



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 – PLANO DIRETOR

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 31-10-2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone

O nobre Vereador José Américo, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, inicia os trabalhos.

-Apresentação do Plano Diretor.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Vamos chamar, primeiro, o Sr. Antonio Cunha.

O SR. ANTONIO CUNHA – Estamos aqui, mais uma vez, provavelmente para nosso tempo. Comentando esse troço que não sei bem o que é. É tanta coisa que não sei por onde começar. Diante do fato de que só temos dois minutos, vamos as generalidades. Primeiro, não existe um modelo de planejamento urbano subjacente aos sistemas específicos e especializados que se pretendem implantar. Ninguém sabe se essa cidade vai continuar radio concêntrica, semi radio concêntrica, descentralizada, gradeada, nuclearizada. Ninguém sabe. Ninguém sabe qual o modelo estrutural, operacional do sistema de transporte. Ninguém sabe como se fará a integração entre os três sistemas fundamentais que são o tripé do planejamento urbano. Sistema de uso e ocupação do solo, sistema de circulação e mobilidade, todos eles abrangidos e submetidos ao sistema ambiental. Naturalmente se isso fosse um plano diretor, esses dois sistemas de uso e ocupação do solo e sistema de circulação deviam estar juntos em um projeto para dizer como fazer e não como esse documento, que é: ou generalista ou obvio, vejam só que coisas: priorizar o transporte público: é mesmo. Puxa, não sabia!. Melhorar o sistema viário: é mesmo! Puxa, não sabia! Melhorar o sistema público de transporte: é mesmo. Puxa, não sabia. Promover o aproveitamento com a oferta de transporte público. Puxa, não sabia disso! Isso aqui não é para Plano Diretor, é o óbvio que todo bom administrador deve fazer. Não diz como fazer. Como vamos fazer isso aqui. Ninguém sabe como vai fazer. Isso é generalidade completa. Entrando naquilo que seria o específico, em um determinado artigo manda acabar com o transporte de asa fixa no aeroporto do Campo de Marte. Isso é de uma estupidez que beira a raia da patologia, somente pessoas profundamente ignorantes a respeito

desse fantástico meio de transporte aeroviário é que pode propor semelhança estultícia que depois, quando eu tiver tempo, um belo dia vou explicar a burrice que se vai cometer, se isso acontecer. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Com a palavra a Sra. Lucila Lacreta.

A SRA. LUCILA LACRETA – Boa noite a todos. Particpei das audiências publicas, do pré-Projeto, digamos assim, do Plano Diretor, e uma coisa que ficou bem claro é que a população de São Paulo espera uma cidade com controles. Essa cidade, há décadas, não tem controle nenhum em que pese existam as Leis de Zoneamento um arcabouço legal enorme, mas não se controla o que será construindo aonde. Esse plano, pior ainda, como o Secretário muito bem expôs o seu rol de generalidades, esse é um plano sem controle. Tanto que o Secretário nem se deu ao trabalho de apresentar quadros, diagnósticos, mapas para entendermos melhor qual é essa proposta. Inclusive, falou que precisamos ter mecanismos autoaplicáveis. Quero saber que mecanismos autoaplicáveis são esses, porque eles precisam ser absolutamente claros. Precisa ter mecanismos de regulação diferenciados, quais são esses mecanismos para se obter o tal do equilíbrio entre malha viária, oferta de transporte coletivo, adensamento populacional, oferta de emprego onde tem moradia. Falou também de desconcentração da oferta de empregos e serviços. Como garantir que esses empregos e serviços estarão nos lugares corretos, por exemplo, a zona Leste, o Secretário em outras ocasiões, mostrou que ali é um grande dormitório não tem emprego nem serviços. Esse plano, não diz como, só diz que em determinado lugares haverá certo incentivo, não pagamento da outorga onerosa, mas não fala de forma nenhuma, como esse emprego e serviço vão para a zona Leste, e como as pessoas vão morar aqui na área central. Fala de adensamento mas não há nenhum mecanismo que garanta que o adensamento populacional vai se dar no lugar que se pretende. Fala-se de déficit habitacional, sabemos que ele existe, mas como fazer, quais são as prioridades, os locais prioritários. Os orçamentos, em quanto isso serão minimizados. Enfim, é um plano sem controle, e plano sem controle não queremos. Precisamos de controle.

São metas concretas. Temos de saber onde será feito e não essa falácia de se construir quatro vezes a área do terreno ao longo de eixos de transportes que todos sabem que está saturado e que não tem controle nenhum. Quem garante que o empresariado, mercado imobiliário, que nunca se regulou na história de São Paulo, vai se instalar na zona Leste. Cada um fará o que quer onde bem entender, como sempre foi aqui na Cidade de São Paulo. Infelizmente, esse é um plano sem controle e definitivamente não é isso que população solicitou e espera dessa gestão. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Com a palavra a Sra. Caroline Vigo Coguetto.

A SRA. CAROLINE – Boa noite. Eu sou da Ciclocidade. Realmente o plano está bastante genérico, mas eu vou pegar nos pontos que foram mais específicos e que descontentaram bastante a gente.

Primeiro é o parágrafo II do art. 179, que diz “que as ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e bicicletários somente poderão utilizar-se das vias estruturais quando consideradas as condições de segurança necessárias, em função da velocidade”.

Eu acho que é o contrário que a gente tem que dizer: que as vias estruturais devem proporcionar segurança necessária para as ciclovias, ciclorrotas e bicicletários. (Palmas)

E aí é muito parecido o art. 193, que é um desastre, que fala em “alargar e melhorar as vias estruturais”. Que dizer, alargar via estrutural pode ser reduzir a calçada. Temos de prestar muita atenção nisso.

Ajustes pontuais. O que é um ajuste pontual numa via? Mas, especificamente, o parágrafo primeiro fala que o sistema viário estrutural poderá receber adaptações que promovam compartilhamento e adequação do espaço, desde que garantidas as condições de segurança semelhantes. Podem, eventualmente, serem garantidas as condições de segurança.

São esses os dois pontos. Nesse art. 193, se quiséssemos ser um pouco mais específicos, poderíamos falar uma questão que todo mundo conhece e que não está presente

no Plano Diretor, justamente porque está bastante genérico, que é a questão de travessias de pontes e viadutos por pedestres e ciclistas, que quem anda a pé e de bicicleta sabe que é um desastre na cidade.

É isso. Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Caroline. Tem a palavra a Sra. Asuncion Blanco, do Viva Pacaembu.

A SRA. ASUNCION BLANCO – Boa noite. Eu fiz uma análise de todos os artigos, mas vou me ater a alguns deles, porque em relação a outros algumas pessoas já falaram.

A mobilidade das pessoas é avaliada a partir da sua independência – ou seja, o que ela consegue fazer sozinha. É assim que se avalia a condição da pessoa. A partir do momento que ela precisa de alguma ajuda, essa mobilidade vai sendo reduzida. Então eu acho que a gente não pode começar a discutir mobilidade se nenhum item desses artigos a gente começa com a palavra “pessoas”. Todas as citações começam do “viário”. Acho isso interessantíssimo. A não ser que tenham descoberto a possibilidade de ir a um lugar para outro sem precisar andar, que eu não consigo fazer, eu acho que temos de começar a falar das pessoas e dos pedestres.

Embora haja outras observações que eu vou protocolar, vou me ater mais exclusivamente ao art. 190, que fala em “melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança, modicidade, em especial dos grupos de baixa renda”. Desculpe-me, mas mobilidade tem de ser geral, para todas as pessoas, independentemente da faixa de renda. Se depois a gente pode garantir isenções, facilidade para todas as pessoas que tenham situação financeira diferente ou mobilidade reduzida, é outra história. A mobilidade tem de ser pensada para as pessoas em geral, para a cidade inteira. Aqui eu mudaria esse item, e o passaria para a quarta, quinta ou sexta colocação, porque o primeiro tem que ser “priorizar as calçadas como área comum de uso geral da cidade; retirada gradativa de todas as interferências destinadas aos pedestres, preparação das calçadas pela necessidade do

envelhecimento populacional e das pessoas com necessidades especiais; aumento do tempo de travessia dos pedestres nos faróis; colocação de faixa de pedestre em todos os cruzamentos; realocação das faixas de área de conversa e lombofaixas em vias e locais para diminuição de velocidade”. É preciso priorizar as pessoas, para então falar no viário, no transporte, no congestionamento. Em todas as discussões de mobilidade, no momento seguinte que se começa a falar, as pessoas desaparecem. As cidades em que eu moro tem gente. Boa noite. (Palmas)

P – Muito obrigado. Eu estou deixando passar um pouco o tempo. Quando faltar 30 segundos, a Fernanda, que está sentada lá na frente do púlpito, levanta a luzinha. Assim, a pessoa fala tranquilamente.

Eu queria só pedir para todos os que estão fazendo sugestões. Era para estar pronto hoje, mas não ficou pronto, um formulário onde a pessoa anota o artigo e as modificações que quer fazer, e parece que a impressão não ficou pronta. Eu pediria aos que falaram que, se puderem, anotem as questões. Quem já preparou ou vai entregar documento não precisa, mas os que não prepararam documentos, se puderem anotar essas observações, para nos entregar, porque são importantes para o nosso trabalho de relatoria.

Tem a palavra o Sr. Paulo Acras, do Corecon-SP.

O SR. PAULO ACRAS – Antes de começar a falar, eu gostaria de deixar uma documentação para a Mesa, para o Sr. Andrea Matarazzo, com relação a um fato.

