeira armadilha. Essa solução foi posta em prática por empresas que participaram dos consórcios do Metrô. Então, não dá para dizer que elas não tenham capacidade técnica e supervisão da engenharia hospitalar do HC, embora tenha saído isso que vocês estão vendo.

Da mesma maneira, vocês vêem uma calçada rebaixada do lado direito; do outro lado, o rebaixamento está do lado esquerdo, com o poste na frente. O cadeirante vai enxergar e desviar, mas o indivíduo que tem deficiência visual, não: ele vai dar de cara naquele poste.

Soluções que parecem corretas: dois rebaixos. Só há um problema: os rebaixos são saídas de automóveis. Nós estamos com as faixas de pedestres colocadas em locais por onde saem os automóveis. A mesma coisa, neste ponto: aquela saída que vocês estão vendo em frente à faixa de pedestres é uma saída de grande circulação de automóveis. Imaginem um deficiente visual indo de encontro a um veículo que está saindo do outro lado.

Não adianta fazer a calçada toda adaptada se, depois, vêm obras que colocam barras com correntes em toda a parte tátil. Não adianta colocarem também toda uma parte de infraestrutura maravilhosa, como, por exemplo, os bancos nas nossas calçadas, porque bancos viraram armadilhas para quem têm deficiência visual. O poste que possui placa de “pare” ou a sinalização de quanto tempo o cidadão deve ficar com o cartão também não tem a sinalização. Isso é do CET.

A mesma coisa nós percebemos em uma série de outros eventos: quem botou a lixeira não colocou a parte tátil, quem colocou a placa não colocou a parte tátil. Não adianta pensar calçada só no momento: todo mundo que agir nessa calçada posteriormente tem que seguir as regras. Eu não vejo como o munícipe tem condição de enfrentar esse tipo de situação, como você disse, a árvore que foi colocada numa calçada adaptada e não tem a parte tátil. A mesma coisa acontece do lado esquerdo, são soluções mirabolantes, percebam que aquele orelhão tem quase dois metros quadrados da marcação tátil enquanto que, do lado de cá, há uma marcação que, até hoje, não entendi como foi feita. Vejam que não estamos falando somente de calçadas de um metro e meio, não dá para passar por aqui um ser humano normal ou nesta. Como é que alguém vai resolver tirar um poste da frente da sua casa para liberar uma calçada. Acho que fica bastante difícil.

Não vou nem entrar em consideração. Está aqui um dos nossos pacientes Vips, se

não fraturar o tornozelo na primeira, provavelmente na 92 vezes que fizer isso, ele vai parar em nosso hospital.

Muito obrigado.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Dr. Tomás Pulga Leivas, engenheiro do Instituto de Ortopedia e Traumatologia.

Vamos dar dez minutos agora para a Deputada Federal Mara Gabrili, ex-Secretária da Pessoa com Deficiência.

A SRA. MARA GABRILI – Boa tarde a todos. Quero cumprimentar todos da Mesa. Em nome do Vereador Andrea Matarazzo, agradeço o convite. Queria falar da importância de um evento para falar de calçadas.

As calçadas de São Paulo, eu não sei o que vem acontecendo porque se ninguém reparou, até hoje, a legislação nunca funcionou porque colocar a responsabilidade de uma calçada para o município, é o que acabaram de falar, não funcionou na cidade de São Paulo e não vai funcionar. Eu estava apostando nesse Prefeito porque para melhorarmos as calçadas tem que fazer uma revolução nas calçadas da cidade. Agora, simplesmente flexibilizar a multa ou prestar atenção na multa naquilo que o município não fez, demonstra que não vai acontecer. Tome como exemplo qualquer cidade, no mundo, onde as calçadas são homogêneas, circuláveis, até bonitas, a responsabilidade é do poder público, não do município. Portanto a legislação no Brasil não funcionou e enquanto continuar assim não vai funcionar.

A lei de minha autoria que estabelece rotas de acessibilidade, na verdade, pensei em fazer rotas para que tivéssemos um plano diretor de calçadas acessíveis, para ter um começo, para ter em cada subprefeitura lugares em que as calçadas devessem ser feitas por conta dos serviços. Chegamos à conclusão que 80% do pedestre da cidade de São Paulo circulam nas rotas de serviços. Portanto, se fizermos 10% das calçadas de São Paulo, o que corresponderia a três mil quilômetros, resolveríamos 80% da questão da mobilidade do

pedestre, e só dez por cento das calçadas.

A gestão anterior se comprometeu com 600 quilômetros, mas não fez. A Gestão atual deveria se comprometer pelo menos com 10% das calçadas.

Eu sei que você falou de números, Chico, mas o número que a gente vem trabalhando na questão, são 150 reais o metro quadrado de calçada. Você consegue uma calçada com concreto moldado em bloco, mesmo com cimento escovado por esse valor. Calçadas feitas com bloquetes intertravados, elas ficam boas no Japão, como a Silvana mostrou. Aqui em São Paulo elas são assentadas na areia então, quando vem uma chuva, vários bloquetes desprendem e ficamos com uma calçada esburacada, onde os idosos quebram e vão parar no instituto de ortopedia e traumatologia. Não funciona, além de haver furto de calçadas porque os bloquetes se soltam.

Temos como fazer por um preço acessível, se fizéssemos pelo menos 750 quilômetros por ano a gente chegaria nos 10% no final dessa gestão, gastando 113 milhões. Daí vem dizer que não há dinheiro. As calçadas ligam um equipamento ao outro, um serviço ao outro. Se preservamos a educação, a saúde, o transporte, tem de ter investimento em calçadas. Porque o que adianta investir numa escola, num próprio municipal, por exemplo, que não tem a sua frente a calçada lindeira totalmente acessível, se as pessoas não conseguem enxergar nesses locais.

Precisa, sim, de um investimento maciço em calçada, precisamos pensar em calçadas em todas as dimensões. Vocês imaginam os Vereadores dessa Casa, se cada um colocar pelo menos um milhão cada um em calçadas como emenda parlamentar? Isso já faz uma grande mudança.

Há Vereadores que são mais temáticos, um, por exemplo, defende a saúde, faz a frente de todos os equipamentos de saúde da Cidade, outro é mais regional e vai fazer calçada na sua região, de qualquer forma, com 55 milhões dá para fazer bastante calçadas. Seria uma boa ação desta Casa porque a Câmara ficaria até mais bem vista pela população. Se os

Vereadores resolvessem separar uma parte das emendas parlamentares para se fazer calçadas seria ótimo. Nada é mais universal do que se fazer calçadas, Todas as pessoas andam e, é claro, se a pessoa não tem uma deficiência e um dia se tornar idosa, que envelheça com dignidade. Com certeza essa pessoa vai ter de circular nas calçadas dessa cidade que hoje não são circuláveis.

De 30 mil quilômetros de calçadas, temos 600 quilômetros “acessíveis”. Porque muitos deles que já foram feitos, já não estão em bom estado. Adoro andar na rua, estar na rua e só na Av. Paulista que se consegue andar bem. São pouquíssimos os lugares nesta Cidade onde a gente pode circular.

