



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: 26 DE NOVEMBRO DE 2014

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e de Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 30ª audiência pública do ano de 2014.

Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade*, diariamente, desde o dia 20 de novembro de 2014; nos jornais *Diário de São Paulo*, no dia 24 de novembro de 2014, e na *Folha de S.Paulo*.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, no link *Auditórios On Line*.

Passando aos itens da pauta de hoje. PL 45/13, Vereador Calvo, que “dispõe sobre a proibição de mutilação em animais, e dá outras providências”. Nenhum orador inscrito.

Realizada a audiência pública deste projeto.

Outro. PL 284/14, Vereador Marcos Belizário, que “dispõe sobre a obrigatoriedade de utilização de chuveiros com temporizador, nos termos em que especifica, e dá outras providências”. Não há oradores inscritos.

Audiência realizada.

Item 3: PL 345/14, Vereador Natalini, que “cria a rede de postos de entrega voluntária em supermercados e *shopping centers*, para embalagens de plástico rígido, e dá outras providências”. Não há oradores inscritos.

Audiência realizada.

Item 4: PL 352/14, Vereador Aurélio Nomura, que “dispõe sobre proibição do uso de percloroetileno no processo de lavagem de roupas a seco, na cidade de São Paulo, e dá outras providências”. Há oradores inscritos.

Tem a palavra o Sr. Rui Torres.

O SR. RUI TORRES – Agradeço a oportunidade.

Importante esclarecer que estamos falando de limpeza a seco. Limpeza a seco significa substituir a água pela utilização de um solvente no processo de limpeza de roupas e de uniformes. Isso permite, no momento em que a economia de água é um fator extremamente crítico,... estamos falando em uma economia, só no Município de São Paulo, na ordem de 500 milhões de litros de água por ano.

Então, é importante esclarecer que a limpeza a seco é uma excelente alternativa para esses momentos difíceis e que se tornarão cada vez mais difíceis em relação ao consumo de água.

O segundo ponto é que a utilização deste produto – percloroetileno, é devidamente regulamentado na esfera Federal, através da Resolução da Diretoria Colegiada nº 161, da Anvisa. Para atender a RDC 161, da Anvisa, as lavanderias, no Município de São Paulo, investiram, nos últimos cinco anos, cerca de 80 milhões de reais para que os seus equipamentos tivessem, de fato, as características e as exigências necessárias para a utilização desse produto de forma adequada e segura.

Esse produto é praticamente 100% reciclável. O que sobra desse produto é gordura, basicamente, e essa gordura tem um destino. Esse material, esse resíduo é totalmente incinerado e toda a documentação é mantida, pelas lavanderias, durante 20 anos.

Então, é importante esclarecer que o uso do percloroetileno já está regulamentado. Na opinião da Associação Nacional de Empresas de Lavanderia e do Sindicato Intermunicipal esse já é um assunto versado em matéria Federal.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Por que guarda, durante 20 anos, documentos do quê?

O SR. RUI TORRES – A Anvisa, através dessa Resolução, exige que as lavanderias guardem durante 20 anos os comprovantes de incineração dos resíduos.

P – Por que 20 anos?

R – Foi uma deliberação da Anvisa.

P – Como que é feita a lavagem com esse produto?

R – Coloca-se a roupa dentro de uma máquina. Esse produto, no Brasil e em praticamente todos os lugares do mundo, é o produto mais utilizado no processo de limpeza a seco. Nos Estados Unidos, cerca de 80% das lavanderias utilizam esse produto. Na Argentina, cerca de 70%. Na Alemanha, esse número chega quase a 90%.

P – Qual a alternativa a ele?

R – Existem algumas alternativas que são muito caras, do ponto de vista de implementação – estamos falando em silicone, até em gás carbônico, cujas máquinas custam mais de um milhão de dólares lá fora, e existe uma – não diria uma alternativa, mas é uma técnica mais antiga com um produto chamado hidrocarbono, muito conhecido como varsol. Esse produto era aquele solvente de antigamente, que deixava aquele cheiro muito forte na roupa, inflamável e que não permite – pelo fato de justamente ser inflamável, que seja reciclável como o percloroetileno é.

P – O percloroetileno é colocado em uma máquina e coloca a roupa dentro?

Mergulha?

R – Mergulha, agita, centrifuga. A roupa, Vereador, entra seca e sai seca. É um processo totalmente fechado. A lavanderia pega o seu terno, faz uma boa pré-lavagem dele. Coloca-o dentro da máquina. Ele vai ficar dentro da máquina, enxaguando em dois banhos, cerca de 40 minutos e vai sair seco. Não há contato humano com esse produto.

P – O que é a pré-lavagem? Faz com quê?

R – A pré-lavagem é realizada nos colarinhos, punhos, e é feita com sabão, com produtos para remover manchas específicas.

P – E esse percloroetileno, que fica lá dentro, tira um terno e põe outro?

R – Isso, exatamente. E a roupa entra seca e sai seca. Depois, o produto vai sendo reciclado. Ao mesmo tempo em que ele passa por um banho, imediatamente ele vai para um destilador, onde ele é recuperado. Então, o produto limpo volta para o tanque e é gerado um resíduo. Esse resíduo é recolhido e manda para incinerar.

P – A cada roupa?

R – A cada roupa não. Uma vez por dia.

P – Mais alguma observação?

R – Da minha parte, não.

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

O SR. MARCOS TOLEDO – Obrigado a todos.

O Rui esclareceu muito bem. Queria reforçar a importância da economia de água no tratamento de lavagem a seco.

