



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 FINANÇAS E ORÇAMENTO

PRESIDENTE: JONAS CAMISA NOVA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 14 DE SETEMBRO DE 2106

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Suspensão

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Na qualidade de Vice-Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento, declaro abertos os trabalhos da décima nona audiência pública do ano de 2016.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, Link Galeria Multimídia.

Esta sessão foi convocada em atendimento ao Requerimento nº 85/2016, de minha autoria, com a autorização dos demais membros da Comissão de Finanças e Orçamento, para aditar o Requerimento nº 34/2015, também de minha autoria, que tem como assunto a faixa exclusiva de ônibus e a finalização da ciclovia/ciclofaixa na Avenida Cursino – cuja abrangência vai desde a Avenida Bosque da Saúde, a Avenida Abraão de Moraes e a Avenida Ricardo Jafet até a Avenida do Cursino –, tornando o fluxo do trânsito moroso, considerando que a Avenida do Cursino é estreita e seu fluxo de veículos é intenso, resultando no recebimento de inúmeras reclamações.

Gostaria de convidar a ocupar um assento à mesa as seguintes autoridades convidadas: Sr. Samuel Alves de Oliveira, Arquiteto e Supervisor do Departamento de Projetos do CET, nesta reunião representando a empresa; a Sra. Élia Rocha, Gestora de Trânsito e Assessora da Gerência de Planejamento da CET; Sr. Cury, membro do Conselho do Grão-Mestre das Grandes Lojas Maçônicas do Estado de São Paulo; Sr. Giacinto Cosimo Cataldo, Vice-Presidente da Associação Comercial de São Paulo; Sr. Valdir Vidal, Superintendente Distrital Sudeste; Sr. Ronaldo Ogasawara, Presidente do Conseg Vila Clementino/Saúde; Sr. Marco Augusto Barbulho, Presidente do Conseg Sacomã; Sr. Jorge Susuki, Presidente da ACE Saúde.

Aos que quiserem se manifestar, por gentileza, inscrevam-se do lado direito da mesa.

Primeiramente, passo a palavra ao Sr. Samuel Alves de Oliveira, Supervisor do Departamento de Projetos da CET, para suas considerações iniciais.

O SR. SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA – Boa noite a todos. Sou Supervisor da área de Projetos da CET. Nós fomos os responsáveis pela implantação da faixa exclusiva da Cursino.

Fico à disposição para esclarecimentos.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Passarei a palavra ao Sr. Samir Cury.

O SR. SAMIR CURY – Acho que é fundamental, como aspecto preliminar, que o engenheiro Samuel Alves de Oliveira nos explique qual é o projeto e como vem a ser essa implantação da faixa exclusiva nessa região.

O SR. SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA – É de conhecimento de todos que a atual administração priorizou a implantação de... priorização de transporte coletivo. Por que isso? Nós, usando o exemplo da Cursino, temos duas faixas de rolamento onde no horário de pico passam de em torno de 800, 900 veículos. Se levarmos em consideração que é 1.4 passageiro por veículo, estamos falando em 1100 pessoas que usam cada faixa. Se levarmos em consideração que o transporte coletivo transporta 80 pessoas cada ônibus e temos 50 ônibus por hora, vamos ver a diferença que dá, então, estamos falando de quatro mil pessoas por hora.

Quando temos um espaço escasso que é o viário, o Poder Público tem de priorizar. Quem vamos priorizar? A prioridade foi para o maior número de pessoas. Então, eu tenho uma faixa que hoje carrego quatro mil pessoas como prioridade das 6h às 9h e das 17h às 20h. Por que esses horários? Porque são os horários que as pessoas têm de se deslocar para chegar ao metrô ou até o Terminal Sacomã ou Santa Cruz e, à tarde, é o retorno delas para suas residências. O restante do período o estacionamento fica liberado para viabilizar todas as atividades de estacionamento, carga e descarga, abastecimento e interferir o mínimo possível no uso de solo do entorno da Cursino.

