



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 TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E
GASTRONOMIA

PRESIDENTE: SENIVAL MOURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 04/12/2013

OBSERVAÇÕES:

- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Suspensão
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Bom dia a todos.

Na qualidade de Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, declaro aberto os trabalhos da 9ª audiência pública desta Comissão que se realiza no dia 04 de dezembro de 2013.

Estão presentes os Srs. Vereadores: Vavá, Claudinho de Souza, Coronel Telhada, Coronel Camilo, Adilson Amadeu e Senival Moura.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo Portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

Esta audiência pública terá como tema principal o Decreto 54.157, de 7 de agosto de 2013, que trata da implantação do terminal de ônibus de Santana.

Suspenderei os trabalhos por alguns instantes para aguardar a chegada de alguns representantes do Governo Municipal.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Senival Moura.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Convido o Sr. Denílson Ferreira, Diretor de Infraestrutura da SPTrans, para fazer parte da Mesa.

Tem a palavra o nobre Vereador Claudinho de Souza, proponente do requerimento, para as considerações iniciais.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA - Bom dia a todos.

Agradeço a todos pela presença. Agradeço aos Srs. Vereadores que vieram prestigiar esta reunião. Coronel Telhada, que tem ligações e ligações naquela região, e que antes desta audiência pública já manifestava interesse em ajudar a resolver o problema, assim como o Coronel Camilo, Nelo Rodolfo, Rubens Calvo, quer dizer, já há conhecimento por parte dos Vereadores da preocupação da comunidade da região pretendida pelo Executivo para a implantação do terminal.

Por solicitação da comunidade, eu atendi e agradeço ao Presidente Senival, que foi muito ágil na resposta. Eu fiz a solicitação na semana passada e sempre há dificuldades para conseguir espaço no final de ano porque muitos trabalhos acontecem na Casa. O Presidente foi extremamente atencioso conosco - por ser sensível ao problema também e marcou com bastante agilidade esta reunião.

Vamos então ao trabalho. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Agradeço ao Vereador Claudinho. Pergunto aos nobres Vereadores se querem fazer uso da palavra. Não havendo interesse neste momento, passo a palavra ao Sr. Denílson Ferreira, Diretor da SPTrans., para fazer a apresentação.

O SR. DENÍLSON FERREIRA - Bom dia a todos.

Agradeço a oportunidade de mais uma vez discutir um projeto de extrema relevância para a Cidade e que vai transformar e qualificar o transporte público na cidade de São Paulo. Agradeço também de mais uma vez estar com a comunidade de Santana para discutir as oportunidades de melhorar o que está sendo proposto.

Agradeço o convite feito pelo Vereador Senival, através do qual transfiro meus cumprimentos a todos os Srs. Vereadores presentes.

Vamos à apresentação.

- O Sr. Denílson passa a se referir às imagens em tela de projeção.

O SR. DENÍLSON FERREIRA - O programa de mobilidade urbana tem como foco central a implantação de 150 km de corredores ao longo dos quatro anos desta administração e 19 novos terminais.

Este é um programa integrado da Prefeitura e envolve diferentes áreas da administração, porque há um conjunto grande de áreas intervenientes sobre esse projeto que

tenta trazer solução para uma das áreas que tem sido destaque pela população, no sentido de criar melhores condições de mobilidade na Cidade para os trabalhadores. Historicamente, nossa Cidade concentrou grande parte das residências nos extremos e os empregos no Centro da Cidade.

O principal problema é representado por esta imagem. Quando nos defrontamos com os questionamentos relacionados às políticas da Administração de reservar áreas, colocar faixas exclusivas para o transporte público, isso traz implicações diretas para o tráfego de veículos.

Ai vem sempre a discussão de que passam poucos ônibus na faixa, no corredor e os carros se espremem em poucas faixas específicas. Se formos olhar sobre a ótica da democratização do espaço público, ai a coisa muda de figura e percebemos que apenas 6% das vias são ocupadas pelos ônibus enquanto cerca de 80% são ocupadas pelos carros. Enquanto há uma média de 70 ou 80 pessoas transportadas no ônibus, há uma média de 1,2 pessoas sendo transportadas nos veículos.

Quando colocamos isso no espaço, vemos que o espaço está quase totalmente dominado por poucas pessoas enquanto a grande maioria está lotada nos ônibus. Trata-se também de democratizar o espaço público e buscar aquela que é a via moderna e fundamental de melhoria e qualificação do transporte público na Cidade, criando espaço exclusivo para ônibus e transporte público.

O nosso projeto propõe mais do que dobrar, nos próximos quatro anos, os corredores existentes. Atualmente, temos 120 km de corredores implantados na Cidade. A nossa proposta é chegar a 270 km até o final da gestão.

Na primeira etapa, a evolução está mais adiantada e incluiria mais 95 km de corredores, considerando que aproximadamente 20 km são requalificações de corredores, como Inajar, Guarapiranga e M'Boi Mirim. Teríamos uma etapa 2, que acrescentaria mais 134 km de novos corredores.

Temos este eixo da 23 de Maio, que significa 25,3 km, e mais três terminais - Santana, Jardim Aeroporto e o Jardim Mirian - em função do Corredor ABD que se conectaria com o eixo Norte-Sul. Trata-se de eixos fundamentais para o transporte público da cidade de São Paulo, ligaria o extremo Sul ao extremo Norte.

São três etapas de implantação. O trecho um, da zona Norte. O trecho dois, que vai da Marginal ao Centro. Trecho três, que vai para a zona Sul.

Estamos falando, no trecho um, de 180 linhas envolvidas circulando com linhas estruturais ao longo deste trecho. São 180 ônibus por hora. O trecho dois tem 180 linhas envolvidas, 270 ônibus por hora, aproximadamente. O trecho três, 113 linhas envolvidas, 270 ônibus por hora.

Essa requalificação pressupõe um novo modelo, que traga mais conforto e segurança ao usuário. Estamos falando de corredores com pavimento rígido, que tenham ultrapassagem, que tenham cobrança desembarcada - as pessoas terão acesso a uma estação de transferência e já terão pagado a passagem na estação de transferência. Então, o ônibus para através de um processo automático, as portas se abrem e rapidamente as pessoas se transferem para o ônibus, algo muito parecido com o metro. Isso dá agilidade e velocidade ao sistema. Esse sistema terá operação controlada.

Com a possibilidade da ultrapassagem, temos maior capacidade de transporte ao longo do eixo com a implantação de linhas semiexpressas, expressas e as paradoras. Teremos ciclovias ao longo de todo o eixo do corredor, passeios requalificados, sistema de distribuição de energia subterrâneo, enfim, é um projeto que busca requalificar o transporte público na Cidade.

Toda essa estruturação e planejamento, decisão de localização desses novos corredores levou em consideração exclusivamente critérios técnicos. Ocorre que quando começamos a discutir com a população - e temos feito isso com a maior responsabilidade possível porque sabemos do impacto que isso gera para as pessoas, afinal desapropriação

não é algo agradável a ninguém, sabemos o que isso significa - e temos buscado manter um dialogo permanente com a maior abertura possível, fizemos quase que uma dezena de reuniões. Todas as reuniões que nos foram solicitadas, estivemos presentes para discutir. Nesse processo surgiram muitas alternativas listadas por moradores, comerciantes, Vereadores. Enfim, há um conjunto de alternativas estão em processo de análise porque não é uma análise fácil, mas complexa para que possamos chegar a melhor localização possível.

Inicialmente, a proposta era de ocuparmos uma quadra inteira em frente a Avenida Cruzeiro do Sul, conectado com a estação Santana do metrô, entre as ruas Leite de Morais, Darzan e a Voluntários da Pátria.

A alternativa dois, sugerida ao longo dessas reuniões, seria no canteiro central da Avenida Santos Dumont. Alternativa três, uma região conhecida como drive-in, na cabeceira da pista do Campo de Marte. Alternativa quatro, na região da zoonose, onde há também outros equipamentos públicos. Alternativa cinco, na região comercial ao lado da Marginal, mais próxima à estação Tietê do metrô. Alternativa seis, que pesamos para minimizar o impacto na quadra previamente pensada. Alternativa sete, mais recente, do outro lado da avenida, mas pegando um pedaço da Darzan na medida em que haveria necessidade de alargamento seguindo o alinhamento da Braz Leme, a região onde tem o Terra Terra, de frente ao terminal existente da EMTU. Esse pontilhado vermelho seria um acesso por túnel porque é importante que as linhas estruturais mantenham a velocidade de acesso.

É fundamental, no transporte público por ônibus que se tenha uma regularidade, uma frequência e uma velocidade para permitir e garantir às pessoas o nível de mobilidade adequado. É um requisito fundamental.

Que demanda é essa que está sendo atendida? Existe uma grande bacia de contribuição ao transporte público desse eixo da zona Norte que é, basicamente, desse ponto da estação Santana e para cima, num raio muito grande, onde teríamos três linhas alimentadoras, três linhas estruturais, numa média de 30 ônibus/hora nesse eixo azul, que vem

do norte especificamente; mais cinco linhas alimentadoras e uma média de 35 ônibus/hora vindos do lado de lá da Cruzeiro do Sul; e, ao longo do eixo estrutural, que é o novo Corredor Norte - Sul, teríamos quatro linhas estruturais com 45 ônibus/hora.

E aqui cabe uma observação importante para que possamos ter absoluta clareza dessa funcionalidade do sistema: as linhas alimentadoras, aquelas chamadas linhas locais são as que tem a capilaridade dentro do bairro, que se aproxima das residências, dos comércios etc. São as chamadas linhas alimentadoras.

Essas linhas coletam em toda essa bacia de contribuição e levam até esse grande terminal. E é nesse grande terminal que existe a possibilidade de conexão com outros modais para que, assim, se transfira, ao longo de toda a rede que está sendo proposta para a Cidade. É uma rede que envolve: aeroportos, metrô, monotrilho, CPTM e, no futuro, o hidrônel, ou seja, tudo projetado para a Cidade está *linkado* com essa rede que está sendo pensada nesse momento.

Pode passar o próximo, por favor.

Nessa Alternativa 1, estamos falando de 45 contribuintes que estariam naquela quadra toda. Destaco aqui o seguinte: quando falamos de contribuintes não falamos em atingidos, pois atingidos não são só desapropriados, mas tem o comerciante com imóvel alugado, por exemplo.

Não estamos falando em número de atingidos. É uma discussão que passa por processo posterior onde acontece um afinamento das informações, ou seja, é uma etapa seguinte, quando se chega a um detalhamento realmente do que tem na área, na região, e das pessoas que estão sendo atingidas por esse processo.

Estamos falando de uma área construída de 14 mil metros quadrados aproximadamente. Há uma demanda, na hora pico, de quase cinco mil passageiros. E onde há também uma demanda diária de 50 mil passageiros correspondente a 70 ônibus/hora.

Teríamos 15 linhas circulando nesse terminal, um investimento de,

aproximadamente, 120 milhões de reais.

Enfim, ali tem algumas etapas que já foram cumpridas, por exemplo, a declaração de utilidade pública em agosto que foi o *start* de toda essa discussão. Fizemos várias reuniões com as pessoas identificadas naquela região, bem como com os comerciantes.

Eu mesmo estive em várias dessas reuniões, sendo que uma delas aconteceu no Colégio Marillac. Aconteceu a audiência pública que é da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, na qual muitos de vocês estiveram presentes.

Realizamos várias visitas com Vereadores e com todas as pessoas que nos procuraram. Houve visitas, na SP Trans, de comerciantes e proprietários de imóveis, pessoas que nos procuraram para solicitar mais informações.

Enfim, isso tudo para afirmar nosso compromisso de absoluta transparência e discussão com responsabilidade, sob essa situação.

Próximo, por favor.

A segunda proposta é essa que pegaria o canteiro central, ali na Santos Dumont, acima do Campo de Bagatelle.

