



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**

**AUDIÊNCIA PÚBLICA.**

**LOCAL:** Câmara Municipal de São Paulo

**DATA:** 17/03/2015

---

**OBSERVAÇÕES:**

- Notas taquigráficas sem revisão
- Grafia(s) não confirmada(s)
- Orador não identificado
- Exibição de imagens
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível

---

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 2ª audiência pública do ano de 2015.

Foi dada ciência da realização desta audiência, mediante publicação no *Diário Oficial da Cidade*, no dia 12/03/15; no Jornal *O Estado de S.Paulo*, no dia 17/03/15 e no jornal *Folha de S.Paulo*, no dia 17/03/15.

Informo que esta reunião está sendo “transmitida através do Portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), link Auditórios On Line”.

Foram convidadas várias autoridades para debater o PL 377/15. Ainda, temos uma pauta com oito projetos.

---

PL 115/14, de autoria da nobre Vereadora Noemi Nonato, que “dispõe sobre a realização de coletas de amostras das águas de reservatórios das escolas, creches e unidades de saúde do Município de São Paulo, para análise, e dá outras providências”. Em discussão. Há oradores inscritos? (Pausa) Não havendo oradores inscritos, dou por encerrada a discussão, considerando a audiência realizada.

PL 454/13, de autoria do nobre Vereador Abou Anni, que “dispõe sobre a utilização do Código de Cores para Resíduos nas sacolas plásticas, distribuídas em estabelecimentos comerciais, para o transporte de mercadorias no âmbito da cidade de São Paulo, e dá outras providências”. Há inscritos.

Tem a palavra a Sra. Cristiane de França Ferreira.

**A SRA. CRISTIANE DE FRANÇA FERREIRA** – Sr. Presidente, faço uso da palavra, nesta audiência pública, para defender os interesses do projeto de autoria do nobre Vereador Abou Anni.

O PL 454/13 determina que os estabelecimentos comerciais, que distribuem sacolas plásticas para embalar mercadorias, sejam obrigados a fornecer as sacolas com as cores e os símbolos do lixo reciclável. Essas cores e símbolos já estão regulamentados pela

Resolução nº 275/01, do Conama.

Nesse sentido, a Resolução do Conama orienta as cores e os símbolos: azul para papel, papelão e afins; vermelho para plástico, PET; verde para vidro; marrom para material orgânico; amarelo para metal, alumínio e roxo para resíduos radioativos.

É sabido que as sacolas plásticas fornecidas são utilizadas pela população para acondicionar o lixo doméstico e os estabelecimentos comerciais já despendem de receita para confeccioná-las.

Em pelo menos uma das faces das sacolas, deverá ter esse símbolo e a cor estabelecidos pela Resolução internacional do Conama. Pelo menos, cada estabelecimento terá de dispor, para a população, duas sacolas em que, cada uma delas, terá um dos símbolos educativos.

Essa iniciativa pretende fomentar as disposições de lixo reciclável para que, de forma didática, a população adquira intimidade com as informações referentes à coleta seletiva, visando propiciar o respeito ao meio ambiente.

Como já disse, os símbolos do Conama são de padrão internacional e a iniciativa determina que os estabelecimentos sejam obrigados a disponibilizar essas sacolas, de forma a educar e ajudar a orientar os municípios.

Com essa propositura, certamente a população se conscientizará da importância da separação do lixo.

Sem mais, eram essas as razões a defender.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Não havendo mais inscritos, está encerrada a discussão, considerando a audiência realizada.

PL 544/03, do nobre Vereador Eliseu Gabriel, que "dispõe sobre a exploração dos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário no Município, e dá outras providências". Há oradores inscritos? (Pausa) Não há oradores inscritos. Dou por encerrada a

discussão, considerando a audiência realizada.

PL 410/04, do nobre Vereador Nabil Bonduki, que “dispõe sobre a regulamentação das calçadas no Município de São Paulo, e dá outras providências”. Há oradores inscritos? (Pausa) Não há oradores inscritos. Dou por encerrada a discussão, considerando a audiência realizada.

PL 282/13, do nobre Vereador Nabil Bonduki, que “revoga a Lei 14.918/09, que autoriza o Executivo a aplicar concessão urbanística nas áreas do Projeto da Nova Luz, e dá outras providências”. Há oradores inscritos? (Pausa) Não há oradores inscritos. Dou por encerrada a discussão, considerando a audiência realizada.

PL 69/14, dos nobres Vereadores Eduardo Tuma e Floriano Pesaro, que “institui o Programa Licitação Sustentável no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências”. Há oradores inscritos? (Pausa) Não há oradores inscritos. Dou por encerrada a discussão, considerando a audiência realizada.

PL 203/14, do Vereador Aurélio Nomura, que “dispõe sobre a publicação do Mapa de Conflitos Ambientais da cidade de São Paulo, e dá outras providências”. Há oradores inscritos? (Pausa) Não há oradores inscritos. Dou por encerrada a discussão, considerando a audiência realizada.

Antes de iniciarmos a audiência pública ao PL 377/14, esta presidência suspenderá os trabalhos por alguns minutos, a fim de podermos organizar a mesa com as autoridades convidadas, os Srs: Fernando de Mello Franco, Presidente da SP Urbanismo; Marcos de Barros Cruz, Secretário Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico e Dr. Edson Simões, Presidente do Tribunal de Contas do Município de São Paulo.

Estão suspensos os nossos trabalhos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Gilson Barreto.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Reabertos os nossos trabalhos, com a presença da nobre Vereadora Juliana Cardoso e dos nobres Vereadores Paulo Frange e

Souza Santos, membros da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Participam da mesa as seguintes autoridades, os Srs: Fernando de Mello Franco, Presidente da SP Urbanismo; Gustavo Partezani Rodrigues, Diretor de Desenvolvimento da SP Urbanismo; Dr. Mário Wilson Pedreira Reali, Diretor de Gestão e Finanças da SP Turismo; Marcos de Barros Cruz, Secretário Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico e Dr. Edson Simões, Presidente do Tribunal de Contas do Município de São Paulo.

Já realizamos audiência pública de sete projetos de lei. Agora, realizaremos a audiência pública do PL 377/14, do Executivo que “integra ao Programa de Investimentos, aprovado pela Lei nº 13.769/04, o Plano de Melhoramentos Públicos, previsto na Lei nº 14.193/06, bem como altera o artigo 14 da Lei nº 13.769/04”.

Peço que os representantes do Executivo façam a exposição a respeito do PL 377/14.

Tem a palavra o Sr. Fernando de Mello Franco, Presidente da SP Urbanismo.

**O SR. FERNANDO DE MELLO FRANCO** – Bom dia para todas e todos.

Solicito ao Sr. Gustavo Partezani, Diretor de Desenvolvimento e responsável pela coordenação dos trabalhos do PL 377/14, que faça a apresentação.

Antes, apresento o Sr. Mário Reali, que muito recentemente foi convidado para integrar nossa equipe, na verdade, ele já integrava, era do conselho de administração da empresa, nos o convidamos para integrar a equipe na condição de diretor de uma nova diretoria que nós acabamos de constituir, que é uma diretoria de gestão. Gestão específica das operações urbanas que é uma das primeiras respostas nossas, de fato, darmos uma maior celeridade aos processos de transformação que são objetivo principal de todas essas operações urbanas que tendem a crescer em número a partir do momento em que a cidade consiga aprovar novas leis de Operações Urbanas para o desenvolvimento de um território específico que é da macroárea reestruturação metropolitana. Então o Mário, a partir de então ele integra a equipe e vai ser, também uma interrupção muito presente e importante para

vocês.

Obrigado, e passo à palavra para o Gustavo para fazer apresentação.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Passo a palavra ao Sr. Gustavo. Registro a presença do nobre Vereador Arselino Tattó.

**O SR. GUSTAVO PARTEZANI RODRIGUES** – Bom dia a todos! Obrigado pelo convite, a Comissão de Política Urbana para apresentação desse projeto de lei, que é o projeto que trata dos melhoramentos urbanísticos da Av. Santo Amaro, junto às obrigações da Operação Urbana Faria Lima.

O que vou apresentar para vocês é um pouco a ideia do que é esse melhoramento urbanístico, como ele se constitui e quais são as premissas que estamos propondo junto a esse projeto lei. Trata o projeto de lei, como está em tela, integra ao programa de investimentos aprovado pela Lei 13769, de 2004, a Lei da Operação Urbana Faria Lima, o plano de melhoramentos públicos previsto na Lei 14193, de 2006.

Melhoramento público é executar uma obra de melhoramento público, no caso a ampliação da Av. Santo Amaro. Que surgiu como ideia de uma lei aprovada em 2006, por esta Casa, que tratou do alinhamento viário da nova avenida, para incrementação do corredor de ônibus da Av. Santo Amaro.

A Av. Santo Amaro, todos conhecem, é um corredor de ônibus que vai desde à Juscelino Kubistchek, continuação da São Gabriel, até a João Dias, até o Terminal Santo Amaro. E, na maior parte do seu trajeto, é um corredor de ônibus operacional, bastante importante para Cidade que carrega muitos ônibus no sentido bairro Centro/Centro bairro. Com tudo, tem um pedaço dessa avenida que é entre a JK e a Av. Dos Bandeirantes, que é um trecho antigo que nunca foi reformado que fazia parte de um corredor implantado em 83, na gestão do Prefeito Mário Covas, e esse corredor nunca foi reformado, evoluiu-se a ideia de corredor, a velocidade, o tamanho dos ônibus, o tipo de carregamento e esse pedaço da cidade ficou estagnado.

A Santo Amaro, nesse trecho é lindeira à operação urbana. É perímetro da Operação Urbana. Então, nada mais correto e adequado do que a gente inserir o melhoramento desse corredor, a obra desse corredor, dessa nova avenida, nas obrigações da operação Urbana da Faria Lima, para isso precisamos alterar o anexo II da Lei de 2004, que é o anexo que trata de obras, e incluir o melhoramento de Santo Amaro.

Estamos falando hoje de uma obra, de um corredor de corredor de ônibus e da recuperação de uma avenida com a acessibilidade, calçada, paisagem urbana adequada em um trecho de 2.700 metros entre a JK e a Bandeirantes. É isso que vamos ver. O que está em tela é todo Av. Santo Amaro. Aquele trecho ressaltado é o trecho da Av. Santo Amaro, que me referi de 2700 metros, entre a JK e a Bandeirantes, que é o trecho lindeiro á operação urbana, é um dos perímetros da operação.

Esse é o sistema de mobilidade para o transporte público coletivo, ônibus da cidade, na zona Sul. Observem que esse trecho de Santo Amaro, é uma espinha dorsal ao processo. Toda ligação de ônibus da zona Sul passa pelo Santo Amaro hoje. Melhorar a velocidade dessa ligação, a qualidade dessa avenida, e em consequência, urbanizar todo o entorno é uma preocupação importante da São Paulo urbanismo que é a gestora da Operação Urbana, para melhorar, não só a avenida mas principalmente esse fluxo de pessoas no transporte coletivo. Todo o trama do Jardim Miriam, Cidade Ademar, São José, Grajaú, Guarapiranga, está ligando o Centro e a região do emprego, por esse trecho da Av. Santo Amaro. O que está em destaque, é o trecho em estudo.

Aqui são as alternativas de transporte coletivo por ônibus e por metrô. A linha 5 lilás, quando for inaugurada e completada – não tenho a data precisa para isso – ajudará bastante esse processo, mas por enquanto ainda não avançou.

Esse é o trecho que está destacado em vermelho é o perímetro da operação urbana, e o que se quer fazer com esse projeto de lei, é inserir apenas uma obra, um melhoramento público, na avenida. O projeto de lei não altera o perímetro, não altera o

---

perímetro de adesão da operação, não muda em nenhuma hipótese, qualquer quadra, ou qualquer lote da área da operação ou fora da operação que possa fazer benefício da operação. Apenas insere o melhoramento público uma obra nas obrigações da operação.

O problema de Santo Amaro, voltada a três questões: uso do solo, corredor de ônibus, e ambiente urbano. Uso do solo: uma área degradada, imóveis subutilizados ou abandonados. É um corredor de ônibus saturado, quase 200 ônibus hora pico sentido na avenida, porque é um corredor antigo, não tem ultrapassagem, não tem calçada para o usuário do transporte público. Vamos lembrar que esse usuário, é pedestre, necessariamente, não dá para descer do ônibus e não ter calçada para andar, não tem acessibilidade, não tem um ambiente urbano qualificado, arborizado. É uma área que tem muita clínica, hospital, têm dois hospitais na avenida nesse trecho que precisa, necessariamente, da acessibilidade, isso tudo não existe. Tudo que queremos fazer é reverter esse quadro. Algumas fotos de como é o corredor. É um corredor bem apertado, bloqueado, muito saturado, não tem calçada, acessibilidade adequada. Essa é a área do Hospital São Luiz. Essa é a calçada do hospital São Luis, pela Av. Santo Amaro. Aqui cruzamento com da Hélio Pelegrino.

---

O projeto visa alcançar três objetivos: voltar à qualificação do ambiente urbano, mobilidade, uso e ocupação do solo. Ambiente urbano é a transformação do espaço físico. Torná-la adequada para o pedestre com acessibilidade, arborização adequada, infraestrutura das edificações, enterramento das fiação elétricas e de telecomunicações, melhorias dessa infraestrutura.