As alternativas que o senhor perguntou e o Rui também explicou..., acho que é uma alternativa arriscada para o Município de São Paulo, que seria o varsol, altamente inflamável, que prejudicaria até o meio ambiente.

Ressaltando o uso do percloroetileno, usam-se máquinas, hoje, em todas as lavanderias, pelo menos da Associação da Abraseco. Todas elas controladas, em todas feita a manutenção quinzenal e não há contato humano com o produto.

Acho que o Rui foi muito feliz e esclareceu muito bem a utilização do produto, junto a esta Comissão.

P – Por que, qual a razão da proibição do percloroetileno?

R – O projeto já foi discutido em âmbito Federal e Estadual e, agora, voltou ao Municipal, dizendo que poderia ser um produto com algum tipo de cancerígeno. Não há

nenhum estudo, mundialmente, sobre essa tesa. Além do que, não há contato.

O nobre Vereador, acho que, talvez, caberia muito bem no projeto de lei dele – aí, sim, somos favoráveis, a esse produto não ter um circuito aberto. Digo isso porque, antigamente, nas lavanderias esse modelo era aberto, então havia um contato com o produto, que é muito volátil. Hoje não. O maquinário é totalmente fechado, totalmente reaproveitável e de uso fechado, não existe mais nenhum tipo de contato e também não há incidência alguma, no mundo, sobre algum tipo de... Inclusive, queremos até protocolar, se possível, um informativo sobre o projeto, que todas as entidades mundiais informam que não há nenhum tipo de incidência de doença a humanos, com esse tipo de produto.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Ok.

Tem a palavra o Sr. Edson Domingues, do gabinete do Vereador Aurélio Nomura.

O SR. EDSON DOMINGUES – Bom dia a todos.

O proponente da matéria, nobre Vereador Aurélio Nomura, membro da Comissão de Meio Ambiente, colocou essa discussão com base no princípio da precaução, regulamentado por Decreto Federal, que deve ser observado toda vez em que se tem soberrrisco ou ameaça às condições de saúde ambiental de uma determinada coletividade.

Então, penso que seria salutar, em conjunto com as Vigilâncias Sanitárias e Ambiental, com representantes da Anvisa, dos trabalhadores das lavanderias, do Sindicato das Lavanderias, que tivéssemos um amplo debate, talvez em uma segunda ou em uma terceira audiência pública, no processo semestre, de modo que pudéssemos debater mais profundamente o tema, uma vez que o percloroetileno está entre os poluentes orgânicos persistentes.

Há um esforço mundial – a Organização Mundial de Saúde, de banir a produção desses produtos e encontrar alternativas que não sejam tão onerosas para um setor, que é tão importante como o das lavanderias, que nos oferece a oportunidade, inclusive, de um controle maior sobre a escassez hídrica que nos abate.

Desse modo, conversando com o Vereador Aurélio Nomura, talvez pudéssemos, em uma outra oportunidade, ampliar esse debate com os trabalhadores, com o setor empresarial. Enfim, com o setor ambientalista, de modo que possamos esclarecer um pouco mais a matéria e colocá-la em um debate um pouco mais aprofundado sobre a sua coordenação,

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Perfeitamente. Muito obrigado, Sr. Edson.

Não havendo mais nenhum orador inscrito, vamos levar o assunto ao Vereador Aurélio Nomura.

Projetos de segunda audiência pública.

Item 5 da pauta, PL 776/13, Vereador Mario Covas Neto, que “dispõe sobre a concessão de isenção e remissão do Imposto Predial e Territorial Urbano incidente sobre os imóveis onde funciona a Ceagesp, e dá outras providências”.

Não há oradores inscritos.

Audiência realizada.

Item 6 da pauta, PL 870/13, vários autores, “altera o artigo 1º da Lei 13.309/02, estabelecendo novas aplicações urbanas para água de reuso e inclui parágrafos, e dá outras providências”.

Não há oradores inscritos.

Audiência realizada.

Item 7, PL 101/14, Vereadora Juliana Cardoso, que “dispõe sobre a criação do Parque Futuro Mooca Verde, e dá outras providências”.

Não há oradores inscritos.

Se todos estiverem de acordo, permaneçam como estão. (Pausa). Audiência realizada.

Item 8, PL 102/14, Vereadora Juliana Cardoso, que “dispõe sobre a criação do Parque Municipal Fazenda da Juta”.

Não há oradores inscritos.

Se todos estiverem de acordo, permaneçam como estão. (Pausa). Audiência realizada.

Item 9, PL 166/14, vários autores, “permite a contratação, pelo Poder Público, de serviços de elaboração de laudo técnico para a poda de vegetação de porte arbóreo, e dá outras providências”. Este PL foi alterado, inclusive, está errado, porque o PL não permite mais a contratação, pelo Poder Público. Peço para que o Sr. Lucas Barucci fale a respeito do PL, que é de minha autoria.

O SR. LUCAS BARUCCI – Bom dia a todos os presentes.

Sou Assessor Jurídico do Vereador.

Da primeira audiência para cá, nos reunimos em algumas ocasiões e quero informar a todos que refletimos sobre o bom material que nos foi entregue. Hoje, a opção de substitutivo que queremos apresentar e encaminhar e submeter a todos, novamente, é no sentido de que não haveria a possibilidade dessa contratação, da terceirização do laudo. Mas, por outro lado, iríamos adotar, sim, a sugestão dos senhores, que é: por que não permitir que os Engenheiros Agrônomos possam autorizar as podas de menor complexidade de árvores situadas em áreas públicas? Então, estamos falando das árvores em vias públicas.