Protocolei um projeto de lei semelhante à lei que tenho na cidade e protocolei um Nacional, mas tem de ter vontade de fazer, vontade de realmente fazer com que as concessionárias receitem as calçadas. Não adianta fazer uma calçada, e vai lá a concessionária quebra e quem quebra para fazer um reparo, uma intervenção, não é a mesma equipe que conserta. Então, a calçada fica semanas esburacada. E daí a concessionária vai e faz um reparo em cima do piso tátil. Ninguém ensinou que aquilo não é um adereço da calçada, aquilo tem uma utilidade. Temos mais de um milhão de deficientes visuais em São Paulo. Tem de ter esse respeito pelo próximo e não vejo isso acontecer.

Espero que com esse projeto de lei que determina que as calçadas sejam responsabilidade do poder público a gente consiga fazer uma mudança. Como Vereadora dessa Casa que fui e Secretária, trabalhando sempre com calçadas, agora, também luto por essa questão como Deputada Federal. Há outra forma de se fazer cumprir a legislação e a forma que arrumamos chama-se acessibilidade total.

É uma campanha que estamos fazendo nos tribunais de contas, ou seja, o Secretário, o Prefeito, o gestor que não respeitar a legislação de acessibilidade, portanto, de calçadas também, não terá suas contas aprovadas. Quem sabe assim as gestões comecem a ter uma preocupação melhor porque se mexer no bolso daquele que está diante de uma pasta

que deve ter a preocupação com as calçadas e não tiver as suas contas aprovadas talvez isso faça com que alguma coisa mude neste País, porque é uma falta de respeito com a população e eu, hoje, como cadeirante, não consigo circular. Eu moro em um bairro de São Paulo considerado privilegiado. Vá andar de cadeira de rodas nos Jardins, é uma discriminação, uma questão muito desregrada.

As pessoas têm falta de informação. Fazer a sua calçada de acordo com a garagem da sua própria casa é o que a maioria faz. Quantas demandas eu não recebia nesta Casa de pessoas reclamando da calçada na frente do próprio estabelecimento? Por quê? Ela nem sabe que é ela que tem de fazer.

Enquanto isso não mudar, as calçadas continuarão horrorosas. Não adianta mexer na multa e nem em nada disso. Vá a Londres ver as calçadas. Vá a Miami, Nova York, Tóquio ou em qualquer lugar onde há calçadas acessíveis, é a Prefeitura que cuida. Você tem um buraco de manhã e o reparo é feito à tarde e aí da Prefeitura se não fizer esse reparo.

Portanto, tem de mudar a legislação. Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo - PSDB) – Tem a palavra o Promotor Maurício.

O SR. MAURÍCIO – Sr. Presidente, obrigado pela oportunidade. Esta audiência pública é muito importante em termos do debate sobre as calçadas.

O Ministério Público de São Paulo propôs uma Ação Civil Pública, em 20 de fevereiro deste ano, contra a lei atual de calçadas reclamando de uma série de ilegalidades e até de inconstitucionalidades.

Há um tratamento discriminatório nesta Cidade em relação a determinadas calçadas, inclusive o Sr. Secretário Chico Macena disse que caiu em duas delas na Vila Mariana e, curiosamente, são calçadas cuja obrigação pela construção sequer eram dos particulares, mas do próprio Poder Público.

Há calçadas que, por força de lei, incumbem ao Poder Público a construção e não a

conservação. Outras pertencem, desde o começo, ao munícipe. Então, há, em primeiro lugar, um tratamento desigual.

Em segundo lugar, parece-me que o substitutivo - talvez o seu projeto de lei modifique isso - não muda uma situação que, no entendimento do Ministério Público, é profundamente ruim, que é a situação da multa como vem prevista na lei e que persiste isso no projeto de reforma do Poder Executivo.

Essa cobrança da multa por metro linear de calçada – desconsiderando na verdade a extensão do dano – gera desigualdades profundas. Não há anexo sendo modificado. Isso está no anexo. Essa desigualdade em termos de não se considerar a extensão do dano e sim a extensão da calçada gera situações absurdas. Imaginem, por exemplo, uma calçada que tenha 50 metros de fachada e tenha dano em um metro de sua fachada e, outra, que tenha cinco metros e nesses cinco metros tenhamos o dano consubstanciado. Quer dizer, teremos proporcionalmente uma multa muito maior para aquele que tem um dano menor em uma calçada gigantesca do que para aquele que tem um dano muito maior em uma calçada que é menor.

Isso gera, a meu ver, também um problema que já reclamamos junto ao Poder Judiciário da declaração de ilegalidade dessa situação. O Ministério Público - e neste ponto, dirijo-me especificamente ao Secretário Chico Macena – ficaria extremamente satisfeito se encontrasse por parte da Prefeitura, no que se refere à questão de responsabilidade, podemos acertar em um TAC o prazo que for necessário para resolver esse problema. Se a questão for empurrar para o Ministério Público o problema da dificuldade no que se refere às cobranças quanto às calçadas, teremos todo o interesse do mundo em realizar um Termo de Ajustamento de Conduta com a Prefeitura de São Paulo estabelecendo prazos e metas para acertar essa questão de calçadas.

O Ministério Público entende também, e isso é bom que toda a população saiba, que sendo a calçada um dever público, um dever do Município, não está por isso o contribuinte

desonerado, porque pode perfeitamente utilizar o mecanismo da contribuição de melhoria. A Prefeitura realiza a calçada, a construção, manutenção e preservação como acontece, por exemplo, com rede de esgoto, coleta de lixo, faz também a manutenção da regularidade da calçada e cobra isso no IPTU ao final do ano. Não importa.

O que é importante é que tenhamos calçadas absolutamente padronizadas na Cidade, não apenas para regiões A, B ou C, mas para toda a Cidade, que tenhamos a calçada que cumpra todas as suas funções cidadãs, ambientais, de acessibilidade, de garantia de segurança, conforto e saúde para a população de São Paulo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado, Dr. Maurício.

Tem a palavra a Deputada Federal Mara Gabrilli.

A SRA. MARA GABRILLI – Quero fazer um complemento, até pegando a fala do Promotor, porque numa pesquisa que estamos fazendo do orçamento que a Prefeitura coloca para fazer calçada, detectamos uma questão que também levei ao Ministério Público, que todo ano é colocado muito recurso em calçada. E vem sendo colocado, há anos que avaliamos isso. E esse recurso sempre é devolvido.

Então não podemos dizer que não haja recurso para fazer calçadas. Hoje colocar recurso para fazer calçada tem de realmente apoiar uma lei que faça essa transformação, porque o munícipe não sabe fazer isso. Quem tem de fazer isso é o Poder Público. Além do projeto de lei do Vereador Andrea Matarazzo, determinar essa troca, para que o Poder Público faça e seja obrigado a fazer calçada.

A lei que fiz e que hoje é lei na Cidade autoriza o Poder Público a fazer calçada, porque antes nem isso podia. Se a Prefeitura quisesse fazer calçada na frente de algum lugar não podia. Foi uma briga, na época em que o Andrea Matarazzo era Secretário, fazer a calçada da Av. Paulista. E hoje, pelo menos, temos assim como algumas outras, mas temos a Paulista como um exemplo e até um ícone de calçada na cidade de São Paulo, apesar de

estarem faltando semáforos sonoros para deficiente visual, ela está cumprindo o seu papel de acessibilidade e de calçada universal.