Mobilidade, é qualificar o corredor de ônibus, é único trecho de toda essa zona Sul, desse sistema, zona Sul que não está qualificado ainda, para isso ele precisa receber um alargamento da via, ultrapassagem nas paradas, abrigos de ônibus adequados, travessias adequadas, tempos semafóricos para pedestres, veículos e articulação do sistema viário individual, carro, com o sistema público no tempo correto. Por fim, há o uso do solo. Também não adianta a gente fazer uma avenida que não tenha frente, que não tenha transformação. A

transformação é importante para a Cidade e para a operação urbana. Afinal de contas, é a transformação e a captura de mais valia da transformação urbana, que financia a infraestrutura da operação urbana. Então, tudo isso é importante. Então, a gente também traz incentivos a construções, a remodelação dessa fachada da avenida no trecho em questão. Essa é a Avenida Santo Amaro. Em branco, estão os imóveis atingidos pela obra, da qual serão feitas desapropriações parciais ou totais ao longo de 2.700 metros.

Essa é a configuração da avenida, que é alargada em 2.100 metros. Ela só não é alargada em 700 metros porque há o Hospital São Luiz, um prédio com muitos andares. Em frente, há outro prédio de apartamentos. É o gargalo da avenida. Não faz sentido desapropriar nem o hospital nem a habitação vertical. Então, são mantidos 26 metros de largura nesse trecho, e depois vai para 36 metros. Hoje a avenida tem 24 metros de extensão. A gente está melhorando a avenida ao longo desse trecho, não com um projeto novo, mas com um projeto de alinhamento viário, que foi aprovado por esta Casa em 2006 e nunca foi executado. Então, a gente recupera esse projeto, esse alinhamento viário da lei de 2006 e executa e implanta esse melhoramento urbanístico.

O que está em cima é o perfil da nova via no trecho de 700 metros, mais estreito. Esse trecho vai receber calçadas de 3,75 metros. Haverá duas faixas de veículos e uma faixa exclusiva de corredor de ônibus em pavimento rígido nos primeiros 700 metros da avenida. Depois nos próximos 2.100 metros, ele é alargado para 36 metros, com calçadas entre quatro metros e cinco metros. O canteiro central é entre cinco metros e oito metros, densamente arborizado, com duas faixas de rolamento, uma faixa de corredor e a parada com ultrapassagem, que é o conceito novo de corredor, que amplia a velocidade e amplia o sistema de fluxo de passageiros pelo corredor. Enquanto o ônibus está parado, com embarque e desembarque de pessoas, o outro que já acabou a fazer esse desembarque ou que não vai parar no ponto, pode tranquilamente passar por aquele ponto, sem ter que esperar o ônibus da frente. Então, nesse sentido, é um sistema novo, da nova geração da terceira geração de

corredores, que está sendo aplicado na Cidade; e a avenida fica então com 36 metros de largura.

Para efeito de comparação, a Avenida Faria Lima tem 40 metros, com calçadas de quatro. Só que lá há quatro faixas de rolamento, três para carros e um corredor à direita. Esse vai ficar com 36 metros, mantendo mais do que quatro de calçada arborizada, com fiação enterrada, e o canteiro arborizado servindo para passagens. Trinta e seis metros é maior do que a largura da Nove de Julho, por exemplo, que tem de 30 metros a 32 metros. Trinta e seis é um pouquinho melhor. O que a gente ganha com isso? Largura de calçada, calçada acessível para todas as pessoas. O ponto de ônibus é confortável e acessível, com ultrapassagem.

Aqui está a rede ambiental e corredores verdes e conexões com áreas verdes da Cidade, da qual esse corredor faz parte. Ele está bem posicionado entre o Parque do Ibirapuera e a relação dos parques do povo. A Hípica é uma área verde importante. A Vila Nova Conceição e os Jardins são áreas arborizadas importantes.

Esse é o sistema cicloviário em relação a essa proposta desse novo corredor. Não faz sentido, na Santo Amaro, como ligação troncal para a zona Sul, colocar ciclovia na avenida, mas ela cruza, é transversa à avenida; e ela toma outros caminhos, conectando toda a zona Sul com a área central, a Avenida Paulista.

Por fim, o projeto de lei também altera o artigo 14, que são os parâmetros urbanísticos de cada setor da operação. A Operação Urbana Faria Lima é dividida em vários setores. O único setor hoje depois de 18 anos de existência da operação e onze anos da última lei, em janeiro de 2004, só há um setor com estoques disponíveis, o setor Hélio Pellegrino, que é justamente o setor onde se encontra a Avenida Santo Amaro. O setor Faria Lima, o setor Pinheiros e o setor Vila Olímpia tiveram seus estoques consumidos. O único lugar onde não houve estoque consumido, portanto, necessária a conversão e emissão de novos Cepacs, se necessário, é o setor Hélio Pellegrino; e a Avenida Santo Amaro é o único lugar, na operação,

que não teve nenhuma adesão de transformação. Vai fazer 20 anos a operação neste ano. Nenhum empreendimento aderiu à transformação em frente da Avenida Santo Amaro, pelas razões de ambiente urbano de poluição de um corredor antigo e por falta de acessibilidade e qualificação dessa avenida.

O que a gente procura entender então é que transformando a avenida, ela é apta a receber a transformação dos imóveis. Então, o artigo 14, em seu inciso IV, a proposta é incluir esse inciso, que dá incentivos para os imóveis somente lindeiros à Avenida Santo Amaro, para que eles possam aderir à operação, consumir Cepacs, financiar essa obra e, com isso, transformar a paisagem urbana positivamente nesse lugar.

Então, basicamente eu fiz aqui um quadro comparativo, o que são os incentivos do Plano Diretor Municipal, aprovado em julho do ano passado, e o que seria os incentivos da operação urbana Faria Lima. Então, rapidamente, o Plano Diretor traz o (ininteligível) básico de 1. Quanto ao três, pode-se atingir até quatro vezes num corredor, sendo que três é oneroso. Ele traz incentivos para fachada ativa(?) e para uso misto. Meio CA(?), mais ou menos, potencial construtivo do terreno para o comércio, uma puxada(?) ativa e 0,8 para o uso misto.

---

Na operação, é um pouco diferente. Há outra lógica, mas também na lógica do incentivo. O CA(?) máximo é 4, mas o básico da Faria Lima parte de 2 em todo esse trecho, em todo o setor Hélio Pellegrino. Então, com o CA(?) básico 2, pode-se comprar mais 2 oneroso, sendo que se ganha 02(?) não oneroso, se remembrarem terrenos acima de mil metros. Isso é uma coisa que a própria lei de 2004 já aventa. Ganham-se mais 07(?) de incentivo. O que é isso? 05(?) para (ininteligível) ativo, que é importante. É um corredor de ônibus. É importante trazer comércio no térreo. Vejam que, na nova Avenida Faria Lima, nenhum empreendimento tem (ininteligível) Todos têm portões. São usos específicos ou residenciais ou comerciais, mas nenhum tem comércio ativo no térreo. Todos têm portão ou muro e, depois das seis ou sete horas da tarde, é fechado. No final de semana, é uma avenida que não tem uso.

Aqui não, aqui a gente quer incentivar o uso e trazer essa relação, que já existe nos

corredores comerciais da Cidade, desde o começo do século XX. 02(?) é para área de circulação. A Avenida Nova Conceição e o Itaim, do outro lado, cinquenta metros para acima da avenida já está transformado. Não há mais oportunidade de remembramento de terreno. Então, os terrenos são muito poucos profundos. Esse 02(?) de CA(?) incentiva 20% da área do pavimento para circulação não computável, o que me permite fazer edifício(?) Lambda(?) Como é na Paulista e como é no centro, como é esse próprio prédio da Câmara, é um edifício Lambda(?). Há muitos corredores aqui. Não se faz mais edifício desse tipo hoje em dia porque a circulação é computável no coeficiente de aproveitamento. A gente incentiva esse tipo. Por que esse tipo é importante? Porque os terrenos são pouco profundos, e eles fazem frente para a avenida. Então, a inclusão do inciso IX no artigo 14 é justamente para trazer esses pequenos incentivos, para, de fato, realizar a transformação. É essa a transformação que vai garantir o financiamento da operação urbana.

— Fico à disposição para esclarecimentos.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Eu convido para participar da Mesa o Vereador José Police Neto, Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento. (Pausa) Sinta-se como se estivesse na Mesa.

Obrigado.

Vou passar a palavra aos membros da mesa, para fazer os questionamentos. Vou abrir também as inscrições para as pessoas que quiserem se manifestar. Façam inscrições com a secretaria.

Primeiro vou fazer duas perguntas. Se aprovado, quando será executada essa obra? Qual é a previsão do seu início e fim? De onde advém a questão financeira?

**O SR. GUSTAVO** – Se for aprovado esse PL, que incluirá o melhoramento urbanístico à obra da Santo Amaro nas obrigações da operação urbana Faria Lima, a previsão de obra é de 24 meses, e os recursos para isso serão feitos a partir da emissão de novos

Cepacs para a operação urbana. Toda a operação urbana, quando emite Cepacs, tem que ter, no seu suplemento, junto à Câmara de Valores Imobiliários, as obrigações do uso desses recursos. Então, eu tenho que esclarecer exatamente para quais obras destinam-se esses recursos.

Então, para uma nova obra como essa, eu teria que fazer uma nova distribuição de Cepacs, da qual estão vinculados esses recursos à execução dessa obra. Portanto, a resposta é: “Virão os recursos da operação urbana Faria Lima da emissão de novos Cepacs”.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Tem a palavra o nobre Vereador Paulo Frange, para fazer perguntas.

**O SR. PAULO FRANGE** – Sr. Gustavo, bom dia. Saúdo aqui os Srs. Fernando Mello, Secretário Fernando Mello; Miguel Reale; Gilson Barreto, Vereador; Juliana Cardoso; Arselino Tatto, Líder do Governo; José Police Neto, Vereador e todos os presentes.

Sr. Gustavo, eu vou fazer algumas perguntas rapidamente apenas para a gente consolidar a informação. Nós tivemos, por uma hora, o debate desses projeto, na Câmara, e algumas perguntas foram feitas e parcialmente respondidas.

Não vamos depois discutir um assunto que já tem respostas. A operação urbana Faria Lima de 1995 tem um EIA-RIMA aprovado. Depois com a mudança, em 2004, para ajustar ao Estatuto da Cidade, não necessitou de um novo estudo, uma vez que não há aumento do potencial de construção da região. Não houve aumento em metros quadrados do que há disponível para construir na operação. A de 2006, que faz um projeto de lei, que transformado em lei é um novo realinhamento e plano de melhoramento de Santo Amaro também não passa também por nenhum estudo de impacto ambiental. A pergunta que a gente faz é: “Dessa forma, nós estamos corretos com relação à discussão com a meio ambiente?” Essa é uma pergunta que foi colocada no plenário. Eu a estou trazendo para a comissão, até para que a gente possa responder com mais propriedade. A segunda pergunta que foi feita - a gente também tem dúvida ainda - é exatamente com relação a essas desapropriações. As

---

desapropriações foram divididas em dois grupos, desapropriação parcial e desapropriação na integralidade do terreno. Nós gostaríamos de deixar claro para os colegas e também para a comissão qual foi o limite de corte, como nós definimos o que é uma desapropriação integral de uma área e o destino dessa obra, como é que foi feito o destino para áreas institucionais e verde, e a outra para habitação de interesse social.

Terceira situação: tendo, inclusive, área de interesse social, e tendo em vista que já consumimos, em habitação de interesse social, aproximadamente 15% do que já se arrecadou da Operação Urbana Faria Lima, muito acima dos 10% previsto na lei, mas abaixo dos 25% que colocamos no Plano Diretor Estratégico, hoje vigente. E a pergunta que se faz é que quanto que vamos chegar em habitação de interesse social, uma vez aplicada essa mudança na lei, que na verdade não muda, não cria Cepac novo, não cria área a construir a maior em lugar nenhum, é apenas a transposição de obras, deixando de existir obras que hoje não são prioritárias, para contemplar esse espaço da Santo Amaro.

---

Por fim, apenas um comentário, mas é importante.

Quando houve crítica com relação ao motivo de se investir nessa área, do motivo de se tirar duas obras importantes constantes do projeto inicial Faria Lima: a desapropriação de parte daquele espaço do Itaim até a Bandeirantes, que seria extremamente oneroso; e um viaduto sobre a Bandeirantes, que também seria extremamente oneroso. Sabemos que o dinheiro é finito. O sonho dos engenheiros, arquitetos e urbanistas não param nunca. Gostaríamos de fazer mais. Mas, por mais que estejamos atualizados, por mais que a Secretaria acompanhe, ninguém imaginaria, em 95, que teríamos uma linha de metrô no meio de uma operação urbana como essa, nunca passou pela nossa cabeça, e que o Município também passaria a investir dinheiro da própria operação na requalificação das áreas do entorno do metrô e no próprio metrô. Nesse sentido, com relação a metrô, gostaríamos de um número aproximado do que investimos nessas obras. Na verdade, falava-se em requalificação do Largo da Batata, mas não se falava em metrô.

---

São essas dúvidas, que não são só minhas, porque sugiram na discussão, uma vez que temos um número grande de Vereadores que participam, em três, quatro mandatos, e viram praticamente essas situações acontecerem.

