



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

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO  
AMBIENTE**

**PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO**

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA  
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo  
DATA: 17 DE ABRIL DE 2014

**OBSERVAÇÕES:**

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

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Esta é a 10ª Audiência Pública à proposta de substitutivo ao PL 688/2013.

Hoje falaremos sobre o tema Mobilidade.

Presentes os Vereadores José Police Neto e Nabil Bonduki.

Com relação a mobilidade, dois pontos do Plano em geral são importantes. Um deles é o coeficiente 4 nos eixos não ser aplicado de forma generalizada e nem ser autoaplicável.

A questão da forma generalizada foi de certo modo resolvida no momento em que se tirou a parte do adensamento onde haverá operações urbanas. Ele não está tão generalizado como estava: áreas de preservação, ZEPECs etc.

E outra questão fundamental é que ele não seja autoaplicável e que tenha uma certa harmonia com cada parte da Cidade, cada espaço e, principalmente, com a capacidade de suporte de cada lugar. Não se vão adensar lugares que já estão saturados, onde os corredores, as estações de metrô já estão saturados.

Por falar em mobilidade, outro ponto fundamental para mim é a via pública mais essencial e básica: a questão das calçadas, a via pública dos pedestres. Nesse âmbito, São Paulo tem um problema grave, causado pela legislação, que diz que a responsabilidade pelas calçadas é do proprietário do imóvel. Poderíamos imaginar se o mesmo ocorresse com as ruas, que são as vias públicas dos automóveis, ou com as ciclovias, vias públicas das bicicletas. A calçada é a via pública do pedestre. Se as ruas fossem feitas também pelo proprietário do imóvel, nós teríamos cada pedacinho da rua feito de um jeito, com o material, ou da forma como cada pessoa quisesse. Obviamente, isso não funcionaria.

Então, não há por que o Poder Público se responsabilizar pela via pública dos automóveis e não pela via pública dos pedestres, numa cidade em que 35% dos deslocamentos são feitos a pé. E poderiam ser feitos muito mais se tivéssemos calçadas em ordem, num modelo parecido com o da Av. Paulista, feito pelo Governo anterior, com

iluminação adequada. Pelo projeto existente hoje estamos vendo que o Poder Público está mudando. Nos lugares onde foi colocada iluminação por LED, percebemos a mudança que significará isso em termos de segurança, principalmente àqueles que andam a pé. Poderão caminhar com um pouco mais de segurança do que existe hoje.

Então, essencialmente, para mim, as calçadas são o grande flagelo no deslocamento na Cidade. E não são só as pessoas com deficiência que não conseguem andar; ninguém consegue andar nas calçadas. Brinco dizendo que, se você não tem nenhum tipo de deficiência, se sair andando a pé por São Paulo, você voltará com algum tipo de deficiência.

Então, esse é um ponto importante do Plano Diretor. Ainda não vimos uma ênfase tão grande.

Estão abertas as inscrições, podendo falar por 2 minutos cada inscrito.

Passo a palavra ao Vereador Nabil Bonduki, para que fale sobre como a mobilidade está inserida na proposta de substitutivo do Plano Diretor.

**O SR. NABIL BONDUKI** – Bom dia.

Vamos fazer uma apresentação que, para alguns, talvez seja um pouco repetitiva. Já falamos em muitas reuniões e audiências públicas. Tentarei ser breve nas questões de caráter geral, mas sem excluí-las, pois não podemos pensar na mobilidade de maneira isolada.

É importante todos terem na mão o texto do Substitutivo, para fazermos uma discussão mais objetiva. O objetivo da reunião de hoje é que se apontem questões que eventualmente ainda precisem ser alteradas nesse substitutivo que já expressou, em grande parte, as questões que foram levantadas na primeira etapa do processo participativo que aconteceu entre outubro e dezembro. No período de dezembro a março, sistematizamos todas as contribuições e incluímos parte significativa do que foi apontado nesse substitutivo, além de outras análises realizadas pelas nossas equipes, pela assessoria técnica, por mim e outras opiniões ouvidas ao longo desse tempo. Temos então um substitutivo que incorpora, em grande parte, esse processo participativo.

Passarei a falar sobre imagens na tela de projeção. Temos de ter claro que o problema da mobilidade não pode ser visto em si. Se não entendermos a Cidade como um todo e as necessidades de mobilidade existentes em função da maneira como estão distribuídos os usos urbanos, vamos ficar sempre correndo atrás do rabo. Ou seja, geram-se necessidades de viagens exageradas, longas demais, pois a Cidade se organiza com um zoneamento funcional muito estrito. Isso acarreta uma necessidade de se mover no espaço entre distâncias longas e com muitas viagens. Talvez isso seja resquício de um urbanismo moderno. Apesar de nossa cidade não ter sido muito planejada, ela expressa uma visão pela qual os usos se localizam em lugares diferentes dentro da cidade. E a visão modernista falava exatamente isto: a separação entre trabalho e moradia e lazer, numa época – 90 anos atrás – quando havia uma espécie de fascínio pela velocidade dos novos meios de deslocamentos que foram trazidos no início do Século XX, começando pelo automóvel, fazendo com que as pessoas achassem que poderiam andar a 80 quilômetros por hora. Então, quem anda a essa velocidade pode fazer 20 quilômetros em 15 minutos. Mas essa era uma utopia de cidade em que a circulação das pessoas pudesse se dar de maneira livre e desimpedida, o que efetivamente não acontece em cidades com a concentração urbana – humana e de veículos – como é o caso de São Paulo.

Então, temos alguns desafios, que já destaquei no Anhembi. É preciso conter o processo de expansão horizontal da Cidade, quando a Cidade cresce mais horizontalmente – poderíamos falar aqui da Região Metropolitana, ou até mesmo da Macrometrópole, porque as pessoas hoje se movem de São José dos Campos, Jacareí, Jundiaí, Sorocaba para virem trabalhar em São Paulo. Esse processo de dispersão territorial gera um problema a ser combatido que é a necessidade de deslocamento. As pessoas, ao precisarem se deslocar, vão querer usar os vários meios de transporte, individual e coletivo.

Então, o desafio de reduzir a necessidade de deslocamento é muito importante. V.Exa. acabou de falar da questão das calçadas. Claro que é muito importante o deslocamento

a pé, o problema é que são poucas as pessoas na Cidade que podem ir trabalhar a pé. Mas esta é a lógica do Plano: reduzir a distância entre o emprego e a moradia, entre a moradia e os serviços, o comércio, para que as pessoas possam usar menos o automóvel, menos o ônibus, ou percorrendo distâncias menores.

Para isso é fundamental produzir habitação popular em áreas bem localizadas, em áreas próximas, evitando áreas excessivamente monofuncionais. Claro que poderemos ter áreas exclusivamente residenciais, mas elas devem estar próximas de núcleos de serviços e comércio, para evitar que as pessoas, para irem à padaria, tenham de usar o carro, com todas as consequências relacionadas a isso.

Um outro desafio fundamental é reestruturar a mobilidade urbana, estimulando o transporte coletivo, pois este transporta uma quantidade de pessoas por metro quadrado muito maior do que o automóvel. Não é questão de demonizar o automóvel, mas de racionalizar seu uso. É deslocada uma quantidade pequena de pessoas por automóvel. É, em média, 1.3 o número de passageiros por cada veículo. A maior parte dos veículos é ocupada por uma pessoa só. Aí, é melhor andar de moto, bicicleta ou a pé, pois ocupam menos espaço.

E outra questão que não estamos discutindo aqui, porque não temos como interferir, mas os carros que temos não são adequados para o uso urbano, são muito grandes. O problema é que os carros menores são mais caros do que os maiores. É uma maluquice geral.

Outra questão fundamental é dirigir o adensamento construtivo e populacional para áreas bem servidas de infraestrutura, principalmente por transporte, porque isso facilita o deslocamento. Essa é uma questão estrutural dentro da proposta.

Não é uma novidade. Isso já vem sendo discutido há muito tempo. O Plano Diretor de Curitiba, que é dos anos 60, já tratou disso e conseguiu colocar em prática. O Plano Diretor de 2002 também reforça essa questão, embora não tenha autoaplicação, diretamente. O zoneamento, de alguma maneira, tentou fazer isso, mas não de maneira tão efetiva.

É importante abordar também os impactos ambientais. Não se trata simplesmente de trocar o ônibus a diesel por um de energia limpa, como já está previsto no Plano de Mudanças Climáticas e reforçado aqui no Plano Diretor, mas é também ter claro que, se tivermos menos pessoas se deslocando por automóvel, ou por distâncias menores em ônibus, nós teremos menos poluição e condições melhores.

Também está ligada a isso a reestruturação de áreas subutilizadas. Se utilizarmos melhor as áreas da Cidade que hoje estão ociosas, com prédios vazios, ou áreas com grandes terrenos, grandes glebas abandonadas, que não cumprem sua função social, nós também vamos criar oportunidades mais próximas dentro da Cidade.

E há uma necessidade geral de dar oportunidade de emprego e renda em áreas que hoje não têm essas condições, como a periferia da Cidade, em que há necessidade de buscar trabalho e oportunidades em áreas distantes.

Há uma série de questões ambientais também, que não vou abordar, para não me estender muito. Ontem tivemos uma audiência pública sobre as questões ambientais. Mas é importante ter claro que, quanto melhor a Cidade estiver organizada e planejada, maior será a possibilidade de preservarmos áreas de proteção ambiental, como fundos de vale, parques etc. Esse equilíbrio é o que se busca e, para isso tudo, temos um conjunto de regulamentações.

Quero também chamar atenção ao último ponto, que é regulamentar o uso para conter a especulação em terrenos ociosos, o que está diretamente ligado ao melhor aproveitamento da Cidade.

Como vocês veem, não preparei esse conjunto de *slides* para esta apresentação aqui, mas quase todos os pontos desses objetivos têm uma forte relação com a questão da mobilidade, entendendo-a como parte de uma reestruturação urbana. Por exemplo: esse processo de crescimento horizontal que a Cidade teve desde os anos 40 foi produzido dentro da lógica do padrão periférico de crescimento urbano, com geração de loteamentos em áreas cada vez mais distantes do Centro, que concentrava o emprego. Por incrível que pareça, a

densidade de São Paulo hoje, que é mais ou menos 110 habitantes por hectare, é mais ou menos a mesma que São Paulo tinha em 1905. Falo desse ano, porque 1905 tem um bom mapa cadastral da Cidade e foi feito o cálculo de densidade.

A Cidade era mais densa... Aliás, não foi em 1905, mas 1914, que foi antes desse grande processo de expansão de loteamentos. Então, o que tivemos ao longo do século XX, foi um processo de expansão da Cidade que fez cair sua densidade bruta, que chegou a 50 habitantes por hectare, mais ou menos no começo dos anos 60. Depois ela começou a voltar a crescer um pouco, e nós chegamos agora a 100. Ela caiu exatamente por esse espraiamento horizontal que precisa ser contido. Ele já foi em parte contido, tem sido contido. Não sou daqueles que acha que a Lei de Proteção de Manancial não serviu para nada – há pessoas que acham que não serviu para nada, mas isso é um engano. Essa Lei gerou, apesar de não ter sido respeitada, uma certa contenção ao sul do município, o que não aconteceu ao leste e ao oeste, que era o que definia os planos diretores dos anos 70, principalmente o PDDI, o primeiro plano diretor da cidade, que determinou que a Cidade deveria crescer para leste e para oeste. E, se formos olhar, a mancha urbana é alongada para leste e oeste e contida para norte e sul. Existem algumas análises extremamente pessimistas que dizem que o planejamento não serviu para nada. Algum tipo de direcionamento a cidade acabou tendo, e é claro que deveria ter crescido menos ao sul do que cresceu. Mas ela cresceu controladamente porque havia uma legislação, havia restrições.

Próximo slide. Reduziu as desigualdades. Vemos aqui as várias desigualdades da Cidade. A região sudoeste como a mais privilegiada e as periferias como áreas mais precárias. Reduzir e reverter esse quadro é fundamental.

Próximo slide. E aqui, no que diz respeito a esse tema de que vamos tratar, esse gráfico é muito importante, porque, se temos aí 67% do emprego no Centro Expandido e só 20% dos moradores, obviamente terei de ter gente do leste, do norte e do sul se deslocando para aquela área branca, e isso significa necessidades de viagens muito grandes. Não preciso

falar isso aqui para este público que já está bastante amadurecido em relação a essa avaliação, a esse diagnóstico. Pelo menos hoje temos, claramente, um certo consenso no diagnóstico. Agora, não temos um consenso pleno...

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Queria pedir um segundo para o Professor Nabil Bonduki porque teremos de suspender a audiência pública porque fomos notificados pelo Tribunal de Justiça do Estado pedindo que suspendamos as audiências públicas.

É isso.

- Comentários fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Bom, vamos continuar, então. Têm de encaminhar à Câmara. Trouxeram aqui, mas é para o Presidente da Câmara.