Então, essas foram as diretrizes estabelecidas para fazer o projeto na Cursino e em outras regiões da Cidade: interferir o mínimo possível com o uso de solo – das 6h é um período

de baixa atividade do comércio, poucas coisas que funcionam e o pico do comércio começa a partir das 9h; às 17h temos o final do comércio, mas uma demanda muito forte de retorno para as residências. Então, a priorização foi do maior número de pessoas, por isso que foi feita uma faixa exclusiva em ambos os sentidos com esse objetivo. Essa era a diretriz estabelecida para o projeto.

Se quiserem fazer alguma pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Alguém tem alguma dúvida com relação a isso?

O SR. OSMAR DE RICCIO – Meu nome é Osmar de Riccio, eu sou do Roquer e da Associação Comercial do bairro.

Você falou que a priorização é do transporte público que atenda o maior número de pessoas e que na Avenida Cursino tem duas vias – ida e volta – de corredor de ônibus. Não é a realidade. A Cursino vai até a Dom Villares, duas vias. Da Dom Villares em frente é só uma via, então o ônibus só vai, ele não vem, acho. Não deve voltar porque não tem o corredor do lado de lá. Isso demonstra que a Prefeitura e a CET não estão planejando e nem verificando onde é implantado esse sistema que é para atender o maior número de pessoas. É feito sem planejamento nenhum porque não atende. É uma avenida que inclusive não tem espaço nem para o trânsito de veículo leve, como vai por o transporte público só em uma mão de direção e na outra não tem? Ou a Prefeitura não sabe e a CET também não deve estar sabendo que isso ocorre. Então, não pode defender uma bandeira que não é a realidade que está ocorrendo.

O SR. SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA – O senhor está falando que à partir da Dom Villares, sentido Cursino, não tem faixa.

O SR. OSMAR DE RICCIO – Só tem um lado.

O SR. SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA – Mas nós temos quantas faixas de rolamento lá? Temos três ou duas. Duas. Então, eu não tenho como fazer uma faixa exclusiva para ônibus quando só tenho uma faixa por sentido.

O SR. OSMAR DE RICCIO – Mas foi feito de um lado.

O SR. SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA – Não, tem de ter então pelo menos três faixas porque se eu fizer uma, ninguém anda na outra. Não existe outra.

O SR. OSMAR DE RICCIO – Mas em qualquer avenida que existe faixa de ônibus tem dos dois lados. Vai e volta. Ali só vai. Isso demonstra claramente que não há um planejamento, não foi feita nenhuma consulta à população e nem o projeto de viabilidade onde tem bons resultados para atender à população.

O SR. SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA – Não. Todas as faixas exclusivas implantadas na Cidade foram feitas primeiro uma análise do volume de passageiros que utilizam essas vias - de usuários de transporte coletivo. Segundo, a velocidade que os ônibus circulavam antes da implantação da faixa e, terceiro, uma pesquisa de campo para avaliar o uso de solo e as características físicas da via. Todas foram feitas.

P – Então, é normal só ter uma faixa de ida, não precisa a de volta?

R – Eu não estou com o projeto aqui agora, eu não estou lembrado, mas sempre tem. Se ali é um binário, a via tem um sentido só, ele vai ser todo por outra via, mas nunca é implantado sem uma análise. Todas as vias foram feitas análises.

P – Então, demonstra que a análise foi muito mal feita.

R – Não. Essa análise inclusive foi feita pela área operacional responsável pelo local e que analisou e viu a necessidade da implantação. Agora, se o senhor tiver alguma dúvida, nós podemos agendar um dia fazer uma vistoria em conjunto.

Eu fico à disposição. Nós podemos ir lá e fazer essa vistoria.

P – Tá bom. Todo o pessoal daqui é do bairro e sabe.

R – Nós podemos fazer essa vistoria. Podemos tentar esclarecer em campo qual foi a diretriz.

P – Além do prejuízo local, do comércio, que é onde se faz a arrecadação de impostos. Caiu terrivelmente a movimentação do comércio em função de uma faixa de ônibus

que foi implantada sem consultar se o resultado traria benefício para o bairro.

R – O senhor está me falando que das 6h às 9h e das 17h às 20h prejudicou significativamente o seu comércio?

P – Das 17h às 20h.