Particpei das reuniões do Dante Alighieri, nas oficinas, e aquilo que foi votado e definido no nosso grupo foi alterado pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano, e não foi incluso na proposta do Plano Diretor. Quero um esclarecimento em relação a como funciona isso, posteriormente.

Queria apresentar um número para vocês: 5.335. Eu não sou candidato, tá? Esse é o número de pessoas que, segundo a apresentação do Sr. Fernando Mello, morreram na cidade de São Paulo, vítimas de acidentes de trânsito, atropelamentos.

É inaceitável um termo no art. 193 que diz o seguinte que as ações prioritárias do sistema de transporte coletivo são: “integração do novo sistema com os novos modos de transporte...”

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Qual o artigo?

O SR. PAULO ACRAS – Art. 193 – “[...] integração do novo sistema com outros modos de transportes, e, em especial, os não motorizados e os coletivos privados”.

Gostaria de que retirassem imediatamente a expressão “quando couber”. Morreram 5.335 pessoas. Falar em bicicleta quando couber é um absurdo para mim.

P – Qual é o início desse artigo?

R – É o “b”. “A integração do novo sistema...”

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – E “ideia” ficou em qual artigo?

O SR. PAULO - Acho que segurança deve ser a prioridade. Segundo, queria saber se essa reunião é séria, ou estamos aqui somente para cumprir a legislação? Se existe interesse dos Vereadores e do Prefeito em melhorar as necessidades de segurança e de mobilidade do cidadão?

Quero dar a minha sugestão, que é estimular o uso do taxi e dos transportes coletivos nas portas dos bares e das casas noturnas. A proibição de manobristas, vallets ou qualquer facilidade para o consumo de bebidas alcoólicas e o uso de automóvel simultaneamente. A casa noturna não pode ser um facilitador, não pode arrancar o dinheiro da carteira dos jovens e dizer: pode ir embora, atropelar, matar, arrancar o braço e acabar com o pensamento de que as chaves do carro estão aqui, e que a responsabilidade é do motorista bêbado e não minha.

Já que vamos investir bilhões de dólares em mobilidade urbana, que tal analisarmos melhor os números fornecidos pela própria Prefeitura e proteger os pedestres e ciclistas. O número de jovens que morreram de bicicletas, se fizer um comparativo com o número de pessoas que circulam em São Paulo, morrem 40 vezes mais ciclistas do que

pedestres e pessoas de ônibus e carros.

Não custa incluir ao lado dos corredores uma área de segurança para os ciclistas.

O que os Vereadores pretendem fazer para minimizar essas mortes? (palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Antonio Pedro, da Fepac.

O SR. NABIL BONDUKI - Queria só me referir ao Paulo que acabou de falar. A Câmara Municipal pela nossa Lei Orgânica tem obrigação de fazer duas audiências públicas e nós programamos 45, o que significa um grande esforço para nós, tanto para vocês que participam, como para nós. Portanto, é importante ficar claro que não existe de maneira alguma a intenção de fazer audiência pública para cumprir a lei, porque se fosse, faríamos o que a lei determina como obrigatório. A intenção é ouvir e aquilo que for pertinente incorporar o que for possível e chegar a uma maneira adequada de inclusão no Plano Diretor. Pode acontecer de certos aspectos que não digam respeito ao Plano Diretor, serem de leis complementares, mas aquilo que for pertinente ao Plano Diretor e que for coerente com a proposta poderá e deverá ser incluída. Se não seria uma brincadeira com nós mesmos.

O SR. ANTONIO PEDRO – Boa noite. Quem está aqui hoje presente aguardava uma explicação, uma explanação mais clara do que se pretende fazer: mais dados, uma coisa mais visual para que pudéssemos compreender qual serão esses eixos de estruturação porque não está muito claro. Precisávamos ter mais informações e a forma da apresentação não tem a didática necessária. Para quem é trabalhador, usuário, precisava mais clareza na explicação dessas informações. Acho que deixa a desejar nesse sentido.

Não entendo quais são os eixos e que regiões esses eixos vão atingir. Se é só o Centro, ou é o Centro expandido, ou se vai além disso, pois sabemos que onde a população mais sofre, daí discordo um pouco do Secretário, acho que o sofrimento é por igual, para toda a sociedade. Todo mundo sofre, mas quem está em M'Boi Mirim, sofre mais. O sofrimento não é tão democratizado, uns sofrem muito mais.

Entendo que esse projeto de estruturação de transformação urbana deve atingir esses outros eixos, que não estão apenas no Centro expandido. Precisamos ir além do Centro para atender realmente parcelas muito grandes da população.

Concordo com o Secretário que é necessário adensar a região central e o centro expandido em corredores onde a quantidade de unidades habitacionais ainda é ociosa. Acho que há essa ociosidade em alguns corredores aqui nesse Centro expandido. Proponho que seja garantido no programa, no projeto, em lei, que famílias, trabalhadores que têm de se deslocar todos os dias da periferia para o centro também sejam contemplados nesse adensamento, que deve vir a ser feito para privilegiar moradia nos eixos onde se tem transporte público.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Concluindo, por favor.

O SR. ANTONIO PEDRO – Então a proposta: que haja essa garantia, que não seja um mero adensamento que venha a favorecer meramente também o mercado imobiliário ou a especulação imobiliária.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - OK. Muito obrigado, Tonhão.

Por favor, o Sr. Matias Mickenhagen, da Ciclocidade.

Vamos, Matias, já está contando aqui.

Cadê o Matias? (Pausa) Ah, vai falar em nome do Matias. Está bem.

Então, Ciclocidade, começando.

O SR. GABRIEL - Boa-noite, sou Gabriel, Diretor da Ciclocidade, e o Matias me passou aqui a voz para falar.

Primeiro, acho que já foi dito aqui, a gente fez algumas avaliações do Plano Diretor anterior e acho que elas vão à direção de identificar que, quando ele não especifica quais são os mecanismos, as políticas que ele está prevendo, elas não são implementadas. Então, também ficou com a sensação, a gente fica com a sensação de ele é um pouco genérico

demais, na medida em que ele não estabelece os mecanismos específicos. E aí a sensação de que nós vamos passar 10 anos e avaliar que ele não foi implementado.

Falando um pouco dele, primeiro, retomando aqui o que Caroline tinha dito do artigo 179, §2º: é um absurdo o que está escrito aqui. Isso aqui é uma coisa totalmente incompatível com o Código de Trânsito Brasileiro. Então, sendo um pouco mais propositivo: aqui ele está falando que: “§ 2º. Ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e bicicletários somente poderão utilizar-se das vias estruturais quando consideradas as condições de segurança necessárias em função da velocidade e volume de tráfego de cada via”. Ou seja, vocês sugerem que, em vias de grande tráfego, não se use bicicleta. É, mais ou menos, isso o que ele está dizendo. Ao contrário, o Código Brasileiro de Trânsito diz, muito claramente, que toda via é ciclável. Então, a minha proposta, a proposta da Ciclocidade é que considerem, nesse artigo, que toda a via é ciclável. E, eventualmente, você estabeleça, por exemplo, uma exceção, como nas vias expressas da Marginal. Eventualmente, uma exceção, mas toda via é reciclável. Então, a gente inverte essa. E, portanto, devem ser garantidas as condições de segurança.

No artigo 185, ele fala quais são os componentes do sistema cicloviário. A sugestão é a de inserir o sistema de compartilhamento de bicicleta. Inclusive, faz parte do programa do Plano de Governo do Prefeito Haddad a ideia de um sistema público de compartilhamento de bicicleta. Hoje nós temos um sistema privado, que é restrito e que não vai para a periferia. Então, para garantir isso, a gente precisa de um sistema público.

No artigo 193, também faço coro com a Carol: acho que a gente falar em alargamento de vias estruturais é uma tristeza, não é? Não se deixa claro o que a gente quer para a Cidade. A gente quer é a redução dos automóveis; a gente quer a priorização de outros modos. Então, alargar vias estruturais, numa cidade que não tem espaço para pedestres, para ciclistas e para outros modais...

Só faltam 30 segundos, é isso?

O artigo 197: ele delega a bicicleta, esse sistema, aos planos regionais e aos planos

de desenvolvimento dos bairros, que vão complementar essa rede cicloviária, e a gente não concorda com nisso. A gente acha que o Plano Diretor tem de estabelecer um plano cicloviário na Cidade.

O plano cicloviário não é traduzido em planos regionais e nem em planos de bairro. Isso obriga que a gente, como ciclista, esteja em todos os bairros, em todos os locais, cobrando a bicicleta. Não, a gente... E a soma dessas partes não dá num plano cicloviário para a Cidade. O plano cicloviário é maior, ele tem de ser planejado para isso. Nós temos cidades que tiveram experiência de transformar a cidade para incluir a bicicleta, para incluir o pedestre.

Com isso aqui você está relegando para o... "Vai discutir lá no plano regional; vai discutir lá no seu plano de bairro". Não, a gente quer discutir a Cidade, a Cidade para bicicleta e para pedestre. Então, a gente não deve, não, não, não, ... Não vamos delegar isso, não.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Concluindo, por favor.

O SR. GABRIEL - Inclusive, um plano cicloviário que considere a interligação de bairros.

Acho que outras questões que não estão: a travessia de pontes e viadutos, que já foi dita; não há uma menção da redução das velocidades e fiscalização. O companheiro falou sobre 5 mil mortes. Nos últimos 10 anos, são 10 mil mortes, tá?