**O SR. NABIL BONDUKI** – De qualquer maneira, se esta não vier a ser considerada uma audiência pública, é uma reunião técnica.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Na pior das hipóteses, vai ser anulada.

**O SR. NABIL BONDUKI** – Seria uma aula, podemos chamar assim. Um debate com público.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Eu o interrompi porque ia fazer perguntas, como se estivesse em uma aula. Mas eu vou esperar chegar ao fim. A exposição está extremamente interessante.

**O SR. NABIL BONDUKI** – Nós temos hoje, pelo menos na minha avaliação, um diagnóstico sobre as questões da cidade, uma visão sobre o que temos de fazer relativamente consensual. O que ainda talvez não tenhamos, e precisamos avançar no debate para alcançar isso, é um consenso sobre quais são os instrumentos, as ações e a regulamentação que têm de ser feitas para alcançar esses objetivos, essas diretrizes que temos.

Então, acho que essa questão está muito clara.

Próximo slide. E aqui se expressa, de uma outra maneira, essa questão. Essa área

roxa são as regiões que concentram os empregos formais, que poderíamos chamar de “as oportunidades da cidade”. Percebemos que exatamente essa área roxa está entre a Marginal de Pinheiros, fundamentalmente, um pouquinho para lá, a oeste de Pinheiros e o Centro da cidade. É onde se concentram as principais oportunidades.

Depois observamos que no ABC há um pouquinho também. Um pouquinho na região de Osasco, mas com menor intensidade. E o amarelo e o vermelho concentram áreas de vulnerabilidade. Quanto mais vermelho, mais vulnerável; amarelo, vulnerabilidade média. Ou seja, temos uma oposição: onde há oportunidade não há vulnerabilidade. Onde há vulnerabilidade, não há oportunidade.

Então, precisamos reduzir esse contraste colocado aí.

Próximo slide. E temos, dentro da Cidade, e, de certa forma, ainda dentro dessa área roxinha, no perímetro dela, áreas subutilizadas. Não que todas elas sejam subutilizadas. Mas temos ainda indústrias em funcionamento que precisam ser preservadas. Não sei se Claudio Prado está presente, ex-Vereador, do Sindicato dos Metalúrgicos. Ele tem, repetidamente, reforçado que existem áreas industriais que precisam ser mantidas. Tenho pleno conhecimento e entendimento a respeito disso.

Também há subutilização, há grandes glebas, e elas podem significar uma oportunidade. Como vamos ver, essas áreas contornam o Centro Expandido, o que vamos ver quando formos olhar as macroáreas.

Próximo slide. Localização de favelas e loteamentos na área externa. É necessário então distribuir melhor a localização da população, e que não é só mais população de baixa renda, mesmo a de renda média e baixa média. A Cidade tem gerado um processo de expulsão da população dessas áreas mais bem localizadas porque o preço da terra é muito caro; porque as densidades caem – as famílias ficam menores e continuam ocupando apartamentos grande. Então, temos hoje, no Centro Expandido, menos moradores do que tínhamos em 80. Perdemos população moradora no Centro Expandido, estou falando em

termos absolutos, não relativos. Ou seja, tínhamos mais ou menos 2 milhões de pessoas no Centro Expandido, hoje temos por volta de 1,5 milhão. Então, perdemos população.

Próximo. Mudar a lógica, esse slide mostra bem isso, o congestionamento dos carros e uma via exclusiva de ônibus. Obviamente, essa questão significa mudar a lógica. Nós estamos acostumados a uma certa lógica do automóvel, que é inviável, porque se todos os carros saírem juntos vocês sabem o que acontece.

Próximo. E proteger, então, as áreas de meio ambiente de maneira a organizar a ocupação urbana.

Próximo. Aqui é importante apenas apontar que temos o ordenamento do sistema de planejamento – Constituição, Lei Orgânica, Estatuto da Cidade, Plano Diretor. Estamos revendo o Plano Diretor de 2002. E temos uma sequência para baixo. Entre elas, temos a Lei de Uso e Ocupação, os Planos Regionais, que são dois instrumentos que devem ser pensados de maneira articulada e os Planos Setoriais, um deles o Plano de Mobilidade.

Nós poderíamos entender que, na verdade, o planejamento da Cidade é esse conjunto de instrumentos. Temos aqui também os Planos Urbanísticos, Planos de Metas, Planos de Bairro, Planos de ZEIs e leis específicas. Então, aqui temos um sistema de planejamento que tem de ser pensado de maneira articulada.

Mas a questão da mobilidade, essas questões de que estamos tratando aqui, são estritamente de Plano Diretor, porque envolve um sistema articulado do conjunto da Cidade. Não posso discutir a mobilidade, o sistema estrutural, principalmente de transportes, apenas em planos regionais. No Plano Regional vamos poder discutir questões mais específicas: a questão das calçadas, os planos eventuais de linhas de alimentação que têm de ser feitas. Mas a questão de mobilidade envolve um sistema articulado. E não é só municipal, deveria ser inclusive metropolitano como um todo.

Próximo *slide*. Temos aqui vários pontos, e quase todos eles se articulam com a questão da mobilidade. Prioridade para o transporte coletivo e não motorizado; articulação

entre mobilidade e uso do solo, com adensamento populacional ao longo do sistema de transporte coletivo de massa, que é uma proposta importante na qual iremos nos aprofundar um pouquinho; menor adensamento nos miolos, fora dos bairros, ou seja: quando se está mais distante do sistema de transporte coletivo, áreas com densidades mais baixas, mais próximo do sistema estrutural coletivo, densidades mais altas. O que facilitará a utilização desse transporte; conter expansão horizontal – nós já falamos sobre isso; estimular moradia onde há emprego; criar polos de desenvolvimento econômico nas regiões que concentram moradias. Então, reverter esse quadro que apontamos.

Próximo item. E, para alcançar esses objetivos, temos, então, a necessidade de aplicar instrumentos urbanísticos para regular – zoneamento, a lei que obriga a ocupação de imóveis ociosos -, a ação do setor privado, e mesmo do setor público, que são ações de regulamentação. E criando os programas públicos. Então, quando se fala em programa de corredores de ônibus, em programas de habitação em áreas centrais, estamos falando de ações que o Poder Público tem de realizar. E nós não vamos alcançar objetivos do Plano Diretor se o Poder Público não fizer aquilo que tem de ser feito. Ou seja, se não fizer o corredor de ônibus, se não ampliar a rede de metrô, se não fizer programas de habitação em áreas bem localizadas.

É absolutamente fundamental entendermos essa questão, porque muitas pessoas falam: “O Plano Diretor não deu certo”. Às vezes o Plano Diretor não foi efetivo não por problemas dele, Plano Diretor, mas por problemas de execução ou da maneira como foram regulamentados os instrumentos, que muitas vezes não estão casados com os do Plano Diretor.

Próximo: Precisamos ter claro que o Plano Diretor tem de tratar de todas essas dimensões – social, ambiental, cultural, imobiliário, econômico. E a mobilidade? Não tem de tratar da mobilidade? Claro que sim, mas ela não é uma dimensão da Cidade. A cidade não existe para as pessoas se moverem. Elas se movem porque é uma necessidade, para fazer

suas atividades.

Então, se contemplarmos essas dimensões todas, é a mobilidade que vai articular a habitação das zonas de trabalho, de lazer, de produção cultural, e quanto melhor eu tiver uma cidade com essa dimensão, de 11 milhões de habitantes, uma região metropolitana com 20 milhões de habitantes, quanto mais tivermos unidades mais completas, que na mesma unidade territorial – podemos discutir se essa unidade territorial deve ser a subprefeitura, o distrito ou uma macrorregião - mas quanto mais essa unidade territorial tiver habitação, trabalho, áreas verdes, áreas de lazer, centros culturais, áreas de educação, se tivermos contemplados todos os aspectos, a Cidade vai funcionar melhor e terá menor exigência de deslocamento.

Próximo slide. E as macroáreas são um instrumento estruturador para que possamos entender e aplicar no território esses objetivos colocados no Plano Diretor.

A macroárea de estruturação metropolitana, que é essa zona vermelha, é estratégica. De todas as macrozonas, é a mais estratégica, porque é aquela que pode promover as transformações estruturais da Cidade, com desenvolvimento planejado. Todas elas exigem planejamento de cada um dos setores. Acho que não tenho *slide* que divide os setores, mas tenho um mapa, na publicação, o 2A, que tem os setores. E é importante distinguirmos principalmente os três grandes setores em que nós, no substitutivo, dividimos essa macroárea: o Centro, que tem uma especificidade; orla-ferroviária e fluvial, que faz uma espécie de arco em torno do Centro Expandido, chamada de macrozona de urbanização consolidada, que começa na Mooca, Vila Carioca, na divisa com São Caetano e passa pelo Tietê, pela área central do Tietê. Repetindo, começa na Mooca/Vila Carioca, contorna o Centro, entra no Tietê, forma o chamado Arco Tietê, vira para Pinheiros, e ali temos um outro subsetor que é Vila Leopoldina/Jaguará, continua pela Marginal, Ali já temos Faria Lima, Água Espreada nesse trecho, e termina no Jurubatuba. Isso forma um arco no entorno do Centro Expandido, que é absolutamente estratégico no sentido de garantir um processo de transformação planejada, que pode exercer um papel importante do ponto de vista de reunir

atividades, sejam de habitação, sejam de trabalho, que reestruturem e aproveitem melhor essa região. Obviamente preservando os usos industriais que lá ainda existem.

E depois os outros ramos, ou tramos, dessa macroárea, chamados de desenvolvimento econômico, que é o Arco Leste, ao longo da ferrovia em direção à zona Leste da região metropolitana, a Jacu-Pêssego. Depois, a noroeste, a Raimundo Pereira de Magalhães e a Anhanguera e, ao sul, a Cupecê. E, de certa forma, também Jurubatuba.

Esses polos, porque chamamos de (segue

esses polos, por isso chamamos de polo de desenvolvimento econômico, e exatamente porque esses polos estão situados no interior de áreas de vulnerabilidade social, onde não tem emprego. Então, ali, são áreas que, predominantemente, deveriam ser implantados e propostos como polos de desenvolvimento econômico, simulando-se, assim, geração de emprego em áreas que são carentes.

Na verdade, poderíamos dividir, a grosso modo, em dois grandes setores essa macroárea: os localizados no entorno do centro expandido e aqueles que estão situados no interior das áreas de vulnerabilidade social.

Podemos passar, e, assim, veremos mais claramente isso.

Essa é a Macroárea de Urbanização Consolidada, tem muito emprego, então, aí, desestimular atividades não residenciais para poder melhorar um pouco esse equilíbrio.

Então quando estabelecemos o fator de planejamento na outorga – o fator de planejamento é mais alto – para atividades não residenciais e é mais baixo para atividades para usos residenciais. Desse modo, desestimular, quer dizer, não precisamos mais de shoppings centers nessa região, claro, não vamos proibí-los, poderíamos até proibir - aliás, se houver maioria na Casa, eu mesmo seria favorável a proibir shoppings centers de grande dimensão – e também poderiam ser pequenos centros, principalmente, comércio no térreo, que seria melhor para essa região, mas repito desestimular isso como objetivo e aí volto a dizer: quanto mais radical formos nos nossos instrumentos, mais facilmente se vai alcançar os

objetivos.

Daí, a sociedade precisa ter consenso para radicalizar, tipo: “Vamos proibir centros comerciais com certas características nessa região, ou de serviço”. Mas, de qualquer maneira, é esse o objetivo: desestimular essas atividades.

Volte, por favor, ao anterior, só para vermos como é e como exatamente ele contorna a urbanização consolidada.

Obrigado. Vamos ao seguinte.

Vejam: a Macroárea de Qualificação da Urbanização que fica, então, já na parte externa dessa área consolidada e também na parte externa desse primeiro ‘tamo’ aí da estruturação metropolitana. Então é uma zona intermediária.

Evidentemente, é melhor gerar emprego nessa região do que no centro expandido. De certa forma, ela está mais próxima das áreas periféricas. Claro que o ideal seria levar emprego lá para Itaquera, para São Miguel etc., mas é mais fácil trazer para o Tatuapé, para a Penha, pensando em termos de zona Leste. É mais fácil porque tem mais infraestrutura, tem mais condições. E, assim, essa Macroárea de Qualificação da Urbanização pode cumprir um papel importante, seja para usos residenciais, seja para novas atividades. De certa forma, é uma macroárea mais equilibrada do ponto de vista de emprego, de serviços e infraestrutura. É uma área intermediária.

Depois, vamos ao seguinte e, aqui, temos a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade, onde, aí sim, precisamos urbanizar, regularizar, implantar equipamentos sociais e gerar empregos.