Então enquanto não fizermos essa mudança – e o projeto de lei do Vereador Andrea Matarazzo traz isso – não vamos evoluir. Recurso tem, o que não tem é vontade de fazer e exigir que a lei seja cumprida.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Laerte Brasil.

O SR. LAERTE BRASIL – Laerte Brasil, Presidente da (inaudível) Sustentabilidade Vidas, primeiramente parabenizar a presença da Deputada Federal Mara Gabrilli. Realmente, as explanações que ouvimos aqui sobre as calçadas da cidade de São Paulo, os munícipes tem de ser superatletas para poderem andar nas calçadas. Não só em São Paulo, também nas demais cidades do país.

Inclusive, há 20 anos apresentamos um projeto de mobilidade urbana avançada para a cidade de São Paulo. Esse plano previa a construção de 350 quilômetros de metrô subterrâneo, com garagem subterrânea, e o cidadão poderia ir de bicicleta, automóvel, motocicleta, deixar na garagem e acessar o Metrô.

Também o plano previa 385 quilômetros de calçada até 2010, mas os governos eleitos retrocederam e não fizeram a calçada. A única calçada que foi feita pelo ex-Prefeito Kassab, uma obra superfaturada, é a Avenida Paulista. Assim mesmo, a empreiteira que fez aquela calçada deixou cada lombada lá! Quando chove, o cidadão precisa de um caiaque para poder andar na Avenida Paulista.

Além disso, a lixeira que ele colocou lá. É ponta de vergalhão que foi deixada no meio da calçada e que é usada nos buracos. Têm muitas calçadas, em São Paulo, que estão inclinadas a 180°. O cidadão passa ali, além de torcer o pé, sofre várias fraturas.

Então, defendemos as calçadas em condição social e um dever da Prefeitura e do Estado, e a manutenção do cidadão.

Era o que tinha a dizer.

Muito obrigado pela palavra.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Carlos de Campos, Ação e Cidadania – Planeta 21.

O SR. CARLOS DE CAMPOS – Carlos de Campos. Pertenço a uma Ong Ação e Cidadania – Planeta 21. Observamos, na cidade de Guarulhos, que a Prefeitura tem adotado algo que, desde o século XIX, já vem sendo adotado na Europa.

Trata-se do concreto permeável. Temos 35 mil quilômetros de calçadas - acho que 5 ou 6% da superfície da Cidade. Então, é algo que não precisa de lei para que o Poder Público comece a implementar. Permite a aeração do solo, a infiltração da água e ajuda a combater a ilha de calor.

Farei, rapidinho, uma demonstração, para encerrar. (Pausa)

O valor disso é o mesmo do concreto normal. Aqui vai a receita: para dois metros quadrados de piso, oito latas de pedriscos, um saco de cimento e uma lata de água. É antiderrapante.

Muito obrigado. (Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Sr. Carlos de Campos, muito obrigado pela colaboração, e esse piso funciona mesmo. Fizemos lá no Parque do Povo, com grande sucesso.

Tem a palavra a Sra. Leide Masson, do Movimento dos Hansenianos.

A SRA. LEIDE MASSON BARBOSA – Boa tarde a todos. Obrigada pela oportunidade. Eu assistia à TV Câmara quando soube desta audiência pública. minha indignação é quanto à multa que recebi, de quase 5 mil reais. Moro no Jaraguá, região totalmente esquecida por todos – exceto Deus. Quando comprei meu terreno, pediram que eu deixasse 7 metros para duplicação da via, que é a Alexios Jafet, e deixei, mas até hoje ela não foi duplicada. Pedi uma audiência na Subprefeitura de Pirituba, e lá me disseram: “Imagine que

o subprefeito irá te receber!”. Eu perguntei: “E por que não?”. Na hora em que eles disserem onde é minha calçada, farei, mas fazer 7 metros de calçada para servir de estacionamento da igreja e populares, como já acontece com outras ruas, não é justo comigo, que ganho salário mínimo e sou deficiente por causa da hanseníase. Multa de 5 mil reais para quem ganha salário mínimo? Vou ficar sem comer por quantos anos para pagar essa multa e conseguir fazer a calçada?

Então, peço a intervenção do Sr. Vereador para que o Subprefeito de Pirituba me receba e possamos conversar. Que ele mande um técnico à Rua Alexios Jafet, pois foi pedida a duplicação da via, e hoje nem a conseguimos atravessar. Estamos fazendo um grande abaixo-assinado para a instalação de uma lombada eletrônica, porque todo santo dia há acidente na Alexios Jafet, que é uma descida, e presenciamos inclusive resgate, por helicóptero, de pessoas acidentadas.

Por favor, peço socorro. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Perfeito. Esse é um exemplo do que não funciona. Certamente a senhora recorrerá e não pagará a multa.

Tem a palavra o próximo inscrito, Sr. Marcello Kutner, do Instituto de Engenharia.

O SR. MARCELLO KUTNER – Boa tarde. Em primeiro lugar, estou representando, embora extraoficialmente, a engenheira Miriana Marques, do nosso grupo do Instituto de Engenharia. Ela é Vice-Presidente do instituto, mas especialmente preocupada com esse problema das calçadas. Constituímos um pequeno grupo dentro do instituto que se ocupa com esse tema. Essa leitura que farei agora é, na realidade, um desabafo pessoal, porque não estou trazendo para vocês a palavra oficial do instituto, mas minha palavra, de cidadão e munícipe.

Quero expressar meu apoio integral à proposta do Vereador Andrea Matarazzo. A calçada faz parte da via pública, entendida de alinhamento a alinhamento; e, como tal, é atribuição do Município o planejamento, a execução e a manutenção quer da via carroçável –

que ninguém nos escute – como das calçadas. Essa lamentável colcha de retalhos em que se transformou o panorama das calçadas em São Paulo é inadmissível e representa a necessidade de rever o grave problema.

Trata-se não só do aspecto visual e estético, também importante, mas, fundamentalmente, do custo social que implica para o Município. Manutenção e uniformização das calçadas e pavimentos, adequados ao seu uso e localização, e fiscalização severa dos serviços de execução e reposição aos prestadores de serviços públicos, quer na calçada, quer na via carroçável, são obrigações do Poder Público Municipal. Os custos deverão ser encarados como investimentos necessários ao bem público, e o ônus, repassado ao munícipe através das necessárias tributações.

É inaceitável o panorama atual entre as perigosas calçadas para o pedestre e os lamentáveis tapas-buracos na via carroçável. Atendimentos médico-hospitalares ao munícipe nas calçada e desgaste do material rodante dos veículos; congestionamentos recorrentes nas vias carroçáveis – são todos valores que devem ser encarados numa conveniente avaliação custo-benefício. Trinta e cinco mil quilômetros é, de fato, um número assustador, mas o que importa no momento é um *start* conveniente de planejamento e procedimentos de curto, médio e longo prazo, que não dependam das aleatoriedades, das periódicas mudanças de gestão. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) -

Não dependam das obrigatoriedades das periódicas mudanças de gestão. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Com palavra a Sra. Asuncion Blanco da sociedade civil.