R – Das 6h às 9h tem algum problema? Porque das 6h às 9h o comércio praticamente não funciona.

P – Durante o dia os carros podem estacionar e continua lá depois a tarde. Por quê? Porque é um bairro residencial longe de grandes corredores.

R – E das 17h às 20h, como é que era isso antes?

P – Não tinha o problema...

R – Tinha o estacionamento liberado.

P – Tinha o estacionamento liberado. Tinha as mãos de direção de retorno na Avenida, que agora não tem e ninguém se preocupou apesar de várias reclamações. Quer dizer, se você está de um lado e precisa ir para o outro, você tem de ficar buscando retorno, às vezes, duas, três, quatro, cinco quadras. Foi feito um negócio, vai fazer a via de ônibus? Vai, então, pega a lata de tinta e pinta.

R – Não. É uma faixa exclusiva à direita, onde todas as conversões estão preservadas, conversões à direita estão preservadas. Eu não entendi como foram prejudicadas essas conversões.

P – Se você implantou uma faixa de corredor de ônibus, tem de fazer um estudo geral se a região está sendo beneficiada ou prejudicada. Antes, não havia problema, agora tem.

R – A questão é a seguinte, como o senhor falou, das 17h às 20h as pessoas poderiam estacionar. Então, paro o carro nesse local, eu, sozinho, e desço e mato uma faixa de rolamento e prejudico cada ônibus passando com 80 pessoas. Considerando que tenho 50 ônibus/hora, estou prejudicando quatro mil em meu favor. Cada carro que para lá está

prejudicando quatro mil pessoas por hora. Essa é a conta que a gente faz, eu paro, mato uma faixa de rolamento ao meu favor e prejudico quatro mil que circulam de ônibus.

P – Eu acho que a preocupação não é tanto de atendimento do público, porque o comércio não foi pesquisado, não consultado, ninguém verificou se isso era bom ou ruim, se as mãos de direção que tinham, atualmente, com o corredor continuam funcionando igual. Ninguém se preocupou.

R – Eu fiz o projeto e não me chegou até hoje nenhuma reclamação. Eu desconhecia reclamação de alteração de circulação.

P – Por isso que nós pedimos.

R – Se vocês tiverem, vocês tem o meu e-mail, podem passar o local onde vocês gostariam que fosse feito uma análise, um novo estudo de operação de circulação. Nós podemos fazer análise. Tem uma representante do planejamento, nós faremos uma análise e podemos depois apresentar um estudo e apontar se o que vocês têm como expectativa, é correta.

P – Não é o assunto do momento. Isso foi triplicado.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Não podemos ficar fora do assunto porque estaríamos desviando e cada um falaria uma coisa.

Até gostaria de fazer uma sugestão para o Samuel e o Elias, se pudéssemos fazer uma vistoria, marcar um dia para que pudéssemos fazer uma análise onde estão os problemas que foram apontados e que vão ser apontados pelas outras pessoas.

Marcaríamos um dia e todos os que tivessem interesse em acompanhar a vistoria, acho que poderiam acompanhar.

Vou passar a palavra ao Samir Cury. Só para lembrar, estamos discutindo primeiro a faixa de ônibus.

O SR. SAMIR CURY – Eu reitero que todos os que quiserem se manifestar, este é o momento. Temos algum tempo para tratar desse primeiro assunto. Também lembro as

palavras do engenheiro Samuel, a Prefeitura não ouviu a população, parece-me que foi isso que foi dito. Não ouviu por duas hipóteses: ou porque não quis ouvir ou porque não foi procurada. Aconteceu e implantaram, assim como vão implantar e é o segundo tema nosso, a ciclofaixa. Então, esse é o momento de nos manifestar a respeito também da ciclofaixa, que é o segundo tema; mas, ainda dentro do primeiro tema, em ouvindo a população, em estando no local, como provavelmente não estavam, iriam verificar que, de fato, das sete às nove, talvez isso não prejudique tanto não só o comércio, mas o fluxo, de modo geral. Via de regra, o fluxo maior de ônibus é no sentido centro, na parte da manhã e o contrário na parte da tarde, no sentido bairro.