Parece-me que esse é um gargalo que os senhores identificam como um dos gargalos que aumentam a morosidade do rito. Seria uma etapa desnecessária, já que não falamos de corte, nem de poda abrupta, mas, sim, os serviços cotidianos de menor complexidade.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Estamos falando de mais autonomia.

O SR. LUCAS BARUCCI – Correto, e conferindo mais autonomia ao quadro de Engenheiros.

Então, essa é, hoje, a proposta que o Vereador pretende contemplar no substitutivo que encaminhará.

Também quero relatar sobre a conversa que tivemos e, desse material, existem outros pontos que os senhores levantaram. Analisamos e eu informei que seriam itens que não seriam de iniciativa do Legislativo, do nosso mandato. Por outro lado, conseguimos aprovar um pedido de realização de audiência pública, na Comissão de Política Urbana, presidida pelo Vereador Andrea, um requerimento de sua autoria, solicitando que, dentre os temas abordados como, aborde-se a realização de concurso público para contratação de novos Engenheiros, para a contratação do cadastro das árvores no Sisgau, a fim de que possamos realizar todo o inventário das árvores da Cidade. Também constam desse pedido, outros assuntos que os senhores nos relatavam, que parecem pequenos, mas que entram no cotidiano como, por exemplo, os caminhões que possuem um horário restrito de circulação para o serviço público de limpeza. Até me lembro que o Luis relatava que, um certo dia, ele teve que recolher o material de uma figueira de cinco toneladas em um VUC.

Então, a questão de se permitir veículos maiores circulando para realizar esse serviço, dentre outros itens.

Vereador, não sei se me excedi, mas era esse o relato que queria dar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Quería comentar que vi que, no fundo, o que está travando a questão da poda de árvores é um pouco de bom senso da Prefeitura. Por exemplo, manter – e isso quero ver se não dá para colocar por lei, de ser obrigado a manter um quadro permanente de Agrônomos atualizado. A mesma coisa, a análise, o levantamento de todo o parque arbóreo da Cidade. Todo mundo fala que São Paulo não tem árvore, mas, provavelmente, deve ser uma das cidades com o maior parque arbóreo que existe por aí. Nem a Cidade mesma sabe o que ela tem, nem as condições das árvores. Então, é ajustar. A própria carreira, também, dos Agrônomos.

Enfim, coisas que ouvimos, da conversa de vocês, que acho que, em uma audiência pública, gostaríamos de discutir mais a fundo.

Já convoquei, como disse o Lucas, pela Comissão de Política Urbana, para que todos os Vereadores ouçam, para ver o que vamos acrescentar na lei e o que vamos cobrar do Executivo. Então, a ideia é essa.

Quería agradecer a participação de vocês. Na audiência pública anterior, tivemos a participação de algumas Agrônomas, que brigaram comigo! Mas isso mostra que o debate é bom, porque procuramos trazer a solução mais adequada. Não tenho a menor pretensão de saber tudo. Acho ótimo ouvirmos, principalmente quem está na linha de frente.

Então, tem a palavra a Sra. Adriana Inês Nápias Rossetti, para o PL 166.

A SRA. ADRIANA INÊS NÁPIAS ROSSETTI – Bom dia a todos.

Agradeço imensamente ao nobre Vereador Andrea Matarazzo, pela acolhida de todas as nossas solicitações. A conversa com o Lucas foi muito produtiva.

Desde o primeiro momento, o Lucas nos atendeu de maneira completamente aberta. Tivemos uma reunião de duas horas com ele, apresentando esse material que produzimos em conjunto com outros Agrônomos. Acho que, realmente, foi uma conversa produtiva.

O que realmente queríamos era a retirada dessa contratação de Agrônomos, porque realmente acreditávamos que esse não era o gargalo da questão de poda em São Paulo. E, aí, tentamos aprofundar um pouco e colocar alguns tópicos, que o Lucas colocou aqui, e fizemos um documento. Na verdade, são nove pontos...

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Um aparte. Precisa corrigir isso aqui, porque está errada aqui a emenda. É o contrário. O novo projeto não permite a contratação.

A SRA. ADRIANA INÊS NÁPIAS ROSSETTI – Ah, não permite a contratação.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Não permite.

Está errada a ementa.

A SRA. ADRIANA INÊS NÁPIAS ROSSETTI – Então, eu agradeço por essa alteração, o que realmente a gente esperava. Quanto a esse concurso público, podemos pressionar o Executivo, para que realmente isso se dê de maneira mais rápida e eficiente possível. Eu estou trabalhando agora com o Cisco(?) Mobile(?), dentro desse cadastramento de árvores. A gente tem um levantamento inicial de 650 mil árvores na cidade de São Paulo. Eu inclusive estou com um tablet, o único que tem o sistema. Eu tenho que testar e homologar em quinze dias. Depois de homologado, ficou muito legal o sistema para os agrônomos presentes. Ficou uma coisa superinterativa e fácil de ser utilizada. É uma ferramenta que realmente vai ajudar a equalizar essa questão de arborização pública na cidade de São Paulo. Agora realmente vai se conseguir fazer um cadastro de uma maneira mais rápida. Sem dúvida, nós necessitamos desse aporte maior de engenheiros agrônomos, para tratar unicamente de arborização urbana.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Quantos são os engenheiros hoje? Na minha época, eram cem.

R – Não creio que o número seja muito maior que esse na Secretaria Municipal das Subprefeituras.

- Manifestações fora do microfone.

P – Para a Cidade inteira.