Vocês podem perceber um pontilhado ali, significa um dos itens relevantes e muito importantes nesse processo de planejamento. Trata-se da integração entre modais, ou seja, o distanciamento entre a estação Carandiru e a estação Santana nos obrigaria a fazer passagens subterrâneas para pedestres e, assim, dar acesso a essas estações. E isso implica também em desapropriações.

Vamos em frente.

A outra opção que é aquela do *drive in*, próximo à cabeceira, apenas para ver com mais detalhes.

Pode seguir. Ali é na zoonose. É importante ver o distanciamento das estações do metrô. Isso é muito importante.

Pode passar. Vocês veem aqui, próximo da marginal.

Seguinte. Ali, aquela opção de reduzir o tamanho do terminal, onde era proposto inicialmente.

Próximo. E a última opção de fazer do outro lado, o que implicaria também a ocupação de uma área e, portanto, sua desapropriação, para o alargamento da Darzan.

Pode ir. Aí vocês veem a planta proposta e, no seguinte, o pavimento inferior, o pavimento térreo e teríamos ainda um mezanino, onde funcionaria a operação, administração etc.

Vejam nas seguintes projeções os outros perfis do terminal.

Volto a repetir que iniciamos esse processo de análise. Ele não está concluído, por isso, apresentarei a vocês alguns critérios relevantes para esse processo de análise.

Esses critérios relevantes não estão completos. Faltam muitos outros, mas eles dependem, como eu disse, de um conjunto de informações e estudos que nos levam a uma conclusão mais específica.

Está difícil de ver um pouco, mas estão aí, item a item. São todas as alternativas, lembrando que a Alternativa 1 é aquela a ocupar a quadra toda; a Alternativa 2 é a que pega o canteiro central Santos Dumont; a Alternativa 3 é a próxima ao aeroporto, região chamada de *drive in*; a Alternativa 4 é a da zoonose; a Alternativa 5 é lá embaixo, na marginal; a Alternativa 6 é a de redução de tamanho no mesmo local; e a Alternativa 7 é ali, no Terra Terra, do outro lado.

Se pensarmos em interferência em relação ao aeroporto, isso é um aspecto importantíssimo nessa discussão. Mas, antes, gostaria de dizer que a metodologia não é quantitativa, mas qualitativa, nesse momento, porque não chegamos a parâmetros de ponderação a critérios, esses mais importantes do que outros.

Colocamos como em verde algo que seja adequado; em amarelo, o que tenha algum tipo de problema e em vermelho, problemas mais críticos, mais graves.

Em vermelho: as alternativas 2, 3 e 4 que implicam nas condições de operação do

Campo de Marte. Afinal, estamos falando da cabeceira do aeroporto, há uma rampa imaginária de pouso, portanto, um aspecto bastante importante.

Antes de continuar, gostaria de destacar um aspecto extremamente relevante, aliás, discutido na audiência pública semana passada, nessa mesma comissão, qual seja o projeto de concessão desses terminais.

Assim como estamos requalificando os corredores, buscamos também requalificar os conceitos dos terminais. Que requalificação é essa?

Vocês viram uma planta demonstrativa da solução de transporte. Não queremos apenas isso. E o que pretendo dizer com tudo isso? Esperamos que os terminais deixem de ser locais exclusivamente de passagem, de transferência - onde as pessoas apenas passam e tomam sua condução, conectando-se com a rede de transportes da Cidade -, mas que sejam locais onde as pessoas também possam se dirigir e resolver problemas do dia a dia. Ou seja, que sejam locais onde elas possam ter acesso a um comércio, encontrar um aparelho público como, por exemplo, o Poupa Tempo, e ainda uma Fatec, ou a um shopping, um local de entretenimento. Por isso, que tramita nessa Casa um projeto de concessão desses terminais.

E um dos problemas colocado com bastante veemência pelos moradores e comerciantes da região é a questão do emprego e mesmo do comércio.

A grande solução que temos para isso - e é prioridade do Governo tratar essa proposta de concessão - é que esses terminais não sejam nessa perspectiva que montamos, apenas de transporte público. Mas que sejam shopping centers, por exemplo. Que tenham serviços públicos e outros atrativos para as pessoas aproveitarem essa infraestrutura, essa possibilidade de mobilidade e, portanto, a facilidade de acesso para resolverem também seus problemas do dia a dia.

Seguindo com os critérios, aquilo dito sobre a conexão de redes, vejam, estamos falando de distanciamento do metrô.

A Alternativa 3 se distancia bastante do metrô Carandiru, aqui no caso. E a

Alternativa 4 também. Isso mesmo: as alternativas 3 e 4.

A área de influência do atendimento em relação à bacia de contribuição do transporte ao qual estamos nos referindo.

Isso significa o quê? Tanto o deslocamento das linhas estruturais - a dificuldades de deslocamento das linhas estruturais - para acessar o terminal, quanto a dificuldade das linhas locais, ou seja, as alimentadoras, para acessar o local. Isso resulta em aumentar o congestionamento da Cruzeiro do Sul e ainda aumentar a espera e a demora em função da dificuldade de acesso ao terminal. Então temos uma situação na Alternativa 2 que dificulta um pouco.

O critério seguinte: a conexão com o eixo, em função das linhas estruturais. A Alternativa 3 dificulta um pouco o acesso das linhas estruturais e, da mesma forma, as alternativas 4 e 5. Também a Alternativa 7 à medida em que as linhas estruturais necessitam ultrapassar, ou seja, vencer a Cruzeiro do Sul em nível. Há problemas de semáforos etc.

Parece algo simples, mas isso implicaria em dez ou 15 minutos de atraso na viagem para a linha estrutural atravessar a Cruzeiro do Sul, aquilo de se formar a fila de ônibus e, no retorno, há a mesma situação também.

Em todos os casos, haveria possibilidade de conexão das linhas estruturais e alimentadoras.

O distanciamento das linhas alimentadoras. Na Alternativa 2, temos um aumento de percurso. Nas alternativas 3, 4 e 5 também.

Em relação à acessibilidade, todos os acessos seriam passíveis de escadas rolantes e elevadores. Pensando sempre nas pessoas que possuem necessidades especiais ou dificuldade na mobilidade.

Sobre a compatibilidade com zoneamento local. Todas as alternativas permitiriam.

Vamos à situação de macrodrenagem. Infraestrutura de macrodrenagem, pensando nos alagamentos.

Alternativa 1 teria alguma dificuldade. Nas alternativas 6 e 7 também seriam encontradas algumas dificuldades.

Permeabilidade do solo. A mais grave é a Alternativa 2. Trata-se de uma região de canteiros, onde há área verde e, vai ser coberta e, portanto, impermeabilizar o solo.

Parecem situações menos importantes, mas, para viabilização do empreendimento, de licenciamento, esses são critérios determinantes em muitos casos.

Intervenção em unidades de conservação. Não há intervenção em áreas de APP. Não há em nenhum dos casos.

Supressão de vegetação. Na Alternativa 2 seria mais grave. Nas alternativas 6 e 7 haveria algum grau de supressão.

Desapropriações. Falaremos sempre em número de contribuintes.

A Alternativa 1, a inicial, falamos de 45 contribuintes; a Alternativa 2, são 20 contribuintes; na Alternativa 3, há 55; na Alternativa 4 é apenas um contribuinte, mas tem equipamentos sociais importantes, como a zoonose, um pronto socorro etc; Alternativa 5 possui 32 contribuintes; Alternativa 6 são 35; e a Alternativa 7 - que é do outro lado - tem 60 contribuintes, à medida em que se pegue uma faixa da Darzan e também uma quadra do outro lado.

Em relação ao patrimônio histórico. Teríamos um problema mais sério na Alternativa 2, muito provavelmente, em função da praça Campo de Bagatelle, é isso, Pedro? (Pausa) Por conta do monumento do 14 Bis, do Santos Dumont etc.

O SR. CORONEL TELHADA - Quando você fala em contribuintes são residências que serão...?

O SR. DENILSON FERREIRA - Não. São contribuintes, pegamos por IPTU. Estamos numa primeira fase da análise, viu, Vereador?

O SR. CORONEL TELHADA - Está bem.

O SR. DENILSON FERREIRA - A fase seguinte é refinar esse processo. Daí não

entra só a questão do proprietário, mas todos os envolvidos na região.

Há alguns valores e destaque que não é valor de desapropriação, apenas valor referência de análise. Sabemos que desapropriação, atualmente, passa por valor de mercado. Tem sido uma postura nos últimos anos.

Então, se analisarmos pela lógica de valor de ITBI, que, na nossa análise prévia, na maioria dos casos, corresponde apenas a um terço do valor do mercado, teríamos a seguinte situação: na Alternativa 1 são 31 milhões; na Alternativa 2 são 25 milhões; na Alternativa 3 são 14 milhões; na Alternativa 4 passam a 55 milhões; na Alternativa 5 são 78 milhões; na Alternativa 6 ficam em 18 milhões; e na Alternativa 7 são 19 milhões.

O SR. CORONEL TELHADA - Aquela que o Executivo pega de momento, Denilson, é a Alternativa 1, a princípio?

O SR. DENILSON FERREIRA - É a 1, mas já há um recuo para a Alternativa 6, ainda que isso não seja definitivo, Vereador.

O SR. CORONEL TELHADA - Então fica de 31 para 18?

O SR. DENILSON FERREIRA - Ainda que isso não seja definitivo, pois estamos tratando todas as alternativas como viáveis.

Então essa discussão é absolutamente transparente para que possamos olhar exatamente as dificuldades e as soluções.

Quando falamos de custo, não é somente o custo da desapropriação que, aliás, não é esse obviamente. Ao falar de custo, falamos também de valor para operação do sistema. Afinal, quando o ônibus, a linha, o corredor, tem imposto um atraso de cinco ou dez minutos, em função de um trecho maior e, enfim, ou de uma situação que ele vai demorar esse tempo, isso tem custo ao longo de 20 ou 30 anos em que esse sistema vai operar - ou até mais - cuja conta se eleva drasticamente.

Então tem toda uma análise mais holística também para a operação do sistema, isso para chegarmos à mensuração mais exata desses custos.

É isso. Encerraria minha apresentação, lembrando que existe um compromisso dessa Administração do Prefeito Fernando Haddad, bem como do Secretário Jilmar Tatto de tratar esse assunto com a maior responsabilidade possível, com a maior transparência possível, para chegarmos à melhor solução.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Muito obrigado, Denilson Ferreira, pela apresentação.

Havíamos combinado que, em seguida, passaríamos a palavra aos inscritos. Já temos cerca de nove pessoas inscritas, mas o nobre Vereador Adilson Amadeu pediu para fazer uso da palavra por um instante porque tem de se ausentar por conta da reunião da Comissão de Finanças da qual tem de participar. Então, vou ceder a palavra a S.Exa. . Em seguida, passarei a palavra ao Coronel Telhada, que também pediu para fazer um comentário bem sucinto. Depois, já passo para a primeira inscrita, a Sra. Heroína Ferreira Barbosa, proprietária, que fará uso da palavra por três minutos.

Tem a palavra o nobre Vereador Adilson Amadeu.

O SR. ADILSON AMADEU - Sr. Presidente, nobre Vereador Senival; nobres Colegas Vereadores Claudinho, Vavá, Coronel Telhada e Sr. Denilson Ferreira, demais presentes, bom dia a todos.

Temos aqui moradores da zona Norte e Associações.

Quero só fazer um primeiro registro, Sr. Presidente. Tivemos uma última audiência muito tumultuada, em Santana, no Colégio Delta, em que a população da zona Norte não teve condições de falar. Por quê? Porque havia ali - e há alguns aqui que já identifiquei, funcionários da São Paulo Transportes e também da empresa Sambaíba, e eu, como membro da CPI de Transporte vou incluí-los no meu relatório – pessoas que tumultuaram a audiência. Se não fosse o assessor do Vereador Claudinho, o jovem Leandro, pegar o microfone... aliás, até precisamos de Polícia Militar, porque quase agrediram o nobre Vereador Nelo Rodolfo. E tenho testemunhas, várias testemunhas que presenciaram tudo isso e estão aqui.