Então, do Plano Diretor para cá morreram 10 mil pessoas. O que que nós vamos fazer diferente nesse Plano Diretor? Eu acho, acredito que a redução de velocidade e a fiscalização, principalmente durante noite, madrugada e final de semana, são fundamentais.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Muito obrigado.

O SR. GABRIEL - E a fala... E a última questão: a redução de estacionamentos na rua. Não fala disso, não é? Então, a rua para os carros... Não é só a rua de trânsito de carros, é a rua de estacionamento. Poderia falar sobre a redução de estacionamentos na rua.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - OK. Muito obrigado.

O Vereador Police Neto - que, aliás, é ciclista também -, gostaria de falar um pouco.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - Vou, na realidade, colocar um tempero no debate. Quando a gente anunciou o debate do dia de hoje, a gente anunciou como o debate do sistema de mobilidade e suas ações prioritárias. E o plano apresentado segue uma orientação: ele anuncia etapas 2016 e 2025. Então, ele anuncia dois períodos de execução de intervenções; e tem alguns, também, no miolo entre 2016 e 2025.

Talvez fosse importante, até para elucidar àqueles que participam do debate hoje com a gente, qual que é o volume de recurso que está minimamente programado para esse conjunto de intervenções que estão distribuídas no mapa. A gente tem intervenções pontuais; abertura de vias; ciclovias. Então, para a gente ir dando forma e volume de recurso imaginado para essas intervenções prioritárias - aquelas que são, sem dúvida nenhuma, de tarefa do Poder Público Municipal.

É lógico que a gente não vai conseguir programar aquilo que é um investimento no Metrô - é uma pena - ou no Ferroanel. Mas é sempre bastante importante conseguir anunciar para a sociedade que, para cumprir esse plano, há um volume de recursos mínimos que vai ter de ser mobilizado. E eu falo isso muito porque o Prefeito, no dia de hoje, fez uma fala muito contundente da necessidade da correção do IPTU para fazer frente aos investimentos que são necessários. Assim, é bom a gente já começar a falar para a sociedade quais são esses investimentos programados por esse plano. Portanto, estamos imaginando tanto de recurso para a abertura de vias - já que tem abertura de vias nele; estamos pensando em tanto de volume de recurso para o sistema de saneamento.

No dia de hoje, é muito mais as ações prioritárias para o sistema de mobilidade, importam em quanto, neste período de vigência do plano, para que todos saibam o quanto que a gente vai ter que produzir durante esse período, porque aí isso vai elucidando, na cabeça de todos, o quanto há para sistema cicloviário, quanto para sistema viário estratégico, o quanto desse sistema viário estratégico vai servir para carga - que é outra questão que passou um

pouco ao largo. Quer dizer, o que que a gente tem de sistema viário estratégico para transporte e mobilidade de carga - para, depois, a gente não ter o conflito da carga com o passageiro. Então, acho que é bastante importante a gente conseguir ir mostrando para a sociedade o quanto isso custa, portanto, o desafio que está lançado a todos.

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

O SR. LAERTE BRASIL – Sou Presidente da União Global (palavra inaudível) em nome da Federação dos Empreendedores e Moradores da Região da Sé, saúdo as autoridades da Mesa e todos os presentes.

O que vou falar envolve tanto o Orçamento da Cidade e até a verba de mobilidade urbana que foram assinados os cinco bilhões de reais. Numa reunião em que eu estava próximo e escutava que estava a Presidente Dilma e o ex-presidente Lula, o Deputado Federal Vicente Cândido, o Ministro da Justiça, Vice-Governador Afif Domingos e o comparsa dele Gilberto Kassab, que durante 6 anos roubou cerca de 14 bilhões da Cidade e desse montante de dinheiro roubado, três bilhões foram do sistema de transporte. Dos dez cheques que foram distribuídos aqui na Cidade para me perseguir, para o Comandante Geral da Polícia Militar, para o Comandante do Comando Militar Sudeste do Exército, Secretário de Segurança Pública, Presidente do Tribunal de Justiça, Procurador do Estado, oito foram distribuídos pela Dilma Rousseff, pelo Lula, pelo Ministro da Defesa e esses dois ladrões que falei: Afif Domingos e Kassab.

Dos cinco bilhões que foram anunciados, é uma mutreta macabra, três bilhões seriam rateados entre o Prefeito Haddad e entre 40 Vereadores da base e outros setores para impedir as minhas atividades na Cidade de São Paulo. Já que a Dilma e os comparsas dela querem encobrir o sol com dinheiro roubado para me perseguir, eu vou combater esses ladrões pela sombra porque a partir do dia 15 de dezembro...todos estão pegando dinheiro roubado e vou denunciar.

O SR. NABIL BONDUKI – Gostaria de solicitar um tempo para a Sra. Anudila, que

é Diretora de Planejamento da SPTrans para que possa falar exatamente do que já está planejado do ponto de vista de corredores de ônibus.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Alex Albuquerque.

O SR. ALEX ALBUQUERQUE – Boa noite a todos e a todas. Sou membro da Fepac – Federação Paulistana de Associações Comunitárias.

Primeiro, eu queria colocar a seguinte situação para a mesa: por exemplo, a gente está discutindo um planejamento. E houve um coro aqui, e do qual faço parte também, em relação ao fato de que é genérico o que está nesse Plano Diretor. É muito genérico mesmo, porque um planejamento é feito de “como eu vou fazer”, não só “o que eu vou fazer”, mas “como eu vou fazer”. E aqui não mostra como vai ser feito. Parece que fica uma coisa bem solta: “eu vou fazer”.

Inclusive, teve uma situação em que a representante, em um momento, discutindo sobre mobilidade, apresentou a seguinte questão: aumentar a mobilidade na cidade de São Paulo é colocar mais pessoas dentro de um ônibus, e não você aumentar a frota de ônibus. É aumentar a quantidade de pessoas a serem transportadas. E isso foi uma proposta para o transporte: em vez de serem 42 pessoas em pé, 48, que poderiam trafegar em pé dentro dos ônibus. Então qual é a forma realmente de fazer? É ficar fazendo esses ajustes? E esse é o caso também dos corredores de ônibus: passar cal numa via e mandar os ônibus passarem por ali. Vamos avaliar, nesses corredores de ônibus, essa questão mesmo sobre mortes. Como é que é? Esse corredor de ônibus ampliou essa quantidade de mortes nesses lugares de corredores de ônibus, contando apenas com uma sinalização?

E qual é a forma de melhorar a mobilidade na cidade de São Paulo? Hoje, nós temos semáforos parados na cidade de São Paulo como um todo, não trafega nem carro e nem ônibus. O Prefeito está ciente desse Plano Diretor? Será que ele está ciente de que vai ter que realizar isso?

E a questão da moradia? Estou meio preocupado com o seguinte fato: por exemplo, no caso dos ônibus, o investimento que teve foi passar uma tinta nas vias e determinar que seriam então corredores de ônibus. O investimento foi tinta, não foi um planejamento que houve naquela região. Agora veio a questão das residências, que antes eram para cinco, hoje estão dizendo que são em torno de 2,8 pessoas morando em cada residência. E agora a gente teve um aumento de IPTU. Então vai ser o que, agora? Vamos ter que morar em duas famílias dentro de uma casa para poder pagar o IPTU. Eu acho que é o jeitinho Haddad de ser: passa tinta, vira corredor de ônibus; passa agora o IPTU elevadíssimo, e vamos morar agora em duas famílias, resolvendo-se o problema de moradia na região. Nós temos agora uma casa para duas famílias.

Obrigado.

P – Obrigado. Tem a palavra a Sra. Odila, para que faça um breve relato do cronograma dos corredores e o que está previsto de investimento.

A SRA. ODILA – Acho que o grande desafio da Secretaria de Transportes desta gestão é qualificar o sistema de ônibus; essa é a nossa proposta. Isso porque o sistema de ônibus é responsável por 80% das viagens de transporte coletivo, e se a gente não qualificar o sistema de ônibus, nós não teremos um sistema de transporte coletivo bom. Esse é o nosso desafio.

Dentro desse desafio, a gente tem três pilares.

Um deles é o espaço exclusivo: a gente tem que resgatar o ônibus do congestionamento. Não tem como qualificar o ônibus se eu deixar ele no meio do congestionamento. Esse é um pilar.

O segundo pilar a gente chama de “organização em rede”. A gente implantou o bilhete único há dez anos para poder organizar as linhas em rede, e até hoje não foi feito isso. Isso implica o que vocês estão falando: reorganização, retirar sobreposição, separar os trechos estruturais trocais dos trechos alimentadores das linhas, que seriam dois sistemas com funções

diferentes, e, especialmente, valorizar um atendimento em rede. Isso significa, por exemplo, ampliar o uso de vias que hoje não são utilizadas por ônibus, as vias perimetrais. Por exemplo, a Pacaembu, a própria Av. Brasil, a Sumaré, que têm muito pouco ônibus para criar uma rede de transporte.

O terceiro pilar nós chamamos de “operação controlada”: também não adianta liberar espaço, não adianta reorganizar as linhas se não houver uma forma de controlar, efetivamente, a oferta do serviço. E é meio trazer para o sistema de ônibus o que o metrô faz no dia a dia, no controle do transporte. É trazer essa cultura que não existe no sistema de ônibus, uma cultura metroviária para o sistema de ônibus. Dentro disso, selecionar os corredores, que é o resgate do ônibus significa fazer corredores, faixas exclusivas à direita, faixas exclusivas à esquerda. É resgatar, priorizar o ônibus.