R – O salário é muito baixo. Para esses novos concursos, pessoas entram, ficam um ou dois meses, e saem. Então, a gente realmente está muito defasado. A gente está contando primeiro com a passada desse projeto, de aumento para engenheiros e arquitetos, para ver se a gente consegue manter esse quadro de engenheiros agrônomos efetivamente na Prefeitura, fazendo treinamento, trazer esse pessoal para o Císgal(?) e mostrar que São Paulo é realmente uma Cidade que vai ser pioneira nesse tipo de cadastramento por meio de um sistema móvel, por meio de um tablet, onde vamos fazer toda a integralização dos dados de arborização urbana da Cidade. O que a gente tem agora para fazer é realmente agradecer pela

contemplação de todas as nossas demandas, que realmente foram atendidas.

A gente fica super à disposição do gabinete do Vereador Andrea Matarazzo e do Sr. Lucas, para a gente estar levando qualquer outra questão que for necessária quanto à questão de arborização urbana. A gente está aí para trabalhar. Nós estamos como um grupo da CESP(?), porque a gente não quer entrar como engenheiro da Prefeitura, para não haver problemas. Então, dentro desse grupo de engenheiros agrônomos da CESP(?), eu me disponibilizo totalmente para fazer qualquer tipo de material ou ajuda aos senhores com qualquer tipo de demanda que for preciso.

P – Isso seria interessante para a audiência pública, se a gente pudesse ter uma apresentação muito rápida de quantas árvores há na Cidade, quantos parques há, quais são os principais problemas que essas árvores causam e os dados que os senhores acham relevantes, para a gente poder falar sobre os concursos e se manter o quadro atualizado, como questões como salário.

R – Quando seria essa próxima audiência?

P – Não sei a data, mas informamos aos senhores.

R – Informando-nos, a gente prepara um *power point* rapidinho, até para colocar a questão da árvore com essa prioridade que ela necessita. Está certo?

P – É isso. Todo mundo fala tanto do verde. Então, é preciso preservar o verde. Para isso, é preciso gente para cuidar dele. É uma gigantesca floresta.

- Manifestações fora do microfone.

R – A gente tinha colocado outra questão importante.

P – Na Secretaria Municipal do Verde, há outros agrônomos.

R – Outra questão importante que a gente colocou, começando com um debate, é uma ideia: Entre os agrônomos da Prefeitura mais antigos, sempre há essa vontade de a gente

fazer uma instituição única. A gente não sabe muito bem como seria a forma dessa instituição, para tratar da questão da arborização, porque hoje toda a normatização, por exemplo, e toda parte de aprovação em terrenos de construções está dada na Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, e toda parte realmente de se fazer o serviço, ou seja, a operacionalização da arborização, ela está na Secretaria Municipal das Subprefeituras. Quem trabalha com isso sabe que há um problema de comunicação histórico nessa questão. Está na hora de a gente juntar isso. É um problema histórico que a gente não tem conseguido superar. Entra gestão e sai gestão; e essa comunicação é truncada. Então, está na hora de a gente juntar essa estrutura hierárquica da arborização urbana numa questão única, colocando todos os técnicos que estão trabalhando com normatização de arborização urbana especificamente numa estrutura única.

P – Sr. Lucas, é uma boa discussão para a gente fazer lá. Seria interessante.

R – Eu não sei se seria alguma coisa como um departamento, como o Ilume ou talvez se formasse uma secretaria. Eu realmente não tenho a concepção de como isso deve ser feito, mas o que a gente tem é a leitura de que realmente, como está dividido, as coisas não têm funcionado.

P – Unificar.

- Manifestações fora do microfone.

A SRA. NELMA – Quanto à divisão de recursos, quanto à questão de arborização e à questão de áreas verdes, isso sempre é deixado para o segundo plano. Se vão fazer uma praça nova, a parte de construção é prioritária. A parte de arborização e paisagismo...

P – Quanto a árvores, é preciso achar quem as doe.

R – O paisagismo é secundário.

P – É verdade.

R – Eu estou tentando fazer uma arborização que ocupe a vaga de carro numa calçada estreita? Então, eu quero pegar uma vaga de carro e plantar uma árvore. Aí eu fujo de uma rede primária e uma série de coisas, deixando o passeio livre. Eu não tenho verba, porque eu não tenho a equipe que quebra asfalto e constrói. Então, eu não consigo fazer isso. É o nosso sonho de consumo fazer isso.

P – Há outra pergunta: Por que, até hoje, não se proibiu plantar árvore alta embaixo da rede elétrica?

R – Porque a Eletropaulo deveria enterrar a fiação.

P – Mas não vai enterrar.

R – Eu não posso me furtar... Eu posso podar uma árvore adequadamente se eu tiver uma equipe necessária? Eu posso conduzir, por meio de poda, uma árvore entre a rede elétrica? Posso. E muito bem podada. Vejam algumas árvores em Higienópolis.

P – Se houver gente para fazer, dá para fazer?

R – Exatamente.

P – Não atrapalha em nada.

R – Se for possível fazer o manejo adequado, eu conduzo uma árvore perfeitamente bem entre a rede elétrica; agora, é lógico, não pode haver esse monte de cabos. Eles têm que ser bem colocados.

P – Agora está uma esculhambação total. Nunca esteve tão...

R – Outra coisa, nobre Vereador, nós temos que cuidar também dessas benditas concessionárias que destroem o subsolo. Agora para plantar, nós temos que pedir autorização para a Congás, que perfura o subsolo e não deixa espaço para raiz das árvores. A Sabesp, que a gente também não vê, corta raiz das árvores. Depois caem as árvores e é o agrônomo que não viu? É o cupim que acabou? Não é bem assim. O corredor de ônibus corta a raiz das árvores.

P – É interessante todos esses dados. Aliás, na audiência pública, poderiam trazer

essas informações.