A SRA. ASUNCION BLANCO – Bom dia todos. Farei uma retrospectiva do que acontece nessa Casa e nessas legislaturas porque a sociedade civil e principalmente os especialistas em mobilidade sofrem muito com essas alterações. A gestão anterior prometeu

600 km de calçadas recuperadas. Antes do término do mandato, justificando erro de cálculo, mudou de metros lineares para metro quadrado, passando então a 300km. Essa gestão aproveitando a esperteza já forneceu a meta em metros quadrados, que são 850 mil metros quadrados que equivale a 425 mil metros lineares. Se os senhores perceberam, se mudou a metragem, mas a multa continua sendo calculada em metro linear e dá uma primeira propositura seria que também a multa, fosse cobrado o metro quadrado, já que houve um erro de calculo. Não gosto muito dessas comparações, uma gestão outra, um partido outro, porque o Município, o cidadão independe disso. Ele continua na cidade quando vocês deixam o cargo. A calçada é um entra que sofre o maior numero de intervenções: água, luz, árvore, poste, lixeira, lixo, orelhão, ponto de ônibus, banca de jornal, feira livre, TPUs, sinalização e nenhum desses problemas o Município pode resolver. Isso faz parte do Poder Público. Acredito que a cidade precisa enfrentar essa questão e principalmente os Srs. Vereadores entenderem que precisamos mudar na realidade uma maneira de encarar o problema e uma mudança de paradigmas. Vamos deixar de falar em falta de dinheiro, falta de condição porque ninguém está cobrando o que o prefeito atual resolve os 35 mil de calçadas. O que temos de mudar é um paradigma. A partir de agora o Município vai cuidar disso e vamos tratar dessa questão com seriedade. Falo isso pelo seguinte: a Lei 15 442, aprovada em 09/09/11 nesta Casa. Três meses depois foi protocolada e publicada outra lei que muda essa, ou seja, ela estabelece 120 dias para multa ou seja, mais ainda do que essa que estamos discutindo aqui. O que gostaria é que pensamos a cidade e uma mudança de paradigma. Ninguém está cobrando de um único prefeito para resolver a questão.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Com a palavra o Sr. Renato Tadeu Barbato, do Movimento Social Cidade para todos.

O SR. RENATO TADEU BARBATO – Bom dia. Quero compartilhar o que a arquiteta Silvana, minha amiga de profissão falou. Que é fundamental que tenha essa área livre, a faixa livre totalmente acessível de 1.20, que a Legislação já preconiza hoje. Ao meu

ponto de vista é inadmissível, como o nobre Vereador Chico Macena colocou 60 dias em uma calçada quebrada. Isso 60 dias de prazo, porque leva 40 dias a reclamação no 156 e o atendimento do agente vistor. Isso vai para 100 dias. Imagina um cadeirante, um deficiente visual passando por uma calçada por esse período. E qual o melhor modo de resolver ao meu ponto de vista? Que seja aprovado o projeto do nobre Vereador Andrea Matarazzo. A calçada sendo do município ele tem como resolver o problema, padronizar, agente pega piso tátil que o decreto federal diz que tem de ser em todas as calçadas. Vai colocar como? O Município não tem a técnica para saber onde colocar.

Se a Prefeitura assumir a responsabilidade pelas calçadas, ela vai criar uma legislação em que irá determinar o local exato para o piso tátil. Então, acho fundamental que se municipalize as calçadas e que se tenha agilidade no trato.

O Promotor comentou que é injusta a multa de 50 para cinco metros. Não vejo dessa forma. Se a calçada for inacessível por um palmo, ela se tornará inacessível por completo, porque um cadeirante ou um deficiente visual não conseguem circular por ela. Por isso, pouco importa se são cinco ou 50 metros, a calçada tem de estar um tapete para a gente poder circular.

Onde moro, vejo o tanto de calçadas que estão sendo reformadas totalmente fora da lei. Estou reclamando desde o começo do ano passado e nada acontece. Talvez a flexibilização da multa também seja um erro, porque se com multa nada acontece; sem, menos ainda.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Muito obrigado, Sr. Renato Tadeu Barbato. Com a palavra, a Sra. Cristina Ferreira, da empresa Ponto & Risco.

A SRA. CRISTINA FERREIRA – Boa tarde. Quero parabenizar essa ação do Vereador Andrea Matarazzo.

Sou Arquiteta, tenho uma empresa e trabalho na área de acessibilidade. Vocês

podem visitar minha página: Ponto&Risco Arquitetura Acessível Sustentável.

Parabéns. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sra. Cristina Ferreira.

Com a palavra, o Sr. Luiz Hildebrando, da sociedade civil.

O SR. LUIZ HILDEBRANDO – Na verdade, minha fala já foi bastante difundida por pessoas que se pronunciaram a respeito de legislação. Não vou ser repetitivo, mas venho para lembrar que a origem das ruas é ligação e não separação. Temos barreiras naturais que são elementos de separação; como rios, aclives e morros. Agora, quando a calçada passa a ser extensão da rua, ela sim tem toda prioridade. O Vereador Andrea tem razão, comungo dessa ideia de que, realmente, a calçada é uma extensão e é o Poder Público que tem tomar conta disso e de forma efetiva, não construindo viadutos; bastante divulgados, mas sem nenhum acesso a pedestres, muito menos a cadeirantes. Por isso, vamos começar a levar a sério o pedestre.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sr. Luiz Hildebrando.

Com a palavra, o Sr. Luiz Carlos Bosio, também da sociedade civil.

O SR. LUIZ CARLOS BOSIO – Boa tarde. Vereador Andrea, como Presidente dessa Comissão, vou encaminhar uma sugestão depois.

Quero dar um destaque ao fato de que falamos muito que a Prefeitura ou o município devem pagar pelo melhoramento da sua qualidade de vida em relação às calçadas. Não creio que isso seja possível se não alterarmos alguns detalhes em relação à LOA e ao Orçamento do Município.

A renda média mensal do município de São Paulo – para que os senhores se situem - é de 1.080 reais, pelos dados fornecidos pela Fundação Seade, contra um custo de aproximadamente 2.200 reais. Esse custo deve ter sido colocado pelo Governo. A renda média da pessoa com deficiência não chega a 800 reais contra um custo de quase cinco mil reais.

Então, fica difícil pagar uma multa de cinco mil reais quem tem uma renda média de viver de 1.080 reais.

Estivemos na Secretaria da Pessoa com Deficiência e ficamos atentos à questão do Orçamento. Em razão disso, o Orçamento é congelado simplesmente porque não há caixa suficiente para execução do Orçamento. Não importa que se faça uma Lei Orçamentária nesta Casa colocando um Orçamento a 38 ou 42 bilhões, quando a arrecadação do Município, para sua execução, não chega a 20 ou 25 bilhões.