Vocês percebem que ela se combina com a seguinte - pode passar mais um – que é também uma área de vulnerabilidade, também uma área ocupada, só que já na área de proteção ambiental. O que difere a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade de Recuperação Ambiental da anterior é que uma está na Macrozona de Estruturação Urbana e a outra está na Macrozona de Proteção Ambiental, mas ela tem características semelhantes do ponto de vista

de uma ocupação por população de baixa renda, sem emprego, que se desloca dessas áreas para aquelas com maior nível de emprego.

Depois, vamos ter as outras macroáreas, que não vou mais falar muito delas. São outras áreas de proteção ambiental, nós tratamos mais isso na audiência pública de anteontem, que são as áreas de proteção ambiental e o objetivo é conter crescimento horizontal nessas regiões.

Podemos passar. Outro elemento estruturador: os eixos de transformação. E aqui é uma questão diretamente ligada ao assunto mobilidade, pois os eixos de transformação urbana estão articulados exatamente com o sistema de transporte coletivo de massa. A ideia é o maior adensamento ao longo desses eixos e um menor adensamento longe dos eixos com controle de coeficiente de gabarito.

Pode passar. Os eixos foram traçados para estarem contidos, no mínimo, em 150 metros, no caso dos corredores de ônibus, e, no máximo, 300.

Isso, ontem, teve até uma discussão durante a reunião, em Pinheiros, quer dizer, isso foi feito exatamente para excluir quarteirões como aquele que estamos vendo do lado direito, um quarteirão comprido que começa a cem metros do corredor de ônibus e termina a quase 500. Então aqueles quarteirões foram excluídos no substitutivo por gerarem uma distância muito grande entre o eixo de transporte coletivo e essas áreas que penetrariam nos miolos dos bairros.

E, no caso dos corredores de ônibus, o limite de 400 metros e 600 metros como máximo de modo a garantir essas faixas como áreas de maior adensamento.

Podemos passar. A ideia não é simplesmente você adensar, certo, há um Coeficiente 4, é gerar, ali, uma reestruturação urbanística. Então é estabelecido um conjunto de condições que pode fazer com que essa área se transforme. Assim, há uma estruturação urbanística estimulando a fachada ativa com comércio e equipamentos no térreo dos edifícios; a fruição no térreo; uma permeabilidade entre o espaço público e o espaço privado;

permeabilidade no solo e ampliação de áreas livres, então, isso está na regulamentação dessa área.

Uma cota média máxima de 80 metros quadrados por apartamento, na verdade, no texto são 20 metros quadrados de terreno por unidade habitacional, mas como o coeficiente é 4, significa uma área média de apartamento de 80 metros, o que equivale a garantir um adensamento construtivo com o adensamento populacional. Evitar que tenhamos uma área com grandes unidades e pouca gente, pois a ideia é exatamente trazer as pessoas para próximo dos corredores e isso não está muito distante daquilo que as pessoas, hoje, têm utilizado como áreas habitacionais.

Não há obrigatoriedade de garagem, uma questão de mobilidade fundamental, pois, desde os anos 70, nossos edifícios, nossas áreas habitacionais, obrigatoriamente, precisam ter, no mínimo, uma vaga de garagem. Isso encarece o valor dos apartamentos e, quer dizer, de certa forma, estimula o uso total. Mas não podemos discutir aqui se ter garagem ou não é o que faz as pessoas se estimularem a ter carros. Mas, de qualquer maneira, a não obrigatoriedade é uma medida importante e, acho, é bastante consensual. Não há obrigatoriedade de garagem.

Além disso, o projeto propõe que apenas uma garagem seja não computável por unidade, ou seja, se for fazer mais do que uma garagem vai comer coeficiente. Vai fazer a garagem e construir menos apartamentos. O que muito provavelmente vai significar que não sejam feitas mais do que uma garagem nesses eixos.

Há quem pense que não deveríamos ter nenhuma garagem computável, essa posição existe, foi expressa por várias pessoas ontem na audiência pública de Pinheiros, assim como também há os que acham que a medida é extrema. Aqui estamos tomando uma medida intermediária. Há os que acham que essa mesma medida deveria existir fora dos eixos, uma discussão também para ser feita. Também há estímulos HIS e HMP nos eixos, de modo a que possa eventualmente - e é uma reivindicação também - levar habitação para essas áreas,

habitação de média e baixa renda, para esses eixos.

Pode passar.

Outros elementos importantes, não vou me estender na explicação, falamos disso ontem, mas tem a ver também com esse melhor aproveitamento da Cidade: ocupar imóveis ociosos para que realmente a gente possa ter um melhor aproveitamento da Cidade e evitar que as distâncias sejam maiores.

Pode passar.

Também não vou me estender, as ZEIS também, principalmente a 3 e a 5, que são as localizadas nas macrozonas de estruturação de urbanização consolidada e de estruturação metropolitana. Então, são ZEIS que, de certa forma, reservam um espaço para produção habitacional em áreas mais próximas de onde existem empregos. Então, ele é um instrumento importante.

Pode passar.

Vazios urbanos como estes que são mais periféricos. As ZEIS 2 estão em áreas mais periféricas, mas também são vazios urbanos, que obviamente a ocupação deles, ao invés de se estender horizontalmente, é fundamental para evitar esse crescimento horizontal.

Pode passar.

Mas a ZEIS 3, principalmente, prédios como este do INSS que está abandonado há dezenas de anos, muito bem localizado. Aproveitar essas áreas para uso residencial é fundamental para poder melhorar a condição de emprego.

Pode passar.

Aqui também é um conjunto habitacional, na zona próxima ao Centro.

Pode passar.

A ZEIS 5, que é uma novidade, mais voltada para o mercado popular, mas que também vai permitir a ocupação de terrenos menores que estão distribuídos em áreas, principalmente nas áreas de transição, que comportam esse uso.

Pode passar.

Esses elementos são gerais e fundamentais para que possamos reduzir a necessidade de mobilidade. Mas aí o Plano Diretor também traz um conjunto de políticas de mobilidade. São diretrizes para que sejam adotadas no plano de mobilidade, e que possa levar então adiante uma organização desse sistema de mobilidade da Cidade.

O substitutivo trouxe alguns itens novos que não estavam previstos originalmente, principalmente o sistema de circulação de pedestres que corresponde à preocupação que o Andrea colocou aqui. O sistema viário, sistema de circulação de pedestres, transporte coletivo público, o sistema ciclovitário, o sistema hidroviário - que inclusive é objeto de um projeto de lei do Vereador Ricardo Nunes -, o sistema de logística e transporte de carga, que é muito importante, geralmente a gente discute pouco, mas é algo fundamental numa metrópole como São Paulo. O sistema aeroviário, que é outro ponto polêmico, foi criado aqui esse item prevendo-se um plano aeroviário que evidentemente está ligado à questão da discussão sobre aeródromos, helipontos, heliportos que precisam ser planejados dentro da Cidade e finalmente o sistema de fretamento e motoviário, que também não havia no projeto original e foi introduzido. Foi uma das preocupações que apareceram, inclusive, em algumas audiências públicas. Então nós ampliamos bastante os itens que fazem parte da política de mobilidade e do sistema de mobilidade.

Um elemento fundamental da questão de mobilidade é o plano. Então esse plano de mobilidade tem uma série de objetivos. É dado um prazo para que seja realizado. Há um prazo do Governo Federal, da lei aprovada em 2012, que são três anos, portanto, é até 2015. O plano diretor está dando, salvo engano, o prazo de um ano para que seja feito, a partir da aprovação do plano diretor que cumpre a lei federal e cumpre também as nossas necessidades de acelerar esse processo. Deve ser elaborado de forma participativa e vai ser um detalhamento do que o plano diretor está propondo.

Não vou me estender em toda a tecnicidade dos vários sistemas, mas é importante

dizer que o plano diretor classifica as vias estruturais em N 1, N 2 e N 3. São as três categorias de vias estruturais e vocês vão encontrar num dos anexos do plano diretor as vias estruturais definidas, como já eram também em 2002. Não fazia parte do projeto de lei original e foi incluído porque estamos revogando a lei de 2002 e, portanto, precisamos trazer para o novo plano diretor as vias estruturais.

Já as vias coletoras e locais não são definidas no plano diretor. Vão ser definidas na lei de uso e ocupação do solo e nos planos regionais, que é o momento adequado para que isso se faça. Então não estamos mexendo nessa classificação e as novas vias são classificadas pela CTLU e pela CET, que não foram previstas porque temos um plano diretor com horizonte mais largo.

Com relação ao transporte público a proposta, diretriz fundamental, é aumentar a participação do transporte público e dos moldes não motorizados na divisão modal. Para isso, a ação é a implantação de novos corredores para adequação. Adequação viária necessária para isso. Na periferia, as vias estruturais é o caminho de burro em muitos casos. Muitas vezes tem um vai e vem. É necessário fazer adequação viária. É claro que a discussão sobre novos alinhamentos precisa ser feito com a população local, etc... Isso tem sido objeto de muito debate, mas não é o Plano Diretor que está tratando disso. Só está dizendo que tem de haver adequação viária. Como será feita essa adequação viária, os corredores previstos prevê calçadas largas, ciclovias, ultrapassagem, portanto precisa ter um leito carroçável mais largo. A proposta de reestruturação ao longo dos corredores significa também isso, que as novas construções irão acontecer afastadas das vias para respeitar um novo alinhamento e com isso se reestrutura essas regiões de modo que possamos ter uma cidade que funcione de uma maneira diferente do que temos hoje funcionando e requalificar os corredores existentes. Sabemos que isso é difícil, em termos de alargamento de vias, mas eles podem ser melhorados na medida de cada projeto.

Sistema de circulação do pedestre é uma sessão nova, na melhoria do acesso de

deslocamento de pessoas, integração do sistema de transporte coletivo público, com calçadas, faixas de pedestres, transposições e passarelas. É fundamental entender isso. Não vai existir um bom transporte coletivo, se não tiver um bom sistema de pedestres. É uma articulação entre os modais. Muitas vezes sair de uma modal e ir para outro, é um horror. Sair do trem e ir para o corredor de ônibus, etc... A questão do pedestre tem de ser entendida como estrutural. Se formos trabalhar nessa perspectiva do Poder Público assumir, crescentemente as calçadas, a primeira coisa a ser feita é exatamente na articulação intermodal. Fazer as passarelas, escadas rolantes, para subir e descer passarelas. Não sei por que, a gente quando vai ao Metrô tem escada rolante, mas na hora que você vai cruzar uma avenida ou vai passar de um corredor de ônibus para outro, tem de fazer um caminho absolutamente regular. Isso tem de ser trabalhado. Padronização e reeducação dos passeios públicos. Já existe legislação específica com isso, mas isso ser tratado principalmente nas rotas de motos e pedestres. Já existe lei da ex-vereadora Mara Gabrieli, que regulamentou essa questão, redução e aí é uma meta, importante a redução de quedas, acidentes em relacionadas com a circulação de pedestres junto aos componentes do sistema.

Outra seção nova, no substitutivo, é de acessibilidade universal, que tem a criação de um sistema de acessibilidade universal para garantir as condições de segurança, autonomia total assistida, de todos os sistemas para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Temos legislação tanto municipal como Federal, relacionada a questão da acessibilidade.

Sistema ciclo viário, está dentro da ideia da mobilidade não autorizada. Conjunto de infraestrutura necessária para circulação segura de ciclistas e ações de incentivos ao uso da bicicleta. E ela é entendida como uma rede complementar ao sistema de transporte, portanto isso envolve a questão de estacionamento, nas estações de Metrô, de trem, corredores de ônibus e garantir a circulação da bicicleta no âmbito de um plano ciclo viário, fundamental.

Sistema aeroviário, é uma seção nova, busca-se identificar o lugar do debate sobre

a questão aeródromos e heliportos que é um ponto polêmico. Esperamos, com essa proposta, canalizar para um plano aeroviário as discussões onde devem ser feitas, os impactos que tem nas várias localizações, o que deve se fazer com o Campo de Marte, aeródromo que a Prefeitura do Município de São Paulo já ganhou a titularidade daquela área, desde 32, está nas mãos do Governo Federal, essa questão encontraria um lugar espaço com participação com prazo para poder haver essa discussão.

Finalizando, vou mostrar duas ou três imagens da política de desenvolvimento econômico, dentro de tudo que falei, se não tivermos uma política de desenvolvimento econômico não vamos conseguir reverter essa situação. Os polos de desenvolvimento econômico, já falei na zona Leste, Sul e Noroeste, quando falamos de um polo desenvolvimento econômico estamos falando uma área onde haverá um plano de desenvolvimento econômico. Isso não vai acontecer. Vai ficar no papel. Precisa ter um plano, identificar quais são as cadeias econômicas que são compatíveis com aquela região, que permitem gera emprego para quem mora lá de fato. Não adianta criar uma cadeia produtiva na zona Leste, as pessoas terão de vir da zona Oeste para trabalhar lá, e ai tem incentivos fiscais e outras formas, infraestrutura. Não adianta querer ter um polo de desenvolvimento econômico onde não tem fibra ótica, e possibilidade de comunicações digitais.