Por que não, Engº Samuel, determinar horários, para que os ônibus circulem na parte da manhã, no sentido centro, e, na parte da tarde, no sentido bairro, já que os ônibus, na parte da tarde ou na parte da noite, no sentido centro, normalmente ou quase sempre estão vazios? E, em estando vazios, o ônibus circula de uma maneira absolutamente irregular numa velocidade incompatível com a Avenida Cursino. Isso tem cuidado transtorno, inclusive muitos acidentes.

Corrijo um erro clamoroso, que tem sido feito pela engenharia. Provavelmente não foi visto pelo Engº Samuel, que nem em todos os cruzamentos, é permitida uma conversão. Ou pintaram errado ou projetaram errado. Então, é sim fundamental que isso seja revisto e uma das soluções paliativas ou não - mas é uma solução - é determinar fluxos, conforme o horário: na parte da manhã, só no sentido centro; e, na parte da tarde, só no sentido bairro. Aí sim talvez a gente tenha três leitos carroçáveis na Avenida Cursino, e volta-se um pouco da paz, que já não tínhamos, mas agora está totalmente impraticável circular num bairro residencial. É o segundo espigão maior da cidade de São Paulo. A Avenida Cursino é tão alta quanto à Avenida Paulista. Então, essa é uma das ideias que pode eventualmente surgir dessa audiência pública. Falo de uma flexibilidade de horário, para tentar corrigir um erro que poderia ter sido sanado ou evitado, se tivéssemos ouvido a população dessa maneira que está sendo

ouvida hoje.

Ainda continua aberto o microfone para a população que quiser fazer uso da palavra.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Tem a palavra o Sr. Jacinto Cataldo.

O SR. JACINTO CATALDO – Boa noite a todos, caro Vereador, caro Edil, nosso representante do bairro, Vereador Aurélio Nomura, e demais autoridade da mesa. Queria parabenizar o Sr. Samuel, pelo desprendimento de vir enfrentar essa plateia. Também queria parabenizar a arquiteta Hélia. Registro a coragem de os senhores estarem aqui, mesmo porque o nosso Prefeito, o Chefe dos senhores não tem essa coragem, muito menos capacidade de vir discutir um assunto tão importante. Nós não temos nada pessoal contra os senhores, muito pelo contrário.

Falei que o Sr. Prefeito não tem coragem de vir discutir, porque nós o temos convocado para discutir esse assunto na associação comercial. O Sr. Prefeito, desde que tomou posse até hoje, não recebeu a associação comercial em audiência. Passaram-se três anos e meio e S.Exa. não nos recebeu, mas, segunda-feira, como está em campanha, vai nos visitar na associação comercial, dentro do nosso ciclo de debates aos candidatos de São Paulo. Eu vou cobrar isso pessoalmente de S.Exa.

Então, queria reafirmar que nós não temos nada pessoal. Espero que os senhores também não. Nós só somos moradores. Aqui vai ser uma discussão muito insana, muito difícil, porque é uma posição política de uma gestão; mas nós precisamos entender também que a Avenida Cursino não é só um ponto de passagem de transporte público. Ela também é. A Avenida Cursino é um meio de vida do nosso bairro, dos nossos familiares e das pessoas que estão aqui. Boa parte dos comerciantes da Cursino moram no bairro e sobrevivem da avenida. Eu entendo que o transporte coletivo tem uma determinada prioridade, mas o comércio também tem uma prioridade. O bairro se constituiu em torno do comércio. Nós não temos outro centro comercial aqui. As pessoas do bairro precisam sobreviver aqui no bairro, e o bairro

precisa que as pessoas do bairro consumam, sob pena de um dia a gente abandonar tudo isso aqui. Nós vamos fechar toda a Avenida Cursino e vamos transformá-la numa passagem só de ônibus? Então, eu entendo que é uma discussão muito difícil, mas, primeiro, como de costume, a gente não foi nunca consultado e nunca ouviu que nós poderíamos ter negociado uma situação muito melhor. Acho que é o que nós estamos aqui para fazer.