Obrigado.

**O SR. GUSTAVO** – Vereador, vou tentar organizar os quatro temas.

Primeiro você falou sobre Estudo de Impacto Ambiental – Relatório de Impacto Ambiental, o EIA-Rima, e a relação das obras com o meio ambiente.

Precisamos esclarecer uma questão importante, técnica, mas de construção da cidade.

O que é o licenciamento ambiental de uma operação urbana e o que é o licenciamento ambiental de uma obra? São coisas diferentes, com impactos diferentes, com tempos diferentes.

---

Uma operação urbana licencia um potencial construtivo adicional e um plano de infraestrutura. Quando esse plano de infraestrutura é levado à sua execução, existe o licenciamento da obra, em específico, porque é o desenvolvimento do projeto, o impacto da obra, que leva a essa questão. Vou citar um exemplo para ficar fácil.

A Operação Urbana Água Espraiada teve o seu licenciamento ambiental em 2001, posterior à legislação. Essa operação licenciou alguns milhões de metros quadrados construtivos adicionais, área construída adicional – ACA –, e licenciou um plano de infraestrutura. Hoje estamos construindo duas pontes sobre o Rio Pinheiros que vêm desse plano de infraestrutura – Itapaiúna e Laguna. As duas pontes obtiveram licenciamento ambiental específico quando da realização da obra. Vejam que se passaram 12 anos entre a aprovação da operação da urbana e a execução das pontes. A cidade é dinâmica, ela mudou. Então houve a necessidade disso.

Trazendo o exemplo para a sua pergunta: quando a operação urbana foi licenciada, licenciou-se a quantidade de metros quadrados construtivos, e a lei de 2004 estipulou o

número de títulos, Cepacs, que são convertidos por esse potencial. Não foi mudado o potencial construtivo, portanto não foi realizado um novo EIA-Rima ou uma revisão do EIA-Rima. A lei de 2006 não é a lei de uma obra, é a lei da necessidade de planejamento de um melhoramento urbanístico, resguardando terra para a benfeitoria e para o interesse público, que é a lei de alinhamento viário e seus critérios.

Como aprovado, a Lei 16.020, ano passado, nesta Casa, a lei de alinhamento viário dos corredores, prevê que o corredor, um dia, vai passar lá. Todo corredor, quando for construído, hoje ou daqui a 10 a anos, deverá se submeter a um licenciamento ambiental específico. Portanto, a própria obra da Santo Amaro, se necessário, será submetida a licenciamentos, que tem alguns critérios, como o tamanho da obra e o impacto que causa. Essa obra é uma reforma, não uma via nova, e como tal causa certo impacto, como o de vizinhança e o ambiental. Então tudo isso será cuidado no projeto e no avanço da obra, respeitando sempre a legislação de licenciamento ambiental para obras, o que é diferente de um licenciamento ambiental para uma operação urbana.

A Operação Urbana Água Branca, aprovada nesta Casa em outubro de 2013, teve um licenciamento ambiental, que não alteramos, porque entendemos que era importante manter, por todos os critérios ambientais. Isso não quer dizer que exclui as obras específicas de um licenciamento específico. A ponte da Raimundo, a habitação social ou a descontaminação, ou um viário, um corredor, ou a própria estação de metrô e trem, a Linha 6, que está será construída, a drenagem que está sendo feito lá, enfim, todas necessitarão, porque são impactos específicos. Então é importante posicionar os senhores da diferença disso, para que possamos instruir a discussão com clareza e qualidade. Existe uma diferença, e não é o caso aqui. Aqui está bem claro o que é um licenciamento de operação e um licenciamento de obra.

A segunda questão são as desapropriações e seus critérios, e é muito esclarecedor. Um PL tem todas as intenções positivas para a cidade, mas não vem com um manual de

instrução.

A desapropriação foi feita essencialmente apenas nos terrenos tocados pela lei de alinhamento viário de 2006, ora parcial, ora integral. Parcial é quando é necessário só para o alargamento da avenida, da calçada, do canteiro central. O total tem dois critérios: 1) quando gera um residual com terreno mínimo que não configura um lote mínimo da qual o proprietário vai recorrer, no Judiciário, e no fim das contas vai haver uma desapropriação total, porque ele vai ficar com uma nesga de terreno que ele não pode aproveitar, e a lei de desapropriação não permite que o proprietário afetado por uma desapropriação fique com um residual em que ele não possa empreender, como construir uma casa ou alguma coisa que o valha.

A Santo Amaro tem um sistema fundiário em que o tamanho dos lotes é muito heterogêneo, e a maioria delas são pequenas casinhas sem recuo lateral e frontal, que viraram comércio ao longo do tempo. São as pequenas oficinas, são aqueles lugares que estão sem uso. Então, quando cortamos a avenida por esses lugares, acabamos gerando residuais de terreno que não dão aproveitamento, o que nos obriga a desapropriar totalmente. E são esses, que são vários, que geral essa planta. Estamos vinculando isso a espaço público e à área verde. Esse lugar da cidade tem muito pouco espaço público e área verde, em que pese ter o Parque do Ibirapuera lá em cima, a arborização urbana na Vila Nova Conceição, que é uma zona residencial. Então estamos trazendo pequenas praças com terrenos que ficarão residuais. Vejam a nova Faria Lima, a JK, a Chucri Zaidan. Sempre tem residuais, terras públicas que ficam para a Prefeitura porque não dá para a destinação de nenhum equipamento, porque não configura um lote mínimo. Por alguns outros critérios, vamos ter que demolir os edifícios e reformá-los. Algumas fachadas não têm conserto, a obra de transformação é muito grande, então também não compensa. É prejuízo para o erário público demolir tudo e depois recompensar o proprietário pela benfeitoria, que são os terrenos em amarelo. Então propomos que esses terrenos, pequenos, em amarelo, possam servir para equipamentos públicos. Os lotes de trás não dá para remembrar, porque já estão transformados. São terrenos que vão

ficar na avenida, não serão transformados. Então temos a oportunidade de destiná-los a equipamentos públicos, que é uma lógica que o Plano Diretor traz para os eixos de transformação, nos quais residuais podem ser aproveitados para equipamentos públicos. Falo de creche, escola, UBS, atendimento ao idoso, equipamento de SMADS, que é uma coisa que temos muito pouco na cidade, e muito pouco nas regiões da cidade. Podemos, então, transformar a avenida, e trazer a benfeitoria pública por completo – do ambiente urbano, da qualificação do urbano e do equipamento público. Então essa é a ideia desse PL, quando solicitamos que sejam trazidas as áreas em amarelo, que sejam retornadas em equipamento. E se quisermos, como terra é um bem muito escasso na cidade de São Paulo, nós podemos edificar em cima dos equipamentos para habitação de interesse social.

A terceira pergunta se refere à destinação de habitação de interesse social na operação urbana.

Para a Operação está previsto o uso de no mínimo 10% dos recursos para habitação de interesse social. A Operação urbana Água Branca já melhorou muito isso, em 2013, trazendo 22%. E o Plano Diretor melhorou mais ainda, colocando destinação de 25% para as novas operações. Mas essa lei é antiga, é recepcionada pela revisão do Plano Diretor, e naquele momento se entendia que no mínimo 10% foi colocado para a habitação social.

Algumas gestões do Executivo avançaram ao longo desses 20 anos na obras de habitação de interesse social na Operação urbana Faria Lima, outras avançaram menos. Mas, de fato, como a operação arrecadou 2 bilhões e 21 milhões, até hoje, e da destinação para HIS já foram pagos 311 milhões. Esse dinheiro é basicamente de três processos: favela do Real Parque, que foi toda transformada; a favela Coliseu, cujo projeto e obra já foram licitadas, ali na Rua Funchal; e a favela do Panorama, que já começou o cadastro, que era um problema muito grande. E tanto a Real Parque quanto a Panorama são em áreas fora da operação urbana, porque o Anexo II da lei trazia isso como uma obrigação da operação. Na verdade, não foram gastos 311 milhões, foram gastos 270 milhões, e tem 41 milhões reservados para a fase 3,

---

final, da Real Parque. Contudo, já reservamos toda a obra do Coliseu, aproximadamente 125 milhões, e toda a obra da Panorama, aproximadamente 170 milhões, o que dá mais ou menos quase 300 milhões de dinheiro a mais para essas obras, o que vai fazer chegar a 600 milhões de investimento em HIS na operação, quando tudo estiver ponto. Já arrecadamos 2 bilhões, e temos a possibilidade de arrecadar mais um pouco. Falamos em torno de 18 a 20% em contas finais, projeção futura, para HIS, então o dobro do que os 10% mínimo. Esse dinheiro já está reservado, já está em processo de projetos de desapropriação e construção. E isso diz que esses critérios de obra da Real Parque, da Panorama e da Coliseu estão atendidos pela Operação. E se necessário, podemos trazer, com alguns recursos, a complementação das famílias afetas por essas obras. Digamos que numa família eu removo 600 famílias, e consigo assentar bem 500. As outras 100 eu não vou mandar para outro lugar da cidade, eu vou deixar, porque elas trabalham perto, moram por ali, e portanto têm direito à cidade. Então pode, possivelmente, haver uma complementação nesses lugares. É quase como um pulmão. É a ideia do PL 377. Isso para melhorar apenas as comunidades afetas pela lei original – Panorama, Real Parque e Coliseu.

Por fim, o investimento do metrô.

O investimento do metrô tem uma conta vinculada, e já foram disponibilizados quase 80 milhões, com 4 milhões a serem liquidados. É importante todo mundo entender: entrei no site da São Paulo Urbanismo e encontrei uma planilha da conta, então é tudo público e transparente. Essa planilha da conta é o dinheiro que tem na conta, não necessariamente o dinheiro que está disponível, que já está empenhado, rotulado para alguma obra, e cujo cheque não foi descontado. Esses quatro milhões são residuais do metrô da Linha 4, que ainda está em obra, com três estações a serem terminadas. Como não acabou, eles devem descontar isso em breve. Mas foram investidos em torno de 80 milhões na Linha 4, numa parceria entre o Município e o Governo do Estado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Gostaria de registrar a presença do

Vereador Aurélio Nomura.

Pelo que me consta, não tem Cepacs na Operação Consorciada Faria Lima.

Outra coisa: o limite da operação é o eixo da avenida. Como fica o outro lado?

A terceira pergunta: na Subprefeitura de Vila Mariana, será abandonada a Operação Urbana Santo Amaro, prevista no plano regional?

**O SR. GUSTAVO** – Sobre os Cepacs.

O último leilão colocou no mercado uma série de Cepacs. Foram leiloados, ao todo, 520 mil Cepacs, que foram colocados em colocação privada, que chamamos de quitar obras e melhoramentos – em vez de quitar com dinheiro, quitar como título –, o que é possível pela lei da operação, e algo que foi realizado em algum momento histórico. Foram 117 mil títulos. Desses títulos em colocação privada e leiloados, foram convertidos 578 mil títulos, aproximadamente, o que me sobra em circulação 58 mil, 786 títulos. Então existe no mercado, na mão de proprietários privados, 58 mil, 786 títulos. Já foram pagos ao Poder Público, já estão na conta da Operação, e muito possivelmente já foram até utilizados, mas não convertidos. Então, do total de um milhão de Cepacs que eu tinha, 650 mil já foram vendidos de alguma maneira. Tenho 350 mil no cofre da São Paulo Urbanismo, e no mercado tem 58 mil disponíveis, então existe título no mercado. Acontece que o preço desse título no mercado é o privado que dá, porque está na colocação privada, e é um preço que sobe, e muito, em relação ao preço do último leilão.

Se fizermos um leilão para construir melhoramentos urbanísticos na operação, ou para terminar o pacote de obras, a gente pode colocar até 350 mil títulos no mercado. Mas temos um problema: quando a operação é construída e planejada, o título é trocado por metro quadrado de área construída adicional ou é trocado por compra de parâmetro urbanístico. Parâmetro urbanístico é aumentar o gabarito, é aumentar a taxa de ocupação, o acesso por rua menor que 12 metros, coisas que na lei ordinária do Município, na Lei de Zoneamento, na 13.885, por exemplo, não seriam permitidas. Na operação é permitido, desde que haja a

compra com o Cepac.

Se eu fizer um cenário, e eu só posso emitir contra o Poder Público aquilo que é possível de ser convertido em área construída adicional. Se eu fizer um cenário de conversão, eu tenho um cenário pessimista, não otimista, o que me colocaria, com segurança, a possibilidade de vender apenas 70 mil dos 350 mil que tenho em mãos, 20%. Por que só 70 mil? Porque eu posso correr o risco de alguém sobrar com Cepac na mão e não converter, e isso não pode acontecer. A Câmara de Valores Imobiliários, a legislação que cria tudo isso, não permite que algum proprietário de título fique com título na mão sem converter. É o cheque sem fundo. Então, no nosso saldo, eu só posso dar um cheque de até 70 mil títulos. Então, se houver colocação de leilão no mercado, a gente vai colocar esse limite. Temos que esperar esses títulos serem convertidos, para daí rever as contas e poder, ou não, colocar mais títulos no mercado. Temos de esperar que sejam convertidos porque a taxa de conversão não é um para um, tem lugar que é 0,8, eu troco um título por 0,8 metros quadrados, como no caso da Faria, tem lugar que eu troco por 2,4, que é o caso de Pinheiros, residencial, e isso muda estoque, e eu tenho que ir acompanhando e emitindo título, conforme eu vou acompanhando. Com segurança, hoje, apenas 70 mil. Então há Cepacs no mercado, 58 mil, quase 59 mil, e tem a possibilidade de emitir mais 70 mil. Essa é uma questão muito clara.