Queremos o melhor para São Paulo, mas não dessa maneira. A população tem de ser ouvida mesmo, porque quem conhece Santana, São Miguel, Itaim, Brás, Taipas, zona Sul, Capão, Parelheiros é a população. E o papel aceita tudo. Da maneira como está sendo colocado, está muito fácil de acontecer.

Na verdade, a ideia para os terminais é de grandes shoppings. Muito bem, vamos fazer grandes terminais e grandes shoppings, mas vamos ouvir, sim, a população sofrida, que batalhou para comprar um imóvel e quer o melhor para o seu bairro. Só que não é dessa maneira, passando um trator.

Eu fiquei assistindo ao vídeo da última reunião da Comissão de Transporte, do dia 27/11, e vi o que falaram. Mencionaram que onde é o Torra Torra seria realmente uma condição boa de fazer o terminal, esticava um pouco mais. Ou outras áreas como a do Drive, apesar de ser cabeceira da Aeronáutica, dariam também para fazer um modelo moderno. Quando falam que o transporte demora e a população vai sofrer, mais do que a população já está sofrendo, não dá.

Hoje temos 7,2 milhões de veículos, sendo que 2,5 milhões não pagam há cinco anos e rodam na cidade de São Paulo. São 5.200 semáforos, sendo 1.200 quebrados todos os dias. E não temos guincho nem para tirar os carros das ruas. Quando quebra um caminhão na Marginal, não temos guincho para trazer.

Então, quando veem as propostas, de uma vez por todas as associações, a população do bairro é que tem de falar.

Vim fazer esse registro e vou defender isso. Assim como defendi quando quiseram levar o corredor de ônibus à Brás Leme. Hoje tenho comércio, moradia e boa parte da minha família na zona Norte. E logicamente vou fazer valer minha posição de Vereador e não vai ser o papel apresentado, que não vai resolver praticamente nada, sem ouvir a população.

Então, vou me ausentar para ir à Comissão de Finanças, mas voltarei para cá para escutar todos os senhores e os nobres Vereadores. Na última reunião, Coronel Telhada

também defendeu, e quando falam que um semáforo na Cruzeiro do Sul, em frente ao Torra Torra, pode atrasar todo o trajeto de um ônibus ou coisa parecida, precisamos procurar novos profissionais de engenharia para fazer esta cidade andar. E os corredores hoje e as faixas exclusivas de ônibus realmente poderiam funcionar se houvesse educação de trânsito, com a CET trabalhando nessas faixas para fazer fluir o trânsito.

Então, considero que esta audiência hoje não é suficiente para que as coisas andem na cidade de São Paulo. Precisamos ouvir mais a população, dar oportunidade, e não dá maneira como ocorreu na última reunião. Eu tenho aqui pelo menos 30 testemunhas de que praticamente eu e o Vereador Nelo Rodolfo quase fomos agredidos, porque lá havia mais de 40 craques, que vão para bater palma, gritar, que fizeram várias ofensas. Por isso que naquele dia eu falei: “Vamos levar a audiência para Câmara Municipal, para fazer algo transparente, sem agressão e sem tumulto, porque quem sofre é a população, que paga o seu imposto com muito suor”.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok, nobre Vereador Adilson Amadeu.

Passo a palavra ao nobre Vereador Coronel Telhada.

O SR. CORONEL TELHADA – Bom dia a todos. Prazer em recebê-los. Denilson, parabéns pela exposição. Sabemos da sua seriedade, do seu interesse no trabalho. Você já esteve a semana passada conosco nesta Casa.

Esse projeto, realmente, será bom para a Cidade, pela proposta. Temos certeza de que eles querem o melhor para a Cidade, ninguém duvida disso, só que temos de fazer algumas ponderações, porque não só em Santana está havendo esse problema da desapropriação, e muita gente está sendo prejudicada, mas também em outros locais, como Itaim Bibi, Itaim Paulista.

Na semana passada, tivemos uma reunião, e o Claudinho e eu falamos sobre o problema específico de Santana porque moramos na zona Norte. Eu moro na Freguesia do Ó,

como o Vereador Claudinho, frequentamos Santana por causa do Barro Branco, todo mundo sabe da nossa história. Temos muito carinho pela área. E a conhecemos um pouquinho também .

Denilson apresentou para a gente sete alternativas. Fiz uma sugestão semana passada e notei que essa minha proposta não estaria inserida nessas sete alternativas. Ali no mapa – todos vocês conhecem, mas vale a pena olhar -, temos na Ataliba Leonel, o antigo Carandiru, cuja história todo mundo lembra, é recente. Participamos de inúmeras rebeliões ali. Hoje existe uma praça lá, e sou meio contrário a praça pública. Infelizmente, pois hoje em São Paulo praça pública, em vez de espaço para distração do cidadão, é mais para juntar vagabundo, “noia”. Então, acho que ter praça pública é bom, mas há muita praça em São Paulo em que isso acontece. E observo o seguinte: pela posição do Carandiru, nós temos o metrô Estação Carandiru. Falo em intermodal, na união de meios de transportes. Temos a Cruzeiro do Sul, a Ataliba Leonel, que são vias de grandes movimentos. Do outro lado, temos a Zaki Narchi. A desapropriação nesse local seria praticamente nenhuma, porque não há casas nesse local. Há uma praça.

Você falou que na alternativa 1, Denilson, seriam 31 milhões a serem empregados nessa desapropriação. Caso se parta para a proposta 6 ou 7, não me recordo agora, seriam 18 milhões.

É lógico que essa decisão será baseada em estudos técnicos, e não sou técnico nessa área, mas, primeiro, economizaríamos 30 milhões do dinheiro público. Segundo, teríamos a ligação intermodal, porque você falou da ligação da Estação Santana, que realmente é a maior estação, mas ali teríamos a Estação Carandiru. Então, temos ligação com o metrô. Teríamos uma proximidade muito maior da rodoviária do Tietê. Também teríamos outra ligação intermodal, e nós teríamos saída para todas as grandes vias de acesso da região. Concordam? Nós temos a Cruzeiro do Sul, a Ataliba Leonel, e, se estendermos um corredor, não entendo a parte técnica, já cairíamos na Zaki Narchi, teríamos com a parte do Shopping

Center Norte, etc.

Então, sei que é fácil apresentarmos uma proposta, mas a pessoa que é técnica tem de analisar uma série de coisas. Entretanto, acho interessante não ter sido analisada essa proposta, sendo que é a maior área que tem nessa região, não atrapalha o aeroporto, não há problema de ter prédio histórico.

Por isso, quero te perguntar, antes de ser aberta a palavra aos senhores e senhoras presentes, que sei que estão ansiosos para falar, primeiro: por que não foi considerado o Carandiru. Por que não pode ser analisada essa situação? Teríamos uma economia de dinheiro e teríamos praticamente todos os anseios que você projetou hoje atendidos, vias com acessos maiores - continua a Cruzeiro do Sul -, haveria ligação com o Metrô, com a Rodoviária, outras ligações e também não está tão longe da Marginal.

Essa é minha proposta e acho que atenderia bem o anseio da comunidade e atenderia, inclusive, a proposta da SPTrans, da Prefeitura em fazer uma coisa digna para a região. E se for construído um shopping junto ao terminal, observem a área para estacionamento. Não sei se vocês concordam ou discordam, mas acho que o melhor local para fazer um terminal do modo que os senhores pretendem - 1º mundo -, acho que o melhor local seria no Carandiru.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Tem a palavra o Denilson para responder porque talvez essa seja uma das alternativas para resolver o problema.

Há sete sugestões. Essa seria a 8ª, pode ser que essa seja uma alternativa viável. Não sei, a área deve pertencer ao Estado. Deve haver algum problema.

O SR. DENILSON - Vou aproveitar a oportunidade para fazer alguns comentários em relação ao que o nobre Vereador Adilson Amadeu se referiu. A audiência pública que houve no Colégio Delta foi promovida pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Não foi uma audiência pública da SPTrans. É uma audiência que está contida no processo de

licenciamento. Os senhores estavam lá e viram que houve problemas, mas isso não significa que não estejamos abertos à discussão.

Fomos a todas as reuniões em que fomos convidados, todas as alternativas que estão sendo propostas estamos analisando seriamente. Essa análise - volto a me referir - não é conclusiva. Estão faltando elementos que dependem de estudos mais complexos para podermos chegar a uma conclusão e finalmente discutirmos com a população.

A referência relacionada ao atraso por semáforos e transpor a Cruzeiros do Sul estão sendo analisadas. Precisam de elementos mais concretos que passam por simuladores, por análise da possibilidade de construir um túnel de acesso. Enfim, há absoluta predisposição da SP Transportes em analisar todas as alternativas seriamente e discutir de forma transparente com a população.

A alternativa do Carandiru já foi citada em alguns momentos, mas preferimos não colocar no rol de análise em função de algumas premissas estabelecidas que partem do princípio de que dificilmente obteríamos licenciamento ambiental em função de permeabilização do solo, remoção de vegetação e de uma série de outros elementos, mas isso não impede que possamos incluir na análise o pedido do Vereador.

O SR. CORONEL TELHADA - Sim, uma análise ambiental.

O SR. DENILSON - Então, Vereador Telhada, vamos incluir a alternativa...

O SR. CORONEL TELHADA - Acho que o impacto seria bem menor para a população e, de cara, estamos economizando 31 milhões. E até para a ideia da Prefeitura em fazer um shopping vem a calhar. Seria ótimo.

O SR. DENILSON - Vamos analisar também.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Registro a presença do nobre Vereador Coronel Camilo, do PSD.

Tem a palavra a primeira inscrita, Sra. Heroína Ferreira Barbosa, proprietária.

A SRA. HEROÍNA FERREIRA BARBOSA - Gostaria de fazer a seguinte pergunta:

por que mais um terminal em Santana se já existe um no Metrô? Por que não distribuir várias linhas de ônibus que poderiam ficar ou no Tucuruvi ou no Jardim São Paulo?

Santana já está muito tumultuada e será criado mais um terminal de ônibus. Se for criado o que será feito com o atual terminal?

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Tem a palavra o Sr. Nelson Ferreira Filho, representando o Conselho da Supervisão Técnica de Saúde da Zona Norte.

O SR. NELSON FERREIRA FILHO - Bom dia a todos. Primeiro, estamos discutindo o corredor num todo. São 27 quilômetros de corredor e estamos priorizando somente o Terminal Santana. Está acontecendo a mesma coisa que aconteceu no Colégio Delta. Em momento algum fui desrespeitado na minha fala e também não fui impedido de falar. A conduta de alguns parlamentares que estiveram lá querendo se apossar da reunião acabou gerando um tumulto. Ao invés de apaziguar a população acabou acontecendo o contrário, um insultando o outro e não é isso que precisamos discutir.

O que precisamos discutir é justamente o impacto que esse terminal vai causar na região não só de Santana, mas nos 27 quilômetros de corredor. No meu ponto de vista, o corredor como um todo não se discute, é uma coisa que vai ao encontro do plano de mobilidade urbana para a Cidade, uma coisa bem complexa, com acessibilidade, várias áreas de lazer, inclusive, no terminal como nunca se teve na Cidade.

Só que o impacto que ele vai causar não deve ser discutido por comerciantes e população, são as partes envolvidas que devem discutir com o Poder Público que tem a obrigação de fazer a interlocução para que isso diminua os impactos e acabe atingindo o mínimo possível àqueles que estão envolvidos no projeto. E estamos deixando de fazer isso e priorizando muito a área de desapropriação.