Polo de economia criativa e o parque tecnológico, Jaguaré Leste, que busca estimular atividades q já existem na cidade. a cidade tem um grande potencial, o nobre Vereador Andrea, pode falar um pouco do polo de economia criativa que é uma proposta que nasceu da assessoria dele, e uma forma de potencializar e criar maior sinergia entre atividades que a cidade já tem uma vocação e uma expertise e uma condição de gerar desenvolvimento econômico para a cidade. A cidade tem um PIP, 10% o PIP do País, ela vem perdendo participação no total do País, isso precisa ser de alguma maneira transformado.

Os eixos de polo de centralidade, é importante entender, que essa centralidade, os eixos de transporte coletivo em torno do Metrô e de trem devem ser entendidos como novas

centralidades. Gerar centralidades. Serão áreas com maior verticalização, com comércio no térreo, o interessante é que ali torne uma centralidade de equipamentos, de serviços, de comércios, atraindo para aquela área atividades não residenciais, deixando os bairros, mesmo que sejam zonas mistas, zonas com atividades que sejam mais compatíveis com uso residencial. São eixos de polos de centralidade; com isso, poderão ser gerados em toda a Cidade – porque essa rede pega a Cidade como um todo – novos eixos de centralidades de comércio e serviços. Há também a questão da proximidade: comércio e serviços mais próximos da moradia, evitando que as pessoas se desloquem de carro para poder ir a essas áreas.

Finalmente, o polo de desenvolvimento rural, que também tem a ver com o desenvolvimento de uma área externa, periurbana da Cidade.

- Orador refere-se a imagens projetadas na tela de projeção.

**O SR. NABIL BONDUKI** – Aqui há uma série de questões importantes, uma das quais é interessante reforçar: o papel do Município como centro industrial, comercial, de serviços, de conhecimento e de criação. Isso é importante. Ninguém está propondo – e isso precisa ser feito com muito cuidado na Lei de Uso e Ocupação do Solo – a eliminação do uso industrial da Cidade. É uma questão que alguns grupos têm debatido bastante, porque a macrozona de estruturação metropolitana envolve áreas industriais. A indústria mudou. Aliás, o Vereador Andrea sabe, por experiência própria, como era o funcionamento das indústrias nos anos 30, 40, quando elas se estabeleceram – e até antes disso – ao longo das ferrovias, e como é hoje o perfil da indústria. A indústria hoje tem outro papel, outro tipo de planta, o que não significa que algumas plantas antigas, em atividade, devam ser mantidas (?).

Pensa-se, em certas regiões periféricas, em incentivos fiscais e urbanísticos, como outorga onerosa gratuita para usos não residenciais tanto na macrozona de redução da vulnerabilidade como nos eixos de desenvolvimento econômico situados no meio delas.

Neste último mapa temos esses vários pontos. Com exceção do polo de economia criativa, que tem caráter muito central, eles estão situados em áreas onde há maior

vulnerabilidade e pouco emprego.

Em suma, era isso. Discutimos mobilidade, o que é importante, mas ela está associada ao uso do solo e à estruturação geral da Cidade. Obrigado.

Vamos ouvi-los agora. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Obrigado, Nabil. Entendemos por que você é catedrático da área. Foi uma aula sobre São Paulo. Só uma pergunta: em que ano, em que década houve o maior adensamento de São Paulo, fluxo de gente para cá, crescimento populacional?

**O SR. NABIL BONDUKI** – Entre os anos 50 e 80. Nos anos 60, São Paulo cresceu a 6% ao ano, o que significa, em 10 anos, quase dobrar a população. Nos 60, São Paulo dobrou a população: em 1960, havia 3,3 milhões habitantes; em 1970, por volta de 7 milhões de habitantes. Essa foi a década em que houve mais crescimento do ponto de vista absoluto inclusive. Entre 60 e 70, cresceu quase a mesma coisa que entre 1970 e 2000. Em uma década, houve o mesmo crescimento havido em três décadas.

Lembro que o lema de São Paulo nos anos 50, anos do ufanismo, era “São Paulo não pode parar”. Também nos anos 50 São Paulo cresceu bastante: de 2,5 milhões para 3,2 milhões de habitantes, mas houve 50% de crescimento. O grande crescimento ocorreu nos anos 60, que gerou em 71, na administração Figueiredo Ferraz – que foi demitido, você deve se lembrar disso, pois nessa época os prefeitos eram nomeados -, o lema “São Paulo precisa parar”.

O Plano Diretor de 71 foi o primeiro plano aprovado na Cidade na época da ditadura. Aprovado não: digamos quase outorgado, porque a Câmara Municipal não tinha papel. Se compararmos o que estamos fazendo hoje com o que acontecia naquela época, era brincadeira. O Executivo naquela época simplesmente mandou para a Câmara Municipal, que aprovou em 26 de dezembro – se não me engano – de 1971.

O lema nessa época era “São Paulo precisa parar”. Em 72 foram feitas duas leis,

que vinham sendo discutidas há muito tempo: zoneamento e parcelamento do solo, bastante restritiva e exigia muita coisa visando a conter esse processo. Claro que a Cidade não iria continuar crescendo com a mesma velocidade no período seguinte. (Pausa) A Dani está me dizendo que essa lei de zoneamento é de 29 de dezembro de 1972. Imaginem se aprovássemos o novo zoneamento agora, dia 29 de dezembro (risos). Iria ser engraçado.

O zoneamento é de 1972; o Plano Diretor, que é o PDDI – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado -, é de 1971. Depois, teremos um crescimento com tendência à diminuição ao longo do tempo, mas já com acúmulo de erros do período anterior.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Obrigado, nobre Vereador, pela explicação. Suspendo nossa aula e peço à nossa procuradora, Dra. Cíntia, que nos oriente sobre como devemos – e se devemos ou não – prosseguir com nossa audiência pública, em função da liminar recebida. (Pausa)

**(NÃO IDENTIFICADO)** – Quero esclarecer, a pedido do Presidente, os termos da liminar concedida. Ao contrário do que foi noticiado ontem pela imprensa – que hoje reconhece ter sido um erro, bastando ver a *Folha de S.Paulo* e o *Estado de S.Paulo* -, essa liminar não suspendeu, de forma alguma a audiência pública de hoje. A única que vamos observar no teor da liminar é que, tendo em vista que houve um pedido de suspensão da audiência pública de hoje, o juiz disse o seguinte: “Considerando que não há, nessa audiência, uma forma legal predeterminada para realização das referidas audiências públicas, em princípio não se vislumbra qualquer irregularidade nos moldes em que essas foram programadas pela Administração. Registro a respeito que estarem previstas sessões de manhã, à tarde à noite é algo que vai ao encontro...”

Registro que as sessões previstas de manhã, à tarde e à noite vão ao encontro da necessidade de se permitir a participação do maior número de interessados nesses eventos. Nesses termos, indefiro o pedido de liminar, mas observo que esta Casa, antes de cada sessão, deverá esclarecer o público a respeito do texto que está sendo submetido a

comentários, disponibilizando o acesso ao respectivo teor via *site* oficial do órgão na internet. Foi interposto um recurso, que concedeu liminar e manteve os termos com que o juiz se posicionou a respeito do pedido feito na Justiça. Em resumo, a Justiça autorizou a realização desta audiência pública, com a cautela por parte desta Casa, já anunciada em outras sessões, de anunciar ao público o texto que está sendo discutido, disponibilizando o acesso ao respectivo teor via *site* oficial do órgão na internet.

Era essa a explicação da Procuradoria.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Então, a orientação da Procuradoria é que não há problema em prosseguir.

**O SR. NABIL BONDUKI** – Sr. Presidente, só para deixar claro que a audiência pública é sobre o PL 688, sendo que estamos debatendo, obviamente, o texto original e a proposta de substitutivo, ambos já postados no *site* da Câmara. Isso para deixar claro que, em todas as audiências públicas, todas as pessoas que desejam, podem se manifestar livremente.

Uma última informação. O PDDI foi aprovado no dia 30 de dezembro de 1971; a Lei de Zoneamento, em 29 de dezembro de 1972.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Obrigado, nobre Vereador Nabil, pelas informações.

Neste instante, passo a palavra aos inscritos. O primeiro é o Sigildes Bacelar Francesconi, da Associação Piratininga dos Bairros Afins.

**A SRA. SIGILDES BACELAR FRANCESCONI** – Bom dia a todos. Estou representando o Jaraguá, a Avenida Alexios Jafet. Estamos pedindo que ela seja eixo de adensamento. Como já há bastante comércio nela, pedimos apenas que essa área possa ser adensada.

Também precisamos de metrô ou mais linhas de trem para o Jaraguá, porque a que existe está muito aquém da necessidade. Eu mesma já caí várias vezes sendo empurrada na hora de entrar no trem. Meus joelhos vivem roxos de tanto cair. É sério, não é brincadeira não.

Então, estamos precisando de mais linhas de trem.

Além disso, a Av. Alexios Jafet tem 14 linhas de ônibus. É uma avenida que dispõe de área para ser aumentada. Pedimos que isso se realize. Precisamos também ver o número 156 que informa. Por exemplo, quando quero sair da Av. Alexios Jafet, que ônibus tomar? Ligo o 156 e todas as vezes recebo orientação de ônibus errada. É preciso verificar essa situação.

Precisamos sim entender que os idosos terão vida mais longa se fizerem exercício, por isso é muito importante que eles saiam de casa sim e caminhem, mas é preciso entender que eles precisam de entrada especial nos trens e metrô, por quê? Porque os idosos têm problemas de ossos, que são mais frágeis; se caírem, eles quebram; enxergam com limite, mesmo usando óculos; têm dificuldade de mobilidade, para andar e para subir. É a idade do condor, sente dor em tudo quanto é lugar. Isso é verdade. Têm incontinência do aparelho excretor, quer dizer, não conseguem segurar a urina e outras coisas, por isso precisam andar mais rápido e ter livre acesso. Sua memória é limitada, porque as células nervosas começam a morrer a partir dos 30 anos. Eu, por exemplo, já tenho 65 anos.

Era isso que queria falar. Pedimos a inclusão da Av. Alexios Jafet como eixo de adensamento e um especial cuidado com os idosos, pelas razões que falei. Isso é verdade.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Pode deixar.

**A SRA. SIGILDES BACELAR FRANCESCONI** - Vocês só vão saber quando chegarem onde estou.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – E todos chegaremos.

**A SRA. SIGILDES BACELAR FRANCESCONI** - Com certeza e eu espero que sim.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Esperamos que sim, porque a opção é pior, não é?

**A SRA. SIGILDES BACELAR FRANCESCONI** - Obrigada. Queremos ser felizes. O objetivo do idoso é somente sermos felizes, mais nada.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Obrigado pela participação e pelo

interesse que a senhora tem demonstrado em todos os temas referentes à Cidade.

Com a palavra a Sra. Maria do Socorro Alves, da Organização Nosso Sonho - Itaquera.

**A SRA. MARIA DO SOCORRO ALVES** – Bom dia a todos. Sou do Grande Conselho da Saúde e também faço parte desse Conselho, recém-eleito.

Tenho 72 anos e, graças a Deus, sou ativa. Há idosos que são como a oradora anterior falou, mas não são todos não, porque o idoso não é um coitado. O idoso não é um idiota. Somos do passado presente e estou aqui para defender Itaquera. Falam muito da minha região. Tenho acompanhado há muito tempo sobre as calçadas, sobre a situação existente, sobre as moradias desordenadas na zona Leste. Sou bem vizinha do Itaquerão, que todo mundo fala que nós temos só lixão, certo? Foram retirados 32 telecentros, muitas creches e nada temos.

Pergunto: até quando vamos aguentar essa situação? Só enxergam a zona Leste na época da eleição, nesse momento, todo mundo vem. Não me esqueço das enchentes e que estão destruindo meio mundo. Em toda audiência deixo um comunicado sobre o lixão. Há epidemia de dengue e de tudo. Nada temos lá.

Sou sim do Grande Conselho. O idoso não é um coitado, não é vítima. Não temos nada. Precisamos de área de lazer, educação e oportunidades. Precisamos sim de um equipamento que tenha cultura, formação e educação.

Esse é meu linguajar. Sou de Itaquera com muito orgulho. Olhem para Itaquera, não para o Corinthians. Olhem para a população, não somos coitados, somos eleitores. Olhem com carinho que vocês terão bons resultados, porque senão eu, Maria do Socorro Alves, direi quem está trabalhando em defesa do idoso.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Muito obrigado, Sra. Maria do Socorro. Também obrigado pela participação, a senhora tem estado presente em várias audiências.

Com a palavra o Sr. Mauro Calliari, Conselheiro Participativo e Pesquisador do Mackenzie.