**O SR. PAULO FRANGE** – É possível termos uma ideia de quanto foi convertido para parâmetros e não para edificação?

**O SR. GUSTAVO** – Tem. Em média, 15%. É por setores, é diferente. Uns 20; outros 8. Então, em média, de 14 a 15%, na história da operação, que foi convertido para parâmetros. Então é basicamente dizer que 15% eu troco em parâmetro, 85% eu troco em área construída adicional. Se eu for conservador nesse cenário, claro, porque eu tenho que ter segurança como Poder Público para fazer isso, eu vou conseguir colocar no mercado em torno de 70-75 mil títulos; mais do que isso, só aguardando as conversões, para estudar esse saldo todo.

De fato, a Santo Amaro é limite da operação. E o que estamos pedindo não é a conversão, mudar o perímetro para adesão. Existe o perímetro da adesão, numa operação urbana, e existem as obras que essa operação urbana tem que fazer. Vejam a favela do Real Parque, que está muito fora, do outro lado do rio Pinheiros. Ela é, na verdade, território da Operação Urbana Água Espraiada, mas ela é uma obrigação da operação antiga da Faria Lima, um compromisso de quase 20 anos, e que foi realizado – está fora, é só uma obra, não um perímetro de adesão. Então não estamos mudando o perímetro de adesão, estamos simplesmente executando uma obra.

Existe um problema, que consertamos no alinhamento viário da 16.020, e também no novo Plano Diretor: a avenida não pode mais ser borda, tem que ser eixo, porque não se faz meia avenida. Não existe avenida do canteiro central para o lado; é sempre completo, de calçada a calçada, que é o correto, ainda mais num corredor de ônibus. Então o que pedimos não é mudar a adesão do perímetro, mas simplesmente fazer a obra, e a obra por inteiro.

Vejam vocês que a obra, nas últimas duas quadras, antes de chegar no viaduto, não é perímetro da operação também, porque ali é uma ZER, e eu não posso fazer operação em ZER. De forma alguma vamos mudar o perímetro da operação, vamos simplesmente conectar a obra que estamos fazendo com o viaduto existente. Então isso é importante. É simplesmente uma obra, não uma mudança de perímetro. O proprietário de terreno, do outro lado da avenida, não vai poder aderir à operação; não muda nada. É do mesmo jeito, só vai ter uma calçada adequada, alargada, numa avenida adequada em frente dela.

**A SRA. JULIANA CARDOSO** – Eu não entendi: não mexe no perímetro, mas organiza uma parte de obra que tem ali.

**O SR. GUSTAVO** – Ele não muda o perímetro, ele simplesmente faz a obra. A Santo Amaro é parte da operação urbana, só que os terrenos não são dos dois lados, é de um lado, mas a avenida é parte, então estou fazendo a avenida, não mexendo em terreno.

O novo Plano Diretor estabeleceu a macroárea de estruturação metropolitana como

a área adequada para as operações urbanas. A operação urbana Santo Amaro, prevista lá no plano regional, não foi levada adiante. Aliás, temos seis operações que não foram levadas adiante: a Vila Sônia é uma delas, que não teve lei específica; a Santo Amaro; a Vila Maria Carandiru; a Diagonal Norte, que é na região da Raimundo, de Pirituba; a RioVerde-Jacu Pêssego teve lei específica, mas o instrumento estava equivocada, porque é preciso 25 anos de investimento público para se começar a pensar nessa operação urbana; entre outras. Então, de fato, a operação urbana estava prevista no plano regional. Não tem lei específica, tema hipótese de se estudar. Isso não está anulado. O que estamos fazendo não é uma operação urbana, é uma obra de alargamento de avenida, que pode até gerar uma mais-valia para, no futuro, na sequência, se estudar uma operação urbana lá.

Hoje, passados 12 anos da 13.885, essa região se transformou demais. Entenderia, tecnicamente, que perdemos o tempo dessa operação, que as coisas já se transformaram ali. É muito melhor irmos para a Água Branca, Barra Funda e para a Mooca, que estudamos trazer ainda este ano para a Casa – vamos encaminhar o projeto de lei do Executivo, já em licenciamento. É muito melhor ir para esses territórios do que pensar em territórios que já foram transformados. Mas não é impeditivo. Se a preocupação é essa, não é impeditivo.

**O SR. SOUZA SANTOS** – Bom dia a todos. Tenho várias perguntas para fazer ao Gustavo, mas vou ser breve.

Gustavo, a avenida tem 7 km e 400 metros. Por que somente 2.700 metros serão feitos?

Como há previsão de desapropriação integral, esses proprietários foram comunicados da desapropriação? Houve uma discussão anterior à elaboração desse projeto junto com os proprietários desses imóveis? Quantos imóveis serão afetados? Outra questão que coloco é quanto à realização de um estudo sobre o possível gasto com as desapropriações. Você tem um número real dos gastos com as desapropriações?

São essas as minhas questões.

---

**O SR. GUSTAVO** – Vamos lá, respondendo primeiramente à questão da Av. Santo Amaro, um corredor com quase 7.500 metros de extensão.

A obra desse corredor foi executada em 2002, iniciada e inaugurada em 2004. Se eu pegar um ônibus na JK com a Santo Amaro, saindo do Túnel da São Gabriel, e for em direção ao Terminal João Dias, esse trecho em pauta é o único que não está reformado, que não está ampliado, que não tem o pavimento adequado, que não tem ultrapassagem, não tem o ponto de ônibus à esquerda – é a à direita – e não tem largura adequada. Cruzando o Viaduto Bandeirantes, sobre a Avenida dos Bandeirantes, o trecho se alarga. Toda a área do Brooklin, que vai em direção à Chácara Santo Antônio, até o Terminal João Dias, quando vira binário, está tudo feito, está tudo adequado. Então, na verdade, eu não vou fazer a obra, vou terminar de executar um sistema de transporte público que atende toda a zona Sul da cidade. Isso é importante entender. Não estamos falando das calçadas das pessoas que estão na Av. Santo Amaro, estamos falando do sistema de transporte coletivo de toda a população da zona Sul, que para ali. O gargalo do trânsito é ali. Tem muita gente que desce ali e vai a pé, ou que pega um trecho a pé, porque demora demais. Não tem ultrapassagem, não está qualificado, etc. etc. Todo corredor tem embarque no centro, no canteiro central, mas não na Santo Amaro. O ônibus da Santo Amaro tem duas portas, dos dois lados, porque ele vai trafegando por isso. Então estamos terminando esse sistema. É a obra que falta, o resto está pronto, e está pronto há dez anos. A cidade espera há dez anos essa obra, e não é a cidade, quem mora em Santo Amaro, é o sistema da zona Sul – Cidade Ademar, Grajaú, Guarapiranga, todo mundo que vem de ônibus para a Paulista e que encontra esse gargalo. Então é importante observar que ela é estratégica, e a operação urbana pode ser inclusiva nesse sentido, de melhorar não somente a destinação da sua porta mas de toda a cidade.

A segunda questão é quanto à desapropriação.

De fato, eles foram avisados em 2006, quando teve o alinhamento viário. Faz nove anos que tem esse lei aprovada. Esta Casa fez as audiências em 2006, debateu longamente o

PL de alinhamento viário, que foi aprovado – tem todo mundo que foi a favor desse PL que se efetivou na lei de alinhamento viário. Enfim, houve amplo debate. Estamos atrasados nove anos. Talvez as pessoas que discutiram lá se lembrem vagamente, mas houve a discussão, houve as audiências, e a Casa já aprovou o alinhamento, estamos apenas executando.

Houve empreendimentos nesse lugar? Muito poucos, mas o que houve já respeitaram esse alinhamento – não construíram benfeitorias sobre a área que será desapropriada. O que será desapropriado de fato é apenas aquilo que está desde os anos 70 estagnado, que não se transformou, que não tem uso ou está subutilizado.

São 65 imóveis atingidos parcialmente e 66 imóveis atingidos totalmente. Por que parecem muitos? São imóveis de testada de cinco metros.

- O orador passa a se referir a *slides*.

**O SR. GUSTAVO** – Esse toldinho vermelho é um imóvel, aquele azul é outro. É um sistema fundiário antigo, muito pequeno. Então, quando eu passo a avenida, tem um impacto nisso. Então esse número de 130 é porque são imóveis pequenininhos. Vejam que alguns estão no alinhamento, mas outros, como aquele recuo daquele muro vermelho, já respeitou o alinhamento, de modo que não precisará ter sua casa ou loja desapropriada. Então esse número parece muito, mas na verdade é muito porque tem uma condição fundiária diferenciada.

Quanto ao valor: o preço estimado de mercado, não estou falando de ITBI, desta região, desta área, desta avenida, para ser mais preciso, é em torno de 7.700 reais por metro quadrado. Estamos falando de um valor de desapropriação em torno de 168 milhões. É um valor de desapropriação adequado a uma obra desse impacto para uma nova avenida. São 21.905 m<sup>2</sup> de área desapropriada em 65 terrenos parciais e 66 terrenos totais, dando um valor de desapropriação de cerca de 168 milhões, o que é uma estimativa baseado em valor de mercado. A ferramenta de base é o ITBI, e vamos notificando e colocando isso ao longo do tempo.

Acho que essas eram as três questões que o senhor tinha perguntado.

**A SRA. JULIANA CARDOSO** – Queria me concentrar mais na questão das áreas para construção de moradia popular.

Pelo que estou entendendo, você colocou que teria um recurso a ser organizado já, que já foi feito – a Favela Real Parque, que estaria na organização das favelas Coliseu e Jardim Panorama.

Hoje, como está a organização da construção dessas habitações?

Aqui tem um questionamento muito intenso segundo a qual se está priorizando a construção do corredor de ônibus, e deixando para trás a organização das moradias para essa favela. Então queria saber que estágio está e se o corredor de ônibus começa a ser feito simultaneamente à organização das moradias.

Claro que sabemos que as comunidades das favelas Coliseu e Panorama não serão totalmente atendidas, porque não é possível contemplar, com as habitações, as famílias que estão na região. Portanto, o que entendendo desse PL é que vocês teriam alguns espaços que seriam organizados para a área habitacional, para acomodar o restante das famílias. Mas a conta dos recursos não está batendo: o recurso para a construção dessas moradias nesse corredor vai sair da onde?

Queria que você fizesse essa conta novamente comigo. Eram mais ou menos R\$ 420 milhões. Se gastar em média R\$ 250 milhões, então sobra R\$ 170 milhões, e tem que incluir HIS e a construção do corredor de ônibus. Será que essa conta vai bater, ou existe outro recurso para fazer a construção do restante dessas moradias?

Obrigada.

**O SR. GUSTAVO** – Gestão pública é cheia de contas, então a gente tem que olhá-las com bastante cuidado. Vou detalhar a explicação para ficar bem claro.

A Operação Urbana Faria Lima leiloou, ao longo da sua história, 650.000 títulos, que foram ao leilão e/ou colocação privada. Com a venda desses Cepacs, ela arrecadou R\$

2.021.869.903,78. Esses Cepacs foram vendidos em três distribuições e, em cada uma dessas distribuições, foi relatado com o que vou gastar esse dinheiro. Isso é obrigatório. Em nenhuma dessas distribuições foi especificada a Av. Santo Amaro, porque ela não fazia parte e integrante do Anexo 02 da lei, que diz das obrigações de infraestrutura, quais obras eu tenho que fazer. Portanto, se o PL for aprovado, teremos que fazer uma nova emissão de Cepacs, Vereadora.

Expliquei agora há pouco para o Presidente que há possibilidade de emitir, no mínimo, 70.000 títulos, confortavelmente. Isso arrecadaria em torno de R\$ 400 milhões, valor mais do que suficiente para desapropriar, fazer o corredor, construir equipamento e as habitações.

Quanto às habitações de Panorama, Real Parque e Coliseu, elas estão contemplados com o dinheiro que tem em caixa, R\$ 442.796.592,00. Esse dinheiro está reservado. Então, esses R\$ 300.000,00 de que falei serão debitados dessa conta, Vereador.

O dinheiro da av. Santo Amaro não existe, ele só existirá quando o PL for aprovado e com a emissão de novos Cepacs, como expliquei há pouco.

Portanto, esses dinheiros não se misturam.

A gente já avançou muito quando, na Operação Urbana Água Branca, fez contas separadas. Aqui não tem conta separada, aqui é gestão, então a gente está fazendo um trabalho muito sério, cuidadoso e meticoloso no sentido de organizar o orçamento, como todo bom orçamento deve ser organizado.

Então esse dinheiro que está na conta já atenderá a essas famílias, e o dinheiro da Santo Amaro virá da aprovação do PL, de uma nova emissão de títulos, da qual terá a destinação para outras coisas, dentre elas a obra na avenida.

**A SRA. JULIANA CARDOSO** – Em média, quanto custará esse corredor? O senhor já tem esse orçamento?

**O SR. GUSTAVO** – A gente não avançou em tudo porque o PL não está aprovado.

Eu precisaria, por exemplo, fazer as desapropriações, emitir DUPs, fazer os processos judiciários, ouvir contestações. Então, a gente só tem uma ideia de que a desapropriação custará em torno de R\$ 168 milhões e a obra, em torno de R\$ 100 milhões, que é uma obra de corredor.