E quanto a ser dada a abertura ou não, participei da primeira reunião - até agradeço o convite da SPTrans - para o desenvolvimento do projeto. Tínhamos uma única alternativa e

hoje já temos sete alternativas sendo discutidas aqui com todas as partes envolvidas. Isso que acho importante, uma forma de ampliarmos ainda mais esse canal e tomarmos cuidado para que pessoas que se envolvam no projeto a fim de tirar benefícios pessoais e políticos não acabem atrapalhando essa negociação. O terminal vai ser bom para a Cidade, mas nenhuma das partes envolvidas merece ser prejudicada por causa desse terminal.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Tem a palavra o Sr. Jorge Efraim, do Movimento Santana Viva.

O SR. JORGE EFRAIN - Bom dia. Cumprimento a todos, sou engenheiro e comerciante da Rua Voluntários da Pátria, minha família está há mais de 70 anos na região. Sou conselheiro do Cades e do Conselho de Desenvolvimento Local da Fecomercio e membro do Movimento Santana Viva da Associação Portal de Santana e da Rede Social Zona Norte.

Começo pedindo ao Denilson Ferreira que disponibilize essa apresentação para todos num critério de transparência, porque a que foi feita na nossa reunião de plano de bairro no Marillac não pôde ser disponibilizada. Aqui há muitas informações importantes que não conseguimos analisar em um minuto.

Faço duas colocações, primeira, em minha opinião o Executivo Municipal está mais preocupado em instrumentalizar a participação pública. Isso está acontecendo nos planos diretores, orçamentos participativos, programas de governo, do que realmente aproveitar as sugestões e a riqueza que a sociedade civil está trazendo. Não estou vendo quase nada sendo aproveitado. Nós mesmos registramos mais de 33 sugestões e praticamente nenhuma foi aproveitada.

Segunda, solicitar a SPTrans que responda: como se faz uma audiência pública de licenciamento ambiental se nem o local do terminal está definido. Não faz sentido na minha cabeça. Se só tinha uma alternativa e foram geradas sete, para-se tudo, analisa onde vai ser porque o impacto ambiental é diretamente relacionado ao local. Então não faz sentido. Acho

que estamos atropelando o processo.

Vou fazer uma pequena cronologia, participei de todas as atividades até agora: dia 07 de agosto saiu no *Diário Oficial* o decreto do quadrilátero colocando em utilidade pública; dia 11 de setembro foi convocada uma reunião às pressas na Subprefeitura - fui chamado uma hora e trinta antes e sou conselheiro do Cades -, o foco eram os proprietários e comerciantes; depois houve três reuniões na Associação Comercial, nos dias 17, 24 e 26 de setembro, sendo que a única motivação da última reunião era para receber o Superintendente de Projetos da SPTrans, Roberto Moura, que acabou não indo e frustrou 160 pessoas que lá estavam.

Aí fizemos nossa reunião do plano de bairro e a dedicamos a esse tema. Contamos com a presença do Denilson Ferreira, Roberto Moura, mas por outro lado não foram os Vereadores, não foi a Associação Comercial, mas foi uma reunião muito rica e aproveitamos bastante. Foi onde surgiu a maioria das sugestões.

No dia 25 de setembro enviei um ofício à Comissão de Política Urbana solicitando que esse tema fosse tratado em profundidade nessa comissão. Encaminhei ao Presidente e nesse encaminhamento copiei nominalmente cada um dos sete membros. Depois houve o projeto de decreto legislativo do Vereador Claudinho anulando o decreto original.

Dia 04 de outubro o Sindicato dos Comerciantes faz o abraço simbólico da área e tivemos a reunião do plano de bairro. No dia 25 de outubro a audiência no Colégio Delta, que foi o Movimento Santana Viva que solicitou. Eu, pessoalmente, mandei um email ao Denilson no dia 03 de outubro. Só estavam marcadas duas audiências, uma no CEU Cidade Dutra e outra no Clube Ipê, não houve nenhuma em Santana.

No dia 11 de outubro a Comissão de Política Urbana da Câmara protocolou um ofício em nome dos Vereadores Police Neto e Nelo Rodolfo solicitando esclarecimentos, parece que o prazo estará vencendo no dia 11 de dezembro agora. Ainda não houve manifestação. E sobre a matriz de decisão que nos foi apresentada lá e aqui detalhada mais um pouquinho, sou engenheiro de formação assim como o Denilson, mas em minha opinião foi

feita uma engenharia reversa, ou seja, primeiro decidimos, tomamos uma posição e depois encontramos os argumentos técnicos para justificar aquilo que já queríamos fazer.

Então fica claro por algumas questões que foram levantadas, na alternativa dois que foi uma sugestão minha - a praça ali na Heróis da FEB -, foi colocado que afeta condições de operação do Aeroporto. Não é verdade. Ao lado há um prédio com quatro pavimentos e se ele não afeta, o terminal ali não afetaria.

Segundo: patrimônio histórico. Não é verdade. E conseguiríamos um ganho indireto - um sonho da comunidade local -, acabar com aqueles megaeventos que acontecem lá e que só trazem transtornos.

Terceiro: desapropriação de 20 imóveis. Não é verdade. Para fazer uma ligação subterrânea como foi feita entre a Estação Consolação e Paulista do Metrô não houve nenhuma desapropriação e isso pode ser feito. E se não for feito assim, 300 metros dá muito bem para fazer a ligação por cima.

Quarto: na precificação das alternativas foi usado um preceito que acho não ser o mais transparente. Tenho certeza que nesses 31 milhões não foram colocados os túneis, ou seja, isso faz com que uma alternativa de 31 milhões possa passar para 100 milhões, sem contar as desapropriações. E fundo de comércio pode fazer com que isso chegue a 200 milhões.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Peço para concluir senão não vamos conseguir cumprir o tempo regimental.

O SR. JORGE EFRAIN - Se o senhor não me interromper eu consigo concluir.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - São 12 inscritos. Quero deixar os 12 falarem, mas se você continuar falando vai ser impossível, porque vamos cumprir o tempo regimental.

O SR. JORGE EFRAIN - Só tenho mais dois itens. Quanto à justiça social e requalificação não é verdade. O pior lugar para fazer requalificação e justiça social é

exatamente onde eles escolheram. Queremos fazer um critério em que se traga o comércio, o desenvolvimento e essas 50 mil pessoas para uma região degradada, que é a área do Portal de Santana, ali embaixo. A distância de 300 metros é perfeitamente viável para fazer a pé, e eles colocaram em vermelho ali. Era só isso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Tem a palavra o Sr. Vitório Devenuchi.

O SR. VITÓRIO DEVENUCHI - Bom dia. Quero dizer que transparência não há, porque eu, na qualidade de advogado e proprietário, estive na Prefeitura e não consegui nenhuma informação sobre projetos, nada. E olha que estava na qualidade de advogado.

Segunda coisa, é legal decretar uma desapropriação sem ter projeto definido e projeto de meio ambiente, projeto social de vizinhança?

E outra, o que estaria sendo na área um, no meio das avenidas Cruzeiro do Sul e Voluntários da Pátria, por onde iriam escoar esses ônibus do terminal? São 170 ônibus, parece, salvo melhor juízo.

E esse empreendimento é realmente um terminal de ônibus ou é um terminal de ônibus travestido de um centro comercial, porque pelo que me foi passado hoje é um míni shopping.

Há dotação orçamentária para tudo isso? E as indenizações, porque até agora ninguém falou como vão ser pagas essas indenizações para todas essas pessoas que estão aqui, principalmente para os locatários dos imóveis que têm despesas com seus funcionários que serão dispensados.

São essas as questões que quero deixar registradas. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Tem a palavra o Sr. Leandro Gimenez.

O SR. LEANDRO GIMENEZ - Bom dia a todos, trabalho na Câmara há 21 anos, sou chefe de gabinete do Vereador Claudinho e falo como o cidadão Leandro, morador da região Norte da Cidade, porque aqui não se trata de bandeira política, nós queremos o melhor

para a Cidade.

Fomos procurados por diversas pessoas, comerciantes, moradores que recebemos no gabinete, para falar sobre essa situação das desapropriações. Sentei com o Vereador Claudinho, coloquei as questões e ele resolveu abraçar essa causa para que realmente a população tivesse a oportunidade de dialogar com o Poder Executivo.

Um dos aspectos que colocamos foi a questão dos impactos ambientais. Isso não nos foi apresentado. Também as questões previstas por uma lei federal, o Estatuto da Cidade que prevê a garantia de que o impacto de vizinhança deve ser previsto também. Isso também não foi dito em momento algum nas audiências públicas que participamos e também estamos preocupados com os cofres públicos, porque onde está sendo desapropriado é uma área muito valorizada, sendo que haveria alternativas, mas pelo que estamos percebendo, parece que todas as áreas que estão sendo indicadas tem algum tipo de problema. Até sugiro outra área ociosa localizada na Av. Zaki Narchi, ao lado do Iprem, que era para ser implantado um sacolão há alguns anos.

Então a nossa preocupação, quando o Vereador Claudinho apresentou esse projeto, o Decreto Legislativo 80, de 2013, nós questionamos as questões legais, e, entre elas, o fato de que a sociedade deve ter um canal aberto com o Executivo. E é isso que me preocupa, porque quando se fala em valores de 38 milhões falamos em implantação. Temos que falar de desapropriação, já que são mais de 48 imóveis. E cada terreno ali, no mercado imobiliário, deve ter mais ou menos o valor de um milhão. Então estamos falando de um valor simbólico da Administração.

Quando se fala em programa de metas, parece que a empresa tem que cumprir metas. Aí fala: tem que ter 150 km de faixas exclusivas de ônibus. Então vamos sair correndo e colocar as faixas. Essas faixas estão sendo implantadas - e eu tenho um exemplo de um colega da associação comercial - em rua, às vezes, em que é impossível ter faixa de ônibus, que não tem espaço suficiente.

Para concluir, gostaria de fazer uma menção ao Vereador Adilson Amadeu.

Quando estivemos no Colégio Delta, quando tivemos a audiência pública, eu fiquei indignado, porque havia autoridades naquela audiência pública sendo desrespeitadas, e não tiveram o direito de colocarem suas posições. Tanto o Nelo Rodolfo quanto o Adilson Amadeu cercearam o direito de que ele expusesse a posição dele. Se é favorável ou contra, temos que dar o direito para que todos participem.

Agradeço pela oportunidade. (Palmas)

A SRA. MIRIAM ZELIKOWSKI - Bom dia a todos. Sou proprietária na rua Darzan. Há 30 anos sou dentista, moro na Dr. César, moro em Santana há muitos anos.

Sou contra a alternativa 1 e 6 por um motivo simples: além de pegar a Leite de Moraes, a Voluntários, a Cruzeiro do Sul e a Darzan, foi feita uma perfuração de solo, e tem mais de 20 metros de água embaixo. Estou há 30 anos na casa, onde moro e trabalho, e sempre fazemos manutenção por causa da umidade do solo. Se vocês verificarem, ninguém construiu acima de um ou dois andares. E é impossível fazer um shopping naquele local.

Não sou da área de engenharia, mas conversei com diversas pessoas, que me falaram que seria impossível. E o custo seria três, quatro vezes mais, inclusive com máquinas importadas, para tirar essa água da região.

Por isso, sou contra as alternativas 1 e 6.

O que o Vereador Telhada falou eu acredito que seja uma oportunidade de o Governo não gastar o dinheiro público, que é nosso, inclusive com o aumento do IPTU, que todos vão sofrer. Fazer algo que vá favorecer a população de Santana. Eu vejo que ônibus tem movimento até nove horas da manhã; depois, só começa às cinco horas. Das 10h até as 5h da tarde quase não tem movimento para ônibus naquele pedaço, onde fica a Leite de Moraes, Cruzeiro do Sul. A Brás Leme, inclusive, onde não tem a faixa, tem um problema de semáforo - isso eu queria falar com o senhor, que é do SPTrans.