Temos 4,5 mil km de atendimento por ônibus na cidade. Nesses 4,5 mil km, aproximadamente 1,2 mil km é o que chamamos de “eixos estruturais”, que são onde os ônibus se concentram. Alguém estava falando que não precisa fazer viário, não sei o quê. Não é verdade. Aqui, no centro expandido, eu acho que eu concordo. Mas se a gente pegar, por exemplo, a Av. Cantídio Sampaio, que tem duas faixas, e uma fila de ônibus nos dois sentidos, a gente verifica que a gente precisa alargar o que a gente chama de vias estruturais. E é sobre essas que estamos falando. Não é alargar para o carro, é alargar para que a gente possa oferecer um sistema de transporte de qualidade sobre pneus.

Desses 1.200 km que a gente acha que deveria ser priorizado o transporte, a circulação de ônibus, a gente já tem 130 km de corredores que precisavam requalificados, e, de fato, têm uma velocidade muito baixa, por conta da sobreposição de linhas e por conta de alguns gargalos de trânsito que tem. Estamos fazendo mais 150 km. É compromisso dessa gestão construir 150 km de corredores. Esses, sim, deverão ser construídos no formato BRT – larada com cobrança desembarbada, com faixa de ultrapassagem, e, terão, além disso, tratamento das calçadas, de parede a parede, com ciclovias. Quando for impossível ter ciclovia,

tem uma via paralela que faz um trecho junto do corredor. Mas todos os projetos estão prevendo a ciclovia, não só paralelamente, competindo com o corredor, mas também de acesso, vamos dizer, uma rede viária de acesso às principais conexões.

Na verdade, já temos desenvolvido 223 km de projetos funcionais dos corredores. Desses, aproximadamente, 100 km já estão com as obras contratadas e devem ser iniciadas no começo do ano.

Citarei alguns dos corredores já contratados e prontos para o início da obra: Radial Leste, desde a Estrada do Iguatemi até o Centro da Cidade; Avenida Itaquera Líder, atendendo ao polo Itaquera; Aricanduva; extensão da M'Boi Mirim até a Estrada dos Funcionários Públicos; a Carlos Caldeira; e o corredor Capelinha-Vila Sônia, chega ali pela Estrada do Campo Limpo.

Os outros corredores em projetos, em fase de contratação, são: Celso Garcia, desde Itaim Paulista até o Centro; Perimetral Itaim Paulista-São Mateus; eixo Norte-Sul Grajaú-Santana, pela Av. 23 de Maio; Avenida Sabará; Miguel Yunes; Belmira Marin; e a Bandeirantes, que é uma Perimetral já que estamos querendo fortalecer a rede de corredores. A Jacu Pêssego deve ter o corredor feito pela EMTU.

A previsão dos 150 km é por volta de cinco bilhões de reais. Se pegarmos os 223 km que estão sendo projetados, chegamos ao valor de sete bilhões de reais. A construção desses corredores envolve a construção de 15 terminais.

Esses corredores devem ter o padrão BRT com cobrança desembarcada, que é uma inovação e que deverá exigir a reorganização de linhas porque um corredor com cobrança desembarcada não pode ter mais de cinco linhas circulando nela porque senão fica uma fila.

Do outro lado estamos programando a reestruturação e a requalificação dos corredores existentes. Estamos fazendo os projetos.

A faixa exclusiva faz parte dessa premissa de resgatar o ônibus do congestionamento. Uma parte dessas faixas exclusivas serão, futuramente, cobertas por

corredores. Por exemplo, a Av. 23 de Maio é uma que hoje está com faixa exclusiva a direita e que passará a ter corredor. Mas a grande maioria vai permanecer com faixa exclusiva mesmo e é outra forma de priorizar o transporte coletivo. A nossa ideia é que no Plano Diretor, no final dos 12 anos, a gente atinja 460 km de corredores de ônibus mais os 130 que temos com mais 400 km de faixa exclusiva. Estaremos perto dos 1200 km, que seria o viário estrutural com prioridade para o transporte coletivo.

O SR. NABIL BONDUKI – Só para esclarecer, quando a gente fala de corredor urbanístico, isso se refere apenas aos corredores de ônibus padrão BRT e não as faixas exclusivas. Isso é importante ficar claro.

A proposta dos eixos de coeficientes mais altos são apenas os corredores de ônibus com 150 km até 2016, acrescidos das linhas de metro e os corredores feitos pelo Estado, como Jacu Pêssego.

Há previsão para o começo desses 223 km em projeto?

A SRA. ODILA - Acredito que senão em 2016, 2018 já poderiam estar prontos.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Só para esclarecer também com o Fernando. O artigo 60 que diz que mediante decreto a partir do momento que é dada a ordem de início para a implantação dos corredores, passa a ser dotado o coeficiente. É isso mesmo?

O SR. FERNANDO – Isso responde a pergunta da Lucila, a questão autoaplicável. Existem três categorias de eixos urbanísticos. Aquele já existente como, por exemplo, da Linha Verde do Metro. A partir de então, sabemos que aquele é um eixo que tem interesse de fato para a gente, onde ainda possível, promover uma maior otimização da terra em relação aos investimentos de transporte.

Segundo tipo são os corredores que a Odila está colocando. As linhas em construção do metro ou já licenciadas como, por exemplo, a linha das Águas Espraiadas, que já há licenciamento, já há verba empenhada e inclusive já estão em construção.

O terceiro grupo é o grupo daquilo que está tanto no plano do Governo do Estado

de São Paulo de uma expansão futura quanto no próprio plano de expansão municipal da rede de corredores.

Existem várias linhas previstas, entretanto essas linhas podem mudar de lugar e podem perder o interesse por inúmeras razões que não vêm ao caso.

Então, estabelecemos uma lógica. A partir do momento que há uma linha há um critério de definição de uma faixa de influência cujo propósito não é aumentar o coeficiente de aproveitamento. O coeficiente é um dos parâmetros urbanísticos. Há outras regulações como, por exemplo, a questão das vagas de garagem e etc. para que, de fato, a gente possa pensar urbanisticamente. A questão não é aumentar o coeficiente de aproveitamento construtivo. Estamos muito mais preocupados com o adensamento populacional do que o construtivo.

Quando essas novas linhas forem feitas, precisaremos de projeto de lei porque se a Linha Laranja do metro não sair, desistirem, e decidirem fazer uma Linha Laranja em outro lugar, a gente precisará regular ao longo dessa linha e aprovar isso em lei dentro dos critérios já previstos.

Entretanto, esses corredores já licitados ou as linhas já existentes já estão previstos e assim que tiver as condições descritas no plano, um decreto descongela a regulação já pré-determinada, inclusive com perímetro das faixas de influências. Isso já é de domínio público e já está passível de discussão.

Os perímetros já estão georreferenciados para que não haja confusão, como por exemplo, o que está acontecendo com algumas operações urbanas que foram traçadas com caneta e uma indefinição muito grande.

O que é o autoaplicável? A lógica da regulação já existe. Saberemos que quando houver uma nova linha, acontecerá desta forma. As que estão na iminência via decreto porque já sabemos, já temos o licenciamento, outras eventuais mediante aprovação de lei como tem de ser.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. FERNANDO – Na verdade, como é muito ruim passar uma linha de 150 porque a malha da Cidade não é homogênea. Então, o critério é o seguinte: tocou em um lote, toda a quadra está incorporada de forma a que a gente nunca tenha uma linha no meio do lote ou no meio de uma quadra. A quadra passa a ser uma unidade urbanística e sem confusão dos limites.

- Assume a presidência o Sr. Andrea Matarazzo.

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

O SR. ROBERSON – Sou Roberson e sou colaborador da Cidade.

Eu vou insistir no parágrafo 179, inciso II, porque discordando do que o Vereador Andrea Matarazzo comentou no início, que o carro é demonizado na questão do Plano Diretor, esse parágrafo garante o que o carro mais quer: que desapareçam as bicicletas da frente.

Então, onde não se fizer ciclovia, ciclofaixas e ciclorrotas, que seriam as vias estruturais, ali não comportará bicicleta. Hoje, em avenidas como a Cantídio Sampaio, na zona Norte, é um local estreito e que o pessoal usa muito a bicicleta. Em pontos onde não houver ciclovias ou ciclorrotas, a bicicleta irá desaparecer dali. Esse inciso está proibindo que a bicicleta circule a partir de quando isso acontecer na região. Isso é muito perigoso para a mobilidade.

Levando-se em conta que no artigo 190, item 1, pensa na mobilidade das pessoas de baixa renda e diferente do uso no Centro expandido, o pessoal da periferia não faz a bicicleta por opção, mas por necessidade.

Quando se proíbe, em artigo, nas vias estruturantes o uso da bicicleta, você segrega essas pessoas de ter mobilidade.

Sobre o comércio de rua, nós tivemos boa experiência com vaga viva tirando espaço de estacionamento de carro, colocando dois espaços de vaga viva, espaço de convivência humana e isso aumenta demais o comércio local, favorece o comércio local.

O Plano Diretor deixa a desejar. Qual será a participação efetiva da sociedade nessas discussões tanto do plano de mobilidade por bicicleta, dos corredores? Efetiva participação da sociedade local. Se jogar só para os Planos Diretores Regionais, ficará muito complexo. Fala-se no Plano Diretor de Sistema. Eles não vão conversar da maneira necessária.