O fato de também falar que não receberam nenhuma reclamação lá é brincadeira, porque a Cidade inteira está reclamando e todo mundo sabe que não adianta reclamar nada lá. Nós precisamos também entender a importância do bairro dentro da situação. É muito difícil acomodar todas essas situações. Então, nós precisamos rever essa política.

Existem alguns problemas que precisam ser levados em consideração. No horário de pico ou no horário em que o bairro está fechado, essas faixas geraram um congestionamento adicional bastante importante na avenida. Está muito difícil transitar nela com carro. A partir das cinco hora, ela fica praticamente congestionada, todo o trecho lá, do começo dela, e a faixa livre. Os ônibus vêm circulando a 60, a 70 quilômetros nessa faixa. Ela está perigosa, perigosa de fazer manobra ali, quando entram e saem, em algum ponto onde há congestionamento. Também é um perigo. Nós priorizamos o transporte público e o transporte pode fazer qualquer coisa e nós não podemos fazer nada? Não é possível. Nós precisamos encontrar uma solução. É absolutamente necessário e indispensável a faixa no período da manhã, apesar de não termos uma demanda no comércio? É isso que eu acho que o Sr. Osmar está falando, porque a faixa foi implantada porque querem implantar a faixa. Há demanda? Há efetivamente uma necessidade nesse horário da faixa adicional? Porque, nesse horário, nós não temos um fluxo tão grande assim, nem de ônibus nem de carro, e sempre coexistiu razoavelmente bem. No sentido oposto, é uma outra questão, mas, no sentido daqui para lá, nós poderíamos ter minimizado e buscado uma outra solução. Se os senhores vieram aqui e constatar, durante o dia, não há uma demanda no período das seis às nove; não existe uma demanda tão grande na faixa de lá. O comércio está fechado. A movimentação, na

Cursino, é muito lento. Ela não é uma avenida de trânsito como a Avenida Bandeirantes, onde há um excesso de passagem de veículos. A Avenida Cursino ainda é uma via bastante local, que atende a boa parte do Alto do Ipiranga, na nossa região. Não é uma grande via arterial de passagem, que liga um ponto ao outro da Cidade. Ela é mais ou menos limitada. Dentro desse ponto de vista, a gente começa a considerar que essa faixa foi implantada de qualquer forma. Precisam implantar e jogaram lá. Além de não terem discutido, eu questiono realmente era preciso. Estou falando de um lado das faixas. O outro lado é uma outra questão, uma outra coisa a falar. Como eu não quero me alongar muito, deixo colocada essa minha questão e como é que nós podemos solucionar isso.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Tem a palavra o Sr. Samuel.

O SR. SAMUEL – É interessante, porque esses questionamentos que foram feitos pelos Sr. Samir e Cataldo, essas discussões ocorrem internamente, CET, SPTrans, CET projetos, CET com área operacional, e tudo isso é levantado. Inicialmente até há algum tempo, nós fazíamos faixas exclusivas de manhã no sentido Centro e, à tarde, no sentido bairro. Isso era uma coisa padrão, e quando começamos a implantar agora, nós foram questionados pela SPTrans, porque nós não podemos nos esquecer de que o ônibus vai, despeja as pessoas num terminal de ônibus, que desembarcam numa estação de metrô e têm que retornar, para pegar nova viagem e realmente ele passa no sentido bairro e vai vazio. Realmente temos problemas de excesso de velocidade. Quanto a isso, já questionamos a SPTrans, para fiscalizar. É um dos motivos inclusive de radares ou tacógrafos. O ônibus faz mais de uma viagem no pico. Ele não faz só uma, pegando a pessoa no extremo, e a levando até o centro. Ele faz três ou quatro viagens no pico da manhã. Então, ele tem que ir e retornar rápido, para poder fazer uma nova viagem.

Na Cursino, num sentido, há 60 ônibus/hora. Se nós considerarmos que eu tenho três horas, eu não tenho 180 ônibus no final da linha, para trazer todo mundo nessas três horas. Então, esses 60 ônibus vão e voltam, nessas três horas, porque são 60 por hora. Por

isso que foram feitos os dois sentidos de circulação. Passou-se, a partir de um determinado momento, a implantar nos dois sentidos. Quanto a outros que tinham por sentido, também foram ampliados para o pico da tarde e, no outro sentido, para o pico de manhã.