Faz 30 anos que eu participo de coisas relacionadas à rua Darzan, faço sempre o

mesmo pedido e ele não é cumprido: fazer os semáforos da Brás Leme até embaixo, onde é a Cruzeiro do Sul, como é na Paulista, de ser automático, em que abre todos ou fecha todos. Abre um, fecha outra, e além da Cruzeiro do Sul, até a Marginal, à noite e de manhã cedo. O movimento mais ou menos entre 11 horas e cinco e meia é tranquilo, não tem tanto trânsito.

Peço que as alternativas 1 e 6 não aconteçam, por motivos sociais, ambientais, trabalhistas, e também por causa da qualidade de vida, porque aquele pedacinho, onde não há espaço para surportar, será transformado num terminal, além de não ter necessidade. E onde eu vejo que o movimento é maior, além do Carandiru, é na Estação Armênia, que faz uma abertura para diversos lugares. Então o terminal em Santana, naquela posição, não teria necessidade, porque não alcança tanto a população.

Obrigada. (Palmas)

A SRA. CAROLINA - Vocês já estão falando há muito tempo das outras alternativas e falaram que vão fazer um estudo mais sério e não fizeram até agora. Quando vão fazer esse estudo mais sério, para sabermos o que está acontecendo de verdade? Não sei para todos, mas para mim já está bem decidido onde vocês querem fazer. Então, se estiver decidido, fala logo: “É aqui que vai ser”. Tem que funcionar dessa maneira.

Como vai ser a indenização para o comerciante? Essa pergunta nunca conseguiram me responder essa perguntas nas duas, três, sei lá quantas reuniões a que fomos, onde sempre só tem técnico da SPTrans. Ninguém consegue me responder como vai ser a indenização para o comerciante, não para o proprietário, e, sim, para quem aluga para fazer o seu comércio.

Quando a gente vai ser desapropriado? É para ontem, é para amanhã, para o ano que vem?

Desculpa, mas se o acesso para não sei onde é difícil, que fique a cargo do engenheiro pensar a melhor maneira de fazer um acesso para o terminal, independentemente do lugar que ele esteja. O senhor me desculpe, mas pode fazer por cima, por baixo, não é

somente pela via normal. Então aí é a cargo de vocês, engenheiros, saber a forma de fazer um acesso para um terminal. E que seja em outro lugar, de preferência. (Palmas)

O SR. LAERTE BRASIL SANTOS OLIVEIRA - Laerte Brasil, Presidente Mundial da União Global do Trabalho Nação e Cidades, e através do seu órgão, a Organização Internacional dos Transportes Públicos de Massa, saúdo as autoridades da Mesa e a todos.

Logo quando o ex-Prefeito Covas estava na Prefeitura, no término do mandato, e no início do mandato da Erundina, entramos com um projeto avançado que previa a construção de 300 km de metrô até 2012 , 600 km de corredores de ônibus avançados e 160 de terminais avançados, inclusive com *shopping centers*, 160 deles subterrâneos.

Mas os terminais que estão aí não têm segurança nenhuma para o usuário: n tem banheiros, que estão sucateados, não tem socorros para atender usuários, não tem bebedores de água. Os ônibus, hoje, nesses terminais, inclusive nos grandes, que deveriam circular a 10 km/h estão circulando há 20-30 km/h, provocando uma correria danada dos usuários, inclusive com acidentes.

Temos uma frota de 13 mil ônibus na cidade de São Paulo em condições precárias: 10% deles têm piso rebaixado, ou outros não têm; as carrocerias construídas com tecnologia atrasada, cometendo vários acidentes...

O SR. CORONEL TELHADA - O senhor é morador de Santana?

O SR. LAERTE BRASIL SANTOS OLIVEIRA - Não. Promovendo acidentes dentro desses ônibus, envolvendo idosos, senhoras. E as catracas desses ônibus é um verdadeiro absurdo: não são cromadas, são com tinta enferrujada. O cidadão passa com uma calça ali e suja a calça, deixa o ferrugem na calça; a criança que tem direito tem que passar por baixo, sujando toda a roupa.

Mas vocês veem que só o ex-Prefeito Kassab, do montante que ele roubou da cidade - 14 bilhões, com a máfia que ele implantou aqui, 3 bilhões foram do transportes. E junto com o comparsa dele, o Vice-Governador, e vários políticos ladrões, inclusive o próprio

presidente desta Casa, disse que ia passar, combinada com a Dilma, Michel Temer e Lula, 4 bilhões para o Prefeito Haddad ratear entre um grupo de vereadores aqui da base para...

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Conclua, por favor, Laércio, que eu vou chamar o próximo.

O SR. LAERTE BRASIL SANTOS OLIVEIRA - Mas eu vou entrar no gabinete do Prefeito, entendeu...

O SR. CORONEL CAMILO - Sr. Presidente, ele está saindo da questão, que é o Terminal de Santana. Por favor, corte o seu microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Quando se fala em roubo aqui, todo mundo... Mas é isso aí.

O SR. LAERTE BRASIL SANTOS OLIVEIRA - Mas os 3 bilhões que esse ladrão roubou aqui transformou a cidade de São Paulo num verdadeiro caos.

Era o que eu tinha para dizer. Obrigado pela palavra.

O SR. RITA APARECIDA MOREIRA - Bom dia a todos. Na audiência pública que houve no Colégio Delta, que foi tumultuada, houve pessoas que defenderam o terminal no local que está sendo cogitado, falando sobre as pessoas que moram nos vários bairros distantes.

No meu trabalho tenho um cadastro com 13.162 pessoas, dos quais tenho contato mensal com 1.920, mais ou menos. E as pessoas que estão sabendo o que está acontecendo são solidários a nós. Não estão preocupados se vão ser para baixo ou para cima. Esses, que são frequentadores do comércio de Santana, estão preocupados, sim. Porque, se vocês perceberem, o centro comercial de Santana, o coração de Santana é ali porque, do contrário, temos a rua, a Voluntários da Pátria, que é uma rua comercial. Agora, o centro é ali naquele quadrilátero. Ali precisaria, sim, de um belo calçadão para termos um comércio mais tranquilo. E concordo que tenha que ter o terminal, até pelo fato de que os ônibus atrapalham até o próprio comércio. Então o terminal, para baixo, vai melhorar bem Santana e dar um ânimo melhor para a gente. E se o terminal for construído para baixo, nós teremos um centro

expandido do comércio de Santana. Estou defendendo esse pensamento, que não é apenas das pessoas que estão sendo desapropriadas, mas das pessoas que frequentam aquele centro comercial, que é a tradição do nosso bairro.

Acho que em relação a esses terminais que vocês estão fazendo, especificamente em relação ao shopping centers, vocês deveriam pensar um pouco mais em cultura, para que as pessoas tenham um pouco mais de visão do amanhã, do que ficar preocupado com consumismo, porque de consumismo a gente já está cheio. Acho que tirar 40 comerciantes que tem 40 anos de tradição em Santana para pôr novos comerciantes. É ir contra a regra: desapropriar, por utilidade pública, mas depois tirar comércio para pôr outro comerciante deve ser contra a lei. Além disso, precisamos muito de cultura, que é mais importante. (Palmas)

O SR. OSMAR GOMES - Bom dia. Eu sou comerciante em Santana há 32 anos, e acho que estamos precisando de emprego e não de desemprego.

Como falou a Miriam, expandir o comércio mais para baixo, fazendo um shopping com um terminal mais embaixo, agrega com o terminal rodoviário e junto com a estação do metrô. Não somos contra fazer mais um terminal em Santana, melhorar, só que o local é errado.

Então em vez de fazer em cima, e tirar empregos, tirar pessoas que já estão há muito tempo, daríamos uma outra oportunidade, com um centro comercial lá para baixo. E onde é (Ininteligível) e onde tem pronto-socorro, em vez de fazer um shopping, por que não fazer ali o terminal e melhorar o pronto-socorro, fazer o hospital digno que Santana merece? Seria mais fácil para a população chegar de ônibus de qualquer lugar no pronto-socorro. Ou lá em baixo, onde tem a Klabin, onde só precisa fazer uma desapropriação onde tem um estacionamento enorme lá, e onde tem uma faculdade onde não há segurança alguma para tomar ônibus, para tomar nada. Você ligaria o terminal a essa faculdade, o que facilitaria para todo mundo.

Enquanto discutimos o local, acho que o Prefeito poderia nos ajudar, tirando esse

peso, essa insônia, que não conseguimos mais dormir, já que não sabemos o que vai acontecer amanhã, tirando esse projeto enquanto se discute o local. A hora que achar o local certo, entra com o projeto para, então, fazer o terminal que Santana merece e que o trabalhador realmente mereça.

Obrigado. (Palmas)

O SR. ARI PEREIRA - Bom dia, ilustres Vereadores. Meu amigo Adilson Amadeu, companheiro de associação comercial; Coronel Camilo; Coronel Telhada; Claudinho, meus parabéns. Leandro é o nosso companheiro de associação comercial.

Como disse o meu presidente da associação, estamos juntos. Eu tenho que deixar registrado que eu estava presente naquela audiência do Colégio Delta, quando apareceu uma tropa de choque. Aquilo foi um impacto, e, como diz o Boris Casoy, uma vergonha. Estamos dispostos a brigar não só com os vereadores, porque os donos do Colégio Delta estavam muitos preocupados com quem estava chegando. Aquilo era tropa de choque. Nós não estamos acostumados com isso.

Com relação a esse malfadado terminal: sou nascido em Santana, resido lá há 72 anos, estou vizinho da Padaria Polar. Esse terminal, como tenho dito, vai nos causar um impacto violento, poderá abalar, até, as nossas estruturas, porque quem projetou esse terminal nesse local, me desculpe, mas deve ter outros interesses, porque não é interesse público. O decreto não está atingindo a realidade, porque não é possível desapropriação o coração de Santana. Daqui a pouco vocês vão querer destruir também a igreja de Santana. É interesse público? Por que não fazem um estudo em outros locais?

O decreto não está revogado. Tenho informações, e os vereadores também, de que o processo continua se desenvolvendo normalmente dentro da Prefeitura. Está no Siurb, aguardando o despacho do Secretário do Siurb. Vocês alegam essa história de que estão estudando alternativas, mas o processo não parou. Daqui a pouco, todos serão surpreendidos com o processo expropriatório. Essa é a realidade.

Então, paralitem esse decreto. A proposta do nobre Vereador Claudinho é que o Prefeito revogue, estude uma alternativa.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Muito obrigado. Tem a palavra o Sr. Fernando Novicow.

O SR. FERNANDO - Bom dia a todos. Primeiro, quero fazer uma crítica de como isso foi feito: começou com um decreto de desapropriação para, depois, ser discutido.

Quais são os prazos da análise das propostas que estão sendo feitas para a SPTrans da devolutiva do que foi definitivo? Qual será o material rodante, a matriz energética, capacidade de transporte para o carro, o sentido, e a capacidade total de carregamento?

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Muito obrigado. Passo a palavra ao representante da SPTrans, o Sr. Denilson.

O SR. DENILSON - Cumprimento os Srs. Heroína, Nelson, Jorge, Vitório, Sr. Leandro, Mirian, Carolina, Laerte, Rita, Osmar, Ari e Fernando, pelas contribuições.

Começo dizendo do nosso absoluto com a transparência em discutir. Em momento nenhum, nos furtamos a discutir.

A Sra. Heroína fala da possibilidade de se construir um terminal no Jardim São Paulo ou no Tucuruvi. Na verdade, esse terminal é um polo concentrador na cabeceira de um grande eixo de transportes, que será o Corredor Norte-Sul. É como se fosse uma estação de metrô, de onde as linhas estruturais partem e chegam. E as linhas alimentadoras, que vêm dos bairros, abastecem esse terminal, que dá conexão à rede toda.

Quanto ao terminal já existente, ele já está com a sua capacidade tomada, é um terminal da EMTU, e não da SPTrans, por isso há a necessidade de investimento naquela região de um terminal da SPTrans para que haja condições de atender toda essa capacidade.