**O SR. –** Juliana, só lembrando que, quanto à orientação da Gestão Haddad em relação à produção de moradia, nesse momento estamos com as linhas de financiamento do Minha Casa, Minha Vida abertas para a produção, mas não para a aquisição de terra. Então, a prioridade nas operações urbanas tem sido a aquisição de terra, uma vez que as verbas desses fundos complementares, que você questiona, poderão vir do Minha Casa Minha Vida. Então, a Santo Amaro também está dentro do mesmo princípio, assim como Água Espraiada, Água Branca e futuramente Mooca e Vila Carioca.

**R –** Só complementando, eu teria aí uma obra final em torno de 270 milhões. Se eu colocar cepacs à venda, os que eu tenho reservados, eu conseguiria atingir em torno de 400 milhões. Dá com tranquilidade para gente executar aquilo que estamos nos propondo.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) –** Há dois inscritos: o Sr. Laerte e o Vereador José Police Neto. Primeiro fala o Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO –** Deixe-me cumprimentar o Secretário e também o Gustavo; e a excelente nova aquisição da equipe, o sempre deputado, e amigo.

Vou tentar explicar um pouquinho o que está no plano, o programa de investimentos, e o que o conjunto de receitas já arrecadado, e que se pretende arrecadar, conseguirá realizar, isso sob pena de aprovarmos a alteração em um anexo e, ao final da operação, não conseguir realizar o plano que nós aprovamos.

A primeira questão é entender qual a previsão de receita para a finalização da operação. O Gustavo nos disse que ainda é possível à emissão de novos 70 mil certificados. Até para entender, e para quem nos acompanha, o cepac é um certificado que potencializa a construção, permite construir um pouco mais ou utilizar esse certificado em parâmetros

urbanísticos. E isso pode chegar a 400 milhões. Com isso se esgota a capacidade de receita da operação, Gustavo?

Por outro lado, quando da informação oficial à Casa do custo dessa intervenção agora anunciado no valor de 268 milhões, foi anunciado pela Carla Poma, SDM – Superintendência de Desenvolvimento, o valor estimado de 370.750.363 milhões de reais. Há uma diferença então de 102 milhões entre o apontado pelo diretor, neste momento, e aquele valor apresentado nos documentos oficiais desta Casa. Por que falo isso? Porque outro documento da SP Urbanismo quando estimou a ciclovia da Faria Lima, o valor foram 15 milhões. A realização dela, segundo dados oficiais encaminhados à Casa pela Secretaria das Subprefeituras nos dá conta de 50 milhões 782 mil 813 reais e 2 centavos.

Aqui o esforço que faço é para que, de fato, quando aprovarmos o anexo que retira alguns investimentos, aliás, retira alguns investimentos, mas mantém o melhoramento. Por que falo isso? Porque o nosso diretor Partezani, quando esteve nesta Casa, anunciou que o prolongamento da Faria Lima até a Bandeirantes promoveria um arrasa quarteirão. Esse foi o termo utilizado. Ele deixa de integrar a lista passível de investimento da operação, mas continua sendo um melhoramento possível. Então, continuo com o melhoramento existente, não uso o dinheiro da operação, mas continuo com a possibilidade de com esses recursos o Tesouro realizar o arrasa quarteirão. Aqui é para entender a dinâmica do que vamos deixar no território.

Se eu não reconheço que aquele melhoramento é necessário, que eu não terei obras realizadas em meu plano de obras, eu tenho que retirar todos dali. E tenho então de revogar esses melhoramentos sob pena de continuar a congelar áreas nas quais não mais realizarei intervenção. Portanto, tenho de estimular com outras regras, que não da operação urbana, a ativação para o resgate daquela região. Digo isso porque é verdade, a Santo Amaro precisa de um bom tempo, pelo menos desde 2006 quando esta Casa aprovou o melhoramento, ela precisa de ativação. O Plano Diretor atuou na ativação para que todos os

corredores com essa característica, ele promoveu um coeficiente de aproveitamento diferente daquele que historicamente havia. Prova disso é que estudos realizados pela SP Urbanismo não adota em 2013 e 2014 o novo parâmetro, adota posteriormente às aprovações naquele conselho. Todas as apresentações que estão na internet nos dão conta de que a linha de construção para essa intervenção para o trecho leste da nossa Santo Amaro é diferente do que passamos a ter com o Plano Diretor. Toda forma como o diagnóstico foi feito, portanto, um diagnóstico do aproveitamento que cada fachada tem para a Santo Amaro, é diferente daquele que se consolidou quando do debate da matéria na Casa. E até mesmo quando do envio porque o projeto foi enviado à Casa posterior à aprovação do Plano Diretor.

Então hoje há uma mudança apresentada pelo Partezani, mas na consecução, na constituição do projeto, não. Tanto é que os pontos críticos, a análise da desapropriação total e parcial, que constam dos estudos, vão ser diferentes do apresentado neste momento. Se pegarmos a apresentação realizada neste momento e conferirmos com aquela que consta na antepenúltima reunião, o volume de desapropriação no momento da decisão do projeto, quando do encaminhamento do Executivo para a APL avançar, é diferente deste que está sendo aqui defendido corretamente.

Por que esses questionamentos? Se é fato que há no anexo um conjunto de obras; se é fato que produziremos 350, 400, 420 milhões adicionais; se é fato que essa obra vai nos custar os 280 ou os 270 lançado nos documentos encaminhados oficialmente pela empresa; e se ainda não realizamos todas as obras do plano de obras, e me parece claro a todos que esse projeto não nos obriga a aprovar para termos a possibilidade de emissão de certificados. Não me parece que é o projeto que permitirá aquilo que tanto o decreto 5394 estabeleceu na nova regulamentação de 13.760, quanto à portaria 74 da Secretaria. Aqui estou querendo entender o seguinte: se é verdade que não precisamos do projeto para produzir recursos para realizar o plano de obras, que já está lá, e a gente tem no plano de obras intervenções ainda não realizadas, por que adicionar um novo gasto se não temos ainda a garantia de que os

gastos anteriores irão ser saldados com o que temos em caixa, mais esses 70 mil que vão ser colocados. Essa é a primeira intervenção que faço porque tenho uma segunda imediatamente depois dessa leitura. Se nós, com esses 400 milhões reais, daremos conta de realizar todo o anexo II por que aí teremos como definir prioridades. Se o que está em caixa realiza tudo que está no Plano de Obras, não as duas intervenções que vão ser retiradas, sem dúvida nenhuma, poderemos discutir uma nova obra com recurso adicional. Esse é o primeiro questionamento.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Registro a presença da Vereadora Sandra Tadeu.

**O SR.** \_\_\_\_\_ - Vereador Police, obrigado pela pergunta. Ela trabalha com vários assuntos, então, vou tentar organizar esses assuntos para dar resposta. Vamos dividir as coisas para podermos entender o que você está colocando e para as pessoas também entenderem e aí melhorar o debate. Primeiramente, vou falar de recurso, depois eu vou falar de projeto e depois de aplicação do projeto e do recurso no território, que é basicamente gestão.

Sobre recurso o que afirmei que a gente pode com segurança e de maneira muito conservadora emitir pelo poder público são 70 mil títulos. Por quê? Porque não tenho como garantir que todos esses títulos serão convertidos pelos compradores. Se todo mundo for para o setor Hélio Pelegrino, Vereador, e converter que um CEPAC vale 2.4 eu esgoto os estoques da operação. E aí fica gente com um título na mão e isso não pode ser feito, isso é estelionato da operação e a gente, com clareza e responsabilidade que temos, não vamos deixar isso acontecer.

Contudo, eu posso avaliar e ir controlando essas conversões para que no final, com compra de parâmetro, eu posso comprar a qualquer hora, e no final ir melhorando isso e se possível emitir até mais CEPACs do que 70 mil. O que eu disse e reafirmo é que 70 mil com segurança, num cenário conservador, é aquilo que tenho garantia que se todo mundo for ao

mesmo tempo num lugar, eles conseguem trocar por área construída adicional, que é o que interessa. Eu tenho 440 milhões em caixa já comprometido com algumas obras e conseguiria mais 400 milhões se eu vender pelo preço que a lei me obriga e consigo com isso em torno de 800 milhões, 850 milhões de reais, que dá para fazer todas as obras da operação a exceção do prolongamento da Faria Lima. O prolongamento da Faria Lima que é da lei de alinhamento viário que é da lei de alinhamento viário de 1968, feito pelo próprio Prefeito da Faria Lima.

Temos lei de alinhamento viário dos anos 40 e que a gente nunca olhou todas as leis. Talvez seja uma tarefa para a gente fazer. Importante e urgente. Aquilo que é essencial e aquilo que não é essencial e que perdeu a razão de ser. Temos territórios industriais como a Mooca, o Jaguaré, leis de 1947, de 1938, que nunca foram executadas e que não fazem o menor sentido. Quando foi construída a Faria Lima, a antiga rua Iguatemi, foi construída nos anos 70, e foi até a Cidade Jardim, depois apenas nos anos 90 que levou até a Hélio Pelegrino e não foi levada até a Bandeirantes. Nesse meio tempo surgiu a Berrini, Chucre Zaidam, “complementação de Santo Amaro, alargamento de Santo Amaro e a dinâmica da Cidade mudou e não podemos na nossa responsabilidade enquanto planejador urbano e gestor público, congelar a Cidade”.

Temos de avaliar a sua dinâmica e avaliar se é pertinente ou não. A palavra arrasa quarteirão, porque de fato o que acontece? Ela pega a Ribeirão claro e demole inteira, foi um projeto de lei aprovado em 1968, da gestão do Prefeito Faria Lima, vai para quase 50 anos. A Vila Olímpia era outra questão, o Itaim era outra, a Bandeirantes era um fundo de vale ainda.

A lei de 1995 trouxe isso para aplicar. Hoje não faz mais sentido. Ninguém nesta Casa teria como propor a execução desta obra, primeiro, pelos recursos, na questão de terras, o impacto social e habitacional e de empregos que gera. Tem uma área de muito emprego ali. Basicamente a área não evoluiu, são casas não está verticalizado, mas é um impacto muito grande.

De fato isso está no anexo II da lei de 2004 e como integrante da gestão pública e

planejador urbano é muito prudente que não avancemos mais com isso. E é muito prudente que façamos uma revisão de alinhamento viário da Cidade de São Paulo, que tem coisa que sequer conhece e que possivelmente a qualquer tempo pode ser executada. E coloca muitas questões em jogo. A palavra arrasa quarteirão é só para me referir que não faz sentido mais essa obra, nem com recursos da operação, nem para o erário público, assim como não faz sentido uma série de alinhamentos viários que estão na Cidade e que a gente vai poder melhorar se a gente puder levar a cabo uma ideia nesse sentido.

**O SR. PAULO FRANGE** – Valeria a pena quem sabe a introdução da revogação da lei de 1968 nesse momento? Porque vamos ter uma área atingida por um congelamento que é um problema econômico para quem mora.

**O SR. \_\_\_\_\_** - Podemos estudar, não estava na nossa pauta, mas podemos estudar.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Eu só fiz essa abordagem porque quando da sua fala na primeira audiência você se referiu exatamente a isso, da não necessidade da obra. Portanto, não faz mais sentido, então, não faz sentido manter o melhoramento em vigência inclusive porque está dentro da área afetada pela operação. Se quero gerar mais estímulo à operação e eu sei que essa obra não comporta nem com dinheiro da operação, nem com o dinheiro do Tesouro de qualquer, não faz sentido eu tirá-la do Plano de Obras, mas manter como melhoramento porque eu tiro parte daqueles que podem sim auxiliar o Poder Público ao auferir os 400 e poucos milhões nesse processo. Aqui um pouco para entender o quanto podemos trazer gente para dentro do processo que hoje está previamente excluída.

**O SR. \_\_\_\_\_** - Seguindo a linha de raciocínio e falar sobre projeto. De fato, a gente melhorou a hipótese. Obrigado pelo elogio à São Paulo Urbanismo que quanto estivemos aqui há meses estávamos economizando e economizando naquilo que a lei revogada hoje, que é a lei 16.139, que fala sobre elementos de projeto básico, que é de autoria do Vereador Police Neto: funcionalidade, adequação e interesse público. Trazemos elementos

e viemos trabalhando na São Paulo Urbanismo desde o dia que assumimos lá essas questões que estão presentes na sua lei e que reforça agora o nosso trabalho. Então, aquele valor que a nossa superintendente afirmou na época a gente conseguiu melhorar. É claro que tem uma questão inconsistente aqui que se chama desapropriação, que pode ser levadas as questões judiciais até a última instância. Isso pode mudar preço.

Não podemos falar sobre o preço do concreto, da guia, da sarjeta, da calçada, da árvore, a gente consegue falar, o valor da terra a gente consegue ter uma estimativa, a estimativa posta é essa hoje: 168 para terras, 100 para obra. A da obra não muda, o da terra pode mudar, mas conseguimos melhorar o traçado, largura, tecnologia, dinamismo, logística. Numa obra dessa o grande custo dela não é do concreto, é a logística, é a mudança de tráfego, tem impacto na cidade. A logística é muito cara numa obra dessa. É diferente uma obra que você tem de trabalhar...não dá para trabalhar... trabalha à noite, mas tem gente morando, vai chamar Polícia. Então, tem uma logística muito específica.