**O SR. MAURO CALLIARI** – Bom dia. Quero ligar ao tema da mobilidade o dos espaços públicos. Todos nós somos pedestres. Quando viemos à Câmara de metrô, descemos na estação República, vem andando por uma calçada e chegamos aqui. Quando tomamos algum ônibus, andamos até o ponto. Por isso, o tema da mobilidade está ligado à fruição da Cidade.

Gostaria de pensar que existe a possibilidade de termos uma Cidade parecida com o trajeto que há daqui até o metrô República e que não fosse uma Santo Amaro, por exemplo, onde tem uma calçada de 1,20 m.

A nova Cidade que vai ser construída, Vereadores, está na macroárea estruturada urbana, está nas Operações Urbanas e nesses novos eixos. Então, se temos alguma chance de pensar nessa Cidade do futuro, serão nesses lugares onde a Cidade será construída. Por isso minhas propostas são em relação à possibilidade de virmos a garantir que esta Cidade não seja um muro interminável, um *shopping* interminável e uma garagem na frente de uma calçada vazia.

A primeira proposta é ter um tamanho mínimo de calçada onde for criada nas Operações Urbanas. No eixo, ao longo da várzea do rio, ainda existe a possibilidade de regularmos uma calçada de no mínimo seis metros. Segundo é ter a obrigatoriedade do desenho urbano. Que não se aprove mais projetos sem ver que impacto ele está causando na calçada ou que impacto ele estará causando no espaço público.

Vou falar agora sobre o Relatório de Impacto da Vizinhança. Hoje em dia o impacto está muito ligado ao impacto viário e nos esquecemos do impacto que causa no pedestre. Então, que haja a obrigatoriedade de aprovação do desenho urbano, para qualquer desses empreendimentos de 20 mil metros, por um grupo de pessoas, que envolva também a sociedade, que é quem vai se beneficiar ou que vai ter o malefício de ter um empreendimento

enorme.

E o último espaço que eu gostaria de chamar a atenção, que são as estações de metrô. O metrô parece que está em São Paulo, mas não é de São Paulo, ele está sempre numa esfera estadual e nós estamos na cidade. O meu ponto é que as estações de metrô façam parte, ou tenham no Plano Diretor alguma referência a obrigação deles criarem esse espaço público com qualidade e não como foi feito no Largo da Batata e em vários outros que estão sob a sujeição da área do metrô e depois de oito anos a gente descobre que tem um projeto praticamente inexistente e o metrô faz parte da Cidade e no Plano o metrô parece que é um dado da cidade, a gente recebe do Estado uma estação, recebe do Estado um espaço público que eles criaram quase como se não fosse nosso problema, mas é.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – De fato, o metrô faz parte da Cidade.

Tem a palavra o Sr. Daniel Guti, da Associação Ciclocidade.

**O SR. DANIEL GUTH** – Bom dia. Na verdade, Vereadores, é no sentido de reforçar nosso acompanhamento desde as primeiras audiências públicas, desde o projeto quando foi encaminhado à Casa, vindo do Executivo, reforçar. A gente consolidou um documento na linha do primeiro que a gente entregou em dezembro e que o substitutivo acatou muito das nossas sugestões. A gente fica muito agradecido com o que foi acatado e coisas que ao longo desse debate foram desdobradas a gente consolidou num novo documento que aqui a gente vai entregar para a Comissão, para o Presidente e para a Relatoria do Plano Diretor.

Na verdade, só reforçar alguns pontos que são fundamentais e aí o Plano Diretor tem que se desdobrar sobre eles. A gente entende que a questão das vagas em garagens tem que ser limitadas fora do eixo de transformação também. Isso está bastante claro na nossa proposta, no nosso documento, mas as zonas fora dos eixos representam 80% do território da cidade. Portanto, 80% do território não ter... É 90%. Então 90% não ter nenhum tipo de regulação de limite de vagas em garagem é bastante preocupante para nós.

A questão das vias públicas, como o Vereador Andrea Matarazzo pontuou, é uma questão de devolver à Cidade um espaço que tem que ser dividido de forma mais equânime; 80% das nossas vias públicas estão voltadas para o automóvel, para o veículo individual motorizado, que pela pesquisa origem destino representa apenas um terço dos deslocamentos. Portanto, é preciso de forma correta o Plano Diretor apontar nessa direção, de devolver às pessoas, aos dois terços que não estão se deslocando de carro esse espaço. A nossa proposta vai nesse sentido.

Nós somos favoráveis às propostas dos *shoppings centers*, com foi apontado aqui. Se for um debate desdobrado a partir daqui a gente pode reforçar e a gente entende que inclusive desestimular as garagens, as vagas, pode desestimular a construção desses mega *shopping centers* que estão muito ligados, conectados à lógica do automóvel.

Tem um ponto que é central, que o Vereador Andrea citou aqui, que o viário é a via do carro e a ciclovia é a via do ciclista e na verdade isso não é real pelo Código de Trânsito Brasileiro e pela realidade da bicicleta. A via é também a via da bicicleta porque nós nunca teremos as vias exclusivas para bicicletas, dado que temos 17 mil quilômetros de ruas.

Então, é preciso que não haja condições de segurança apontadas nas vias reduzindo ou limitando o deslocamento de bicicletas. Portanto, a nossa proposta é que devem ser garantidas a segurança em todas as vias, seja N1, N2, N3 para o deslocamento de bicicletas. O texto está: garantidas as condições de segurança. Isso é incorreto e pelo Código de Trânsito Brasileiro as bicicletas podem circular em todas as vias da Cidade. Obrigado.

**O SR. ANDREA MATARAZZO** – Muito obrigado, Daniel, pela sua participação, sempre presente.

Antonio Cunha, Movibelo.

**O SR. ANTONIO CUNHA** – Mais uma vez estamos aqui para reiterar aquilo que sempre falamos. Uma cidade se conforma por meio de dois tipos de elementos: estruturadores e integradores, sendo que há uma hierarquia entre os dois. Primeiro, faz-se a estrutura e

depois faz-se o integral.

A estrutura forma o esqueleto da cidade e a semelhança do corpo humano, onde os órgãos se prendem ao esqueleto, o esqueleto da cidade se forma por meio de um binário, uma composição entre circulação e uso e ocupação do solo, por meio dos chamados eixos estruturadores da cidade, que devem ter necessariamente a integração do sistema de mobilidade e de uso e ocupação do solo. E o grande erro fundamental que se insiste em praticar não sei porquê é colocar as duas coisas separadas. Isto é, planeja-se a cidade, mas não se planeja integradamente, subordinadamente o sistema de mobilidade junto com o sistema de uso e ocupação do solo nos eixos estruturantes. Tanto é que como foi visto na projeção, o sistema de mobilidade é uma das últimas coisas que vão ser elaboradas quando deviam ser elaboradas dentro do plano diretor agora e não depois.

Conforme disse ontem, trouxe a revista Veja da semana retrasada: “Deu a louca no CET”. Agora vão montar um sistema chamado: sistema binário de quadriculáteros reticulantes. Ruas paralelas de mão única terão sentido de direção contrária, o mesmo ocorrendo com suas perpendiculares. Os quarteirões serão contornados nos formatos de um quadrado, semelhante o que disse na região dos Jardins. Quer dizer, isso é o que vai determinar o futuro da Cidade. Isso está sendo tratado no Plano Diretor? Como ele se articula com o Plano Diretor? Cada um atira para um lado. É por isso que a Cidade nunca consegue se organizar de maneira eficiente, eficaz e equilibrada, porque a insistem em manter a mobilidade solta, completamente livre para fazer o que bem entender. É impossível planejar uma cidade dessa maneira. E se insiste sistematicamente com esse erro. Assim não é possível.

**O SR. ANDREA MATARAZZO** – Muito obrigado, Sr. Antonio Cunha. Agora o nosso caro Laerte Brasil.

**O SR. LAERTE BRASIL** -

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Obrigado, Sr. Antonio Cunha.

Tem a palavra o Sr. Laerte Brasil.

**O SR. LAERTE BRASIL** – Presidente da Fé com São Paulo Trabalho e Empreendedorismo. Primeiramente parabenizar os Vereadores da Comissão, todos e todas, mas eu vou já começar fazendo uma denúncia, violação de direito da pessoa humana. A Sra. Dilma Rousseff, a Presidente da República, que deveria dar o exemplo, numa reunião que eu estava escutando, investigando, ela o Ministro da Justiça, o Vice-Presidente da República o Presidente Nacional do PT e do PC do B, e outras figuras, ela disse que tinha um bolo de 30 bilhões para me perseguir aqui no Estado de São Paulo, e desses 15 bilhões ela fez uma distribuição através de 12 cheques e um foi repassado para o Comandante do Comando da Polícia Militar, o Comanda da Região Metropolitana, o Secretario da Segurança Pública, articulado com o Governador Geraldo Alckmin e desse montante de dinheiro roubado que foi distribuído, repassou para a Vice-Prefeita seis bilhões e para o Haddad para ratear com os Secretários e 650 milhões para o Presidente da Câmara ratear entre 40 Vereadores da base para impedir os mundiais da maratona, enquanto elas e eles ficam usando tático de vampiros e vampiras, na maior falácia macabra do Estado dizendo... (ininteligível)... Mas isso aí vou denunciar na ONU, no Supremo, além do Presidente do Tribunal de Justiça, o dinheiro também do Procurador e a partir do dia 15 de maio eu vou escachar a gangue toda na rede mundial de computador, no portal digital Cosme, que a central, a Uniglobal, Labor Cidade e que é emprego em mais de 50 mil cidades e 200 países e mais um bilhão de computadores de tablets de pessoas físicas.

E disse que seriam mais 15 bilhões distribuídos através da Petrobrás e seis ministérios que ia cair aqui na FIESP, articulado com o Vice-Presidente da República, que seria rateado para fazer as campanhas políticas. Mas eu vou explodir com esse bolo. A injeção que vou aplicar é nitroglicerina pura. A Dilma Rousseff e os comparsas dela vão vomitar sujeira para o resto da vida.

Mas vou me ater aqui, só para cumprimentar na Comissão de Política Urbana, nós estamos defendendo para 2014, até dia 26, de 2026, 400 quilômetros de metrô, sendo desses

300 subterrâneos e 100 quilômetros sobre trilho. Dez quilômetros de ciclovias e 20 quilômetros de pista de Cooper. E as calçadas que a gente já debateu.

Estou vendo aqui que o Plano Diretor, as vias públicas da cidade de São Paulo foi pensada só para automóvel e agora o Plano Diretor Estratégico até de forma indemocraticamente só para o ônibus. Então acho que trabalhador usa carro também e só um transporte sobre trilho que vai desenvolver, transformar a mobilidade urbana da cidade de São Paulo num instrumento de trabalho e lazer para os munícipes da cidade de São Paulo.

Era o que eu tinha para dizer. Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Muito obrigado, Laerte. Vou pedir para a assessora ver se marca uma hora com o Governador Geraldo Alckmin para o senhor levar o plano de metrô.

Sr. Maurílio Chiaretti, do Sindicato dos Arquitetos.

**O SR. MAURÍLIO CHIARETTI** – Bom dia, pessoal. Trago uma colaboração do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo. Vou pontuar algumas coisas, retomando o que o Nabil falou da integração que o tema da mobilidade traz para a Cidade. A gente tem algumas questões para apresentar.

Primeiro, reforçar que Parelheiros não é o melhor lugar para construir o aeródromo. Na verdade é uma área de proteção ambiental, uma região que ajuda no abastecimento de toda a Cidade e não dá para permitir um aeródromo que vai servir para uma minoria da população de São Paulo. Temos que pensar no conjunto da população, nas questões de abastecimento, que a gente tem passado, aqui na Cidade e em todo o Estado, por uma série de dificuldades. Então não dá para prejudicar o meio ambiente que atende a toda a população por causa de um interesse restrito a uma classe social.

Outra coisa é a ampliação e a regulamentação urgente das ZEIS 3, que são centrais, são as mais próximas dos lugares de trabalho. Não basta só implantar e depois a regulamentação ficar patinando, demorando muito tempo. Tem uma demanda muito urgente

para implantar as ZEIS nesses lugares. E que essa regulamentação preveja também a implantação da assistência técnica para a população de baixa renda, que é o serviço gratuito de engenharia e arquitetura para quem não pode contratar o profissional, mas que precisa desse profissional para fazer seu projeto de habitação e executá-la. Então, junto da regulamentação, fazer também a implantação da assistência técnica.

Reforço a valorização e a intermodalidade do transporte público. Existe uma discussão muito séria entre a categoria dos arquitetos e engenheiros e os servidores municipais. A gente tem uma reivindicação salarial já há algum tempo e a carreira tem se estruturado. São especialistas em desenvolvimento urbano. Na verdade a gente olha para um plano e não vê como ele vai ser executado, porque, no caso, são esses especialistas os principais atores.