O orçamento da cidade de São Paulo não bate, não chega a 5% do PIB da cidade. O de Nova York chega a 25% do PIB. Vou sugerir que se inclua a questão das calçadas na Lei de Diretrizes Orçamentárias desta Casa. Ano passado sugeri que fosse nela incluída a Saúde e a Educação, infelizmente não houve a inclusão. E quanto à questão das calçadas, eu, como cidadão, vou propor seja incluída este ano na LDO. Se a mensagem estiver na LDO, seguramente nós vamos ter condição de executar um percentual da arrecadação na execução de calçadas.

Era isso, obrigado.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado. Vamos chamar então a Sra. Silvana Maria Rosso, jornalista, que deve ter caído em alguma calçada...

A SRA. SILVANA MARIA ROSSO – Não, na verdade, eu estou aqui justamente para representar uma cidadã que não tem problema, nenhuma deficiência. Mas me deparei com um buraco, à noite, tropecei e arrebentei o meu joelho. Enquanto jornalista, eu sempre tive a preocupação com acessibilidade, sou especializada em arquitetura e urbanismo, já fiz vários trabalhos com a própria Silvana, e estou aqui para falar da minha indignação, da minha preocupação até com relação à questão do tempo de execução para essas obras.

No meu caso, o buraco continua lá, as pessoas continuam tropeçando e nesse ínterim descobri causa de morte de pessoas por causa da calçada. Por causa disso estou

disposta a levantar essa bandeira, não vai ficar por isso mesmo. Vou levantar a minha bandeira, ou a minha muleta. (Risos) Acho que a calçada é um meio de transporte, e eu sou uma pedestre convicta.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – É a via pública do pedestre. Muito obrigado. Tem a palavra a Sra. Silvia Pardo (?), sociedade civil.

A SRA. SILVIA PARDO – Apoio total ao seu projeto. Ainda penso que todo cidadão é muito leniente com as suas necessidades, não tem coragem de se manifestar. Estou eu, aqui, puramente como cidadã. Vi no seu *Facebook* a assembleia de hoje e estou aqui. Depois de ter ouvido todas as ideias, o cidadão em si tem todo interesse em andar bem.

Eu sou vítima, tenho uma lesão permanente no pé. Eu dou do meu bolso para fazer um metro quadrado de calçada. Que cidadão não faria isso? É uma conscientização da população é o que falta. Assim como tem projeto de combate a dengue, faz para as calçadas. Muitos cidadãos vão se comover e vão contribuir.

Uma tributação nova, como foi feito na época do lixo, da luz, não sou contra uma pequena tributação.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado. O último inscrito é Fábio Fortes, Presidente do Conseg Santa Cecília.

O SR. FÁBIO FORTES – É uma fala rápida. Na verdade, eu me incorporo à fala da Assuncion, que foi muito feliz na sua explanação. Mas faço uma observação, já que falamos das calçadas, vamos falar também da fiação, a fiação de São Paulo é um caos. Quem sabe falando da calçada, vamos falar do aterramento, do soterramento da fiação. Essa é uma questão que poderia estar envolvida no processo. A questão é rudimentar, são fios, é o caos espalhado por toda cidade.

Falo na verdade ao Secretário Chico Macena, é um momento impar que a Prefeitura de São Paulo vive, uma vez que sempre temos discussões macro de privatização

versus estatização, o Prefeito Haddad vive um momento impar com o projeto do Vereador Andrea Matarazzo de estatizar as calçadas de São Paulo. Esse é o recado que trazemos de Santa Cecília, da área central de São Paulo.

Muitíssimo obrigado.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado. São Paulo tem as calçadas em mau estado e escuras, à noite. A próxima etapa será essa.

Agora vamos abrir a palavra aos Vereadores. Estão inscritos os Vereadores Paulo Frange, Vereador Nabil Bonduki, Vereador Dalton Silvano, Vereador Police Neto. Então vamos conceder até cinco minutos. Vereador Paulo Frange, por favor.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, quero cumprimentar as pessoas que já se manifestaram pela qualidade da apresentação e das falas, mas em se tratando da discussão de um projeto que está na pauta fica muito claro que essa discussão passa naturalmente por uma padronização das calçadas do Município. E hoje essa padronização já não é mais tão difícil de ser tratada, já que a internet permite a disponibilização de uma cartilha via *web* que pode naturalmente orientar todos, não vamos ter de bater de porta em porta. Portanto, acredito que isso pode ser tranquilamente executado.

Com relação a todo esse custo voltar para a Prefeitura, nos esbarramos com o orçamento. Vamos discutir isso depois do plenário para saber exatamente de onde vem o recurso para eventual estatização dessas calçadas como um todo. Sou contra fazer calçada na porta do Banco Itaú, Bradesco, até porque aqui sou pagador de juros, IOF e tudo quanto é “I” que tem no mundo e absolutamente não votaria em hipótese alguma se pagasse um tostão para porta de banco. Acho um absurdo. Só faltava isso. Nada é tão estelionato neste país do que a cobrança que se faz acima de cartão. Peguem as continhas de vocês e vejam se gostariam de pagar conta de calçada para banco, supermercado, shopping, etc. Sou contra. Acho que estamos fora disso. Precisamos saber que calçada e para quem estamos legislando.

Nós preferencialmente e sempre que podemos legislamos para as populações mais carentes e para esses espaços. Os demais temos de fazê-los pagar sim porque já têm lucro demais e ainda levam lucro para fora do Brasil. Portanto, sou contra. Em absoluto legislar para estatizar para ricos. Já temos muitas situações como essa.

Com relação à discussão aqui, Vereador Chico Macena, é uma fala que faço até porque, com certeza, vai parar na vossa mão essa execução. Eu acrescentaria nas alterações dos artigos 14, 16 e 17 da lei que estamos tratando, incluiria o § 2º do artigo 9º da lei, porque no caso da calçada ter sido destruída por uma espécie arbórea, imediatamente se suspende essa obrigatoriedade do munícipe cuidar da calçada, até porque foi a árvore. Árvores essas que são tratadas pela Secretaria do Verde. São espécies arbóreas que são, inclusive, parte de um inventário que o Município tem, são 2% das árvores e a lei já determina que seja suspensa essa exigência. E tão logo seja resolvido, nós aqui damos, de novo, um prazo de até 30 dias.

Então, Vereador Chico Macena, acredito que se colocarmos os mesmos 60 para todos, não vamos ter uma lei com 30 aqui, 60 ali, fica mais fácil o entendimento de todos. Essa é uma sugestão que faço até para poder ajustar a linguagem da mesma lei.

Outra situação é que dependendo do momento do mercado imobiliário, estamos saindo de uma bolha e a bolha ainda está por aí, se deixar o munícipe construir não vamos encontrar o pedreiro. Já vivi essa situação. Não achamos ninguém para fazer a calçada. E vai achar exatamente aquele que não sabe fazer e executar, mesmo com a planta disponível da Prefeitura e com as exigências ali.

Então os 60 dias, Vereador e Presidente Andrea Matarazzo, em outras cidades, inclusive, na que nasci, em Uberaba, o munícipe lá pelo dia nº 50 encontrou alguém que faz, ele fotografa o início da obra ou o número do respectivo imóvel e encaminha por e-mail para a prefeitura, imediatamente é suspensa a cobrança da multa e ele já tem, pelo menos, a segurança de que resolveu em parte o seu problema com a Prefeitura.