Isso a gente consegue aferir, a terra a gente não consegue. Então, ainda usando a funcionalidade da adequação e do interesse público, que estão presentes na lei sancionada pelo Prefeito hoje, de sua autoria, a gente melhorou esse preço.

Preço também que está relacionado à questão da Faria Lima, que você citou. A Faria Lima quando a ciclovia foi proposta, de fato, tinha uma ideia de fazê-la no canteiro central. Houve um impacto muito grande no trecho final da Hélio Pelegrino, que não tem canteiro central, onde vai ter de ser feita uma obra de novo leito viário, corrigindo as pistas e o *grade*, para comportar essa ciclovia.

E o dispêndio maior, a gente pode em outra oportunidade melhorar isso, explicar um pouco mais, mas, de fato, os projetos têm melhorado e se aproximado da realidade do investimento. Na obra, com certeza; na terra, com estimativa. Alguém pode pedir 11 mil na terra lá, pedir para o juiz, a gente ter imissão na posse, brigar e, lá no final, ter que pagar. Isso é imponderável, mas o ponderável a gente melhorou.

Agradeço o elogio à São Paulo Urbanismo porque a gente, de fato, conseguiu melhorar o ganho com isso.

A obra que fica faltando, a habitação, o Largo da Batata, fase três, o Bulevar JK, que tem ainda a hipótese de que pode ser feito sem os túneis embaixo da JK, é extremamente plausível, numa Cidade que foi reinventada agora, que foi repensada, com corredor de ônibus, com mais transporte, tudo isso pode melhorar.

Eu consigo concluir as obras, sim, só não consigo concluir a Faria Lima extensão, porque com dinheiro nenhum se consegue concluir isso, é uma obra que não cabe mais hoje na realidade da Cidade.

Por fim, a questão da mudança que eu falei do projeto, dos dados, e os incentivos do artigo 14, que são do Plano Diretor, na verdade, é para incentivar a transformação da avenida. Faz 40 anos que ninguém vai para lá, tenho certeza que não é só obra, vai atrair investimento, vai atrair novas transformações, mas na obra sozinha não é possível isso. Porque tem problema fundiário, de remembramento de lote, de acesso para polo gerador de tráfego, tem uma série de problemas que a gente tem que construir nos incentivos. E são incentivos que estão em consonância e articulados ao Plano Diretor.

Ao final das contas não estamos fazendo exceções, estamos construindo uma cidade com um objetivo, a gente está perseguindo esse objetivo.

Por isso, essa mudança a que você se referiu, que eu teria afirmado em setembro - quando estive aqui para falar disso, nós mandamos até numa comunicação, por escrito - têm a ver com o Plano Diretor, sim, mas tem a ver com o equilíbrio das duas faces da avenida. De um lado é de um jeito, de outro é de outro jeito. A adesão à Operação é apenas do lado Oeste, que é o lado de quem vai Centro bairro, do lado direito, que é o lado Oeste da Cidade, esse lado Oeste vai ser transformado, o lado Leste menos, mas ele pode também ser transformado pelo Plano Diretor, pelos eixos, pela discussão toda.

Então é um pouco equilibrar, não só a obra, mas como que fica a fotografia final

dessa avenida, buscando sempre o interesse público e a renovação da Cidade.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Deixe-me entender: a expectativa da SP Urbanismo é contar com próximo de 850 milhões de reais com o novo leilão.

**O SR. GUSTAVO PARTEZANI RODRIGUES** – Quatrocentos, no mínimo.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** - E mais os 450 que tem hoje, parte dele, lastreando intervenções, parte dele ainda não. Parece-me não decidido, ou em fase de decisão. É isso?

**O SR. GUSTAVO PARTEZANI RODRIGUES** – As obras que estão decididas, todas da Habitação, como expliquei para a Vereadora Juliana, a finalização do Largo da Batata, que não é o Largo em si, é esse Largo da Batata três, é a adequação da Marginal Via Local Pinheiros, com a relação da Estação Pinheiros e a CPTM, que estava previsto, mas não foi executada porque a CPTM tem uma cabine de transformação que tem que mudar e terminar as ruas lá de baixo.

---

Além disso, fica faltando o Bulevar JK, que é um projeto polêmico, porque sempre foi pautado num túnel sobre a JK, que é o prolongamento dos túneis do Tribunal de Justiça e o Sebastião Camargo, hoje esse túnel não faz mais sentido, a gente pode ter um Bulevar com calçadas e ciclovia arborizada, sem haver túnel passando por baixo. Isso daria para fazer também. Aí, trocando o prolongamento da Faria Lima pela Nova Santo Amaro, com o mínimo desse recurso, eu conseguia. É o mínimo. Sempre há a expectativa de ter mais, dependendo como é taxa de conversão dos Cepacs por metro quadrado.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Todo processo de microacessibilidade da Vila Olímpia, que ainda é um tema a ser explorado, da mesma forma com que todo o entorno do novo terminal Pinheiros, que também tem acesso necessário para circulação, estão previstos, nesses investimentos, ou eles já não constaram mais com recursos da operação?

Outro questionamento, que eu acho que também se insere um pouco no campo das inovações que o Plano Diretor acabou por trazer para a Cidade, orienta-nos a buscar, no perímetro expandido das operações, intervenções muito parecidas com essas que estão

lançadas ainda de maneira não organizada no anexo 2. Há as intervenções na Rua Coliseu, Real Parque e Panorama. Essa orientação, em forma de diretriz, trazida pelo plano, não poderia ser aplicada nesse momento, para que esses 270, numa análise recente, e 380, numa análise anterior, seriam investidos em comunidades similares a essa? Vou dar dois ou três exemplos de comunidades similares a essa, que estariam no campo expandido da operação: favelas Mauro 1 e Mauro 2, favela da Linha e favela do Nove. Aqui é uma questão do eixo de prioridade. Se os incentivos urbanísticos dados pelo Plano Diretor aqueles que fazem face para a Avenida Santo Amaro, por mais que a mão pública seja importante para encontrar o proprietário do Toldo Azul e do Toldo Amarelo, os incentivos dados e o valor que tem o metro quadrado da Vila Nova Conceição, uma face da Santo Amaro e a outra face da Santo Amaro-Itaim Bibi, não me parece recorrente a um investimento público também, nesse eixo, por mais importante que seja a sua transformação, frente às prioridades apresentadas pela Administração no seu plano de metas.

Então, não me parece que, depois do esforço feito pelo Executivo, pela Secretaria de Desenvolvimento Urbana, para criar uma nova lógica de intervenção junto a esses corredores, nós vamos utilizar um recurso poderoso e importante, que pode variar de 270 a 380, em um ambiente em que os vizinhos já estão dotados de um metro quadrado de quinze a vinte mil reais o metro, enquanto a testada, segundo a SP-Urbanismo de sete a oito mil reais. Aqui eu estou dizendo de onde a mão pública é necessária para não permitir concentração maior de riqueza.

Sem dúvida alguma, ao requalificar esse espaço, a concentração maior de riqueza se dará no seu próprio espaço. Portanto, parece-me que a utilização desse recurso em intervenções como a Rua Coliseu, como o Real Parque, como o Panorama ou como a oferta de um perímetro expandido para atender a favela Mauro 1, favela Mauro 2, favela da Linha, favela do Nove, parece-me que se encaixam com maior perfeição aquilo que foi o esforço do Sr. Prefeito na aprovação do plano na Casa, aquilo que foi o esforço de aprovação da

Operação Água Branca, que me parece que, na sua concepção, houve um resultado bastante poderoso. Ainda vai enfrentar uma certa turbulência, porque o mercado ainda não está apto a essas inovações, mas aqui estou dizendo daquilo de mais importante que talvez a Câmara tenha produzido num passado recente. A gente volta a um ambiente que a gente parecia ter conseguido ultrapassar. Era essa a questão do princípio, do conceito que nos leva a essa decisão de priorizar essa obra, nesse momento. Ainda sim, como a Vereadora Juliana Cardoso falou, em detrimento de outras, porque se estamos trazendo uma nova obra, essa obra ou qualquer outra poderia ser trazida em cima dos estudos. Então, ela não é em detrimento do que vai ser realizado no Coliseu, no Real Parque e no Panorama, mas em detrimento de outros que o nosso plano acabou por orientar.

Muito obrigado.

**NÃO IDENTIFICADO** – Gostaria de responder essa pergunta. Essa pergunta, nobre Vereador, reforça os nossos argumentos e as nossas posturas, porque isso que é colocado, sob o ponto de vista da manutenção e da perseguição aos conceitos colocados, no Plano Diretor, nós entendemos que, nesse sentido, a proposta aqui colocada ela justamente vai de encontro a isso. De que maneira? Primeiro, no sentido de a gente rever um erro técnico, que foi se instaurando, na Cidade, ao longo de sua história das últimas décadas, onde rios e sistema viário sempre foram encarados como barreiras, tanto para definição de operações urbanas como a própria Faria Lima, onde a Santo Amaro é uma barreira quanto, por exemplo, para a ação(?) centro, onde o trem é uma barreira ou outros que definem os eixos dos rios, como esses limites que são intransponíveis, quando, na verdade, esses eixos, tanto os eixos da rede hídrica, quanto à rede viária, quanto à rede de transportes, têm que ser entendidos enquanto eixos de estruturação da transformação urbana e não como barreiras que definem limites do que está dentro e do que está fora. Esse, por exemplo, ressoa, na Santo Amaro, a partir do momento em que há uma lei aprovada, que nos permite enterrar o fio e melhorar a calçada de um lado da avenida, mas não nos permite o outro. Parece-me uma visão

urbanística tecnicamente equivocada.

Por outro lado, se há um investimento que nós podemos fazer no âmbito do recorte da Operação Faria Lima, que traga a maior ressonância possível à Cidade e ao seus sistemas que não necessariamente restrito ao local de arrecadação e de ação, é exatamente o ponto ou a linha de tangência, de sobreposição entre o limite da operação urbana e o sistema de mobilidade. Se é alguma coisa muito forte no Plano Diretor, que foi debatido, pactuado e aprovado, na Casa, justamente é a determinação de que, a partir desse Plano Diretor, um dos principais eixos da política urbana é o privilégio do sistema de mobilidade não mais motorizado individualmente mas o sistema de transporte coletivo.

A gente aqui, no âmbito da operação Faria Lima, está falando de um corredor, um dos primeiros corredores da Cidade, que simplesmente liga toda a região Sul com os seus milhões de habitantes e os seus milhares de deslocamentos/dia com a área central e a área do centro expandido, onde está a maior oferta de empregos. Então, a transformação da Santo Amaro, a partir do momento em que ela é um segmento de um sistema muito maior de abrangência de toda a área metropolitana, que até extrapola o âmbito municipal, permite-nos sim usarmos recursos captados, numa operação, num recorte específico, em benefício da totalidade do funcionamento dos sistemas urbanos da cidade de São Paulo. Nesse momento, nós estamos totalmente de acordo e reforçando os princípios aprovados nesta Casa, contidos no próprio Plano Diretor.

Então, de certa forma, a gente está falando, as nossas falas convergem no sentido de reforçar, por meio das ações que nós temos, esses princípios urbanísticos que estão, a partir de agora, colocados para São Paulo.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Tem a palavra o nobre Vereador Andrea Matarazzo.

**O SR. ANDREA MATARAZZO** – Estão previstas desapropriações nessa área? Nós temos o valor estimativo dessas desapropriações?

**NÃO IDENTIFICADO** – Se estão previstas? Temos os valores. Já foram levantados aqui. O Sr. Gustavo tem esses números de cabeça.

**O SR. ANDREA MATARAZZO** – Se não me engano, são 400 milhões de saldo da operação urbana. É isso.

**NÃO IDENTIFICADO** – Peço para o Sr. Gustavo replicar os dados por favor.

**O SR. ANDREA MATARAZZO** – Enfim, são cento e poucos milhões para o Coliseu e o Panorama. É isso que precisa ser utilizado, que já há destacado para isso? Deve haver 400 de saldo. Com que dinheiro vai se fazer toda essa... A foto é ruim, porque quando se fala da ausência de ciclovia numa via onde passa um carro só é assustador, mas, de qualquer forma, há 400 milhões para fazer todo esse programa que está se prevendo?

**O SR. GUSTAVO(?)** – Nobre Vereador, a gente debateu aqui sobre a conta e tudo mais. O dinheiro para fazer a Santo Amaro, no caso da aprovação do PL, virá de uma nova emissão dos Cepacs.

---

**O SR. ANDREA MATARAZZO** – Esse é o ponto. Tivemos um leilão de Cepacs na quinta-feira. Se não me engano, foi feito o leilão de Cepacs da operação urbana Água Branca. Foi isso? Houve um vazio, e o outro vendeu nove milhões de reais. De novo, nós vamos contar com recursos que não existem, começando projetos mirabolantes, que, em vez de colocar esse dinheiro na Habitação Social, nós vamos arrumar essa região. É eixo, é tudo isso, mas São Paulo tem um milhão de prioridades. Eu que sou sempre considerado o Vereador dos ricos, como o PT gosta de dizer, eu diria que há prioridades enormes antes de se utilizarem recursos que não existem numa região que efetivamente não é prioridade. É só não estragá-la. Ela está ruim, mas não precisa estragar mais do que mexer aqui.