A gente recebeu proposta da Prefeitura de pagamento por subsídio. Ele desce de especialista para analista. Gerenciadoras construtoras têm arquitetos e engenheiros dentro da Prefeitura fazendo um trabalho que não sei exatamente para qual interesse essas construtoras vão fazer. Então acho que a gente tem que fazer uma discussão muito grande da máquina pública que vai executar esse Plano. O que a gente verifica dentro da máquina pública de São Paulo é uma precarização do trabalhador que vai executar essas ações do Plano. Então reforço que a gente tem que ampliar o diálogo sobre esse assunto também.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Muito obrigado, Maurílio. Arquiteta Eliane Rataitchik.

**A SRA. ELIANE RATAJCZYK** – Tenho três colocações. Duas são esclarecimentos e uma, reiteração de propostas que já aconteceram.

A primeira é sobre os estacionamentos que estão sendo propostos nos eixos de estruturação, estacionamentos públicos e privados. Como é que ficaria o número de vagas de estacionamentos, uma vez que eles não serviriam ao prédio que está sendo construído e, sim, a quem deixaria o seu automóvel lá para usar o transporte do eixo? E também se seriam

computáveis ou não computáveis.

A segunda é que no substitutivo consta uma interação das três esferas: municipal, estadual e federal. Em 2009, no seminário do Sinaenco, assisti à apresentação dos projetos do ferroanel e do hidroanel de São Paulo. Inclusive na do hidroanel mostrava o mapa de São Paulo que apenas na Nordeste nós não temos água, que em todo o restante nós temos essa facilidade de implantar. E como se daria essa interação efetivamente? Eu percebo uma falta de comunicação entre as esferas de maneira geral. Inclusive dentro da própria Prefeitura falta comunicação.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Até dentro das subprefeituras.

**A SRA. ELIANE RATAITCHIK** – Isso. Eu sei que existe uma secretaria municipal encarregada de fazer essa interação com o estadual, mas como isso se efetivaria no Plano Diretor, que é uma proposta, inclusive, é um dos artigos do Plano Diretor?

Finalmente, a proposta de manter e ampliar o aeroporto do Campo de Marte para atender a esse polo turístico e de trabalho que acontece desde o Center Norte até Pirituba, onde vai ser implantado outro polo de desenvolvimento agora. E também para melhorar a logística de quem mora em Santana e precisa ir para o Rio de Janeiro, aí pega um trânsito enorme até Congonhas e depois a rota do avião passa em cima da casa dele em Santana; então há uma circulação enorme e desnecessária que gera mais ainda o nosso trânsito e que ajudaria muito essa logística.

É isso. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Muito obrigado. Agora a Sra. Andréa Leal.

**A SRA. ANDRÉA LEAL** – Bom dia. Obrigada. Não sou de nenhuma associação. Estou aqui como cidadã. É a primeira audiência pública de que eu participo. Quero dizer, primeiro, que gostei muito do texto do substitutivo, achei muito bom, tem várias questões muito importantes contempladas. Quero chamar a atenção para uma questão bem pontual com

relação ao acesso dos ciclistas ao transporte público. Com relação aos pedestres está bastante clara no texto a melhoria das calçadas, mas, com relação aos ciclistas, ter especificamente ou ciclovias ou mesmo sinalização de rotas de bicicleta em torno dos principais corredores de transportes e, se possível, bicicletários, porque a gente pode chegar, deixar a bicicleta e acessar o transporte público.

Só isso.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Andréa, minha xará, chegou chegando: primeira audiência pública, com uma boa participação. Vem sempre nas demais. A senhora vem sempre. A senhora faz muito bem de falar isso. Jovens têm de participar e reivindicar.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** - Mas a senhora não vai, tenha dó, não é? Faz o favor.

Vamos lá. A Sra. Mariana Novaski, APÉ Grupo de Estudos em Mobilidade Urbana.

**A SRA. MARIANA NOVASKI** - Primeiro, bom dia.

O que vou falar, na verdade, é em relação ao sistema de circulação de pedestres. Dei aqui uma breve olhada no que está sendo proposto no Plano Diretor e com base no que já foi falado até pelo começo, quando o Presidente iniciou a sessão, tratando sobre a priorização dos pedestres e, na verdade, escutamos muito isso pela própria Lei de Mobilidade, a 12.587, que fala da priorização do pedestre, dos ciclistas, dos modos não motorizados. O próprio Plano Diretor traz esse texto, os planos de mobilidade trazem isso. Só que fica um conflito justamente pela questão da responsabilidade das calçadas pelos proprietários dos lotes.

Então, na verdade, uma das questões que eu queria trazer é uma sugestão de inclusão, no texto do Plano Diretor, de algum item sobre a responsabilidade das calçadas, porque, na verdade, é um embate com a legislação municipal, que diz que a responsabilidade é do próprio proprietário. Só que, no fundo, fica uma terra de ninguém, porque o proprietário

não faz, por questões financeiras ou por questão de simplesmente não ter o conhecimento técnico; e a parte da questão pública também não faz. Então, fica terra de ninguém e, no fim das contas, essa priorização do transporte não motorizado de pedestre acaba não sendo implantada.

Uma segunda sugestão é também ligada ao sistema de circulação de pedestres: uma inclusão também no Plano Diretor sobre a compatibilização dessas áreas de circulação em relação à hierarquização viária.

Então, vias de maior fluxo e maior concentração de usos, por exemplo, conseqüentemente elas recebem maior fluxo de pedestres e isso tem de ser considerado, o que é uma questão que acabei não vendo aqui no Plano Diretor e que acho que é interessante até para a execução do plano de mobilidade aqui em São Paulo. Isso, estando bem claro no Plano Diretor, facilita a inserção desses itens num plano de mobilidade.

---

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** - Muito obrigado pela participação.

Hélio Augusto, Gabinete do Vereador Toninho Vespoli.

**O SR. HÉLIO AUGUSTO** - Bom dia.

Queria falar sobre algumas coisas práticas aqui. Estava olhando no caderno, já li esse texto algumas vezes. Olhando o Mapa 1, que fala das macrozonas, fala que as APPs, as áreas verdes que estão como área de proteção ainda, acho muito bom que preservemos aqui, tentemos recuperar o que temos de área verde, não é? Vou citar também o Mapa 2A, que fala dos polos de desenvolvimento; e, por último, o o mapa 4, que fala de ZEIS.

O plano avança sim, sobretudo no ideário(?) popular, trazendo a ideia de que temos de melhorar a Cidade. Tem de haver convivência no meio ambiente, no ser humano, na habitação, no meio de vida e no trabalho das pessoas. Isso é interessante. Ele propõe toda essa integração. Sobre tudo dos mapas aqui, vemos o apontamento. No mapa 1, há toda essa área marcada em verde, como área de proteção. Quando falamos daquele mapa, sobre o polo de desenvolvimento, para adensarmos um pouco mais a Cidade, deixando uma área maior,

para se preservar o meio ambiente, também é muito bom, sobretudo com a ideia de colocarmos o trabalhador perto do seu trabalho. Assim, vamos melhorar a mobilidade, colocando recursos perto das pessoas, que poderão ir a pé ou de bicicleta ao trabalho. É excelente. A ideia é muito boa. É um ótimo conceito.

Olhando o último mapa, falamos das ZEIS, das zonas que estamos dedicando para o trabalhador que tem uma renda um pouco menor, para conseguir comprar o seu imóvel e morar com a sua família com dignidade. Todos são conceitos muito bons. Olho para o mapa e a Cidade continua a mesma. Quando observarmos a macrozona e falamos do meio ambiente, vamos olhar o mapa de ZEIS para localizarmos onde está a maioria delas. Estão no extremo Leste, curiosamente em cima das áreas verdes. Onde estão outras ZEIS? Na zona Sul, em cima das áreas de mananciais.

Estamos falando do eixo de trabalho, para colocar o trabalhador perto da sua casa, para melhorar a mobilidade, e pessoas não terem de andar muito. Pessoas podem vir do Sapopemba para cá de bicicleta, concorrendo com carros. O emprego está proposto no centro.

Ao olharmos o mapa da ZEIS, confrontando com o mapa do emprego, veremos que é quase zero. Se formos olhar cada marcação de ZEIS que há ali, são lugares onde há cortiços e favelas, lugares onde pessoas não querem que mexam. Não vemos aqui a marcação do surgimento de novas áreas de moradia popular para os trabalhadores ficarem perto de seus empregos.

Falamos também da verticalização da Cidade. Para conseguirmos adensá-la, aumentar-se-á o número de famílias naqueles lugares. As calçadas, vias e outras coisas serão saturadas. Naquele posto de saúde, numa área onde havia dez casas, dez famílias, haverá um prédio com 400 apartamentos, 400 famílias. Aquele posto de saúde vai atender a todos? Como sugestão para colocarmos no Plano Diretor, poderíamos colocar algum cálculo, índice, dizendo: “Vai subir o índice da população em “x” naquela região. As construtoras que fossem lá teriam de colocar alguma contrapartida de serviço público, reservando um espaço para um

posto de saúde e para atendimento da população, para esses recursos também ficarem próximos.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Tem a palavra o Sr. Felipe Barroso, da Zazcar, empresa de compartilhamento de carros. Aliás, é interessante o compartilhamento de carros.

**O SR. FELIPE BARROSO** – Bom dia a todos, Sr. Relator, Sr. Presidente, demais presentes da Mesa. Primeiro, eu gostaria de elogiar o texto do substitutivo que, nos últimos dias, pude me debruçar sobre ele e acho que é um texto bastante coerente que está tentando buscar a integração das formas de transportes em uma cidade mais densa, mais viva, e o nosso intuito é colaborar com essa visão.

E eu gostaria de solicitar a atenção para a timidez do texto, no que tange às formas novas de transporte alternativo que têm surgido e estão sendo amplamente adotadas em outros países e que foram completamente negligenciadas no texto do substitutivo; mais especificamente a questão dos modos colaborativos e compartilhados de transporte, como o serviço de compartilhamento de carros.

Esse serviço de compartilhamento de carros, em termos práticos, funciona por meio de um autosserviço para acesso a carros por hora, ou dia, de automóveis que ficam espalhados pela Cidade. Então as pessoas se cadastram nos provedores de serviços, como, por exemplo, na questão das bicicletas, elas recebem um cartão e através dele podem acessar todos os carros disponíveis.

Como funciona? Ela faz a reserva do veículo, destrava o carro com um cartão e pega a chave que já está lá dentro, usa o veículo pelo tempo reservado e devolve no mesmo local ou em outro em separado. O pagamento é feito por hora de uso.

O principal objetivo do serviço é oferecer uma alternativa ao carro próprio, partindo de uma lógica muito simples de amortização dos custos fixos, porque quando as pessoas têm

um carro próprio elas pagam IPVA, seguro, diversos custos. A partir do momento em que você transforma todos esses custos em usos variáveis, existe uma discricionariedade no uso do carro.

Então, esse sistema tem sido adotado por várias cidades no mundo todo, com amplos benefícios para a comunidade, como: a substituição de carros particulares por carros compartilhados na proporção de 13 para 01, ou seja, cada carro compartilhado tira 13 carros das ruas; a redução da quantidade de quilômetros percorridos por cada motorista, conseqüentemente a redução dos gases poluentes emitidos; e o aumento da mobilidade da população.

Esses benefícios estão amplamente documentados em vários estudos e vão de encontro aos principais objetivos do plano: de adensamento; de reduzir as distâncias socioterritoriais; promover o transporte público integrado, porque existe um deslocamento do uso do carro para o transporte público quando as pessoas começam a decidir se vale a pena, ou não, elas usarem o carro para os vários tipos de deslocamento; também a redução de emissões.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Muito obrigado. A empresa já está operando aqui?

**O SR. FELIPE BARROSO** – A empresa opera em São Paulo. Começamos com 10 carros e, hoje, já temos 75 carros. O problema é que as pessoas não conhecem a Zazcar porque só operamos em estacionamentos particulares, então, o serviço de fato é uma analogia, mas ele está *underground* e o nosso objetivo é justamente poder, por meio do texto, trazer essas vagas para a rua, como já é praticado ao redor do mundo e dar visibilidade e acesso à população.

Essa é a ideia.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Muito obrigado. Muito interessante.

Com a palavra o Sr. Mateus Humberto Andrade, APÉ - Estudos em Mobilidade.

**O SR. MATEUS HUMBERTO ANDRADE** – Bom dia. Sou estudante de graduação em engenharia civil, assim como a Mari, que faz parte do APÉ, Estudos em Mobilidade. Assim como ela, esta é a minha primeira participação em audiência pública.

Não vou me prolongar muito nos elogios e comentar – como já foi bastante comentado – a interface entre o transporte individual, motorizado, coletivo e outros. Vou me concentrar em dois pontos que acho importante acrescentar ou reinterpretar em algumas partes do texto do substitutivo com relação à política nacional de mobilidade urbana. Não a vi sequer ser comentada no texto do Plano Diretor, apenas pelo Vereador Nabil Bonduki, pela exigência de uma elaboração de um plano de mobilidade a partir de 2015.