Então não sei como o Executivo poderia regulamentar isso, mas poderíamos dessa

forma dar tempo, porque se tem num determinado momento, numa mesma rua, oito ou dez espaços desses, não vamos encontrar mão de obra para tudo isso. Quem aqui está vivendo alguma reforma em casa sabe que não acha hoje sequer marceneiro para arrumar guarda-roupa em casa, imaginem um pedreiro com qualidade para fazer uma obra dessa que envolve, inclusive, as discussões de impermeabilidade etc. e tal.

A outra situação que coloco, Sr. Presidente, é com relação, exatamente, à Secretaria do Verde.

Sr. Presidente, Vereador Andrea Matarazzo, temos de tratar esse assunto, inclusive, com o Secretário do Verde, pois as pessoas que já tiveram suas calçadas destruídas por árvores, elas já têm um processo aberto. Depois, descobrem que foi a árvore que fez o desserviço à calçada e, em seguida, consertam a calçada. Passa um ano, tem o mesmo problema, abre outro processo que não tem *link* com esse.

Então num mesmo IPTU, temos a pessoa com três, quatro ou cinco processos em aberto, pois mesmo a Prefeitura reconhecendo que a espécie arbórea que ela tinha de cuidar destruiu a calçada, o processo não é encerrado no Verde. Falei com o Secretário do Verde sobre isso.

Um imóvel que está sendo construído hoje, muitas vezes, tem oito, dez ou 15 processos abertos. Quando vai buscar o habite-se ele tem de fechar um por um. Os processos não são apensados.

Temos de prever isso, se não teremos uma situação para discutir, mais para a frente, na Justiça, onde, muitas vezes, acaba tudo isso.

Sobre essas posições, acho que os assuntos já foram bem abordados. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Vereador Paulo Frange.

Só uma observação efetivamente: no projeto de lei, nas emendas, podem ser tirados 'novos empreendimentos' ou 'empreendimentos comerciais de grande porte', 'bancos' etc.

Temos de legislar para todo mundo, não dá para excluir pessoas da legislação, mas, sem dúvida, pode ser adaptado.

Vereador Nabil Bonduki, com a palavra, por favor.

O SR. NABIL BONDUKI – Boa tarde a todos.

Cumprimento os Vereadores da Comissão, a Deputada Mara, o Secretário Chico Macena, o Promotor Maurício, todos que falaram.

Esse assunto é extremamente importante para a Cidade. Conforme já foi dito, foi amplamente debatido, aliás, muitas vezes, mas, mesmo assim, acho que estamos longe de se chegar a uma boa solução para ele.

Não podemos querer tratar esse assunto com demagogia e simplificação. Certo?

O custo que foi mencionado, embora há controvérsias sobre ele, 150 metros quadrados, desculpem, R\$ 150 por metro quadrado, refazer as calçadas adequadamente na Cidade – afinal, como já foi dito, a maior parte das calçadas estão inadequadas – significa algo em torno de dez bilhões de reais. Certo? Dez bilhões de reais.

Se isso fosse planejado para se fazer em dez anos, significaria um bilhão de reais por ano. E isso equivale, a mais ou menos, 20 a 30%, 30% do investimento que a Prefeitura faz por ano e tem condições de fazer com seus recursos próprios.

Então, precisamos tratar esse assunto com uma seriedade para não ficarmos, aqui, colocando mais coisas no papel, as quais não se realizam. Precisamos ter um processo que envolva o conjunto da sociedade, que envolva o Poder Público, aliás, sob coordenação do Poder Público, para dar o encaminhamento mais definitivo para que possamos, talvez, daqui a dez anos, ter todas as calçadas em melhores condições, que ainda não serão adequadas. Senão, vejam bem: têm loteamentos que foram abertos onde as calçadas têm um metro de

largura e, portanto, nunca ficarão boas, nunca ficarão adequadas.

Então temos de ter um encaminhamento – eu proponho – pelo qual possamos tratar esse assunto de maneira mais profunda, identificando em que situações pode haver parcerias com proprietários, com comércios, ruas comerciais prioritárias, que podem vir a ser prioritárias, onde há equipamentos públicos.

A lei proposta pela Vereadora Mara – quando Vereadora – avançou bastante nesse sentido ao definir as rotas que acho serem até, em primeiro lugar, foco da Cidade e não só do Poder Público. Mesmo nessa porcentagem – 10 ou 20% - das calçadas nesse local, podem ser feitas em parceria entre o Poder Público e os proprietários, sobretudo, aqueles com capacidade de contribuir.

Temos outra questão levantada por um dos cidadãos que se manifestou – acho que foi o senhor – que trata da fiação.

Poderemos – e precisamos – trabalhar nessas calçadas prioritárias com projeto de galerias subterrâneas para as infraestruturas, justamente, para a calçada poder ser feita e depois ser desfeita para poder mexer na infraestrutura e para poder tirar os postes, que são uma ocupação significativa da calçada. Isso envolve um projeto de grande envergadura que tem de ser desenvolvido pela Prefeitura, inclusive com a possibilidade de entrar investidor.

Temos de dar uma abordagem que possa ser definitiva e que possa contemplar os aspectos importantes ditos pelos membros da Comissão de Acessibilidade e pelos cidadãos que falaram.

Pelo que entendo, esse é um problema que foi criado por uma lei aprovada na administração passada, que é uma lei impossível de ser cumprida. Como já foi falado, a pessoa já é multada antes de ser notificada.

Sugeri que a proposta do Executivo - e até tenho um substitutivo que apresentarei, mas que parcialmente já está contemplado pelo que já foi anunciado – dê um prazo maior para o cidadão, ou seja, ele ser notificado e ter um prazo de 90 dias para mobilizar a mão de obra e

ter o tempo necessário para consertar a calçada. É o ideal? Não é.

Isso foi criado na administração Jânio Quadros, quando tínhamos uma taxa de calçada que foi eliminada e transferida ao proprietário porque a calçada era de responsabilidade da Prefeitura e isso foi tirado lá atrás, extinguiu-se a taxa de calçada e se transferiu para o proprietário.

Eu considero isso inadequado. Concordo com todos os que falaram aqui que as calçadas deveriam ser de responsabilidade do Poder Público, só que precisamos ter um processo, um período de transição para tornar viável esse processo. Temos de definir claramente qual é a prioridade através de um plano e estabelecer um programa – e estou colocando no meu substitutivo – que é um serviço de orientação técnica que deve ser criado em todas as Subprefeituras para poder auxiliar os moradores para corrigirem as suas calçadas, assim como uma campanha de esclarecimento na imprensa para tornar esse assunto de interesse do conjunto da Cidade para que todos se voltem para isso e procure de maneira coletiva enfrentar esse problema como um grande desafio que não é de um partido, que não é de um governo e nem de um único setor da sociedade, mas um desafio de todos.

Se fosse fácil resolver esse problema, se bastasse pôr na lei que é responsabilidade do Poder Público, o Vereador Andrea Matarazzo foi durante cinco anos Secretário das Subprefeituras poderia ter resolvido. Não estou dizendo que ele não fez isso. Acho que é difícil resolver e acredito que se avançou com a lei da Vereadora Mara.