Como a Assuncion falou sobre a melhoria de calçada. Toda a vez que você aumenta e melhora as calçadas, você ajuda no comércio local, seja na ponte ou qualquer local. Tem de dar prioridade ao pedestre e dessa forma a via se torna mais segura para o ciclista. Então, o Plano Diretor tem de voltar um pouco mais para a questão humana que favorecerá o pessoal de baixa renda e o comércio local que está definhando com os shoppings na cidade de São Paulo. (Palmas)

SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Reinaldo Félix da Costa.

O SR. REINALDO FÉLIX DA COSTA – Boa noite a todos.

Infelizmente, acho que cometi um crime vindo para cá hoje. Por questão de segurança, pela zona Norte estar em pé de guerra, eu pensei na minha segurança e vim de carro. Desculpem. Falar para vir de bicicleta é fácil. Acho que a maioria então deve estar de ônibus, inclusive a Mesa. Deus que esteja com vocês a partir do momento que saírem dessa porta porque dois maus elementos já me pararam na entrada, mas tudo bem, segue o jogo.

Falar de corredor de ônibus sem preparo é difícil. Eu faço parte de uma associação de bairro, inclusive o Vereador Police Neto tem participado com a gente dos planos de bairros da zona Norte, e estão escutando a comunidade agora. Ninguém foi escutado antes.

Corredores de ônibus. A Avenida Imirim está afundando. Faz-se a faixa, pinta-se, e está feito o corredor de ônibus. Na Rua Darzan vários imóveis estão trincando, inclusive a

Associação Comercial – Distrital Santana está passando por esse problema.

Então, para se fazer um estudo tem de se pesar várias consequências que podem acontecer. Pergunto para a CET: foi estudado o número de atropelamentos que acontecem em corredor de ônibus? Trabalhei 13 anos na Santa Ifigênia e é triste ver atropelamentos um atrás do outro.

Peço encarecidamente que revejam a situação na zona Norte da Avenida Brás Leme. A gente sabe que existe projeto e estudos. Entregamos para a CET o caos que será se fizerem o corredor de ônibus lá. Entendemos que a zona Norte, Cantídio Sampaio, precisam. Na Inajar de Souza fizeram para o Centro. Você vai trabalhar, mas não volta porque não tem corredor para voltar. Então, os corredores precisam ser revistos.

Temos de entender que todos precisam andar de ônibus. Eu ando de ônibus também, mas por questão de segurança estou com meu carro hoje. Paguei estacionamento caro, mas pretendo chegar inteiro a minha casa. A zona Norte está pegando fogo.

Sobre ampliação de terminal de ônibus. Em Santana querem desapropriar um quadrilátero, tirar 45 comerciantes e 45 moradores que têm história. Amplia-se o terminal de ônibus, mas não se faz projeto. Apresentamos no plano de bairro três outras situações em que cabe esse terminal de ônibus para não se ter o impacto. O impacto positivo sempre tem de ser maior do que o negativo.

A última questão. Desapropriar a asa fixa do Campo de Marte é tirar a história de Santana. Ali é o pulmão verde da Cidade junto com o Ibirapuera. O bairro nasceu em torno do Campo de Marte. O que querem fazer hoje é um assassinato porque rifaram o entorno da região vendendo as casas e levantando prédios e o que impede o crescimento hoje, na questão imobiliária, é o Campo de Marte.

O Campo de Marte tem portas abertas para a comunidade e tem um projeto de se fazer um Museu Aeronáutico para visitação das escolas; de se fazer um parque para as pessoas frequentarem; tem o domingo a ero, uma tradi o da região.

Agradeço. Peço, por favor, que me repitam a questão a Avenida Brás Leme sobre corredor de ônibus. (Palmas)

SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Eduardo Merreje.

O SR. EDUARDO MERREJE – Boa noite.

Gostaria de consultar o Vereador Nabil porque na reunião passada apresentei o projeto da ligação cicloviária entre o Parque das Bicicletas e o Zoológico e Jardim Botânico da cidade de São Paulo.

Posso apresentar novamente e protocolar porque, na ocasião, eu não protocolei.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. EDUARDO MERREJE – Já está protocolado? Preciso receber o carimbo do protocolo, então.

Queria dizer que no Estatuto da Cidade é clara a posição de que o Plano Diretor é exclusivamente físico. Só que temos de lembrar que o Plano Diretor foi dividido entre planos regionais, planos de bairro. Então, ele está em um contexto. O que estamos avaliando agora no Plano Diretor, na realidade, são fundamentos, são conceitos para a Cidade que devem ser seguidos.

Quando você vê o Plano Diretor colocando fisicamente os corredores de ônibus, ficamos em dúvida sobre a posição do Plano Diretor. Em um aspecto ele é conceitual, chega a ser até intencional e, depois, os planos regionais é que vão resolver todas as questões.

Estou entrando com um projeto de ciclovia no Plano Diretor porque gostaria que ele estivesse incluído, assim como o Prefeito prometeu na 23 de Maio. Quando ele falou de corredores e faixas de ônibus, ele falou que faria isso com ciclovias também. Espero que essa atitude não tenha sido somente para amenizar o impacto do processo e acalmar os cicloativistas.

Eu gostaria que tivéssemos as ciclovias lançadas no Plano Diretor. Se deixarmos para os planos de bairro – vivemos em uma cidade engessada, não deixam passar nada. Quem manda nos parques do entorno são os bairros e ninguém chega lá, não tem acessibilidade.

Então, é uma missão do Plano Diretor e não deve ser delegado aos planos regionais e nem aos planos de bairros. É uma missão da Cidade, inclusive metropolitana para ligar a outros municípios.

Eu com 63 anos já subi três vezes a Anchieta.

Para concluir. Então, o Plano de Metas superou os quilômetros previstos de corredores e faixas de ônibus, faixas e corredores prometidos pelo Prefeito, agora, nós temos de ter na Subprefeitura uma linha mais direta com a comunidade. Estamos pregando uma participação, mas ela está muito truncada. Precisamos ter algo mais dinâmico no processo.

Volto a falar, definir-se o Plano Diretor nesse conceito de dividir planos regionais e planos de bairros, se ele vai ser físico ou conceitual. Eu acho que ele deve ser só conceitual e os corredores de ônibus também. Se as ciclovias ficarem, também devem para se decidir sobre corredores de ônibus na hora que discutir o plano regional. (Palmas)

SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Quería falar para o Roberson, quando falei em demonizar o automóvel, eu disse que não adianta demonizar o automóvel sem arrumar uma solução para ele. É o contrário, precisa tira-lo da rua, mas precisa ter uma solução. Como tira-lo da rua?

Ciclovias também. Ou você a planeja para a Cidade toda ou terá vários compartimentos estanques, que não se interligam, o que é uma pena.

Eu tenho visto, como você falou, as pessoas usam as bicicletas de fato, não é para lazer, é para trabalhar e lá temos visto pouquíssimas ciclovias. São Miguel Paulista é um dos lugares que mais se usa bicicleta e não se tem ciclovias.

A próxima pessoa a falar é a Sra. Laura Macedo.

A SRA. LAURA MACEDO – Farei algumas colocações pontuais porque foi essa a recomendação aqui, mas antes queria fazer uma observação de cunho geral. Em vários momentos do Plano Diretor, que eu li na medida do possível, a menção da questão de mudanças climáticas.

Eu não vi em nenhum lugar a expressão mudanças climáticas. Fala-se, em um momento, gás de efeito estufa, mas no âmbito de questões ambientais, misturado com qualidade do ar, enfim, eu acho muito importante haver um reconhecimento da gestão de cidade de São Paulo do problema que é o maior desafio de desenvolvimento de meio ambiente que temos.

Deve-se dar o enquadramento de mudanças climáticas em várias oportunidades, principalmente, essa ligada à mobilidade. Já que é um plano de longo prazo, eu acho importante ter esse reconhecimento.

Outra coisa para mitigar mudanças climáticas. Nos artigos 180 e 181, eu não entendi realmente o que é aquilo. É sobre heliporto, Campo de Marte? O que é aquilo? O que implica?

Como um Plano Diretor tem obrigação de licenciar e regulamentar o uso de heliporto em edifício e tal, como esses dois artigos cobrem isso? Acho que merece um detalhamento. A equipe deve se debruçar com mais cuidado, com boa assessoria com esse assunto.

Fala-se muito em bicicleta, ciclovia, mas há vários veículos – tem uma nova denominação que é transporte ativo – tem patinete, skate, hoje, tem vários modais de transporte ou vai saber o que haverá no futuro. Talvez fosse bom deixar mais amplo e não restringir somente à bicicleta porque senão vamos cair naquela situação de que naquela época não tinha e não sei como regulamenta e corre alguém para fazer uma lei.

Talvez pudesse se criar uma previsão para tecnologia de transportes de outros modais. Bicicleta elétrica, por exemplo, é um negócio que está aí sem pai nem mãe.

O artigo 198 sobre hidrovias. O que a Cidade pode regulamentar de uso para as hidrovias? Sabemos que há um projeto estadual para fazer o hidroanel. Espero que em 10 anos tenhamos um hidroanel. Então, não acho delírio falar de um vaporeto nos rios e faça o transporte público.

É também muito importante as pontes. Travessia dos rios que priorizem pedestres e ciclistas.

Muito obrigada. (Palmas)

SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra a Sra. Valdete Moraes.

A SRA. VALDETE MORAIS – Quero falar da importância da Cidade estar resgatando o debate e o diálogo com as autoridades na Câmara Municipal de São Paulo.

Eu sou jornalista e trabalhei por oito anos na assessoria de imprensa da CET e essa experiência foi um Raio-X do que quanto ainda temos o que fazer e da importância do que gostaria de sugerir.