Para quem não conhece, existe uma lei sancionada em 2012, Lei 12.587 que, dentre outros, estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana e institui o Plano de Mobilidade associado ao Plano Diretor como instrumento da articulação da mobilidade urbana em nível municipal.

Também do ponto de vista jurídico, no intuito de prevenir uma possível antinomia na interpretação da lei do Plano Diretor, que esteja em desacordo com a política nacional, porque ela prevê diretrizes, objetivos e princípios bem delimitados e que, a princípio, vão de encontro aos que foram levantados na parte do Plano de Mobilidade. Mas acho bastante importante citar que como a Lei Federal está acima e, em tese, ela vai reger o Plano de Mobilidade que será elaborado, associado ao Plano Diretor, que ela seja citada como fundante para esse plano de mobilidade que será fundado. Por isso quero citar a lei, no texto do Plano Diretor, e falar que o plano de mobilidade vai advir desses princípios e objetivos que a lei cita.

Outro ponto que veio a partir do pronunciamento da Mariana, não só dessa visão da “nova” mobilidade que vem sendo vista não apenas pelo Governo Federal, mas que vem sendo discutida ao longo das últimas décadas, principalmente, desde os anos 80, é de priorização dos modos não motorizados sobre os motorizados – como muita gente já disse -, em especial,

das viagens a pé sobre todos os outros modos. No artigo 2.187, no §4º, - desculpe, não sei muito bem como me referir – para falar de promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial, o uso de bicicletas como educação de uma rede estrutural cicloviária.

Um pouco do meu receio com relação a esse texto – que gostaria de apontar, não é nada contra o movimento dos cicloativistas -, mas eu como ciclista, aliás, vim para cá de bicicleta, vejo muito uma adoção do modo andar de bicicleta como motorizado. Pessoas que andam na calçada sem respeito algum ao pedestre, aplicar uma lógica do veículo em virar motorizado que tanto criticamos por ser uma carapaça da vida privada e a transferência disso para a bicicleta. Uma lógica do fluxo, então, a bicicleta tem de andar muito rápido e quem está no meio do caminho dane-se.

Tenho certo receio, de que esse parágrafo de promover, os não motorizados como meio de transporte urbano, em especial, o deslocamento a pé, em seguida o uso de bicicleta. Acho importante frisar que sim, o transporte não motorizado, ele é muito importante, em especial, frente ao transporte coletivo, mas quando tratamos de bicicleta e andar a pé, devemos priorizar, o andar a pé sempre.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Bom muito. Parabéns, Mateus pela participação. Com a palavra o Sr. Atos Comolate, da Associação Parque Minhocão.

**O SR. ATOS COMOLATE** – Bom dia a todos. Estou aqui para pedir a inclusão de um novo artigo no Plano Diretor, a ser inserido, eventualmente, nas disposições finais, que seria uma Lei específica que deverá ser elaborada determinando a gradual restrição ao transporte motorizado no Elevado Costa e Silva, definindo prazos, até sua completa desativação. Falo em nome da Associação Parque Minhocão e o embasamento legal para isso, já existe no próprio Plano Diretor Estratégico, que logo no início fala que um dos objetivos desse Plano Diretor, é o direito ao Meio Ambiente, ecologicamente equilibrado. Temos alguns artigos específicos que também motivam a inclusão desse artigo específico. Um deles é o

artigo 187, que diz: São diretrizes da política ambiental; item 10 - promover medidas para combater a poluição sonora. O Minhocão é uma fonte de poluição sonora, indiscutível. Item 13 - redução das emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa. Com eliminação dos automóveis na via elevada, estamos automaticamente reduzindo as emissões de poluentes atmosféricas. E também temos o Art. 217, que diz respeito aos programas, ações, investimentos públicos e privados no sistema de mobilidade, que devem ser orientados, segundo as seguintes diretrizes: O primeiro é priorizar o transporte público coletivo e os modos não motorizados em relação aos meios individuais motorizados. O Elevado prioriza o transporte individual. Item 4 - promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial, o uso de bicicletas por meio da criação de uma rede estrutural ciclo viária. O Elevado poderia fazer parte dessa rede de ciclovias. Item 8, é complementar e ajustar e melhorar o sistema ciclo viário, concluindo isso, vem de encontro ao PL 10/14, que cria o Parque do Minhocão, subscrito por sete Vereadores, de seis partidos desta Casa. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Muito obrigado.

Tem a palavra o Sr. Rafael Calábria.

**O SR. RAFAEL CALÁBRIA** – Bom dia a todos. Serei bem direto, focarei em mobilidade.

Falarei a respeito de quatro pontos. O primeiro diz respeito aos artigos 221 e 222. Sugiro tirar o termo “passarela”, porque entendemos que passarela é um desestímulo ao pedestre em vias arteriais, avenidas normais. Passarela é um instrumento para rodovia e via expressa. Em vias que têm faixa de pedestre, não tem o porquê ter uma passarela, como a Eusébio Matoso, a JK e outras do Centro de São Paulo.

O outro está no artigo 227, sobre um plano de remoção gradativa ou futura de vagas em sarjetas, em vias públicas estruturais - N1, N2 e N3, e nas coletoras principalmente, porque essas vias têm ônibus e acontece como na Vila Madalena, que é aquele inferno, que são ônibus passando em rua com o carro parado. Então, essas vias coletoras estruturais, tentasse remover as vagas de veículo.

O outro é a readequação de largura de faixa em vias em que a velocidade foi diminuída. Quando se diminui a velocidade máxima da via, a faixa do carro pode ser menor,

porque a velocidade que o carro executa é menor. Por exemplo, a Paulista tem faixas de quase 4 metros de largura e a velocidade baixou de 70 para 60. Então, a faixa pode diminuir, liberando espaço para arborização, ciclovia e qualquer outra coisa que se queira implementar na calçada.

De novo, o que o Nabil já sabe, é a minha briga para não computação das vagas , não só para restringir o carro, mas também porque, hoje, as vagas subterrâneas interferem no lençol freático, são perfurações no subsolo da Cidade e que têm interferências até no meio ambiente da Cidade.

Pensei, não sei se cabe, na sugestão de, pelo menos, não contabilizar as vagas subterrâneas. Seria uma ideia alternativa. É isso aí.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Muito obrigado.

Tem a palavra o nobre Vereador Claudio Prado.

**O SR. CLAUDIO PRADO** – Ex-Vereador e muito obrigado pela consideração, Andrea Matarazzo.

Bom dia a todos. Gostaria de colocar um ponto, que acho muito importante.

Primeiro, digo que o substitutivo, quanto à mobilidade urbana, está coerente. Acho que o Nabil tem anotado para que melhore. Acho que isso é importante: a participação de todos.

Queria colocar dois pontos, que temos que ter uma preocupação em relação à Cidade.

Primeiro ponto: a Cidade, obviamente, está toda centralizada quanto ao emprego. Quase 70% dos empregos estão concentrados na região Central. A maioria desses empregos é de prestadores de serviços: quase 65%. Muitos desses prestadores de serviços não têm como utilizar o transporte público, porque a empresa é o carro. Então, se você impede ou coloca a dificuldade no transporte, como se colocou aí - todos os corredores, as faixas, a mobilidade, o transporte para os trabalhadores, aumentou em cerca de 20 a 25%, diminuiu a relação de tempo do transporte. Porém, aumentos esses mesmos 25 ou 30% para quem utiliza o carro, que é o prestador de serviço, e ele vai descontar em alguém. Esse gasto que ele tem, ele vai tentar descontar. A Cidade começa a ficar cara.

Então, temos que começar a analisar todos esses aspectos e estamos propondo, além dos polos de desenvolvimento, precisamos colocar o Plano de Desenvolvimento

Econômico de cada bairro. Por quê? Para a grande possibilidade de descentralização desse serviço para ao se dar condições de desenvolvimento de cada bairro, e esse transporte ou esse prestador de serviço que utiliza o carro, possa estar trabalhando em cada bairro, adequando o desenvolvimento de cada bairro às suas condições.

Sou do setor industrial. Estamos tentando debater aqui a manutenção desses 13% do setor industrial, quase 800 mil trabalhadores, em cada espaço em que já estão colocados. Então, esses polos de desenvolvimento têm que adequar, dar um equilíbrio nessa prestação de desenvolver ainda mais os bairros para impedir, mas tentar desenvolver os bairros para que não haja esse deslocamento desses prestadores de serviços.

Então, estamos propondo que haja, além dos polos de desenvolvimento, um debate de desenvolvimento econômico, como está colocado, para o Plano de Bairros. Isso porque o polo não absorve. Por exemplo, um polo não está absorvendo uma região de São Mateus. Lá, em São Mateus, temos um parque industrial pequeno, que absorve os trabalhadores daquela região. Aí, desenvolvendo aquela área, poderia absorver também os prestadores de serviço ou aumentar o comércio, lógico que respeitando o meio ambiente.

É isso que estamos propondo.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Muito obrigado.

Gostaria de saber se o nobre Vereador Police Neto tem algo a falar.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Sr. Presidente Andrea Matarazzo, não. Hoje, o dia foi para escutar os que vieram aqui e podermos aproveitar o máximo para levar para o Plano.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Muito obrigado.

Tem a palavra o nobre Vereador Nabil Bonduki, respondendo a todas as questões que foram feitas.

**O SR. NABIL BONDUKI** – Primeiro, respondendo ao Felipe Barroso, digo que precisamos mesmo incorporar algo sobre a questão do compartimento de carros. Acho que é uma ideia muito interessante. Quando falamos “uso racional do carro”, no fundo o compartilhamento de carro é uma maneira de colocar em prática o uso racional do carro. É também uma ideia muito compatível com a ideia de redução de garagens, de estacionamentos, porque você vai ter menos carro e vai poder usar o carro.

Então, acho que é uma ideia muito interessante. Se pudéssemos desenvolver... não sei quais carros vocês compartilham, mas o ideal é que tivéssemos os Smarts, umas coisas assim, que usassem um espaço menor das vias. Dessa maneira, se viabilizaria uma melhor

utilização do espaço viário.

Acho que foi o Gutti que levantou aqui a questão de que os carros, mesmo com as faixas exclusivas, tem uma grande grita, na Cidade, contra as faixas exclusivas. Mesmo nessas faixas exclusivas, quando a rua é estreita, ainda 50% fica para os carros. Ainda fica mais do que, de fato, o número de pessoas que se deslocam por aquele modal. Mas acho que a gente precisa ir se aproximando.

Eu quero reforçar a seguinte questão: adoraria, Rafael, colocarmos que todas as vagas são computáveis. Acho que temos que caminhar para isso, talvez na Lei de Uso e Ocupação do Solo, para podermos garantir que tudo seja computável e, aí, teríamos que rever o potencial construtivo máximo. É claro que não poderíamos manter o mesmo potencial construtivo, mas seria mais claro, mais razoável, trazeremos tudo para o computável. Essa é uma questão, mas temos várias questões.

Temos a questão das vagas dos miolos. Também sou favorável a isso. Agora, como Relator, tenho que encontrar um certo meio termo que, de alguma maneira, não gere uma reação contrária tão grande que não viabilize a aprovação do Plano. Acho que esse Plano tem que ser entendido como um plano que vai avançar. Depois, podemos avançar mais na legislação específica e, talvez, na revisão, daqui a oito anos, vamos avançar mais. Eu acho que é um processo progressivo. Mas temos que trabalhar sobre terrenos firmes.

Lembro-me que a Marta, em 2004, vetou um artigo que dizia que as vagas de garagens e estacionamentos eram não computáveis. O que aconteceu depois de seis meses, é que esse veto foi derrubado. Acho que foi um dos poucos vetos do Executivo derrubados pela Câmara.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – O Executivo mandou outra mensagem, restabelecendo a redação original que havia sido encaminhada pela Marta, porque ela tinha sido alterada aqui.

Então, na realidade, não foi a redação da Câmara e, sim, a redação originalmente encaminhada pela Prefeita. Então, não ficou o que a Câmara quis, mas restabeleceu aquilo que a Prefeita havia encaminhado.

**O SR. NABIL BOONDUKI** – Então, às vezes, queremos avançar muito e acabamos não conseguindo e volta tudo para trás. Talvez, se tivessem colocado que apenas uma vaga era não computável, talvez isso tivesse passado.

Então, temos que entender que, muitas vezes, não estamos adotando uma certa

posição porque a defendamos, mas porque ela representa um certo ponto de equilíbrio entre o que é viável e o que se deseja.

Sobre as questões levantadas pelo Hélio, do gabinete do Toninho Vespoli.