Quando a gente ouve que ainda há coisas para fazer na Panorama e no Coliseu, não são só as construções. Há toda uma melhoria naquela região gigantesca a ser feita. Eu vim para o final porque eu tinha lido um pouco a operação, mas me preocupa muito querer contar com Cepacs. É como contar com os recursos do Governo Federal e como contar com

renegociação da dívida do município, coisas que não acontecerão. O mercado imobiliário está em baixa e a economia numa recessão brutal. O ICM do Estado caiu já 2,5%, e nós estamos com 500 prioridades de habitação social, e nós investirmos na Santo Amaro, perto da Avenida São Gabriel, da Juscelino Kubitschek, preparando a área para mais torres de escritório classe A. Não me parece uma prioridade, nesse momento. Por outro lado, vemos a Prefeitura estimulando, na falta de programas de habitação social, de investimentos corretos nessa área urbanística, apoiando e estimulando invasões por toda a Cidade.

Essa é a minha posição, Sr. Presidente. Deixo claro que não há possibilidade de o PSDB uma operação como essa. A gente entende que está distorcido o objetivo, distorcido o foco de prioridades da Cidade. Em terceiro lugar, vamos contar com o ovo que ainda não foi botado.

Muito obrigado.

---

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Terá a palavra o Sr. Laerte Brasil, da Confederação São Paulo, Trabalho e Empreendedorismo. Depois passo para a vereadora.

Com a palavra o Sr. Laerte Brasil.

**O SR. LAERTE BRASIL** – Sou Presidente da Com Fé São Paulo, Trabalho e Empreendedorismo, na primeira audiência, debatemos essa operação Santo Amaro/Faria Lima e nossa intervenção foi uma audiência pública com os moradores empreendedores, nessa Casa, que não houve essa audiência pública. Para fazer uma intervenção como essa precisa ouvir quem moram no território que são os moradores e empreendedores e os trabalhadores também. Por outro lado, você disse que vai desapropriar cerca de 130m imóveis, conheço bem essa área, aí 2700 metros, que será a área de desapropriação, tem mais de mil empreendimentos. Não op são apenas 130. E o custo de 165 milhões por desapropriações acredito ser muito baixo pelos valores, que esses dessa região. Por outro lado a ausência de ciclovía. Podemos apresentar dois planos: A e B. O plano A seria a construção de uma ciclovía acima dos pontos de ônibus, pegando da Av. Nove de Julho, indo até Santo Amaro, uma

ciclovia área. Plano B, seria deixar apenas uma faixa para o automóvel que precisamos democratizar as vias públicas, não só para automóveis mas para os ônibus, motociclista, ciclista, e ali fazer o plano B, fazer uma ciclovia ali, deixando apenas uma faixa para os automóveis e dos demais carros. Era o que tinha a dizer. Obrigado!

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Com a palavra a nobre Vereadora Sandra Tadeu.

**A SRA. SANDRA TADEU** – Questiono o seguinte: o projeto que foi sancionado a planta que foi colocada ao projeto, é de 2003. Será que há mais de dez anos isso não houve nenhuma modificação com todas essas modificações que já foram feitas? E segundo, vocês não tem medo que haja, a mesma coisa aconteça na questão dos CEPACs da Operação Água Branca. Vemos muita coisa acontecer aqui na Câmara Municipal de São Paulo de se criar expectativas com a população nas questões das desapropriações que cria aquela expectativa, vai desapropriar, vai desapropriar. Cria-se um terrorismo como aconteceu na questão dos corredores de ônibus, que por fim acaba não acontecendo e temos de pensar nisso, daqui um ano e meio teremos novas eleições. Não sabemos se continua com Haddad, ou se possivelmente vem outro prefeito com outra cabeça. E com isso muda tudo. E nós, a população da Cidade de São Paulo fica confusa com tudo isso. E em minha opinião temos de ter aqui mais audiências públicas convocando a população, o comércio, de toda essa região. A primeira audiência pública foi convocada na Comissão de Justiça a qual eu faço parte, ainda foi feita pelo nobre vereador Tripoli, hoje deputado estadual. Na minha opinião, concordo com o nobre Vereador Andrea Matarazzo que, a essa altura do campeonato, com essa crise que está por vir, não na cidade de São Paulo, mas no nosso País, a gente tem de, primeiro, observar as prioridades da Cidade e onde iremos gastar os 480 milhões. Vamos colocar em vias, fazer realmente o que tanto prega o Governo Haddad e empregar nas questões sociais ou o que tanto ouvimos na porta desta Casa, nas questões de habitação, que tanto falta nesta Cidade.

O que mais me inquieta é se não há preocupação por parte dos senhores que

esses Cepacs não ocorram. Se apenas esses 480 milhões – se é que realmente eles existem – serão suficientes para ocasionar toda essa obra, tanto de desapropriação, como tecnicamente do tijolo, do cimento, da guia, enfim, de toda a reforma.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Antes de responder às questões dos nobres Vereadores Andrea Matarazzo e Sandra Tadeu e do Sr. Laerte Brasil, quero dizer que foi aprovada pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente a realização de duas audiências públicas; esta de hoje e mais uma na região.

**O SR. PAULO FRANGE** – Provavelmente será no auditório da FMU ou da Anhembi Morumbi.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Estamos prevendo uma reunião no local. Ainda não foi marcada a data, amanhã veremos. Então essa questão será resolvida através de uma audiência pública no local.

---

Passo a palavra aos nossos convidados para as respostas e as considerações finais.

Com a palavra o Dr. Fernando.

**O SR. FERNANDO DE MELLO FRANCO** – Todos sabemos que a construção das cidades, de forma geral, é histórica e que demanda um tempo totalmente dilatado, que transcende gestões, vide a história da nossa Cidade e de todas as cidades que conhecemos no mundo.

Nesse sentido, a política urbana tem de ser pensada, claro, a curto prazo como também a médio e longo prazos. E tem de ser pensada de forma a sobreviver à alternância de poder desejável e necessária. Se há algo que já se consolidou na história de São Paulo, felizmente, é o instrumento da Operação Urbana no sentido de ele conseguir atravessar o tempo.

Existem várias Operações. Com relação à própria Faria Lima, não sei quantas gestões já passaram por ela e, assim como as demais Operações, vem sendo realizada. Até

porque as Operações Urbanas são regidas por leis, não apenas leis aprovadas nesta Casa como também por regras estabelecidas pela Comissão de Valores Mobiliários, como a emissão de títulos do Cepac, entre outros.

Então, não estamos com uma visão de curto prazo e, portanto, não estamos preocupados com o atual contexto econômico onde, de fato, o mercado imobiliário, assim como a economia, de forma geral, demonstra claros sinais de desaceleração.

Estamos nesta audiência propondo um ajuste, uma revisão de uma lei, que contém uma série de instrumentos que permitirão a próxima e quiçá a outra, depois da próxima gestão, a executar os projetos necessários no tempo que for preciso. De fato, a capacidade de captação de recursos através da apropriação, da mais valia imobiliária, que, na cidade de São Paulo, são duas: outorga onerosa e os Cepacs. Ambas estão, neste momento específico, prejudicadas, vide a arrecadação do Fundurb que deu uma bela desacelerada desde o *boom* imobiliário recente que vivenciamos. Então, essa questão não nos preocupa. O que nos preocupa é, aqui, termos um pacto – quando digo aqui não é só com o Legislativo, mas com toda a população que o Legislativo representa – de que as alterações propostas e os investimentos propostos são aquilo que, de fato, a Cidade almeja. E o que especificamente está colocado para a questão de Santo Amaro não é investimento em melhorias viárias. É investimento na melhoria do sistema de mobilidade do transporte público e da mobilidade local através, sobretudo, da qualificação dos passeios e implantação também das conexões ciclovárias que dizem respeito a esse território específico. Interesse esse que está devidamente expresso nas diretrizes aprovadas, mais uma vez, pelo Plano Diretor e que têm um grande impacto social, porque todos sabemos a importância da questão da mobilidade para todas as classes sociais ou da imobilidade para todas as classes sociais.

Então, entendemos e temos uma visão de longo prazo, onde o contexto potencial de arrecadação não nos preocupa. Estamos apenas obtendo os instrumentos necessários para que as gestões – presente e futuras – possam conduzir a política urbana do Município.

No âmbito da Política Habitacional, não tenho aqui os dados, porque não é a minha pasta, mas sei que já são dezenas de milhares de novas unidades em processo de construção ou em processo de licenciamento, empenhamento de verbas entre outros, na cidade de São Paulo, já em número muito superior ao que a média histórica recente da Cidade conseguiu realizar. Esses investimentos continuam. Estamos, inclusive, trazendo algumas inovações no âmbito da Operação Faria Lima, no que diz respeito aos empreendimentos para Habitação Social. Por exemplo, estamos querendo garantir que esses empreendimentos tenham, entre outras coisas, espaços para que se possa distribuir toda a produção orgânica e familiar que está sendo fomentada nas bordas da Cidade, que é uma das estratégias, inclusive, de preservação das zonas ambientais que visa, justamente, provê-las de um sentido econômico que seja mais interessante do que a ocupação urbana e, justamente, acesso à população carente de todas as áreas da Cidade,- entre outras, a do Coliseu, Real Parque e Panorama – a poderem comprar e ter em seu próprio empreendimento postos de venda desses alimentos, que têm uma importância fundamental na Política de Segurança Alimentar. Essa é uma inovação que está sendo trazida, por exemplo, neste ano.

Portanto, não acredito que estamos trocando uma coisa por outra. Na verdade, estamos reforçando os mesmos princípios de diretrizes já firmadas em relação ao compromisso da produção de moradia popular e ao compromisso da expansão da mobilidade e, evidentemente, da qualidade de vida de toda a população, que se faz fundamental neste momento da Cidade. Desse modo, estamos absolutamente tranquilos de que todo esse projeto, aqui colocado, essas propostas e esse projeto, são absolutamente coerentes com tudo aquilo que estamos defendendo.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Tem a palavra o Sr. Mário Wilson Pedreira Reali.

**O SR. MÁRIO WILSON PEDREIRA REALI** – Saúdo a Comissão de Política Urbana.

Na verdade, estou aqui na condição inicial de conhecimento das operações urbanas e acompanhando esta audiência com uma expectativa muito grande e muito ciente da importância de aprovação deste projeto, uma vez que se trata da Avenida Santo Amaro.

Ouvindo todas as intervenções, devo dizer que concordo muito com as preocupações, mas acho, que por um lado, a Avenida Santo Amaro realmente, apesar de ser um corredor inserido em uma área onde o mercado imobiliário é muito valorizado, por outro é um corredor de ligação para toda a zona Sul de São Paulo, onde mora uma população trabalhadora que, muitas vezes, perde uma parte considerável de seu tempo nesse deslocamento.

Então, apesar de ter essa perspectiva de transformação urbana, de requalificação do seu entorno, ela tem uma qualidade enorme, do ponto de vista de melhoria do transporte, de redução do tempo de deslocamento. Portanto, é muito pertinente a sua função social e é um ganho para toda aquela população que não é diretamente envolvida com essa intervenção, com esse melhoramento, havendo uma repercussão muito grande na qualidade do corredor de transporte.

Coloco-me à disposição dos Srs. Vereadores no sentido de apoiar e esclarecer o suficiente, a fim de viabilizar a aprovação deste projeto.

Muito obrigado.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Sr. Presidente, ficou uma questão na transição entre os questionamentos para o Sr. Gustavo e para o nosso Secretário.

Perguntei se a aprovação do projeto, que está na Casa, impedirá o lançamento de um novo leilão. Na realidade, quero entender o sincronismo entre essas duas coisas. Sem a aprovação do projeto não pode se dar continuidade ao plano de obras que já existe e, portanto, à oferta de novas certificações para o mercado? Essa é a pergunta.

**O SR. PAULO FRANGE** – Sr. Presidente, farei um comentário.

Em que pese o momento político de maiores dificuldades, atingindo também o

segmento da construção civil, não deve haver a contaminação desse processo, que envolve a Faria Lima, com o episódio da venda de Cepac da Operação Urbana Água Branca.

São dois momentos em que vivemos. Primeiro, quando vamos aprovar uma operação urbana, aqui na Casa, acabamos por demorar o tempo suficiente para amadurecer o processo. Ao longo desse processo, há um número muito grande de protocolos e há o direito adquirido, naquela área de intervenção, de construir comprando, ainda pagando por outorga onerosa e não Cepac, porque eles estavam lá atrás dentro de outra regra.

Ao disponibilizarmos a venda desse Cepac – como foi o caso da Operação Água Branca – o tempo para aprovação nesta Casa é o suficiente para vermos o quadro lá. O retrato de lá, hoje, é de uma indústria a céu aberto. Temos construção por todo eixo da Marquês de São Vicente, ainda com a lei antiga, comprando com um critério que não é o de hoje, não por meio de Cepac.

---

O que aconteceu na Operação Urbana Faria Lima foi que na lei de 95, quando aprovada, tivemos a venda de 1.072.000 m<sup>2</sup>. Duzentos e vinte e oito projetos foram aprovados e vendidos sob a forma de outorga onerosa, na época, porque estavam protocolados, e somente 163 foram vendidos sob a forma de Cepac para vincular ao imóvel. Portanto, muito mais com os protocolos do que propriamente com a venda do Cepac, que tem outro valor.