A minha sugestão seria começarmos a pensar de como manter essa comunicação, como o Poder Público, a Câmara Municipal de São Paulo, a Prefeitura vai manter um processo de comunicação para que a gente não interrompa esse processo de diálogo Poder Público e a população, que é o que vai definir o futuro da nossa Cidade, a viabilização desse Plano Diretor e da mobilidade.

Chegamos aqui porque a população foi às ruas pressionar. Ficamos em um hiato de seis anos em que a Prefeitura não informava, não dialogava, então é importante lembrar que vocês deixem de se manter no debate, agora com a população organizada, os movimentos que estão presentes.

Então, a minha sugestão é de pensarmos uma estratégia de comunicação e exigirmos uma prestação de contas e que a população de toda a Cidade possa acompanhar esse processo permanentemente.

A gestão anterior ao período Kassab provou que foi possível melhorar a qualidade

do transporte público, foi implementado Bilhete Único, transporte integrado e muita coisa não precisamos perder tempo discutindo e sim exigindo a implementação e que o Governo mantenha uma comunicação permanente com a população.

SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Sr. Matias Lacerda Ramalho, da rede central Mundo dos Orgânicos.

O SR. MATIAS LACERDA RAMALHO – Boa noite.

Temos grandes problemas na Cidade. Não temos calçada. Temos calçadas tobogãs. Cada calçada tem uma altura e você tem de fazer malabarismo. Outro problema é a sujeira. Isso vemos não somente no lixo, mas nas ruas onde temos feira. É uma tremenda imundice porque as nossas calçadas são usadas para colocar detritos de peixes, de legumes e outras coisas. Isso já aconteceu comigo e com vários outros amigos.

Eu destroquei o pé, o pé inchou, foi ao hospital e disseram que era uma luxaçãozinha e marcaram para seis meses para voltar. O problema foi que eu escorreguei em espinhas de peixe deixadas depois da feira que acontece na minha rua. Estou perdendo emprego porque o meu trabalho é andando, os meus pés incham e eu não posso andar. Esse é o meu ganha-pão.

Outro problema diz respeito aos ônibus que estão entrando em circulação. Os assentos para os idosos ficam muito altos e os idosos têm de fazer malabarismo. Está sendo difícil para os idosos. Tem de diminuir os assentos.

Fica também difícil para a gente segurar porque as correias são altas. Fica como curral de boi que os espaços para a gente entrar são pequenos.

SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Sr. Olavo Fontoura Vieira.

O SR. OLAVO FONTOURA VIEIRA – Boa noite.

Meu nome é Olavo, sou ciclista, piloto de avião, piloto de helicóptero e hoje vim aqui para falar dos artigos 180 e 181.

Vou usar a expressão do Vereador Andrea, não demonizem os aviões. Eu tenho

duas perguntas. A primeira, com a retirada da asa fixa do Campo de Marte, para onde vão os aviões?

A segunda questão, por que retirar os aviões dali? O aeroporto do Campo de Marte, que estava inserido em um artigo que tratava de meio ambiente, é o principal responsável pela preservação daquela área e do bairro. Falam da poluição sonora. Eu tenho frequentado reuniões com a comunidade e todos assimilaram e nunca ouvi uma queixa a esse respeito.

As pessoas que não entendem do modal aeronáutico, ele está ruim hoje, a gente vê na mídia, na Imprensa. Frequentemente a gente vê a nossa Presidenta comentar sobre a questão aérea, do caos aeronáutico. O Aeroporto do Campo de Marte é o único que pode auxiliar os outros aeroportos vizinhos, com o desafogamento do tráfego aéreo, cumprindo as mesmas funções.

Fico triste quando eu ouço, de algumas pessoas, que o aeroporto é para atender executivos e uma classe privilegiada. Não é verdade. Esse aeroporto, hoje, tem um papel fundamental nos resgates médicos, transportes aeromédicos e é o único. Se tirar daqui, não sei o que acontece.

Não quero ser enxergado amanhã como um dos responsáveis, e espero que a Mesa também, de ter tomado a decisão e atitude de tirar esse aeroporto daqui. Há 30 anos, Londres retirou o aeroporto central e se arrependeram amargamente do que fizeram e voltaram agora com o London City, em uma região central.

Então, queria pedir a atenção. Vou protocolar aqui um documento da entidade para essa situação.

Estamos à disposição para as discussões técnicas. A gente entende que o aeroporto pode ser compatibilizado com parque, com estação de TAV, com o que for possível.

Ele não tem contraindicações contra aquilo que o Município e a Prefeitura pretendem fazer.

É só isso.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra a Sra. Adriana Lewinski, da Asbea.

A SRA. ADRIANA LEWINSKI – Boa noite a todos.

Queria fazer uma colocação mais macro e, depois, algumas coisas mais pontuais.

Acho que hoje aqui a gente mais ouviu só críticas e eu queria fazer uma reflexão.

Do ponto de vista conceitual, esse plano traz uma demanda que há muito tempo a sociedade brasileira merece, com relação à busca de uma valorização daquilo que é um patrimônio coletivo. Acho que isso a gente pode ler através da proposta do plano de mobilidade com foco nos eixos de transformação urbana. Mas acho que por trás disso estruturalmente tem uma questão que é muito valorosa, que é a gente conseguir enxergar e dar a devida atenção e valor ao patrimônio público.

A gente, enquanto cultura brasileira, tem uma experiência muito pequena no que é experiência do coletivo, no que é experiência do público.

Então, acho que talvez ficaria aqui uma sugestão, que a gente conseguisse detectar esse valor e buscar a operacionalização, o detalhamento, o foco naquilo que precisa ser cuidado, nos itens que precisam, de fato, ser cuidados nessa proposta do projeto de lei, mas sem perder uma grande conquista, um avanço muito grande, com relação a essa ênfase.

Nesse sentido, e a favor dessa valorização, queria colocar uma pergunta se, com relação, por exemplo, focando nos artigos referentes ao tema de hoje, o artigo 192 prevê a elaboração do plano de mobilidade e vincula os prazos aos estabelecidos pela lei federal. Será que não teríamos a mesma maturidade que, talvez, a sociedade está tendo de avançar com relação ao patrimônio público para conseguir estabelecer prazos, talvez mecanismos de controle onde a sociedade possa conversar com o Poder Público e, de repente, conseguir cobrar os prazos que estão previstos para a implantação dos planos para que acha uma isonomia com relação ao avanço da qualificação do patrimônio público.

Com relação às outras questões pontuais, eu só queria rapidamente colocar que eu

acho que seria interessante inserir um artigo em prol da valorização do pedestre que, diferente daquilo que hoje vê e tem em nossa Lei de Uso e Ocupação do Solo liberar o acesso, o direito de acesso aos empreendimentos por qualquer via. Isso não está colocado nesse plano e acho que caberia bastante, combina com os valores que estão sendo premiados aqui.

E, aí, ficam algumas dúvidas com relação à largura das vias. Sinto falta de um quadro de largura de vias que estabeleça largura de calçadas, de leitos. A gente teria oportunidade de estar prevendo dimensões novas e mais qualificadas para além daquele que está sendo revogado previu.

Então, as outras questões eu proponho depois, deixarei protocoladas.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Ailton Brasiliense, ANTP.

O SR. AILTON BRASILIENSE – Boa noite.

De 1900 para hoje, a população da Cidade cresceu 100 vezes, neste século, nunca tivemos um processo que nos permitisse discutir como a Cidade e a região metropolitana tinham de ser construídas, estruturadas, discutidas.

Algumas pessoas que me antecederam demonstraram pouca crença que o processo demonstra. Queria saber se é possível colocar uma forma de participação popular que você tenha controle, em que as coisas que vão ser feitas, daqui para frente, elas realmente possam ter concretude.

Tudo que foi feito na Cidade, nos coloca na situação de hoje. Custa muito caro. Qualquer deslocamento é demorado e caro.

Então, a primeira questão é essa, em termos de controle social, o que é possível se prever em um Plano Diretor para que a sociedade tenha controle.

A segunda questão envolve a Cidade de São Paulo e o seu entorno. Já tivemos péssimos momentos de convivência com o Governador e Prefeito, pro exemplo, Jânio Quadros e Montoro ou Erundina/Quércia.

Muita coisa que está sendo colocada no Plano está deixando que serão construídas linhas de Metrô, mas o Metrô pode mudar de interpretação. Qual será a participação efetiva da Prefeitura nesses planos metroferroviários? Até onde vai o poder da Prefeitura de negociar isso? O Metrô está propondo mais cem quilômetros. A CPTM está sendo colocada com uma oferta excelente, a EMTU igualmente.

Ao lado de São Paulo tem um ferroanel, o rodoanel e o hidroanel. Como isso pode ser incorporado? E isso não pode depender do bom relacionamento entre Prefeito e governador. Isso poderá acontecer ou não.

Então, como é que as questões que estão no entorno municipal, as Prefeituras de São Bernardo, São Caetano, Osasco, Guarulhos, qual a correlação, qual é o espelho do nosso plano para essas cidades e vice-versa?

— Ou seja, o nosso Plano Diretor não pode ser discutido somente dentro de nossas fronteiras. E mais: os planos da Prefeitura têm de ter uma participação maior das empresas públicas estaduais, como o Metrô, a CPTM e EMTU.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Paulo Sérgio Custódio.

O SR. PAULO SÉRGIO CUSTÓDIO – Sou consultor independente em transportes e eu queria fazer só uns comentários.

