



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 CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO  
PARTICIPATIVA**

**PRESIDENTE: ALFREDINHO**

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.  
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo  
DATA: 11/11/2015

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Grafia(s) não confirmada(s)
- Manifestação fora do microfone

**O SR. PRESIDENTE (Alfredinho)** – Declaro aberta a 15ª audiência pública da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa realizada em 2015, tendo por objetivo debater o PL 347/2015, do Executivo, que aprova o Plano de Melhoramento Viário para o eixo de desenvolvimento do arco Jacu-Pêssego, da macroárea, de estruturação metropolitana e áreas limítrofes e refoga dispositivos legais que especifica.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), nos *links* Auditórios On-Line.

Quero convidar para fazer parte da Mesa, representando o Secretário Fernando de Mello Franco o Sr. Gustavo Partezani, Diretor de Desenvolvimento da SP Urbanismo.

Informo também aos interessados em falar que a inscrição está aberta com a Carmen, do meu lado direito.

Registro a presença do Vereador Ari Friedenbach, também membro da nossa Comissão de Justiça. Tem a palavra o Sr. Gustavo Partezani.

**O SR. GUSTAVO PARTEZANI** – Boa tarde. Nobre Vereador Alfredinho, Presidente da Comissão; Vereador Ari, é um prazer estar nesta Casa, agradeço pelo convite. Vim aqui colaborar para esclarecimentos deste importante projeto de lei sobre alinhamento viário da região da Jacu-Pêssego.

Nós, da São Paulo Urbanismo, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano, elaboramos esse PL, que trata basicamente de ações de transformação, planejamento urbanístico na região Leste da Cidade, a partir de três questões, nobres Vereadores.

Primeiro, a questão do Plano Diretor Estratégico, Lei 16.050, de 2014, que estabeleceu uma série de condicionantes para desenvolvimento urbano da região Leste, principalmente do eixo Jacu-Pêssego. No seu mapa 3 e mapa 9, temos os corredores de mobilidade, o incentivo aos empregos pela indústria e uma série de condicionantes ambientais para aquela região.

Também está colocada em pauta a Lei 15.931, aprovada nesta Casa em 2013, que

é a lei de incentivos fiscais para instalação de empresas e desenvolvimento de empregos na região Leste da Cidade. A saber, principalmente, as três subprefeituras: São Miguel, Itaquera e São Mateus. Essa lei coloca incentivo para a produção não só importação de empresas, mas de serviços como callcenter, serviços vinculados ao comércio de forma que possamos fomentar o emprego na região.

E também trabalhou esse projeto de alinhamento viário a partir da Lei 3.872, de 2004, de 11 anos atrás, que é a lei que instituiu a Operação Urbana Consorciada Rio Verde-Jacu.

Essas três leis colocam claramente os conceitos e propósitos de desenvolvimento da zona Leste. E o que trazemos neste momento para o debate, para esta Casa apreciar, é o processo de criação de condições de infraestrutura para o desenvolvimento dos conceitos e prerrogativas dessas três leis – Plano Diretor, Lei de Operação Rio Verde-Jacu e Lei de Incentivos Fiscais.

Uma lei de alinhamento viário é uma prática já bastante conhecida do Município. Talvez São Paulo seja um dos únicos municípios do País que trata desse instrumento de planejamento. E esse instrumento já desde os anos 40, do nosso Prefeito Prestes Maia, com seu plano de avenidas, é instituído por dois fatores principais: o primeiro é um instrumento de Planejamento, que visa planejar e anunciar à Cidade toda a infraestrutura que ela precisa para reunir condições de prosperar suas atividades. Então, anuncia à Cidade qual é o sistema viário necessário, as ligações com as rodovias, as ligações interbairros, as vias articuladas, as arteriais, coletoras, locais, quais são as vias necessárias para comportar os fluxos urbanos do deslocamento de pessoas e de mercadorias – comida, bebida, roupa, material para construção civil, matéria-prima para a indústria, para a agricultura (hortifrutigranjeiros), etc.

Este é o primeiro propósito da lei de alinhamento viário: trazer o planejamento da infraestrutura. O segundo propósito é regular algumas condições específicas da matéria edílica da cidade, das regras de construção dos lotes urbanos. Tanto o nosso código de obras e

edificações - e está em pauta e discussão nesta Casa atualmente uma proposta de substitutivo da lei – quanto nosso processo de licenciamento de edificações tratam da matéria de impacto de melhoramento público sobre os terrenos privados. E ela só aprova o regulamento Edifícios/Edificações, inclusive as indústrias que ali tem de se formar, os empregos que têm de se formar a partir desses melhoramentos.

Então, este é o propósito de alinhamento viário: prever, planejar um futuro alinhamento da Cidade.

Antes de falar especificamente da Jacu, é curioso lembrar que temos processos de desenvolvimento hoje na Cidade que só existem graças à lei de alinhamento que os nossos antepassados fizeram nos anos 40, 50, 60. O caso mais conhecido é a Nova Faria Lima, feita nos anos 90 a partir de um alinhamento viário que tinha sido aprovado pela Câmara Municipal em 1971, com 25 anos de antecedência.

A Cidade reservou e planejou, com 25 anos de antecedência, um propósito que hoje se configura como uma das principais avenidas da cidade, uma das mais importantes economicamente falando.