NÃO IDENTIFICADA – Só para completar essa questão que a Sra. Nelma falou, o que acontece é que a verba de parques e jardins, muitas vezes, é remanejada para essa questão de praças e paisagismos. É muito mais fácil o visual, o resultado visual de se fazer a reforma de uma praça, é muito mais visível do que se investir em arborização pública, quando haverá um resultado daqui a quinze, vinte ou trinta anos. Então, a gente sempre opta... Quer dizer, existe uma política de se optar pelo imediatismo dessa situação. Então, quando a gente tiver um orçamento próprio, só para arborização urbana, a gente realmente vai poder fazer esse planejamento sem esse desvio de verba. Existe essa questão política de estarem querendo fazer para mostrar uma praça bonitinha, um ajardinamento. Essa é uma questão.

Sobre as árvores altas, a ISA, International Society of Arboriculture, hoje diz... Durante muito tempo, acreditou-se que, para plantio embaixo de árvores, deveriam ser arvoretas, como há o famoso resedá, que foram plantados por anos e anos.

P – Plantio embaixo...

R – De redes elétricas, fiação.

P – Resedá.

R – Mas ele era muito pequenininho. A gente conduzia. Era uma árvore exótica. Enfim, dava muitos problemas. Hoje dizem que a árvore tem que ser de grande porte, exatamente para se ter esse manejo de poda, porque, quando se ultrapassa essa questão da fiação, há a formação de uma copa sem problema algum. Então, a questão hoje é o plantio de árvores grandes. O que não pode, por exemplo, são árvores de médio porte, ficam batendo o tempo inteiro. Então, por mais que a gente faça a poda, descaracteriza-se a árvore e não se consegue conduzi-la.

P – Não houve uma época... Qual foi o Prefeito que ia encher de eucaliptos a Cidade? Sr. Paulo Maluf?

R – Mas a gente passou com a maquininha por cima depois. Não encheu.

- Manifestações fora do microfone.

P – A ideia não era essa?

R – A gente chegou a fazer as covas.

- Manifestações fora do microfone.

A SRA. NELMA – Nobre Vereador, há outra coisa que me preocupa bastantes, as áreas protegidas pela lei, patrimônio ambiental. Vou citar uma que eu acho linda, o Pacaembu. Lá há uma arborização predominante de tipuana, jacarandá mimoso e sibipiruna também. Aí essas árvores vão morrendo, vão acabando pela própria idade, e, na hora de substituí-las, por exemplo, hoje não se pode mais plantar jacarandá mimoso e tipuana, porque é a ditadura das nativas. Eu acho que num bairro tombado como patrimônio ambiental...

P – É sensacional, é muito bom esse termo, ditadura das nativas.

R – É um bairro onde as calçadas são estreitas e há normas.

- Manifestações fora do microfone.

R – Então, é um bairro lindo pela paisagem que oferece. A florada dessas árvores é linda. É um bairro que deveria ter um manejo especial. A gente deveria ficar olhando para aquelas árvores o tempo todo e promover uma substituição paulatina e não esperar que a árvore morra ou caia, com as mesmas espécies.

P – Tipuanas são...

R – Exóticas. São nativas da América do Sul.

P – Eu me lembro que não queriam que plantassem ficos(?).

R – Aí, por favor, aí também não exagera.

P – Esse era para não plantar mais, mas não sabia que tipuana e jacarandá mimoso também não eram plantados.

R – Infelizmente. Eu adoro tipuana.

- Manifestações fora do microfone.

R – Esses bairros deveriam ser olhados como uma coisa diferente, uma relíquia que tratamos diferenciada do resto da Cidade.

P – Claro.

R – Gostaria que houvesse um departamento especial para tratar a Cidade diferente.

NÃO IDENTIFICADA – Nobre Vereador, sobre essa história da ditadura das nativas, nós temos uma legislação da Casa, de autoria do Vereador Aurélio Nomura, obrigando-nos a retirada de todo exemplar que não seja do domínio da Mata Atlântica do município de São Paulo, não só árvores, como qualquer espécie. Então, se nós formos aplicar essa lei com o rigor que é exigido, nós tiraríamos azaleias, roseiras e pau-brasil. Eles têm espinhos e estão contemplados nessa legislação. Então, é uma legislação que a comissão precisa...

P – Conversar com o Vereador. Interessante, eu não sabia disso. Temos que ficar de olho nas paineiras de São Miguel Paulista também, que são lindas, as mais bonitas de São Paulo. Muito obrigado.

R – Tínhamos colocado também em criar uma estrutura própria dentro da subprefeitura, para essa questão da arborização, se a gente não puder trabalhar nessa estrutura maior da arborização urbana, fazendo uma coisa paulatina, para colocar uma supervisão de arborização pública. Na limpeza pública, há uma unidade de áreas verdes, que

cuidam de tudo. Lá na ponta, há um agrônomo que cuida de árvores. Então, é uma coisa que realmente não tem prioridade nenhuma dentro da estrutura das subprefeituras. Então, a gente pediu uma estrutura hierárquica maior. É uma discussão.

P – Vamos conversar depois com o Sr. Lucas, para ajustar isso. É uma área que eu gosto muito.

Muito obrigado pelas sugestões. A audiência pública desse PL está realizada, mas precisa de alteração na ementa e depois mais ajustes.

Passemos ao item 10, PL 265/14, do Vereador Natalini. Não há oradores inscritos. Se todos estiverem de acordo, permanecem como estão. (Pausa). A audiência está realizada.

Passemos ao item 11, PL 382/14, da Vereadora Juliana Cardoso.

Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, eu vim para cá na manhã do dia de hoje. Não tive oportunidade de vir de bicicleta, mas vinha me preparando para esse debate. É uma pena que eu não possa dialogar com a Vereadora Juliana Cardoso hoje aqui. No final do semestre passado, nós aprovamos um programa de incentivo ao uso da bicicleta, que não só preconizava vantagens do ponto de vista do IPTU, mas também do ISS, da mesma forma que atribuía, pela primeira vez, valor econômico ao cidadão que usa a bicicleta para a sua rotina de transporte funcional. Por que isso? Normalmente as metrópoles conseguem subsidiar e fazem, isso com muita força, o transporte público coletivo. Então, o orçamento previsto para o ano que vem está próximo de dois bilhões de reais para subsídio do transporte público coletivo. O Governo Federal presta a mesma solidariedade, mas, no caso, o Governo Federal presta a interação econômica do setor automobilístico. Portanto, gasta próximo de 40 bilhões de reais em subsídios ao transporte individual, e aquele que faz mobilização ativa, portanto, que não usa nenhum motor que não a sua própria capacidade de gerar energia, não tem subsídio algum.

Então, aprovamos, no final do semestre, a possibilidade de todo tributo incidente na

compra da bicicleta ser revertido em bilhete único para o sistema de transporte coletivo e se traduzir numa rede de proteção ao ciclista, podendo, com esse recurso, contratar seguro de vida, seguro de furto e roubo de bicicletas, um sistema de proteção ao próprio veículo, portanto, um sistema de manutenção para a bicicleta e todo um apoio e suporte às empresas que se envolvessem com a mobilidade por meio da bicicleta.

Estranhamente o Sr. Prefeito vetou o projeto e anunciou, na nova lei, no novo projeto de parcelamento e uso e ocupação, uma obrigação, que todos os imóveis terão que ter chuveiro para ciclista e estacionamento para bicicletas. Aí me veio uma dúvida muito grande, porque eu sou muito autêntico. Eu não tomo banho quando eu chego da rua de bicicleta. O cidadão que anda dez quilômetros para o trabalho não chega ao seu ambiente de trabalho e toma banho. Portanto, imaginar que a obrigação de um espaço de banho ou um local para guardar a bicicleta, na lei de parcelamento e uso e ocupação, muda a lógica...

P – Todos os imóveis?

R – Para todos os imóveis.

P – Comerciais... (fora do microfone)

R – Se muda a lógica, para mim não faz sentido, como não faz sentido dizer que alguém é amigo da bicicleta. Se há amigo, há inimigo. Então, eu estou imaginando que a gente vai fazer daqui a alguns anos o selo dos inimigos da bicicleta e, portanto, você tem de ter policiamento do lado dele para ele não agredir o ciclista ou atropelá-lo.

Então, todas as vezes que a gente cai nessa cilada da promoção por lei – e aí acabamos de citar um tema aqui de não estudar, não saber o tema especificamente para apresentar ideias. No décimo ano na Câmara e nos 10 anos que trabalhei na Assembleia, eu aprendi que lei não pode vir da criatividade do parlamentar porque erra fragorosamente. Lei tem de vir de uma necessidade dialogada com a sociedade e, portanto, legítima.

Eu sou apaixonado pela bicicleta, mas acho que não adianta nada dar 10% de desconto no IPTU para quem falar que vai ser amigo da bicicleta porque vai deixar um espaço

para o estacionamento da bicicleta.

Essa não é a regra que nos permite reconhecer, de fato, um sistema de circulação na Cidade que protege o ciclista. Da mesma forma que com diálogos intensos que tenho tido com o Secretário Tatto e com o Sr. Prefeito mostrar para eles que a Cidade precisa ter 17 mil km de vias que protegem o ciclista e não os 400 que por ventura conseguiremos pintar de vermelho e minimamente proteger. O que vai acontecer com os outros 16.600? Eu conto. Há quatro meses, quando se iniciou essa correria por faixa, no cruzamento da Avenida 9 de Julho com a Estados Unidos, tive dois condutores de carros absolutamente agressivos comigo e me fizeram quase sair da via porque eu tinha de ir a uma ciclovia porque eu estava na via deles.

No momento em que você inicia uma disputa pelo espaço da via que é de todos imaginando segredo para um, retiro o outro, o que você gera é só a disputa e não a relação que temos de ter de compartilhamento de via. Ninguém disse que a via que roda o carro está proibida para a bicicleta. É lógico que qualquer via que a velocidade do carro média é duas vezes a três vezes a capacidade que o ciclista tem de circular não é recomendável. Portanto, a 23 de Maio não é uma via recomendável, mas isso não quer dizer que o ciclista não possa passar por ali. Quantos não foram os passeios ciclísticos da primavera que levaram a 23 de Maio 200 mil bicicletas. Hoje, a gente não consegue levar nenhuma e só consegue fechar a 23 de Maio uma vez por ano para fazer a maratona de São Paulo.

A política de circulação da cidade tem de ser menos do atrito e da disputa e mais do encontro de modais. Digo isso porque não adianta satanizar o carro e nem queimar o carro porque ele vai continuar sendo um transporte absolutamente apropriado para um conjunto gigantesco de distancias para um conjunto absolutamente adequado de pessoas que ali cabem. Quanto menos pessoas têm no carro, menos eficiente é o seu transporte, mas muitas vezes aquela pessoa não tem outra condição para isso.

Portanto, o carro, o transporte público coletivo, o transporte público individual tarifado – como é o táxi -, a bicicleta, as calçadas que promovam o convite ao cidadão para

circular um ou dois quilômetros, todos eles fazem parte de um sistema que não deve ser abandonado e nem entre si disputar.