O Sr. Nelson falou da importância de requalificarmos o transporte público na cidade

de São Paulo, já o Sr. Jorge falou das audiências públicas, das reuniões que fizemos lá. A audiência pública da Secretaria do Verde e Meio ambiente que houve lá não é da SPTrans, e foi definido que haveria três audiências públicas, sendo duas nos extremos e uma relativamente no meio, então a audiência de Santana já estava marcada.

A questão da engenharia reversa: sinceramente, não se trata disso, Sr. Jorge. Ninguém decide eixo de transporte em assembleia. A discussão inicial é da conexão do Metrô, considerando a capacidade do Metrô, as linhas alimentadoras que vêm das regiões. Então, não se trata de engenharia reversa. A discussão já leva a uma alteração.

Ninguém está dizendo que continuará a posição inicial, que era culpar toda a quadra. Agora, dizer um prazo específico já não é possível dizer, porque a gente depende de estudos mais complexos, de sondagem, de simulações.

O licenciamento não deve ser parado. Quais são as implicações disso tudo? O processo de licenciamento não é exclusivamente do Terminal Santana, é um conjunto de empreendimentos que envolve outros eixos de corredores, chamado de Sul 2. Foi feito um estudo de impacto ambiental, e esse processo está correndo no âmbito da Secretaria do Verde e Meio Ambiente.

A própria Secretaria do Verde já nos trouxe implicações em relação a esse terminal, porque ela tem acompanhado todas as reuniões, as discussões em relação à localização do Terminal Santana, então já existe uma exclamação sobre essa questão da localização, que nos coloca o imperativo de responder à Secretaria, no âmbito do processo de licenciamento, qualquer posição da SPTrans.

Portanto, a conclusão dessas análises que levará a um posicionamento no contexto do licenciamento. Lembrando que o licenciamento é um processo contínuo, que se estabelece com licença prévia, depois com licença de instalação e licença de operação.

Em qualquer momento que se resolver por outra localização, o Terminal Santana será apertado desse processo e se estabelecerá um processo exclusivo de licenciamento para

o Terminal Santana em outra localização. Então, não há impedimentos sobre essa ótica.

É importante dizer que os valores que foram citados são valores de referências, não é o valor do imóvel. Estamos falando em número de contribuintes, não do número de imóveis e, muito menos, do número de atingidos, porque se trata de ITBI.

O Sr. Vitório falou da dificuldade de acessar projetos. Estamos à disposição na SPTTrans quando o senhor quiser.

Não há dificuldades. É que projeto não é algo que fique na internet, são arquivos pesados. Está absolutamente disponível, não tem problema. A hora que você for lá, a gente abre, te dá cópia, não tem problema. Por gentileza, procure-me.

O projeto envolve todo o corredor. Se você quiser o projeto específico do terminal Santana, é um projeto prévio de solução de transporte. A proposta que nós estamos fazendo através de um projeto que tramita aqui na Câmara é que seja uma concessão pública e que agregue outros serviços. Aí esquece o que está colocado ali.

Você vai dar a mesma solução de transporte, então continua valendo a infraestrutura de transporte que tem de ser colocada, mas o prédio, a instalação, será outro.

Agora, em relação à localização, isso está em discussão, em análise, não está definido.

-Manifestação fora do microfone.

O SR. DENÍLSON - Nós estamos lá para qualquer informação.

Estamos falando de uma quantidade - dependendo do trecho - de 170 a 180 ônibus/hora e em alguns lugares 280 ônibus/hora. É uma capacidade muito grande. Os orçamentos estão sendo garantidos.

Há uma indicação do Leandro em relação à Avenida Zaki Narchi. Vamos verificar

na proximidade do Iprem. Falei dos estudos de impacto ambiental. A questão da água no subsolo. Sabemos que São Paulo é uma grande bacia hidrográfica. Isso é presente em todo o local e a solução de engenharia. Isso está previsto nos orçamentos. Não tem problema nenhum.

Em relação aos semáforos, isso é de responsabilidade específica da CET, mas vamos fazer a observação e encaminharemos a solicitação da Dona Miriam em relação aos semáforos da Darzan. Lembro que a Secretaria Municipal de Transporte está com grande projeto de modernização da rede semafórica na cidade de São Paulo.

Já falamos dos prazos, que tem de ser logo, não pode demorar. Os cronogramas são para que possamos dar início a todos os empreendimentos ao final do terceiro trimestre do ano que vem, lembrando que não necessariamente as questões de desapropriação estariam resolvidas, independentemente de onde seja. Por quê? Há frentes de obras que não têm problema de desapropriação. Então, o início será nessas frentes, que não necessariamente serão os terminais. O terminal é uma obra que ocorre mais rápido. Alguns demoram 18 meses, outros 24 meses. Os corredores demorariam mais tempo, 36 meses. Então, dependendo da localização da frente de obra, isso começaria primeiro e essa agenda de desapropriação ocorre em relação direta com outras secretarias, como a de Negócios Jurídicos.

O Laerte falou dos terminais, da necessidade de melhoria de transportes. A Rita relacionou a discussão do Colégio Delta e demonstrou posição contrária. O Osmar Gomes destacou a questão do emprego.

Eu diria, Osmar, que a questão do emprego é um imperativo desta Administração. O Governo tem feito tudo o que é possível no âmbito municipal para geração de empregos, inclusive com medidas que possibilite a instalação de empresas e geração de emprego nessas regiões mais periféricas da Cidade, onde está a grande concentração demográfica das moradias na cidade de São Paulo, que tem implicações diretas nos investimentos de transporte.

O terminal na proximidade da faculdade, da Marginal, é um dos que está sendo analisado. Não é porque colocou vermelho, amarelo ou verde que está definido que será um ou outro. Não é isso.

O Ari fala do interesse público. A ideia é o interesse público.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Denílson, preciso suspender esta audiência pública por alguns instantes porque preciso abrir a reunião ordinária da Comissão e, em seguida, suspendemos a reunião da Comissão e retorno a palavra a você para sua conclusão.

Estão suspensos os trabalhos da audiência pública.

- Suspensos os trabalhos da audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Na qualidade de Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, declaro aberto os trabalhos da 27ª reunião ordinária do ano de 2013.

Estão presentes os Srs. Vereadores: Claudinho de Souza, Coronel Telhada, Ricardo Young, Senival Moura, Vavá.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo Portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

Vamos suspender a reunião da Comissão para dar continuidade à audiência pública.

- Suspensos os trabalhos da reunião ordinária.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Retorno a palavra ao Sr. Denílson.

O SR. DENÍLSON - O Ari falou do interesse público. A requalificação do transporte, todos acompanham o drama que é os trabalhadores, diariamente, que necessitam do transporte público. Estamos falando de 8 milhões de viagens diárias por ônibus. Estamos falando exatamente do interesse público. Não há outro interesse que não o interesse público.

Ele também fez menção à decisão da Secretaria de Infraestrutura urbana. Ocorre que a implantação desses corredores e terminais está dividida em duas etapas. A primeira está mais avançada e sob a responsabilidade - a implantação e a execução de obra - da companhia SP Obras, que é vinculada à Secretaria de Infraestrutura Urbana, e que não se trata do terminal Santana e muito menos do corredor Norte Sul. São outros corredores que estão sob responsabilidade de Seurb e SP Obras. O corredor Norte Sul, terminal Santana, está sob responsabilidade da SPTrans.

O Fernando falou do material rodante será o mais moderno possível. É uma lenda que os ônibus são tecnologias ultrapassadas e não são. As tecnologias são as mais modernas existentes no mercado. O Brasil é um exportador dessa tecnologia. Nós utilizaremos combustíveis que visem a minimizar os impactos ambientais seja a poluição local, seja a emissão de gás de efeito estufa e outros, como material particulado e etc.

A cidade de São Paulo já uma cidade avançada nesta questão. É uma das poucas cidades do mundo que utiliza uma mescla de 20% de biodiesel ao diesel mineral, trazendo grandes benefícios à cidade de São Paulo, seja do ponto de vista da saúde das pessoas como também do meio ambiente de modo geral, gás de efeito estufa e gases que causam chuva ácida, entre outros.

Esse corredor terá uma grande capacidade de transporte. Estamos falando de trechos que perfazem o total de 280 ônibus/hora. Então, ao longo do corredor, quando falamos de linhas estruturais, estamos falando de ônibus biarticulados, que garantem quase 200 pessoas sendo transportadas em cada unidade. São meios de transporte de média capacidade, porque os de grande capacidade são os metros.

Creio que é isso, relacionando os pontos citados.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Agradeço ao Denílson e toda a equipe da SPTrans que estive presentes. Agradeço a presença de todos.

Está encerrada a audiência pública.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Senival Moura.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Estamos retomando a nossa reunião ordinária.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo Portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Claudinho de Souza.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA - Antes que as pessoas se retirem, queria agradecer e parabenizar a Comissão por ter acatado a nossa solicitação. Parabenizo o Denílson pela explicação e espontaneidade com que fala. É dessa forma que a gente consegue mudar as coisas que nos interessam e interessam à Cidade, é com a participação, com a manifestação, como cada um aqui fez.

Espero que o Denílson tenha sensibilidade suficiente para fazer a avaliação do que foi dito. Vejo com bons olhos a sugestão do Coronel Telhada. Deixo a vocês a esperança de que o Denílson vai analisar a proposta do Coronel Telhada. Não houve nenhuma manifestação clara de nenhum de vocês com relação à proposta dele, mas que senão ela que seja uma que atenda os anseios da comunidade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Passemos ao primeiro item da pauta, PL 275/12, do Vereador Alfredinho, relator Ricardo Young, parecer favorável. Em discussão.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG - Gostaria de compartilhar que tive grande dificuldade em conceder esse parecer favorável. Nós temos um acordo de não flexibilizar o rodízio em nenhuma hipótese. No entanto, neste caso específico, levei em consideração a enorme dificuldade que os portadores de deficiência têm, em geral. Eles já têm uma mobilidade reduzida, dificuldades com estacionamento, dificuldades de locomoção, acesso e considerando isso, dei parecer favorável.

No entanto compartilho minha dúvida, tenho dúvida se devemos dar parecer favorável ou não apesar do parecer que dei.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Em discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis com o relatório permaneçam como estão.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Claudinho de Souza.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA - Sr. Presidente, com relação a proposta do Vereador Alfredinho, vejo com bons olhos facilitarmos a vida das pessoas com deficiência. O grande problema e fiquei surpreso com a quantidade de pessoas que obtém a condição de deficiente quando, às vezes, ele tem uma mínima lesão de coluna, por exemplo.

Eu tenho uma lesão de coluna. Se eu buscar essa alternativa médica, eu obtenho o carro com os descontos e me enquadro na condição de deficiente. Então, sei que seu olhar é para os cadeirantes e pessoas que realmente não têm mobilidade, mas a proposta vai atender muito mais carros do que o Vereador imagina. Frente a todos os problemas que já temos com o trânsito na cidade de São Paulo, tenho dúvidas se não poderíamos fazer uma proposta dessa, mas prevendo, deixando mais fechado, ou seja, mais restritiva do que abrir a todos os que teriam essa identificação.

Eu gostaria de pedir o adiamento dessa votação para que o Vereador estudasse um pouco melhor essa matéria e, de repente, não fosse uma alternativa que viesse a prejudicar a mobilidade.

Essa é minha proposta.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - O Vereador está propondo o adiamento.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA - Se V.Exa. quer por em votação, eu retiro meu pedido. Só estou dizendo que ele poderia estudar melhor.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Na verdade já estava em discussão.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Vavá.

O SR. VAVÁ - Sr. Presidente, eu concordo com o Vereador Claudinho até por conta do número de pessoas com deficiência.

Há várias condições do deficiente. Qual o público que poderá estar nessa liberação? Caberia um adiamento para discutirmos melhor até para por algumas travas porque se abrir, vai ficar evasivo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG - Sr. Presidente, eu fico confortável com a proposta do Vereador Claudinho porque creio que o objetivo do Vereador Alfredinho pode ser alcançado se tiver um PL um pouco mais restritivo, configurando de que deficiência estamos falando.