Outro exemplo importante, recém aprovado nesta Casa no ano de 2015, foi a revisão da Operação Urbana Faria Lima propondo a transformação da Avenida Santo Amaro baseado em um projeto de lei de alinhamento viário aprovado por esta Casa em 2006. Se não fosse aquele projeto naquele momento, em 2006, antevendo questões de infraestrutura que a Cidade precisaria, não teríamos a condição hoje de estar implantando esse importante projeto que beneficia toda a zona Sul, por exemplo, toda a ligação do Centro com a zona Sul, esse corredor 9 de Julho/Santo Amaro.

A Cidade é dinâmica, ela se transforma e, se não temos esse instrumento de planejamento, fica difícil entender esse processo.

Por isso que viemos propor esse projeto de lei. Ele trata de três questões: ele faz uma revisão muito clara do projeto de alinhamento viário proposto na Lei 13.872/2004. Ele

revoga alguns alinhamentos que não fazem mais sentido, que não foram implantados nesses últimos anos e adapta principalmente a Jacu-Pêssego a um importante projeto de transporte de ligação de Mauá a Guarulhos, que são municípios vizinhos e importantes; estamos falando do polo petroquímico, do aeroporto, e também da ligação do rodoanel leste, da articulação do transporte de cargas do município. E tem o transporte de corredor de ônibus, com paradas a ser promovidas pela EMTU, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, que precisa de uma revisão do alinhamento viário para implantar melhorias na Rio Verde-Jacu, na Avenida Jacu-Pêssego, principalmente, e nas suas conexões.

A segundo questão é a Lei 15.931, que trouxe incentivos para empregos na zona Leste, só que não traz condições de planejamento de mobilidade para que essas indústrias ali se instalem, Vereadores. Não tem como chegar o caminhão lá, não tem como chegar matéria-prima, não tem transporte coletivo, o trabalhador não chega de ônibus lá. Por quê? Porque não há conexões no território. Então, principalmente ali em uma Entre Rios, perto do Parque do Carmo, naquela região central da sub de Itaquera, estamos planejando melhor acessibilidade ao território.

Outra questão importante também é o Plano Diretor, que no seu mapa 3 e no seu mapa 9, que são os de infraestrutura e mobilidade aprovados pela 16.050, traz questões de implantação desse transporte público. Boa parte desse projeto já foi aprovada na Lei 16.020, aprovada nesta Casa em 2014, que trata dos melhoramentos dos corredores a leste e a sul da cidade.

Acho que todo mundo se lembra desse debate. Agora é uma complementação e as conexões com a Jacu-Pêssego e Entre Rios. Com isso, transformaríamos um processo de planejamento das subprefeituras de São Miguel, Itaquera e São Mateus, reunindo condições para o planejamento e a organização dessa mobilidade.

Isso é um processo de planejamento, e o município de São Paulo é pioneiro ao promover um debate sobre uma lei de alinhamento viário, mas não implica, necessariamente,

Vereadores, dizer que vamos começar essa infraestrutura de uma vez só e de maneira imediata. Ela é feita no tempo.

Como eu disse há pouco, a Prefeitura nos anos 90 não faria a Avenida Faria Lima se não fosse a Prefeitura dos anos 70 ter aprovado isso. A atual gestão pública não faria a Avenida Santo Amaro se não fosse a gestão da Câmara de Vereadores 2006, que aprovou o alinhamento da Santo Amaro.

Estamos falando de uma visão de cidade, de futuro, para propostas de emprego, renda e habitação, melhoria das condições e a questão de impacto ambiental.

E uma quarta coisa que chama a minha atenção: é importante revermos uma questão que é muito cara à Cidade há muitos anos: o acesso da Cidade a seus aterros sanitários, para que tratemos o nosso lixo. O nosso lixo viaja mais de 50 quilômetros todos os dias para chegar ao aterro São João, na divisa com Mauá, lá perto do morro do Cruzeiro. No extremo leste da cidade. E não há condição de esse lixo chegar. Quem mora na Ragueb Chohfi, naquela região, conhece o trânsito noturno de caminhões que vão e vêm. O aterro de São João pode ter prorrogada sua vida útil se ajustarmos uma nova forma de as avenidas chegarem até lá. Então, estamos propondo também, na Estrada de Iguatemi, naqueles cantos, daqueles lados, um ajuste para que possamos desafetar algumas ruas no meio do aterro para melhorar essa condição de acessibilidade. Estamos também pensando na nossa estrutura local de destinação de lixo, essa mobilidade no lixo.

É isso. São quatro questões. Falei sobre o lixo por último, mas o PDE é a principal delas, a lei de incentivo que fizemos, que foi uma conquista da Cidade, discutida nesta Casa, mas não temos condições e estruturas de essas empresas chegarem lá. Não chega trabalhador, não chega matéria-prima.

Quanto ao plano de corredores viários que o Plano Diretor colocou, já avançamos na discussão, na 16.020 e que agora está complementando. E uma revisão fina da antiga Operação Urbana Rio Verde- Jacu, no sentido de melhorar as conexões graças à implantação

já com recurso destinado do corredor MT (?).

Em linhas gerais, é isso. Nós temos mapas e uma série de imagens se for necessário mostrar e debater. Estamos à disposição, mas viemos principalmente para o debate e para esclarecer.

Obrigado pela palavra.

**O SR. PRESIDENTE (Alfredinho)** – Muito obrigado, Gustavo. Bem esclarecido, colocação muito boa. Consulto o nobre Vereador Ari Friedenbach se quer usar a palavra.

Há algum inscrito do público? Não havendo ninguém inscrito e nenhuma dúvida por parte daqueles que aqui estão, dou por encerrada a audiência pública do PL 347.

Muito obrigado.

---