Quero poder fazer com a Vereadora Juliana um debate um pouco mais aprofundado. Receio que a cada momento que a gente anuncia a necessidade de termos amigos da bicicleta, criamos mais inimigos do que amigos. Acredito, sinceramente, que oferecer 10% de desconto no IPTU só se for o do ano que vem reajustado em 30 mais 30, portanto, dobrado na relação deste ano e que talvez a gente precise de muitos amigos, mas não só da bicicleta, vai precisar de amigo da bicicleta, do pão, do pedestre, de tudo porque como tudo vai ficar mais caro, precisamos ter amigo para tudo, árvore.

Quero me permitir pedir ao Presidente – essa é a segunda audiência pública deste projeto e a Vereadora Juliana e nem a equipe dela participaram de nenhuma das audiências, então, sinto-me frustrado de não poder debater um projeto importante que foi ampla e fartamente noticiado nos meses de agosto, setembro e outubro como sendo algo que resolveria o problema de circulação da Cidade. Eu quero crer que a gente tem muito mais a fazer do que criar amigos e inimigos na Cidade. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Vereador Police, muito boa colocação. Eu acho isso, mas nunca consegui encontrar palavras. Exatamente, está se criando o ódio ao ciclista por parte de alguns na Cidade, o que é uma pena. Aliás, a forma que eu tinha encontrado de expressar isso é que a forma como a Prefeitura está tratando a questão da bicicleta, ela está estragando uma boa ideia. O compartilhamento de vias é uma necessidade. Esse problema que V.Exa. fala já acontece hoje com os motociclistas. Eu era motociclista e hoje é impraticável andar de moto na Cidade pela guerra que se criou entre automóveis e motociclistas – por culpa dos motociclistas, no caso, pela indisciplina no trânsito e pela falta de esclarecimento.

No caso da bicicleta, nós tínhamos de fazer campanhas educativas, esclarecedoras para os motoristas, ciclistas, motociclistas, motoristas de ônibus, mas o que vemos é que não

há essa vontade. É um pouco como a questão da droga, todo mundo fala, fala, fala, mas não se vê uma campanha de prevenção ao uso de droga. Muito contra o cigarro, mas nada contra as drogas pesadas. É um foco errado.

Selo de amigo, concordo, é como selo de amigo da criança. Eu pergunto: Quem é inimigo da criança? Empresa amiga da criança. Não tem empresas inimigas da criança, pelo que me conste.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, deixe-me contar uma experiência vivida nos últimos 10 anos para ilustrar como uma metrópole consegue reconhecer o sistema de circulação de bicicleta e a pé como suas modalidades de transporte.

A cidade de São Paulo, hoje, tem próximo de 36% das suas viagens realizadas a pé e de bicicleta. É lógico que a pé dá 95% disso e 5% está de bicicleta. Mas metrópoles que são e não são similares na concepção de formação, por exemplo, Bogotá e Londres. Essas duas têm semelhanças e diferenças. Eu tive a oportunidade de pedalar nas duas e as duas têm histórias distintas com a bicicleta e o pedestre foram respeitados na Cidade.

O inglês é apaixonado por velocidade e era uma cidade caótica quanto à circulação de carros. Em certo momento opta por implantar um sistema de restrição absoluta de circulação na área central onde estão os maiores parques e onde está o metro quadrado mais caro da cidade. É verdade que se tem uma oferta de transporte público coletivo bastante intensa, portanto já se tinha alternativa à circulação de carro.

Essa regra imposta era muito cara que foi paga por parte da sociedade que morava para dentro, mas não foi paga por aquela que acessava. Quem acessava a região central deixou e buscou outra modalidade de transporte. A partir daí, houve uma oferta maior de ônibus. Quem acessava pagava caro e quem circulava e já era pagava mais caro ainda.

Quem vinha de fora para acessar a área protegida pagava caro. Quem estava dentro e resolvia andar de carro pagava mais caro ainda. A primeira geração de quem estava dentro continuou pagando. Por quê? Porque se ali estavam os imóveis mais caros era quem

tinha capacidade de pagar e a circulação não melhorou. Melhorou gradativamente quando a segunda geração que está nessa área expandida abandonou o uso do carro e passou a usar a bicicleta.

Em uma segunda fase, aquele que vinha de fora também passou a usar a bicicleta para acessar o centro. O que aconteceu foi que essas rotas que todos utilizavam por conta do avanço tecnológico passaram a ser medidas na sua velocidade e, portanto, a Inglaterra passou a ter os seus reis, os seus kings, que realizavam o menor tempo a circulação na cidade.

Portanto, aqueles que conseguiam fazer em menor tempo de um ponto ao outro ponto da cidade que era marcado por todos, normalmente era passagem dentro dos parques que era protegida para a bicicleta. Portanto, não coloca em conflito o pedestre.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Quanto tempo levou da implantação...

O SR. JOSÉ POLICE NETO – 20 anos. Então, em 20 anos, a gente pode dizer que a transformação foi gigantesca a ponto de hoje, como em Sorocaba, a bicicleta partilhar as vias exclusivas para os ônibus. Hoje, na região protegida de tráfego de Londres, a bicicleta é a única autorizada a utilizar a faixa do ônibus. Ideia que levamos há dois anos para o Prefeito de Sorocaba e, hoje, uma parte ponderável das faixas de circulação de ônibus onde a velocidade do ônibus é inferior a 30 km/h você tem uma relação em que o ônibus não pode passar a bicicleta e a bicicleta não pode ultrapassar o ônibus. Você tem o compartilhamento da faixa de ônibus que já é protegida e, então, protege o ciclista. Esse é o modelo londrino.