O mercado tem, hoje, em mãos, 58.000 Cepacs, que estão sendo tratados entre os empresários na faixa de 8 a 9 mil reais o Cepac vendido no paralelo. Portanto, essa é uma área de desejo imobiliário, de desejo da indústria e da construção civil muito maior, neste momento, que a da Água Branca, sem sombra de dúvidas. Quando disponibilizarmos esse Cepac, venderemos no preço real, que está em torno de 5.500, talvez até 6 mil reais, o que dependerá do momento, talvez um pouco menos.

O que entendo disso tudo é que a possibilidade de se fazer um leilão de Cepac nessa região e que tenha o mesmo resultado da Operação Urbana Água Branca é praticamente impossível, porque são dois momentos e situações completamente diferentes.

Aqui, ninguém mais construirá dentro da Operação com o objeto protocolado anteriormente. Há um interesse muito grande de se construir nessas áreas que estamos hoje tratando no projeto, com mudanças importantíssimas para a região. Com certeza, um leilão de Cepac, hoje, terá um resultado completamente diferente. Não sei se estou enganado, mas creio que estamos tratando de duas situações absolutamente diferentes.

Não concordo com a posição do nobre Vereador Andrea Matarazzo, sob o ponto de vista técnico. Não estou me referindo ao ponto de vista político, porque acredito que S.Exa. tenha razões políticas para pensar dessa forma. Porém, sob o ponto de vista técnico, temos os números mostrando que esse histórico já aconteceu há 20 anos.

**A SRA. SANDRA TADEU** – Sr. Presidente, só um esclarecimento.

No Plano Diretor já não beneficiamos esse corredor com potencial de construção e tudo mais? Então, quanto mais beneficiarmos... quem comprará isso tudo? Como isso ficará? Qual lei valerá? Essa lei, do Plano Diretor, que votamos aqui, será cancelada? Valerá a lei do Cepac? Valerá essa Operação Urbana? Como funcionará? Parece-me que um lado valerá mais que o outro. Como funciona isso?

**O SR. GUSTAVO PARTEZANI RODRIGUES** – Tentarei explicar para podermos qualificar o debate.

Antes de responder a V.Exa., falarei um pouco a respeito do Cepac. Para que serve esse Cepac? Vai vender? Não vai vender? Por que venderei agora? Por que o Poder Público faz isso? Qual o interesse real público que estamos discutindo aqui da venda desses Cepacs?

Cepac é um título que antecipa recurso, vendendo o metro quadrado ao mercado imobiliário para que se financie infraestrutura – infraestrutura para o real interesse público aprovado em lei específica. Estamos tentando aprovar, discutir, qualificar a discussão de um PL que vai colocar mais uma obra na Faria Lima e tirando outras questões que não são atualmente válidas.

De fato o Cepac só tem interesse público e é isso que estamos defendendo se for

utilizado para infraestrutura. O dinheiro que temos em caixa – talvez alguns aqui ainda não conseguiram compreender isso – serve para as coisas que já começamos. Já destinamos esse dinheiro para as habitações, como expliquei, por exemplo, a Vereadora Juliana. O dinheiro que está em caixa já está rotulado, parte para o Jardim Panorama, a Corifeu e o Real Parque.

Então está garantida a execução dessas habitações, assim como estão garantidos também os melhoramentos urbanísticos: a microacessibilidade, conexões, etc. Assim como está previsto o recurso para o Bulevar JK trabalhado na superfície e não no túnel. O túnel não faz mais sentido.

Assim como já está previsto e apartado o dinheiro para o Largo da Batata III, que é a fase final do entorno do Terminal da Rua Capri. Então o Cepac serve para fazer as obras de infraestrutura e ele tem de ser colocado ao mercado quando se fizerem essas obras. Isto é importante.

---

O leilão da Água Branca referido pelo Vereador Matarazzo atingiu os objetivos da São Paulo Urbanismo. Ele vai financiar os projetos que são necessários para as licitações das futuras obras. Não é de interesse público agora ter o dinheiro para fazer a obra, mas os projetos vão gerar as licitações, então o leilão atingiu seus objetivos.

É diferente uma operação que está nascendo agora, como disse o Vereador Frange, teve um processo de protocolo muito intenso antes da votação por esta Casa, em 2013. Temos produção lá para cinco ou seis anos de mercado imobiliário, de uma operação que já está antiga, 20 anos a Faria Lima, que já está esgotada e quem está lá é que precisa disso para avançar.

Nós temos monitorado o mercado imobiliário e de fato, se colocarmos títulos à venda, esses serão vendidos. Então temos de qualificar o debate, são coisas diferentes, são territórios da Cidade diferentes, têm idade de maturação e têm vocações diferentes. O dinheiro colocado aqui já está destinado. O dinheiro que seria colocado, Vereador Police, não é impeditivo, mas tem de ter o interesse público, que é de fato estruturar e melhorar o transporte

coletivo da zona Sul.

Esse é um eixo. O plano diretor aprova coisas que estão fora e preserva as áreas da operação. Não muda a legislação. Isso está muito claro nos artigos do plano diretor. Ele recepciona as legislações e as operações que foram feitas antes do plano diretor.

Então estou falando coisas diferentes. Estou estipulando e equilibrando as coisas na dinâmica da Cidade em territórios diferentes. Acredito que se houvesse entendimento qualificaríamos o debate, porque falar coisas diferentes que são iguais não é verdade. Está equivocado. Temos de ter clareza desse processo.

Então a emissão de Cepac tem real interesse público e pode ser feita a qualquer momento desde que financie um objetivo. Na Água Branca foi feito muito pouquinho para financiar projeto, porque preciso de projeto para depois licitar a obra. Não preciso de obra ainda. Preciso do projeto. Então atendemos os nossos objetivos.

---

O alinhamento que foi feito em 2006 teve de respeitar. Fizemos vistoria e nada foi feito em cima do alinhamento. Ele está mantido e preservado. E os Cepacs que entrariam seriam para fazer essa obra retirando a Faria Lima.

Então se entendermos essas questões, levarmos e avançarmos no debate e qualificarmos, que são coisas diferentes para objetivos diferentes, trazendo benfeitoria para toda a Cidade, dentro do real interesse público nós estamos avançando na discussão da Cidade. Estamos discutindo uma obra que melhora o transporte em toda a zona Sul. Uma obra que qualifica uma área que está desde os anos 70 engessada.

Quem frequentou a Santo Amaro nos anos 70 – havia cinema, comércio, uma porção de coisas -, eu não frequentei, era muito pequeno nos anos 70 para frequentar a Santo Amaro, mas hoje não tem condições, não tem comércio, não tem nada, não tem calçada para andar. E o problema não é só a calçada e a arborização para qualificar a porta do imóvel, mas também para acelerar o transporte. Há 217 ônibus hora/pico na Santo Amaro, que não tem ultrapassagem. Se um para no ponto, todo mundo para atrás. Então, alargando, você cria

ultrapassagem, qualifica, melhora em muitos minutos o transporte. Quando você cruza a Bandeirantes, ele flui porque ela é mais larga. Na Chácara Santo Antônio é bem mais larga, tem o corredor, embarque a esquerda, ali não tem.

Então, a gente está fazendo uma obra que tem uma mais valia de uma operação urbana que reverbera na Cidade toda e que será executada porque o CEPAC será vendido. O mercado quer esse CEPAC.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Onde tem desembarque do lado direito no corredor da Santo Amaro? Eu venho de ônibus para cá, não tem desembarque do lado direito, desculpa, Gustavo, porque senão a gente passa uma informação para a sociedade que não é verdadeira. Então, o corredor da Santo Amaro não tem desembarque pelo lado direito, ele não usa a calçada para desembarque. Se não a gente dá uma informação...E você tem pontos de passagem em três aberturas do corredor. Se não a gente...

---

**O SR. GUSTAVO** – Vou explicar melhor, Sr. Vereador, vou falar novamente a minha fala para que V.Exa. entenda o que eu disse.

Eu disse que o corredor de Santo Amaro é corredor não é faixa a direita. Só que o abrigo de ônibus, onde as pessoas ficam em pé no corredor da Santo Amaro em frente a faculdade, na São Gabriel e etc., ele entra no ônibus a direita, não é corredor central como é na 9 de Julho, por exemplo, que o ponto está na 9 de Julho. O corredor é a esquerda, claro, só que tem aquelas barreiras, mas a gente pode evoluir e avançar nessa questão se V.Exa. quiser.

Só para concluir a minha resposta é a questão da qualificação. Então, o CEPAC são coisas diferentes, eles podem ser vendidos, a obra será feita com dinheiro novo se entrar e como entrar. Segundo a nossa informação e a nossa pesquisa é que isso está garantido.

Assim, eu coloco à disposição para qualquer outra dúvida.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Vereador Netinho, ficou alguma pendência?

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Como falou que o embarque é feito pela calçada, então, anunciando que você tem uma interrupção na circulação de todos, a gente precisa recuperar um pouquinho até porque se a decisão é de fato privilegiar o transporte coletivo, você tem como fazer uma obra ali deixando uma faixa só para o carro, abrindo o viário para o transporte coletivo nessa faixa adicional e, portanto, ampliando calçada e transporte público no leito que ali ainda está e guardando esse recurso para intervenções que entrem em outra lógica.

Eu digo isso porque a nossa disposição aqui é o debate franco, mas não de produzir informações que levem as pessoas a acreditar que a Santo Amaro tem interrupção de tráfego de ônibus e carro porque eles disputam o mesmo espaço. Então, aqui é um pouco para a gente qualificar. Portanto, trazer a informação precisa, em especial, quando não somos políticos, somos técnicos. Aí a informação tem de ser precisa.

**O SR. GUSTAVO** – Só para responder ao Vereador. Eu não disse que o corredor desembarca pela calçada, Vereador, é a direita. O corredor é sempre a esquerda, mas quando você sobe – a gente pode pegar o ônibus aqui na Santo Amaro e ir até lá – e pode melhorar.

**A SRA. SANDRA TADEU** – Para terminar a minha fala, na verdade, a expectativa era que a arrecadação ultrapassasse 105 milhões. Iniciado o leilão, entretanto, os títulos continuaram na prateleira. A Bovespa registrou apenas 10 transações. Então, não é bem assim, que você está dizendo, que foram arrecadados apenas o que já era esperado para projetos. Então, a história não é bem assim como ele está dizendo.

**(NÃO IDENTIFICADO)** – Vereadora Sandra, de onde é essa fonte?

**A SRA. SANDRA TADEU** – A fonte está aqui no jornal de ontem, *Metrópole*, do *Estadão*, 16 de março.

Não é muito bem a minha área, mas eu sei muito bem o que são CEPACs, o que é o Plano Diretor. Então, não sou tão assim...

Eu sei muito bem o que é CEPAC.

**O SR. GUSTAVO** – Vereadora Sandra, a senhora tem razão quando diz que essa fonte do jornal o *Estado de São Paulo* disse isso, entre aspas. Entretanto, a voz de um jornal, não importa qual seja, não é a voz oficial do Poder Público, que é a que nós trazemos. Evidentemente, todos nós, em todas as três esferas de governo, esperávamos um momento econômico melhor onde todos nós estivéssemos arrecadando, não apenas mais Cepac como também ICMS, que não é municipal, imposto de renda, que também não é municipal, entre outros. Isso não significa que anule um processo que de fato teve como intuito ser um termômetro do mercado. Nós vínhamos monitorando, e já sabíamos, de modo que tivemos a opção de abortar o leilão antes de fazê-lo, porque já tínhamos monitorado, porque temos o Banco do Brasil contratado para fazer a coordenação dessa emissão. São profissionais, e, evidentemente, se faz um processo de monitoramento do interesse do mercado. Nós não abortamos porque o nosso segundo objetivo era fundamental: alavancar os recursos que teriam sido possíveis alavancar, justamente para financiar projetos. Isso porque em grande parte, no Brasil inteiro, as coisas encontram muita dificuldade para acontecer porque a prática de projetos estruturados infelizmente é muito deficitária em toda as instâncias do Brasil. E nós queremos, pelo contrário, reverter essa má prática, para começar a investir em projetos que tenham a capacidade de estruturação daquilo que depois vai poder ser, com mais celeridade, em obra, em ação concreta por parte do Poder Público. Então estamos absolutamente coerentes e cientes do contexto e das ações que temos de empreender, e faremos, com esses recursos, a estruturação dos projetos que vão nos possibilitar alavancar os futuros investimentos de forma estruturada e responsável.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Muito bem. Somos também escravos do horário, e às 13 horas temos uma CPI.

Agradeço a presença dos Srs. Fernando de Melo Franco, Gustavo Rodrigues e Mário Realle e dos Srs. Vereadores membros da Comissão, Sra. Juliana Cardoso e Srs. Paulo Frange e Souza Santos.

Iremos discutir amanhã, na comissão ordinária, a data e o horário da audiência pública na região de Santo Amaro, para que possamos dar continuidade às questões que hoje não foram dirimidas nesta audiência pública.

Agradeço a todos – assessoria, aos nobres Vereadores, enfim, a todos aqueles que indiretamente contribuíram, colaboraram e acompanharam a audiência pública.

Está encerrada a presente audiência pública do PL 377/2014.

---