Muito provavelmente o objetivo dele era beneficiar os cadeirantes que, sem dúvida, deveriam ser beneficiados, mas deveríamos fechar as possíveis brechas que essa lei poderia trazer, conforme os Vereadores Claudinho e Vavá disseram aqui.

Então, sinto-me confortável com esse adiamento e com uma conversa com o Vereador Alfredinho.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA - Duas sessões são suficientes?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Duas sessões são suficientes?

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA - É, da forma como o Vereador Ricardo Young colocou, tendo uma conversa com o Vereador Alfredinho, (Ininteligível) limita os deficientes que necessitam de algum equipamento para se locomover, como cadeiras de rodas, muletas,

enfim, alguma coisa que tenha trava. Então duas sessões são suficientes.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - É regimental o pedido de V.Exa. Está adiados, por duas sessões, o PL 275/2012, de autoria do nobre Vereador Alfredinho.

Passemos ao próximo item da pauta.

- É lido o seguinte: (131/2013, de autoria do Vereador David Soares)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Em discussão. Tem a palavra o Vereador Coronel Telhada.

O SR. CORONEL TELHADA - Sr. Presidente, só queria deixar claro aos pares que eu, a princípio, fui contra esse projeto - até conversei com o Vereador David Soares -, porque me incomodava um pouco animal em transporte público, apesar de todo o amor que temos pelos animais.

Os defensores falam que não, que é interessante, mas um ônibus lotado, com um animal no meio, muitas vezes em dia de chuvas, muitas vezes não são todas as pessoas que têm o devido respeito com o animal e com as pessoas. Mas, no final, ficou proposto que seria evitado nessa proposta os horários de pico. Então, se tal projeto for em frente, será nos horários sem pico, ou seja, nos horários mais tranquilos do transporte público.

Apenas essa explicação aos Pares.

O SR. VAVÁ - Sr. Presidente, também gostaria de fazer uma ressalva ao projeto, até para ajudar o Coronel Telhada.

Eu estive acompanhando uma matéria, e observamos que há uma grande dificuldade no transporte de animais, até por haver poucos hospitais que oferecem esse tipo de atendimento - hospitais e clínicas veterinárias que têm esse atendimento. Em outra matéria, acompanhei a locomoção de um animal, do extremo da zona Sul até a Mooca, para o atendimento, e levou quase três horas. E também levando-se em consideração o tamanho do

animal, até porque não dá para transportar um pitbull dentro de um ônibus.

Teria que haver alguns critérios. Então acho que tem que se levar em consideração também essa questão.

O SR. RICARDO YOUNG - Eu vejo muita dificuldade na aprovação desse PL em razão dos problemas já levantados, mas também pela questão da condição higiênica e de saúde desses animais. Não podemos saber de antemão que animais estarão nos meios de transporte público. Ele passa a ser aberto para qualquer tipo de animal, e isso pode acabar criando problemas de insalubridade dentro dos ônibus, inclusive para os motoristas. Não vamos poder discriminar que animais entram e que animais não entram nos ônibus. Então fica muito complicada a aprovação desse PL, até porque não se prevê nenhuma forma de selecionar a entrada dos animais.

O SR. CORONEL TELHADA - Apenas para orientar o prezado Vereador.

Há uma definição, sim, quanto a peso e tipo de animais.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Em votação nominal. Como votam os Srs. Vereadores?

O SR. VAVÁ - Voto favoravelmente.

O SR. RICARDO YOUNG - Abstenho-me.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA - Presidente, sempre que o vereador faz alguma proposta, ele é motivado por alguma coisa, como uma solicitação.

O Vereador Telhada deve ter feito um estudo mais detalhado. E o Poder Executivo tem a oportunidade de que nós aprovemos aqui o veto, se for considerado que há alguma agressão aos usuários do coletivo ou de disciplinar de forma que isso não ocorra.

Isso considerado, voto com o Relator, favoravelmente.

O SR. SOUZA SANTOS - Com o Relator.

O SR. CORONEL TELHADA - Mantenho o voto.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Voto favoravelmente. Está aprovado,

baseado no relatório do Vereador Telhada.

Passo a leitura de um requerimento do Vereador José Américo.

“À presidência da Comissão.

Sr. Presidente, na qualidade de Líder do Bloco DEM e PR, e com fundamento nos arts. 45 e 120, inc. V do Regimento Interno, indico o Vereador Milton Leite para substituir o Vereador Aurélio Miguel na Comissão de Trânsito e Transporte e Atividade Econômica ,em caráter excepcional e exclusivo, para reunião a ser realizada na data de hoje, por motivos de impedimento ocasional.”

Passemos ao próximo item.

- É lido o seguinte: (PL 247/2013, do Vereador George Hato)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Em discussão. Tem a palavra o Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG - Peço a leitura da justificativa.

- É lido o seguinte: (justificativa do PL 247/2013)

O SR. CORONEL TELHADA - Só para esclarecer aos Pares: eu tenho dificuldades em relatar projetos de alguns Vereadores porquanto eu me pego muito à parte legal. Passa muita coisa, e acaba caindo na nossa mão, e não devemos nos apegar à parte legal, e, sim, à situação do transporte, etc. Mas há situações em que não dá. Pode ver que apresentei substitutivo à maioria dos projetos dos quais eu fui relator.

Conversei com o Vereador George Hato a respeito, e até fizemos um substitutivo no sentido de copos e garrafas de vidro, etc., porque é proibido por lei esse tipo de material em locais públicos, porque pode acabar sendo usado como arma.

“Fica proibida a entrada de embalagens, copos e garrafas de vidro ou lata”.

Aqui, quando o Vereador coloca, é mais para cinema, para eventos tranquilos, onde a pessoa quer levar o seu lanche, muita vezes porque não tem condição de comprá-lo na lanchonete.

Então, como sempre, como o próprio Vereador Claudinho fala, a intenção do Vereador é sempre a melhor possível.

Então apresentamos substitutivo contra latas e instrumentos cortantes, que seria o vidro.

O parecer é favorável ao projeto.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - A votos. Os Vereadores que estiverem de acordo com o Relator, favoráveis ao substitutivo, permaneçam como estão. (Pausa) Está aprovado.

Passemos ao próximo item.

- É lido o seguinte: (PL 329/2013, do Vereador Eduardo Tuma)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Em discussão. Não há oradores inscritos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. (Pausa) Aprovado.

Passemos ao próximo item.

- É lido o seguinte: (PL 344/2013, do Vereador Pastor Edemilson Chaves)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Em discussão. Não há oradores inscritos. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. (Pausa) Aprovado.

Passemos ao próximo item.

- É lido o seguinte: (PL 489/2013, do Vereador Laércio Benko)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Em discussão. Tem a palavra o Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG - Sr. Presidente, solicito a leitura da justificativa.

- É lido o seguinte: (justificativa do PL 489/2013)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. (Pausa) Aprovado.

Passemos ao próximo item.

- É lido o seguinte: (PL 539/2013, dos Vereadores Marquito e Aurélio Nomura)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Em discussão. Não há Vereadores inscritos. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. (Pausa) Aprovado.

Passemos ao próximo item.

- É lido o seguinte: (PL 542/2013, do Vereador George Hato)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Em discussão. Tem a palavra o Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG - Tenho dúvida sobre se podemos legislar sobre esse assunto, porque os planos de saúde são da alçada da Agência Nacional da Saúde, da Anvisa, e não exatamente do Município. Então eu não sei se isso está adequado. Se passou na CCJ, eu gostaria de que fosse emitido um parecer pela Procuradoria.

O SR. CORONEL TELHADA - Eu tive o mesmo problema: a mesma dúvida. Conversei com a minha assessoria jurídica. E realmente foi o que eu falei: passou pela CCJ. Então o mérito nos foge. Então analisei como Comissão de Transporte, Trânsito e Turismo. E com relação a esta comissão não há nada contra, aliás, até somos favoráveis, porque é uma ideia muito boa do George. Mas caberia ao CCJ essa análise. Por isso, fui favorável.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão.

O SR. RICARDO YOUNG - Voto favoravelmente, mas com essa declaração de voto. A ideia é boa, mas estou inseguro quanto à nossa competência.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Passemos a uma votação nominal. Como votam os demais Srs. Vereadores?

O SR. VAVÁ - Voto com o Relator.

O SR. RICARDO YOUNG - Voto favoravelmente, mas com essa declaração de voto.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA - Favorável.

O SR. CORONEL TELHADA - Mantenho o voto.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Este Vereador vota favoravelmente.
Aprovado.

Passemos ao próximo item.

- É lido o seguinte: (Requerimento Econ 72/2013, do Vereador Coronel Telhada)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Em discussão. Tem a palavra o Vereador Coronel Telhada.

O SR. CORONEL TELHADA - Sr. Presidente, tenho recebido vários emails em meu email particular, funcional, de pessoas que vêm nos procurar no nosso gabinete - acho

que os demais Vereadores têm passado por isso. Sei que aqui temos dois experts na parte de transportes - os Vereadores Senival Moura e Vavá, que trabalham diretamente, principalmente com ônibus. Então os senhores têm uma conduta mais técnica quanto ao fato. Inclusive, sei que o senhor está com uma matéria sobre os corredores de ônibus, que estão trazendo mais celeridade aos ônibus. Mas nós, transeuntes, cidadãos comuns de São Paulo, estamos enfrentando um problema seriíssimo com as faixas de ônibus. Aliás, ontem até postei uma foto que tirei aqui na frente da Câmara no Facebook.

O trânsito de São Paulo é conhecido mundialmente pela morosidade.

Tem taxista aqui hoje? Não estou vendo o Sena. Cadê o Sena?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. CORONEL TELHADA - Ah, bom, fiquei preocupado, que não te vi aí, rapaz. Então, vocês, que são taxistas, sabem que a morosidade é terrível. E as faixas exclusivas adiantaram bem o lado de quem usa o transporte público. Aliás, fazemos questão de que a população acredite mais no transporte público. Estamos trabalhando para isso, mas das 7h às 10h e das 17h às 20h, que é o horário de pico do transporte. Fora desse horário temos visto as faixas exclusivas praticamente ociosas e o trânsito travado.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. CORONEL TELHADA - Falo os horários em que deveria ser usada, das 7h às 10h e das 17h às 20h. Hoje é das 6h às 22h, praticamente o horário todo. Sei que os taxistas têm uma demanda querendo usar a faixa exclusiva também. Acho que justamente no horário que não é de pico não só os taxistas, mas o trânsito deveria ser livre nessa faixa, porque há vias que já têm o corredor, agora a faixa exclusiva e sobram uma ou duas vias para o trânsito fluir.

Então faço esse pedido à Comissão e peço que encaminhe ao Secretário Jilmar Tatto. Foi feito pelo pessoal da Mateo Bei que está não só com o trânsito totalmente prejudicado, como a via de Zona Azul para estacionamento, o mesmo problema da Tiradentes

e da Santos Dumont. O comércio e o transeunte estão sendo prejudicados.

Então acho que a nossa Comissão deveria se preocupar mais com esse assunto. Estamos conseguindo acelerar o trânsito - ótimo - no horário de pico tem sido melhor para o usuário de ônibus, para nós está a mesma coisa, mas no horário que não é de pico a faixa está ociosa. Basta observar aqui na frente, às 13h, a faixa está ociosa. Acho que em toda a Cidade está assim.

Peço que seja encaminhado isso e que o nosso Secretário Jilmar Tatto dê uma atenção especial nesse caso e procure atender esse anseio que não é meu, é da população.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - É regimental o pedido de V.Exa., será encaminhado.

Registro que nesta época do ano costumeiramente, em São Paulo, nos deparamos com um trânsito muito maior. Final de ano é a época que as pessoas estão transitando para lá e para cá, então o trânsito a partir do final de novembro, começo de dezembro fica bem maior.