O modelo de Bogotá, que não é diferente, mas tem uma diferença de recurso na cidade. Você tem 70% a menos de investimentos públicos do que você tem em Londres. O que se fez? Criou-se opções de parques lineares com a livre iniciativa e o último entregue foi um parque linear que o acesso é exclusivo por bicicleta. Seis universidades privadas e uma pública se instalaram ao longo desse parque linear.

Depois disso há consequências, prédios de moradia, comerciais e assim por diante. O que se optou em Bogotá foi criar um sistema de circulação que você promove a bicicleta

como primeiro modal. Portanto, ele te liga a outros modais e cito a Central América, que é a Cidade Tiradentes deles, que tem no meio o principal terminal do Transmilênio, que seria o nosso corredor de BRT.

Qual é o acesso para as pessoas que moram nas comunidades? Não é por via de carro, é por bicicleta. Então, quando você chega no Transmilênio você tem um estacionamento para próximo de duas mil bicicletas, o acesso é pelo subsolo, então, aquele acesso que normalmente é projetado para o carro, absolutamente seguro, com target de abertura da cancela, lá, hoje, é feito para bicicleta. Não estamos falando de Londres, estamos falando de Bogotá, que não tem uma relação de investimento per capita que São Paulo tem.

Portanto, a forma com que se faz a abordagem da bicicleta é no tempo e no planejamento daquilo que você reconhece que a sociedade pode te dar. Tem regiões em São Paulo, como essa que foi reconhecida em Bogotá, que se você gastasse um tempo maior nela - e cito o exemplo do Jardim Helena, Maia e toda aquela região - você já podia ter uma circulação privilegiada para a bicicleta, inclusive com uma integração intensa com os dois terminais da CPTM recentemente instalados.

Portanto, você não desautorizaria o carro, mas você desestimularia o carro atribuindo benefício econômico à circulação da bicicleta. Por quê? Porque ainda na periferia – e foi isso que Bogotá fez – quando você se conecta ao Transmilênio pela bicicleta, você tem desconto na passagem do Transmilênio. Anteriormente, essa ligação era feita pelo antigo transporte alternativo que a gente teve na periferia de São Paulo das vans e peruas. Então, para combater a van e a perua, deu-se vantagem econômica para a bicicleta que acessa o Transmilênio.

Como você desestimulou aquilo que não era oficializado, mas servia à sociedade? Dando benefício econômico, que é fundamental para se tornar um modal utilizado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Quanto tempo faz que Bogotá está implantando isso?

O SR. JOSÉ POLICE NETO – A faixa?

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Todo esse processo.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Em 2006, o senhor era Secretário ainda, a Prefeitura fez uma missão oficial para Bogotá para reconhecer a faixa de lazer que foi instalada lá em 1971. Eu nasci em 72. Nós estamos fazendo isso há seis anos. Há cinco anos implantada com o apoio do Bradesco. Então, temos uma diferença de atraso de 35 anos.

Bogotá não é um espaço convidativo ao pedal. Se você olhar a formulação geográfica, é menos convidativo do que a cidade de São Paulo. Se você olhar o histórico de poluição, é menos convidativo também. Se observar as nossas várzeas de rio, elas são mais convidativas do que todas de Bogotá. Só que lá, um economista montou um programa intenso e não um cicloativista. Ele dizia que a cidade tem um valor que é a capacidade de produção intelectual. Se associa a bicicleta à produção intelectual, cresce a minha capacidade de sugerir que estamos no caminho certo. Por isso a principal área cicloviária dela está cercada por universidades. Ele está enxergando que os alunos que passarão por ali terão pelo menos quatro ou cinco anos de circulação de bicicleta porque será o único acesso para aquelas faculdades.

Portanto, ele foi invertendo a lógica de aprender a viver em cidade não descendo do seu prédio e indo direto ao carro, mas pegando a sua bicicleta e saindo com ela. Essa mudança cultural também tem de ser reconhecida a partir daquilo que a gente transfere aos nossos filhos.

Faço esse esforço porque fizemos debate na Paulista sobre a ciclovia há duas semanas, discutimos muito a implantação das ciclofaixas, porque não são ciclovias, são ciclofaixas permanentes pintadas no nosso viário, mas não discutimos o conceito da bicicleta como modal de transporte em São Paulo.

Portanto, podemos estar queimando uma energia preciosa para bicicleta ser definitivamente amiga que a árvore precisa para ser reconhecida todo o dia. O motorista de

carro não reconhece a árvore a não ser aquela que deixa cair alguma coisa que pigmenta o teto do carro e ele fica bravo com aquela árvore. A bicicleta faz o inverso. Adora-se a bicicleta porque a bicicleta nos dá a proteção necessária para a gente poder ir mais longe. Então, onde tem bicicleta tem árvore protegendo o ciclista porque essa é a melhor forma para circular na Cidade.

Então, acho que a nossa pauta acabou combinando muito bem para discutir um pouco a questão da arborização e a bicicleta. Quanto mais bicicleta se tiver, mais o ciclista vai pedir árvore porque é impossível pedalar no árido, ninguém consegue. Portanto, são coisas que vão caminhar progressivamente juntas e vão fazer a Cidade ser diferente a partir de agora.

Obrigado.(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado. Vocês veem como audiências públicas podem ser interessantes. Tivemos duas exposições, uma sobre árvores e esses conceitos sobre a questão da bicicleta, completamente diferente do que a gente lê ou ouve e que faz todo o sentido. Aliás, com exemplos concretos de duas cidades que viraram modelo para isso.

Não tendo mais nenhum assunto a tratar, agradeço a presença de todos.

Estão encerrados os nossos trabalhos. Muito obrigado.