Não vamos criar, neste momento, uma situação em que a Prefeitura passa a ser responsável sem ter condições para fazer isso, sendo alguma coisa que fica no papel e não se executa e faz o que é uma tradição em nosso País: leis ineficazes, leis que não se cumprem. Vamos trabalhar, então. Em primeiro lugar, liberar o munícipe dessa situação, essa multa inadequada, como está na lei, e vamos caminhar para uma solução mais definitiva para o problema que consiga congrega todos os Vereadores desta Casa, o Poder Público e a sociedade. Tem de se prever, claramente, de onde vem o fundo e como podemos enfrentar

gradativamente o problema.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Como V.Exa. me citou, e aí a gente vê como é o PT, perde o pelo, mas não perde o vício. Uma audiência pública de altíssimo nível, com a maior seriedade. Se V.Exa. tem dúvida da seriedade sobre a seriedade que estamos tendo, V.Exa. não deveria participar. Desculpe.

A lei que estou fazendo – eu passei cinco anos na Prefeitura – e se estou fazendo essa lei, é porque eu vi o quanto a legislação está atrasada e obriga a população a caminhar nas ruas, caindo e se arrebetando. A lei resolve problema de multa e não problema de calçadas. Temos 55 Vereadores e várias comissões que a lei deve passar para que ela seja adaptada, acertada, que se monte o cronograma.

Eu estou bastante maduro para não ser infantil e usar os artifícios usuais do PT de ficar criando chicanas para a Administração.

Todo mundo sabe que ninguém vai fazer 35 mil quilômetros de calçadas, Vereador Nabil Bonduki, em minutos ou em uma gestão. Aliás, a gente pode definir que nesta gestão foram 100 dias, sem o Haddad. Uma gestão sem ação.

Portanto, não é para agora que iríamos imaginar, estamos querendo fazer a lei para futuras gestões que têm vontade de discutir e trabalhar com seriedade.

Com a palavra o Vereador Dalton Silvano. (Palmas)

O SR. DALTON SILVANO - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, algo que, depois do quarto mandato, a gente vai aprendendo em audiências públicas ouvir bastante as pessoas, a sociedade civil e, em particular, os especialistas.

Muito que eu iria falar está na direção do que o Vereador Nabil se posicionou, principalmente com relação aos recursos disponíveis. O que nós aprendemos, Vereador Andrea, é que a gente entende que o Vereador chega aqui sempre imbuído em fazer o melhor para a cidade de São Paulo. Mas se não tiver o entendimento do ponto de vista orçamentário, tudo o que fizer aqui poderá ser em vão, inclusive permitir que uma proposta iluda a própria

sociedade.

Vou me prender na fala do Promotor Maurício, do Tomas, da Silvana e de todos os que se manifestaram aqui. O que nós temos de saber é: o que é possível fazer.

Em primeiro lugar, nós temos um projeto de lei para votar, os médicos costumam dizer nesta Casa, que é um remédio para amenizar a dor; em segundo lugar, temos de arrumar um remédio para curar a doença.

Então, estou entendendo que temos algumas questões conceituais, de quem é a responsabilidade? É do Poder Executivo ou é do munícipe? Hoje, o Poder Executivo está dizendo que a responsabilidade é do munícipe. Isso vai mudar? Nós temos entendimento para mudar? Vamos fazer um Termo de Ajuste de Conduta para mudar? Não basta fazer um projeto de lei, porque você põe o tal projeto, que será aprovado, porque nenhum Vereador será contra a melhoria ou contra uma nova legislação, entretanto, se não houver um entendimento com o Executivo ele é vetado, fica na pauta de veto por muito tempo e aí isso não vai à frente.

Temos uma experiência importante com relação à Lei de Licença de Funcionamento Condicionado, para a qual a Casa inteira, em consonância, em negociação como Poder Executivo, chegou a um entendimento inclusive para que pudesse, pelo menos, ter um período de transição durante esses quatro anos. Até porque o próprio poder público dá causa para que não se cumpra atualmente a questão dos alvarás de funcionamento.

Quero falar sobre algumas questões que são conceituais. Creio que a proposta do padrão e de tudo o que foi colocado aqui é possível serem feitos num momento seguinte, já que hoje, pelo que estamos vendo, o Governo está querendo aprovar esse projeto de lei.

Vereador Nabil e Vereador Chico Macena, vou aproveitar para ser bem pragmático nesta audiência pública, porque já ouvimos muito aqui sobre as questões técnica e conceitual, mas tem uma questão prática. No meu entendimento, não vai resolver o problema do que foi criado – não estou dizendo que foi o Governo foi PT que criou -, mas foi criado através desta lei, que é a questão das multas.

Tenho um *e-mail* na minha mão informando que a pessoa foi multada em novembro e, até agora, o processo não teve deliberação da subprefeitura. Não bastam 30 dias, nem 60 dias. Hoje, acontece que o próprio agente vistor não está em condições de autuar, visto que esta multa foi lavrada por uma calçada cuja árvore deteriorou a própria calçada. O agente vistor não teve ali o discernimento de não autuar aquele munícipe.

No meu entendimento, vou apresentar até uma emenda, gostaria muito de que o Governo deliberasse que não adianta 30, 60 dias, porque temos casos antigos que ainda, inclusive, não foram deliberados pela Prefeitura.

Aliás, Vereador Chico Macena, por quem tenho profundo respeito, acho que é possível saber a quantidade de autuações que há com base nesta lei e tomar uma medida mais concreta ou, pelo menos, dar uma resposta para o munícipe que está esperando a resposta do seu recurso.

Vou entrar com uma emenda para eliminar esta parte e com esse remedinho, sana-se esse problema, mas creio que esta Casa deve se debruçar, sim, e pode se utilizar, inclusive, o seu projeto de lei para que possamos, aqui, fazer uma lei que, realmente, atenda aos interesses da Cidade.

Particularmente, também sou a favor daquela tese de que o Poder Público tem de ser responsável. Essa é uma coisa.

A outra é de onde o recurso vai sair, porque temos também, aí, a Lei de Responsabilidade Fiscal. O resto não adianta ficarmos divagando em cima de questões não objetivas.

Então, faço uma sugestão ao Vereador Chico Macena que se tome uma providência mais concreta e não ficar esperando se tomar uma decisão aqui para se definir se é 30, 60, se a própria subprefeitura ainda não consegue dar uma resposta para o município.

Por fim, pergunto ao Vereador Nabil se esse substitutivo combinou com o líder do governo ou se é um substitutivo a mais, porque não adianta fazer substitutivo, substitutivo se,

depois, não vamos chegar a um entendimento do ponto de vista da redação e daquilo que o Governo quer aprovar, quer debater, embora possamos fazer emendas e é o que vamos fazer também.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Cumprimento a todos,

Acho que tem uma questão que é fundamental.

O Secretário Chico Macena é daqueles que sabem a importância da circulação de pessoas não motorizadas, não por uma questão do óbvio. Se todos tivéssemos condições e circular a pé, uma parte ponderável dos problemas da Cidade não existiria. Portanto, viveríamos em uma cidade infinitamente melhor.