O requerimento de V.Exa. é perfeito, é justo, mas o ajuste de horário nas faixas exclusivas é uma coisa discutível. Já citamos isso em algumas oportunidades e temos o mesmo entendimento, não vejo problema algum.

Temos de ressaltar que sobre as faixas de ônibus, salvo melhor juízo, há diversas matérias publicadas nos jornais de grande circulação, de especialistas falando sobre o tema. E é claro que melhorou e muito a situação de quem usa o transporte público para se deslocar todos os dias. Isso é fato.

Agora, para fazer omelete quebram-se os ovos. Obviamente algumas pessoas entendem que foram prejudicadas porque usam o automóvel particular, mas sempre foi dito que o sistema de transporte da cidade de São Paulo tem de pensar no bem maior da população. E a maioria absoluta da população circula todos os dias de Metrô e ônibus. É transporte sobre trilhos e transporte sobre pneus. Diariamente transportam-se cerca de 10

milhões de pessoas envolvendo os dois sistemas.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Ricardo Young e em seguida o nobre Vereador Vavá.

O SR. RICARDO YOUNG - Agradeço o Vereador Coronel Telhada por trazer esse assunto ao debate da Comissão. Esta semana, na segunda-feira, estive em São Mateus e São Miguel e fiquei impressionado como as faixas exclusivas estão sendo tomadas pelos automóveis, porque nas ruas comerciais não há outra solução. São ruas com duas faixas, uma fica exclusiva de ônibus, toda a outra à esquerda fica para os automóveis e não há nenhuma possibilidade desses automóveis entrarem para o espaço de estacionamento dos estabelecimentos comerciais.

Resultado: a população está se revoltando e estacionando nas faixas de ônibus. E aí estamos vivendo, Sr. Presidente, uma contradição porque na exposição de motivos do Arco do Futuro, um elemento estruturador de um novo modelo de desenvolvimento urbano, temos a seguinte declaração: “É preciso introduzir na Cidade uma estrutura policêntrica que induza o desenvolvimento econômico e a relação de empregos. É preciso aproximar o trabalho da moradia com vistas também à sustentabilidade econômica, social e ambiental”.

No caso de São Mateus mais especificamente temos 0.8 dos empregos da Cidade gerados e 3.8 da população de São Paulo. Portanto, seria uma das regiões - São Miguel, São Mateus e entorno - para criação de oportunidades de emprego.

E o que está acontecendo? Quem gera emprego nessas regiões é o comércio e os pequenos estabelecimentos que estão agora sendo prejudicados pelas faixas exclusivas em período integral. Estamos vivendo uma contradição, daqui a pouco os poucos empregos que estão sendo gerados na região vão acabar em função das faixas exclusivas.

Temos de resolver esse paradoxo, Sr. Presidente, ou flexibilizando o horário, e temos uma legislação do Vereador Celso Jatene, o PL 45/2011, que propõe essa flexibilização. Esse PL traz, inclusive, a denominação das ruas e avenidas em que essa flexibilização deveria

haver.

Então pude observar e vi que o objetivo está sendo frustrado. Estamos criando uma tensão entre o comércio local e as faixas exclusivas e, portanto, as companhias de ônibus, os motoristas e a população estão sendo sacrificados. Temo pelo risco de fechamento dessas atividades lá.

O ideal seria que tivéssemos corredores exclusivos nos horários de pico. De manhã, na vinda para o Centro, e de tarde na volta. E no restante do dia houvesse essa flexibilização. Então esse requerimento não só é adequado, como faço um apelo aos colegas da Comissão que repensemos a possibilidade de reeditar o PL do nobre Vereador Celso Jatene, que dispõe sobre esse assunto.

O SR. VAVÁ - Presidente, acho oportuno o requerimento do Vereador Coronel Telhada, porque foram implantados mais de 240 quilômetros de faixas exclusivas e não foram observadas algumas categorias, por exemplo, os taxistas que estão aqui representados.

Essa implantação veio também prejudicar a categoria dos taxistas, não só no horário depois do pico, mas acredito que a faixa exclusiva para o taxista já é liberada dentro dos corredores de ônibus. E por que os taxistas não podem rodar dentro da faixa exclusiva?

Acredito que são profissionais do volante como os motoristas de ônibus e, portanto, qualificados, passam por uma série de exames e fazem cursos práticos que dão a qualificação para que essa categoria possa dirigir na Cidade. E é um serviço de utilidade pública porque transportam passageiros tanto quanto o ônibus e temos de levar esses pontos em consideração.

No que toca à faixa exclusiva ser por período integral, traz também certo prejuízo para os pequenos comércios que ficam no entorno da faixa. Precisa ser reavaliada essa discussão, discutida melhor, porque cada região tem sua particularidade e é importante que se dê essa atenção para que não se prejudique também o comércio que vive na extensão da faixa.

Então é necessária essa discussão. Quero parabenizar o nobre Vereador Coronel Telhada pelo requerimento e, enfim, irmos a esse debate e levar todos esses pontos em consideração.

São essas as minhas colocações.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Ok, nobre Vereador Vavá.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Claudinho de Souza.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA - Sinto-me contemplado com a palavra do Vereador Vavá.

O SR. RICARDO YOUNG - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Antes de passar a palavra ao nobre Vereador Ricardo Young, quero registrar a importância das faixas exclusivas nessa cidade. É para o bem do trabalhador.

Claro, há pontos discutíveis. Existem corredores que não têm demanda muito grande e, portanto, podem ser discutidos, ali, no horário entre picos.

Mas é verdade que há corredores que transportam mais de cem mil pessoas por dia, até 200 mil pessoas por dia, em alguns casos, chegam a 300 mil pessoas por dia. E esses não têm discussão. Não adianta: é querer defender o indefensável, ou então, querer priorizar minoria em detrimento da grande maioria. Por isso, tem determinados fatos que não dá para discutir.

Eu, por exemplo, venho cobrando uma atuação da SP Trans e da CET lá na minha região, no bairro. É um local bastante apertado, mas não dá para a população ficar num trecho, onde nem atinge dez quilômetros, ficar parada por conta de muitos carros estacionados na porta de loja, ou do cidadão que deseja usar aquele mesmo trecho, sendo que ele tem outras opções.

E aí é fácil também àquele que não usa o transporte, ou mesmo o comerciante, vir aqui defender assim: “Olha, está prejudicando meu comércio”. Tudo bem, mas e a população

prejudicada, que fica duas horas dentro do ônibus num trecho de 8 a dez quilômetros?

Há que se tomar decisões. Claro, nem todos ficarão satisfeitos. Essas medidas não vão deixar todos satisfeitos e é isso tem de ficar claro. Venho cobrando e vou continuar cobrando.

Recebo diversas manifestações das pessoas cobrando isso: “Ah, em tal lugar não se implantou a faixa exclusiva, ficamos duas horas dentro do ônibus num trecho de menos de dez quilômetros”. Isso não é justo. Tudo tem de ser ponderado.

O requerimento do nobre Vereador Coronel Telhada é justo, até para se discutir isso. É muito positivo.

Nosso tempo está encerrado, mas antes, concedo a palavra ao nobre Vereador Ricardo Young. Um minuto, Vereador, pois precisamos votar o Requerimento antes de encerrar os trabalhos.

O SR. RICARDO YOUNG - Sr. Presidente, durante esse ano inteiro, essa comissão tem tido posições bastante equilibradas. E V.Exa. tem exercido uma das melhores presidências que temos aqui.

Algo que me deixa satisfeito é que nós temos a condição de debater os temas e o mérito do que vem para essa comissão.

No que tange ao assunto em questão, não há dúvida de que as faixas exclusivas são um ganho. Não há dúvida alguma. Acho que todos nós apoiamos isso.

Mas nós não podemos radicalizar. Temos de compreender que as faixas exclusivas em zonas comerciais estão prejudicando os comerciantes.

Quando falamos em comerciantes locais prejudicados, estamos falando da população do bairro prejudicada. E isso entra em conflito com o próprio Plano Diretor de uma cidade multicêntrica.

Não estamos falando em eliminação de faixas exclusivas, estamos falando em flexibilização das faixas exclusivas, de forma que os dois objetivos sejam alcançados. O

objetivo de maior fluidez nos horários de pico e o uso da rua para os estabelecimentos comerciais nos horários mais flexíveis.

Estamos discutindo um regime especial que, aliás, o Vereador Celso Jatene já havia proposto no projeto de lei dele, em 2011.

Então a solicitação aqui é pensar nisso de forma construtiva, e não combatendo as faixas exclusivas.

E a questão colocada pelo Vereador Vavá é fundamental. Táxi é veículo de uso público. Não há sentido em evitar o uso do táxi nos corredores à esquerda. Temos de combater essa ideia.

Por outro lado, precisamos criar também um mecanismo que assegure aos táxis pegarem seus passageiros nas faixas exclusivas, à direita. As faixas exclusivas à direita criaram um problema e os táxis não conseguem pegar seus passageiros. É outro problema que temos de estudar melhor e, nesse requerimento do Vereador Coronel Telhada, gostaria que também esse tema fosse contemplado.

Precisamos criar condições para que as soluções para o trânsito avancem na Cidade. Isso significa entender suas complexidades e não, de forma autoritária, achar que esse ou aquele modal é o único, ou ainda que essa ou aquela estruturação das vias é única.

Estamos em processo de inovação na Cidade no sentido de solucionar a questão. O Prefeito tem esse mérito, mas não podemos nos enrijecer. E a Comissão de Transporte é um espaço fundamental para essa discussão. Obrigado, Sr. Presidente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Agradeço ao nobre Vereador Ricardo Young por suas contribuições.

Todos, aqui, sempre tiveram o direito de se manifestar. Portanto, a democracia impera nessa douta comissão.

Vamos votar o requerimento, mas, antes, gostaria de registrar a presença do nobre Vereador Goulart.

Em votação o requerimento do nobre Vereador Coronel Telhada, do PSDB. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, manifestem-se agora. (Pausa)
Está aprovado o Requerimento 72 de 2013.

Antes do encerramento, pergunto aos nobres Vereadores se desejam fazer uso da palavra? (Pausa)

Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Ricardo Young, mas gostaria de lhe informar que se o seu pronunciamento for a respeito do discurso apresentado pela Associação TAS, que se encontra em minha mão, adianto que já foi distribuído a cada um dos membros da comissão.

O SR. RICARDO YOUNG - Não, Sr. Presidente, não é sobre isso.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - De qualquer forma, só gostaria de registrar que meu nome foi escrito erroneamente. Não é Genival, e sim Senival.

Deixaremos essa solicitação para a próxima legislatura, quando deverá ser feita a leitura.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Não é a TAS? É uma associação independente. Tudo bem. Está registrada a manifestação de vocês.

Passo a palavra ao nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG - Gostaria de solicitar ao Sr. Presidente que fosse elaborado um requerimento à Dra. Rosa Maria, Diretora Jurídica da DTP, pois ela se dispôs a vir aqui, no dia 18 de dezembro, para uma apresentação sobre a parte jurídica em torno da questão da licitação dos novos taxistas. Seria uma boa oportunidade para debatermos o tema.

Fica, portanto, minha solicitação.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Um convite, nobre Vereador?

O SR. RICARDO YOUNG - Sim, um convite.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - É regimental a solicitação de V.Exa.

Não há quórum para aprovar, mas de qualquer forma, é um convite e fica a prerrogativa da Dra. Maria Rosa, Diretora Jurídica do DTP para comparecer, se possível, em 18 de dezembro, comparecer à douta comissão.

Nada mais a ser tratado, essa presidência encerrará essa reunião, não sem antes convocar todos os Srs. Vereadores para a próxima reunião ordinária a ser realizada no dia 11 de dezembro, às 12h, no Plenário 1º de Maio. Boa tarde a todos.

Estão encerrados os trabalhos.