O primeiro. Impressionei-me que uma pessoa só comentou que a Cidade é para as pessoas. E, realmente, temos de pensar a Cidade para as pessoas.

Quanto ao Programa de Mobilidade, a infraestrutura é um espaço público e temos de ter uma prioridade nesse uso e eu não vejo, no Plano, uma clara definição dessa prioridade no uso. Se vê na concepção do Plano, mas não existe isso definido claramente.

Se fala muito da mistura de usos. O problema não é levar emprego para a periferia, mas também trazer habitação para o Centro.

Para não me deter mais, ouvi alguma coisa sobre o BRT e eu acho que a Prefeitura é pouco audaciosa em tratar o BRT, quando se diz que um corredor de ônibus só pode ter cinco linhas.

Existem quatro corredores no mundo que têm capacidade de transportar mais de 400 mil passageiros por dia. Essa capacidade desses corredores é maior que 60% das linhas de Metrô do mundo. Em Bogotá, na China, em Istambul e no México.

Esse corredor do México é um exemplo do que pode fazer um equilíbrio maior na Cidade, porque essa capacidade do corredor é de apenas 12 mil passageiros por hora/sentido e carrega 400 mil passageiros por dia; tem um índice de renovação de 3,4.

Então, temos de caminhar em um sentido mais audacioso.

Por último queria dizer que essa colocação de adensamento ao longo dos eixos estruturais, simplesmente dizendo: “O índice de aproveitamento 4” pode vir a ser o que chamo de incentivo perverso. Podemos ter adensamentos muito altos em certas regiões em não conseguir realmente levar os usos não residenciais para a periferia e trazer os usos residenciais para o Centro.

Acho que é muito difícil você ter um termo único para toda a Cidade. Acho que temos de diferenciar por zonas, por locais e eu acho que não deveria ser, por exemplo, no Centro, um uso de 4 sem um pagamento por esse uso e na periferia ter um incentivo para outros usos muito maior.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra o nobre Vereador Toninho Vespoli.

O SR. TONINHO VESPOLI - Boa noite a todos.

Acho correto que temos realmente de priorizar as questões de transporte coletivo. Mas acho que, pelo poder de investimento de nossa cidade, isso é muito difícil de ser implementado.

Será que não teríamos de disputar verbas federais? Até porque o Governo Federal pagou 47% de seu orçamento só para banqueiro. Acho que a gente tem de apertar mais e não pagar tanto dinheiro para os banqueiros e conseguir dinheiro de investimento para as cidades.

Outra questão é a trava. A gente falou muito sobre a trava do IPTU, mas eu queria falar da trava da especulação imobiliária. Falo isso porque tanto no IPTU se a gente for ver, a gente pagou toda a correção monetária no Governo passado. O que vamos pagar, a valorização da Planta Genérica, é o que a especulação fez na Cidade. E o que isso tem a ver com a mobilidade? Porque, para a gente fazer os nossos corredores a gente vai ter de fazer desapropriação e cada vez mais, nesta cidade, fazer obra é muito caro porque o metro quadrado está muito caro.

Então, queria entender um pouco essa questão das travas na especulação.

Outra questão. Também concordo com o Secretário que a Cidade não pode se congelar, mas, por outro lado, a gente não pode ter a especulação deitando e rolando nesta cidade.

No mínimo, tem de ter um meio termo nisso.

Quero entender que como nesses eixos – Metrô, trem e corredor – você vai adensar e queria escutar isso. Vai adensar, mas como vai melhorar o sistema de transporte nesses lugares.

Eu moro na Linha Verde, em Vila Prudente, e lá já está um caos! Você adensar cada vez mais, que qualidade de vida estamos trazendo para as pessoas?

Então, temos de ver porque o adensamento tem de estar conjugado com a melhoria dos transportes.

Outra coisa que me preocupa quando fala da especulação. Peguei dados do próprio Executivo e, por exemplo, o poder construtivo que vai para 4, na Cidade toda era de 3 ponto alguma coisa e ela vai para 16 ponto alguma coisa em 2024. Então, se nós já estamos vendo esse caos, imaginem aumentar o poder construtivo na Cidade!?! E, aí, a Lucila colocou

muito bem. Vamos falar a verdade, o capital é uma coisa que quer o lucro.

Então, pensar na Cidade e nos eixos,... O capital vai fazer o seguinte: constrói um prédio ali naquele corredor, outro mais para a ponta, outro lá, outro lá. Ou vocês acham que eles vão construir todos os prédios no mesmo local para baratear o preço do metro quadrado? Eles não vão fazer isso.

Quero entender a mágica como vamos abaixar o preço desses apartamentos residenciais? Até porque as pessoas vão ter de sair de algum lugar para residir nesses apartamentos. Então, quem são essas pessoas? Qual o poder de compra delas.

Queria entender um pouquinho isso também.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Vou pedir para o nosso Relator compartilhar o documento que a SPTrans trouxe, que é um mapa com todos os corredores programados até 2028.

Estou sugerindo que o Nabil ofereça esse na internet, porque ele acaba por complementar o Mapa 3A, e ele vai sugerindo as interligações de parte daquilo que a gente já consegue enxergar nos eixos de estruturação da transformação urbana – os previstos até 2016.

Então, trabalhar com aquilo que invade os outros períodos – 20, 24 e 28.

Independente de sabermos que o que está na lei é aquilo que vai só até 16, ao compartilhar o9 20, 24 e 28, vamos dando à sociedade a compreensão de como vai se desenvolvendo esse eixo de estruturação idealizado pela SPTrans que dialoga com esse modelo de muro a muro do corredor urbanístico.

Aí, acho importante, Vereador Nabil, que a apresentação que foi feita, por parte da Secretaria de Desenvolvimento Urbano junto com a SPTrans, dos corredores urbanísticos, fosse feito para a Câmara também, dando à Câmara a oportunidade de compreender o que é

um corredor urbanístico de muro a muro, para enfrentar essa polêmica, agora apontada, de qual é o adensamento que é possível e os tipos de uso ao compreender o que é esse corredor urbanístico – que não é só transporte.

Então, isso vai dando a compreensão desde sistema que integra uso e ocupação à capacidade de circulação, de suporte dos eixos que, pelo menos, o Município domina, que são os seus corredores, que são complementados pelas faixas exclusivas, são integrados pela modalidade de bicicleta ou pelas calçadas.

Isso um pouco para tornarmos o que falamos nesta audiência, de fato, um sistema. Estamos fazendo um esforço para que todos compreendam que essas frações apontadas serão, em um certo momento, um sistema de mobilidade da Cidade e, portanto, ter sincronismo no uso e ocupação do solo, seja ele habitacional ou seja ele comércio, serviço e indústria a essa redução da necessidade de circulação sem retirar a opção das pessoas circularem livremente pela Cidade inteira.

Sempre não esquecendo – e o nosso Relator quer envolver também – a circulação de carga. Ter viário estratégico para carga, ter as plataformas logísticas, ter a questão dos mini terminais logísticos para sabermos um pouco, tanto para ordenar o setor privado, como para reservar ou indicar áreas que devam ser utilizadas para facilitar a circulação de cargas na Cidade – não carga de passagem, que deve migrar para o Rodoanel.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra o Secretário Fernando de Melo Franco.

O SR. FERNANDO DE MELO FRANCO – Primeiro, queria agradecer a contribuição de todos.

Queria só refrisar um pouco o que é uma diferença entre um Plano Diretor e um plano de ação, um plano de Governo.

O Plano Diretor, de fato, não tem capacidade de antever cenários políticos e econômicos para além de uma gestão.

Agora, entretanto, o Plano Diretor dialoga, já com aquilo que a gente sabe, que é o Programa de Metas desta gestão.

É preciso, mais uma vez, deixar claro também que há uma questão que a gente precisa levar em consideração: muito do que vocês falaram, de fato, diz respeito, talvez, menos a um Plano Diretor e muito mais a um Plano de Mobilidade.

O fato é que a Cidade não tem um Plano de Mobilidade. Sabemos disso. Entretanto, o Plano de Mobilidade já começou a ser feito.

Hoje, mesmo, foi uma primeira reunião muito interessante, porque a Secretaria de Transportes apresentou um primeiro cronograma da elaboração do Plano de Mobilidade que tomará todo o ano de 2014. Mas, mais que isso, a apresentação desse cronograma e constituição de um grupo de discussão e de elaboração de sua metodologia – o que nunca foi feito – está sendo montado a partir de uma interface entre representantes de três conselhos representativos da Cidade: o grupo de trabalho específico de mobilidade do Conselho da Cidade; o Conselho Municipal de Política Urbana e os representantes do próprio Conselho Municipal de Transporte e Trânsito recém-criado.

Então, diria que 99% das questões que vocês colocaram, será respondido e construído a partir desse trabalho que agora se inicia e que já conta, em sua origem, primeiro com, de fato, a participação da sociedade através de conselhos legitimamente definidos; e, segundo, já com uma interface muito importante de articulação da política de mobilidade com a política de desenvolvimento urbano.

Acho que isso é, de fato, uma boa notícia e que, acredito, tenha a capacidade de responder essas nossas indagações e angústias.

Por fim, coloco duas coisas. Esse Plano de Mobilidade e os eixos de transporte já incorporados no plano trabalham com aquilo que a Odila colocou, que é muito importante: que não se trata de expandir uma linha aqui, outra linha ali, outra linha acolá. Se trata de nessa expansão e construindo uma rede.