Qual a contribuição que vamos conseguir dar, neste momento, a esse processo?

Por isso quero ter uma pequena divergência com o Nabil.

Acho que avançamos um pouco e regredimos um pouco.

A gente avançou um pouco quando a Mara conseguiu convencer os parlamentares a aprovar o projeto que ela teve aqui, porque, naquele momento, anunciava que parte do viário estratégico da Cidade era passeio público, era calçada. Foi assim. Tão importante para a Cidade como ter uma usina de asfalto é ter uma usina de calçada com qualidade. Foi isso que foi dito naquele momento, e se anunciou o mínimo de investimento que tinha de ser feito.

É verdade que conseguimos combinar isso com o Executivo durante um período, mas não conseguimos dar consequência a isso durante o período da lei aprovada para o real valor para o cidadão, ele sentir que, na prática, a Cidade mudou a partir daquela legislação. E esse é o maior esforço que o parlamentar faz. O maior esforço do parlamentar não é aprovar a lei, é ver a mudança da realidade da Cidade de fato acontecer.

Por isso que a gente, só neste momento, digo só porque a primeira pressão que veio é uma pressão absolutamente correta das pessoas que estão se sentindo ofendidas por

uma multa. Então, o que não pode fazer é com que a multa passe a ser a origem do problema, porque a multa não é a origem do problema. Senão, passamos a acreditar que resolvendo o problema da multa, a gente resolveu o problema da calçada da Cidade. E é o inverso. É capaz de não termos a visibilidade que estamos tendo agora para apontar o dedo nessa ferida, que já foi apontado pela Mara, e que não tivemos consequência, mas, naquele momento, avançou.

Por que falo isso? Porque temos, em alguns momentos, espasmos positivos de lucidez na burocracia pública, espasmos positivos naquilo que a sociedade reconhece como competência pública porque, na maior parte das vezes, imagina-se que só tem do lado público incompetência.

Então, o que é absolutamente positivo é usar, para este momento, os dois fatores. Acertar a questão da multa, que ofende o cidadão, e acertar a calçada para ninguém voltar aqui com a perna quebrada. Porque, senão, acertamos um lado e não acertamos o outro.

Por que estou falando isso? Avançou bastante os estudos que apontam as zonas máximas de proteção ao pedestre e que pode se incorporar ao que já foi acertado pela Mara, que é a questão, e que o Andrea participou, sabia o que estava acontecendo aqui. Teve um diálogo, como o Chico está fazendo hoje, entre Executivo e Legislativo para se produzir a legislação.

Mas por que isso? Porque todos aqui são concordantes que o Município tem de assumir a calçada. O que queremos saber é em que tempo faz isso? Se todos estamos convencidos que o Município tem de assumir, então, temos de começar a encontrar nossas convergências, e não nossas divergências.

Então, o ponto de convergência é que o Município tem que assumir. O ponto de divergência é em quanto tempo isso vai acontecer, se em quatro ou cinco mandatos.

Começa, obviamente, pelas áreas de vínculos estratégicos, que ligam pontos públicos, portanto, que têm maior uso. Passa também pelas áreas que são Zona de Máxima Proteção ao Pedestre, um sistema de circulação provocado pelo sistema público de transporte

coletivo.

O Secretário Tatto acabou de empreender na zona Sul isto: pediu carro para uma Zona de Máxima Proteção ao Pedestre, estudada pela CET. Ele juntou as duas coisas. E o que estamos querendo dizer é isto: dá para juntar essas informações para não perdermos a oportunidade da visibilidade que foi dada a isso, e, portanto, darmos um passo à frente?

A premissa é enfrentarmos o erro produzido pelo Prefeito Jânio. Senão vamos passar a vida inteira dizendo que S.Exa. errou, mas, não mudando isso, vamos continuar seu erro. Já erramos com a Prefeita Marta, com o Prefeito Serra, com o Kassab, apesar de S.Exas. terem avançado um pouco. No entanto, o erro fundamental que o Prefeito Jânio cometeu, de empurrar para o cidadão esse encargo, é nossa responsabilidade consertar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o nobre Vereador Nabil Bonduzi, para responder à questão abordada pelo nobre Vereador Dalton Silvano.

O SR. NABIL BONDUKI – Respondendo ao nobre Vereador Dalton Silvano, o substitutivo foi encaminhado à liderança de Governo, e algumas das questões que constam dele e que o Líder de Governo já anunciou ontem já estão começando a ser contempladas.

Para não criar uma celeuma com o nobre Vereador Andrea Matarazzo, quero dizer que, primeiramente, considero esta audiência pública séria e acho que em nenhum momento deixei de levar a questão da mesma maneira. Só quis reforçar que esse é um problema complexo e, para encontrarmos a melhor solução, precisamos resolvê-lo de maneira coletiva.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Quero dizer que, de fato, o nobre Vereador Nabil Bonduki foi bastante sério e até mencionou a palavra seriedade, no mínimo, 12 vezes durante sua fala, de forma irônica. Mas tudo bem, porque, apesar disso, acho que chegamos a um bom consenso em relação ao substitutivo do Executivo, que, como disse o nobre Vereador José Police Neto, resolve ou atenua o problema das multas criado ao longo do tempo.

Houve boas contribuições dos nobres Vereadores Dalton, Paulo Frange e José

Police Neto em relação a discutirmos o projeto de lei, que foi feito juntamente com quem conhece o outro lado. Obviamente, com cinco anos de Prefeitura, sei que o dinheiro não cairá do céu de um dia para o outro. Por isso foi boa a contribuição, apesar de involuntária, do nobre Vereador Nabil Bonduki de se fazer um cronograma e efetivamente implantá-lo, dando prioridades - como fizemos com a então Vereadora Mara Gabrilli, discutido na época com o nobre Vereador José Police Neto - às vias preferenciais, rotas estratégicas, que cobrem quase 70% do trajeto das pessoas.

O importante é que, neste momento, há um substitutivo do Governo que resolve esse problema de multas criado nos últimos anos. Há também um projeto de lei de minha autoria tramitando, que deve passar pelas comissões e, obviamente, ser discutido e aperfeiçoado pelos Srs. Vereadores, porque todos aqui têm uma grande experiência no caso.

Só espero que o PT, como de hábito, não seja contrário ou, quem sabe, não se inspire no Prefeito Jânio e volte a criar taxas para as calçadas, como já tivemos numa outra época. Não é por aí. Podemos ter recursos na Prefeitura, fazer um bom cronograma de implantação em função de prioridades e voltarmos a ter calçadas transitáveis na cidade de São Paulo.

Agradeço muito a presença do Sr. Secretário Chico Macena, que nos esclareceu muitas coisas. Agradeço às pessoas que explanaram, que deram um *show* de esclarecimento a todos nós, Srs. Vereadores.

Agradeço também à Deputada Estadual Mara Gabrilli, que veio de Brasília especialmente para participar desta audiência pública.

Por último, agradeço ainda ao Sr. Promotor Maurício, que constantemente tem colaborado conosco e à nossa audiência, tanto dos telespectadores como das pessoas que compareceram pessoalmente.

Boa tarde a todos. Muito obrigado.