As ZEIS marcadas em vermelho são as ZEIS 1, que são as ZEIS de favelas e de loteamento ou de conjuntos habitacionais que já existem. Então, se elas estão marcadas em áreas de proteção ambiental, é porque elas já existem, são áreas para serem regularizadas. E a regularização e a urbanização vão melhorar as condições ambientais. Então é importante que sejam feitos. Mesmo porque não existe possibilidade de produzir habitação para todo mundo que está em área de mananciais, áreas de proteção ambiental; é inviável. Então temos que compatibilizar isso. Então realmente existe, se quiser ao pé da letra, assim como existem as ZEIS 5. Aí, sim, são poucas, relativamente às ZEIS 1, mas estão também em regiões de proteção, porque servem exatamente para desadensar, na mesma região, as favelas, principalmente retirar população de área de risco, beira de córrego, etc., mas os cuidados ambientais devem existir nelas.

Questão adensamento *versus* equipamentos.

É algo que precisa caminhar junto, e poderíamos até avançar um pouco mais no capítulo de equipamentos, que é um capítulo que não mexemos, porque mexemos em muitos capítulos, muitas seções, mas um dos capítulos nós não conseguimos ter tempo, condições e informações para mexer, embora até tivéssemos algumas informações. Então esperamos, para a segunda votação, mexer no capítulo de equipamento, inclusive colocar vários equipamentos propostos que não estavam no projeto original. E eu já solicitei isso à Secretaria, para sistematizar, porque é importante que estejam. E aí talvez pudéssemos até colocar algum indicador. Mas quero chamar a atenção para o fato de que, no Centro Expandido, está acontecendo é o contrário: temos muitos equipamentos, principalmente escolas, que ficam ociosas. Essa área é o que eu falei aqui: havia dois milhões de pessoas nos anos 80, e hoje são 1,5 milhão. E como mudou o perfil social dessa população, muitos equipamentos ficam ociosos, porque a população que mora lá não usa a escola pública. Sou contra vender escola,

fechar escola, como tem acontecido em algumas regiões, ou tem havido propostas nesse sentido. É exatamente o contrário: recuperar a população para essas escolas poderem ser usadas em toda a sua potencialidade. E também considerar que, muitas vezes, tem gente que trabalha na região, e pode também usar esses equipamentos. Então não é que esse risco não existe, mas estamos readequando os eixos. A população, em vez de estar mais dispersa, vai se concentrar. Na verdade, é uma ideia falsa a de que nós estamos promovendo maior adensamento da cidade. A cidade se adensa porque tem pessoas querendo morar na cidade. E isso pode acontecer de maneira mais dispersa ou de maneira mais concentrada. Concentrando, acho que temos condição de melhorar. E nesse casos dos eixos, usar os terrenos dos edifícios para equipamentos, além de comércio, que é uma ideia que promove melhorar aproveitamento do solo.

A questão do Minhocão é algo que temos de discutir na Comissão. O Vereador Police também é um defensor do Parque do Minhocão. Eu acho que temos de caminhar. E a redação que você leu é bastante razoável no sentido de um alei específica decidir um horizonte para a desativação. Acho que seria bom desativar o Minhocão, mas temos de compatibilizá-la com alternativas que gradativamente vão acontecer. Melhor do que argumentos que você usou aqui para defender a desativação do Minhocão, é dizer o seguinte: se progressivamente for reduzida a dependência da população em relação ao automóvel, que é uma política que está colocada aqui, talvez torne a existência do Minhocão talvez menos necessária.

Concedo aparte ao Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Nesse elemento, o Minhocão pode ser um sinal, e isso por dois fatores.

A região noroeste está recebendo fortes investimentos no transporte público coletivo, uma nova linha do metrô, a Linha 6, que nasce no noroeste, cruza a região oeste e passa por quase todas as universidades que existem naquele eixo. Então aponta para um transporte mais eficiente, mais inteligente. Você tem também projetado o Expresso Norte, que

sai da região central e vai até Jundiaí. E também a Operação Água Branca, que, queira ou não queira, também realiza uma nova modulação do território, promovendo uma nova capacidade de circular que não aquela com a qual estamos acostumados hoje.

Se é verdade que estamos escrevendo para 16 anos, para 2030, e no final de 2030 teremos uma condição diferente da que temos hoje, o projeto obrigatoriamente tem de apontar os desafios que vamos cumprir. Nem tudo vai estar escrito no projeto, mas aonde quer chegar tem de estar mais ou menos anunciado.

Falo isso, Vereador Nabil, porque eu quero deixar, mais uma vez, um desafio que acabamos não discutindo, ou melhor, que colocamos mas não discutimos: a necessidade de deixarmos regras claras dentro do Plano Diretor para o financiamento do sistema de transporte público coletivo, e, em especial, para a sua expansão. Isso porque temos recursos garantidos no projeto para os parques, para áreas, para habitação, temos recursos garantidos na Constituição para educação e para a saúde, e sabemos que vivemos numa crise de mobilidade, e ainda não conseguimos desafiar uma questão objetiva. Quero dizer o seguinte: para tudo em que vimos crise, fomos lá e garantimos o recurso garantido, por menor que seja. E eu acho que é o momento de escrevermos isso no plano. Dizer que vamos que ter uma fórmula, que o Executivo vai ter dois anos para dar essa fórmula, como pedágio urbano – e insisto que pedágio urbano cabe, e cabe, sim – ou outras formas, mas precisamos ter a coragem de discutir isso. Caso contrário, vamos chegar em 2030 e dizer o seguinte: “Como faltou dinheiro, continuamos do mesmo jeito em que estávamos lá atrás”. Essa é uma questão sobre a qual temos de ter a responsabilidade de dizer: teremos fonte regular para financiar a ampliação e a qualificação do sistema de transporte público coletivo, e aí, sim, encontrar uma alternativa para a dependência de carro. São 14 milhões de viagens não motorizadas, quase 15 milhões entre ônibus, metrô e trem, e quase 13 milhões de carro, e a questão é como desestimular essas viagens de carro. Não temos, ainda, a ferramenta do financiamento disso. Temos a vontade das linhas de metrô, a vontade das linhas de trem, as vontades do

corredores de ônibus, o desejo de transferir para o proprietário a responsabilidade da calçada, e, portanto, reconhecer pedestre como modalidade de circulação na cidade, algo que ainda não existe. Mas como vamos pagar ainda não fizemos, e sabemos muito bem que para escrever plano tem que saber onde vai gastar, mas também o dinheiro que vai se ter para poder fazer. Então está quase chegando a hora de enfrentarmos esses problema. Por mais duro que seja tomar alguma decisão, alguma decisão deve ser tomada.

**O SR. NABIL BONDUKI** - Concordo.

Nós previmos porcentagem, até porque a pressão do movimento de moradia é muito grande e a pressão do movimento de mobilidade não existe, apesar do Movimento Passe Livre, que se tornou tão importante ano passado. Sabemos que essa pressão não existe, principalmente por aqui. Pouca gente veio aqui defender... Aliás, a primeira pessoa que falou em relação a isso foi você, que não tinha nem se proposto a falar – que temos de ter recurso para transporte coletivo.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** - Eu tive de sair para fazer uma reunião no gabinete, mas perguntei se essa fala tinha acontecido. Perguntei ao Cláudio e ao (Ininteligível), que responderam que não. Então pensei que alguém tem de falar, porque parece que esse não é um problema.

**O SR. NABIL BONDUKI** - Pois é. Ao passo que do movimento de moradia vieram três mil pessoas aqui na manifestação. Então, no Fundurb, está previsto 30% para a habitação; nas operações urbanas, está previsto 25% para a habitação. E você tem toda razão, porque não foi previsto, e talvez devêssemos fazer isso, pelo menos sobre essas fontes que são geradas pelo próprio processo de desenvolvimento urbano, instrumentos de desenvolvimento urbano criados pelo Plano Diretor. Talvez devêssemos cravar pelo menos alguma vinculação, para ser aplicado em transporte coletivo, tanto em operação urbana como no Fundurb. E prever, eventualmente, outras fontes. Acho que é compatível. Deve ser tratado. Não é só porque não tem pressão que não devemos colocar. O nosso papel, dos Vereadores, é de ouvir

a sociedade, mas também ter uma compreensão dos problemas da cidade e raciocinar como é que pode se fazer.

Vou apenas terminar aqui alguns pontos.

As questões que o Mauro colocou são bastante importantes. A questão do metrô ainda precisamos trabalhar um pouquinho no texto, para deixar essa questão de que o metrô não pode descer de paraquedas na cidade, tem que se incorporar. E como estamos trabalhando com a ideia de que as estações se tornam centralidades, elas também precisam ser trabalhadas [dessa perspectiva].

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. NABIL BONDUKI** - Os corredores metropolitanos já estão colocados, mas precisam mais bem trabalhados para que haja essa integração entre uma coisa e outra. A questão do desenho urbano e do impacto nas calçadas: está previsto que nas faixas de adensamento tem de haver um recuo das construções para gerar calçadas de no mínimo cinco metros. É o que está previsto. Então é aquilo que eu falei: não se trata de um mero adensamento, é um adensamento com condições. Tem várias outras: 20% de áreas com fruição pública, 25% de doação para área pública em empreendimentos com mais de 20 mil m<sup>2</sup> de área de terreno. Então tem várias condições para esse adensamento que estão previstos no projeto e que são importantes.

As questões levantadas pela Mariana também são importantes, como o fluxo de pessoas e a dimensão da calçada. O Plano Diretor é para determinar uma diretriz, mas tem de ser tratado no plano de bairro, ou no plano regional.

Então as questão de as áreas de adensamentos terem calçadas mais largas já vai nesse sentido, porque está considerando esse elemento. Aí a responsabilização das calçadas é algo sobre a qual temos de colocar pelo menos uma diretriz – uma questão com que o Vereador Andrea tem se debatido muito. Então é preciso colocar uma diretriz mais clara sobre esse processo gradativo de responsabilização.

Tiveram também questões muito boas levantadas pelo Mateus.

Na verdade, não foi citada a lei federal, mas que deve ser compatível com a legislação federal e a política nacional de mobilidade. Não foi dito o número da lei, mas foi citada a legislação federal. Então há uma relação, e os itens colocados são compatíveis com a legislação federal. Mas, de qualquer maneira, é uma questão importante que você mencionou, e que também é uma discussão com os cicloativistas: a questão do pedestre e da bicicleta, e também dos motoristas e da bicicleta. Eu já vou dizer para vocês que eu já quase atropeliei duas vezes ciclistas. Só que os ciclistas estavam cometendo irregularidades absurdas, tipo cruzar o sinal vermelho. Eu nem estava numa velocidade muito alta. E o outro vinha numa contramão, numa curva. Então ciclista não pode fazer o que quer também.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. NABIL BONDUKI** - Temos que incluí-lo. Antes, não, acho que no mesmo tempo. E os ciclistas também quase atropelam pedestres também. Então ciclista também não pode achar que pode fazer qualquer coisa. Mas acho que temos de respeitar, tem de ter essa questão de redução de velocidade em via, enfim, uma série de questões que devem ser consideradas. Mas também tem de haver um respeito por parte dos ciclistas com relação a certas regras, senão vamos mal.

Questão do plano de desenvolvimento econômico de bairro.

Creio que vamos precisar dar uma nova redação para a questão dos planos de bairro, e temos de incluir, se ainda não tiver sido feito, essa questão da rede dos (Ininteligível) locais, e polos de desenvolvimento local dentro do plano. Aliás, uma crítica que existe é a de que tem plano demais proposto. Então, quando mais pudermos articular os planos que existem, é melhor, e certamente essa preocupação deve ser contemplada.

É isso. Obrigado. Acho que tivemos boas contribuições para melhorar ainda mais o texto.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Agradeço ao nobre Vereador Nabil.

Nós dias 28, 29 e 30 abril nós realizaremos a *I Conferência municipal sobre ruído, vibração e perturbação sonora*, que é um tema bem importante e bem bom para se discutir. Então organizamos, estamos trazendo convidados de fora, mapas, enfim, serão várias palestras sobre o tema, para depois vermos como podemos atualizar a legislação. A inscrição é no site [www.conferenciaruidosp.com.br](http://www.conferenciaruidosp.com.br). É de graça, obviamente.

Bom, queria agradecer muito mesmo pelas contribuições de todos, paciência, participação.

- Manifestação fora do microfone.

**A SRA. FERNANDA** – No dia 28 será o dia inteiro, desde as 9h da manhã, e haverá quatro meses; no dia 29 é um painel à noite, começando às 19h; e no dia 30 será um painel pela manhã, às 9h. Nesse *site* cujo endereço o Vereador citou, pode-se checar todos os palestrantes, todos os ciclos, horários. Se alguém quiser mais alguma informação, venham aqui ao lado, pois ainda estamos com o computador ligado. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Nada mais havendo a ser tratado, dou por encerrada a 10ª audiência pública do Plano Diretor da Comissão de Política Urbana.

---