Hoje, não trabalhamos em rede e, a partir do momento em que iniciarmos, de fato, a trabalhar com rede – e no âmbito do Metrô, a grande diferença foi a Linha 4, porque, antes, tínhamos linhas que se cruzavam em um ponto. A partir da Linha 4, a gente começou operar diferente. Isso vai redistribuir toda a lógica de fluxos.

De fato, a gente só vai ter uma rede que responda às demandas a contento quando ela, de fato, de implantar em uma escala que não é da totalidade, mas muito maior do que a que está hoje.

Então, de fato, é um processo penoso. Essas coisas tenderão a se regular a partir da expansão e de fortalecimento de sua operação, de fato, em rede.

E, por final, que isso posso aqui defender veemente, que há um valor embutido no Plano, um valor em relação a tudo, mas em específico em relação à mobilidade, que é, sim, a inversão do paradigma do sistema de mobilidade calcado no transporte individual sobre rodas para a prioridade do sistema de transporte coletivo e não motorizado, através das redes de acessibilidade local.

Isso é um valor expresso, sim, no Plano e que a gente vai defender até o final desse processo, porque nos parece a grande mudança a ser feita na Cidade.

Essa inversão de paradigma, que estamos propondo, esse valor que estamos defendendo, ele se rebate, se desdobra em uma série de políticas que podemos, aqui, identificar nesse Plano e que vão construir, sim, uma outra forma de Cidade, e que será complementado por outras leis, entre elas, por exemplo, a Lei de Zoneamento.

Quer dizer, o Plano Diretor não dá conta sozinho e em nosso processo estamos prevendo a revisão de todo marco regulatório.

Portanto, temos de entender o debate à luz de um processo que é mais abrangente que o Plano que está aqui colocado.

Só para terminar, defendo, aqui, categoricamente que, sim, o valor expresso do Plano é pela mobilidade calcada no transporte público ou não motorizado a favor do interesse

coletivo e da vida que se constitua no espaço público da Cidade. Esse é o cerne do debate, em nosso entender.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra o nosso Relator, Vereador Nabil Bonduki.

O SR. NABIL BONDUKI – Primeira questão, temos de deixar muito claro um pouco isso que o Fernando acabou de ressaltar. Quer dizer, qual é a Cidade futura que queremos?

O Plano Diretor é um plano de longo prazo. Portanto, temos de apontar para uma Cidade, e ele acabou de enfatizar claramente, com prioridade para o transporte coletivo.

Há uma série de outras coisas que temos de apontar para frente, sob vários pontos de vista, em todas as áreas que o Plano Diretor trata.

A questão do uso misto é uma discussão muito importante sobre essa questão de mobilidade, porque quanto menos a gente precisar se mover no território, melhor. Portanto, quanto menos em distância, porque isso dará um melhor aproveitamento para todo sistema viário, para todo o sistema de transporte coletivo e para a vida das pessoas,

Então, essa perspectiva precisa estar colocada, ficar muito clara.

Temos de olhar lá para frente. Se não conseguirmos garantir esses dois aspectos que são, também, centrais do plano, que é trazer a moradia para onde está o emprego e levar o emprego para onde está a moradia e tem de ser perseguido de todas as formas, não vamos alcançar esses objetivos que estamos querendo aqui, os objetivos de tornar uma Cidade melhor.

Então, os instrumentos precisam dar conta disso, os instrumentos de regulação do uso do solo, de previsão. Então, por exemplo, talvez a gente precisasse trabalhar um pouquinho mais quando se fala dos eixos de transformação, definir mais claramente, dentro desses eixos, quais são os usos prioritários, para poder não fazer com que se reproduza, nesses eixos, um pouco a tendência que já temos hoje, que é um risco que existe.

Há algumas questões que são importantes e que estão colocadas aqui em relação aos eixos. Por exemplo, ninguém falou aqui, eu acho, ou talvez o Fernando, na apresentação inicial, mas passou despercebido, a questão de cota máxima de terreno por unidade, que é de 20 nesses eixos. O que significa isso? Significa que vamos ter, em média, um apartamento de área máxima de 80. Isso é fundamental, porque isso significa um adensamento populacional com um menor adensamento construtivo. O que temos hoje, no Centro expandido, é um adensamento construtivo, ou seja, uma maior verticalização, com um baixo adensamento populacional perdendo.

Então, essa é uma questão muito importante, do ponto de vista de garantir que a gente reverta esse sistema. E, aí, acho que a questão que o Toninho colocou aqui e que a gente precisa reforçar, precisamos garantir que o custo da habitação caia, porque, hoje, no Centro expandido temos o metro quadrado de área construída pronta de habitação que varia de 8 mil reais a 20 mil reais. Temos certos bairros da Cidade que estão chegando a 20 mil o metro quadrado de área construída, o que é um absurdo, do ponto de vista de valor.

Quer dizer, é uma coisa totalmente fora de propósito um apartamento de 80 metros sair 2 milhões e meio.

Então, se não tivermos clareza de que essa ideia, que é uma ideia de adensamento que tem de ser qualificada para quem, com que produto, com uma só garagem, ou sem garagem...

Quer dizer, o que está se propondo? Está se propondo a proximidade do eixo de transporte para que as pessoas possam sair de suas casas e não precisarem ter o sistema de alimentação, porque a estrutura, hoje, é de um sistema de alimentação de um transporte coletivo de baixa capacidade para chegar a um sistema de alta capacidade, que são os corredores, o Metrô, o trem, etc.

Então, se aproxima para não ter um sistema de alimentação. Então, essa questão da quantidade de garagem, de metro quadrado médio máximo são dois aspectos muito

importantes.

E a terceira coisa, que eu acho que está pouco detalhada aqui, é a questão de qual o modelo arquitetônico/urbanístico do que vai ser construído nessas faixas? Quer dizer, vai se reproduzir o modelo que existe hoje, do mercado imobiliário, ou vamos tentar introduzir um padrão diferente?

Quando se fala de fachada ativa, de uso misto nos prédios já estamos mudando, um pouco, o padrão que temos hoje e que é ou o edifício residencial ou edifício não residencial. O residencial é só residencial e tem um térreo praticamente não utilizado, não computável e não utilizado e que aumenta o adensamento construtivo, mas não é usado para nada.

Então, o que vai ser construído?

Então, é importante que trabalhemos, de alguma maneira.

Só para finalizar, sem entrar no conteúdo, mas entrar um pouco no método, nós tivemos muitas contribuições, algumas polêmicas. Quer dizer, muitos estão criticando a proposta dizendo que ela vai adensar excessivamente, já ouvi isso, ou que vai atender o mercado imobiliário.

Acho que essa questão é uma questão que tem de ser debatida, tem de ser compreensão sobre o que está se propondo, para que serve, qual objetivo vai alcançar.

Quero deixar aqui claro o seguinte: o mercado imobiliário é um setor econômico que atua na Cidade e vai continuar atuando, e temos de trabalhar na regulação para que ele atue positivamente para aquilo que pretendemos fazer. Ele é um ramo. Alguém tem de construir. Nós precisamos morar. Quantas pessoas vão morar no Centro expandido, temos de projetar isso para frente. Quer dizer, vamos dobrar a população do Centro expandido, por exemplo? Quer dizer, se vamos dobrar, as pessoas vão morar em algum lugar e isso preciso estar claro, que não é um mercado imobiliário que manda na regulação, mas é a Cidade que queremos que mande na regulação e, com essa regulação, o mercado imobiliário funciona e vai poder produzir.

O nosso trabalho aqui, o trabalho da nossa Comissão, o trabalho que me cabe aqui como Relator, é tentar aperfeiçoar o processo no sentido desse desejo coletivo, que esperamos que, depois desse processo todo, tenhamos consolidado algumas teses e que essas teses possam ser compreendidas por todos: a tese do transporte coletivo; a tese do uso misto; a tese da associação de uso do solo em mobilidade; as teses do meio ambiente, que vão aparecer, e várias outras.

Se consolidarmos essas teses, depois temos de ver em que medida as ações estratégicas que estão colocadas aqui, ou seja, esse mapa dos corredores, são as ações estratégicas de mobilidade, e muitas outras que foram faladas aqui, de calçada, o plano cicloviário, etc.

Então, as ações e a regulação, que é fundamental.

Quer dizer, a espinha dorsal do plano é isso: o que queremos, o que temos de fazer como intervenções públicas, obras, programas e intervenções, e qual é a regulação que vamos definir para a ação do setor privado, para alcançar aquela Cidade que queremos.

Então, acho que esse trabalho é fundamental para podermos pegar esse projeto, que já é um ponto de partida importante, e fazer com que ele alcance, na verdade, esses objetivos do Plano Diretor da Cidade que queremos.

E, também, deixar claro que nem tudo cabe, como o Fernando falou agora há pouco. Nem tudo cabe no Plano Diretor, como um instrumento mais estratégico. Algumas questões vão ficar para uma legislação complementar, porque, senão, vamos perder o foco de um instrumento estratégico de longo prazo – sabendo que o longo prazo se alcança, também, com ações que acontecem no curto e médio prazos.

Isso não quer dizer, por exemplo, o plano cicloviário: ele pode estar presente no Plano Diretor, pelas razões que foram colocadas. Assim como o transporte coletivo é a mesma coisa.

Agora, têm outras questões que não são assuntos para serem tratados no Plano

Diretor.

Então, é isso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Agradeço muito a presença de todos.

Efetivamente, aqui é que aprendemos sobre a Cidade.

Muito obrigado a todos.

Não tendo mais nada a tratar, considero encerrada esta audiência pública.

Estão encerrados os trabalhos.