Eu passo na Cursino. Faço compras na Cursino e não sou morador da Cursino. Eu vinha muito aqui na Nipon. Sempre ela teve problemas no pico da tarde, com lentidão e manobra, porque há o tráfego de passagem, com comércio, banco e todo desejo lindeiro que há aqui. Sempre nós tivemos essa situação, só que nós temos uma realidade que está correndo lá no fundo da Cursino, aqueles conjuntos de prédios. Em três anos, eu fiquei assustado com o número de prédios que brotaram lá. No final de semana, qualquer garoto que está distribuindo panfleto diz que a obra está a cinco minutos do metrô. Qualquer empreendimento novo aqui, na região, diz que você está a cinco minutos do metrô e qualquer um, que quiser comprar seu primeiro imóvel, vai querer próximo do metrô.

Nós estamos lá na periferia, cada vez mais empilhando gente, mas temos que transportar essas pessoas, porque se elas não forem de ônibus, irão de carro. A Cursino não vai dar conta e eles vão permear mais ainda o bairro, por um viário que não tem a continuidade que a Cursino tem.

De fato, a Cursino é o espigão, ou seja, a rua com melhor situação para o deslocamento do que qualquer outra. Já tentei andar por dentro aqui, me perco. Agora tem o *Easy*, o maldito *Easy*, agora vocês estão perdidos, porque ele é um dedo duro. Ele fala que você entrou no local, na hora, recalcula e define a rota.

Nós, da CET, nunca optamos em seguir vias que não fossem essas que têm características de via de ligação.

Nessas vias, onde passam o transporte coletivo, não era porque tinha o metrô, não era porque só queria chegar ao Centro, mas era também pelo comércio lindeiro. Muitas linhas foram criadas, inclusive, para chegar nesse comércio. Nós tivemos essa preocupação e ajustamos para esse horário.

É o que estamos falando, podemos rediscutir os horários? Podemos. Mas tirar um deles, eu acho muito difícil que os técnicos da SPTrans aceitem, pelo motivo de que o ônibus tem que ir e voltar. Podemos ajustar?

Vamos dizer que vou implantar, a partir das 18h, eu reduzo porque às 18h o comércio está fechando, mas vou tirar o ônibus e vai encher de carros. A lentidão vai continuar. Tirei quatro mil pessoas que estariam sendo beneficiadas e favoreci 800. Aí, todo mundo vai saber que a Cursino tem uma hora a mais para andar de carro - ôpa, é por lá que eu vou. Então, de 800 carros, vai aumentar e virar 900 ou 1.200, aumenta a lentidão.

Quando a gente faz essa proposta em priorizar o transporte coletivo, em mostrar para a população que há alternativa para se deslocar com velocidade, conforto e segurança. Isso é o que estamos propondo, deixe seu carro em casa. Você pode ter seu carro, nós não estamos inviabilizando que a pessoa tenha carro, mas não precisa usá-lo todos os dias para ir e voltar do trabalho, ir e voltar da universidade, mas pode usar o transporte coletivo.

Hoje, nós temos um atrativo muito grande, que é a estação de metrô no final da Cursino, praticamente. Todo mundo quer chegar à Estação Alto do Ipiranga, hoje.

Quando pego esse metrô, vejo que há pessoas que não conseguem entrar, têm de esperar dois ou três. Há pessoas que pegam no sentido contrário, vão até a Vila Prudente para voltar. É incrível, mas isso acontece. Cheguem lá de manhã e tentem entrar, não conseguirão. As pessoas pegam no sentido contrário, na Estação Sacomã, Estação Alto do Ipiranga, vão até a Vila Prudente e retornam. Isso existe.

Imaginem quando terminarem os novos lançamentos que estão no extremo da Cursino, isso vai aumentar. O viário da Cursino não vai suportar, o do entorno do Bosque da Saúde não tem condições de absorver esse tráfego.

A SPTrans já dobrou o tamanho dos ônibus. Hoje, todos os ônibus, como padrão, serão articulados. Não teremos mais os ônibus com 12 metros de comprimento, serão só os de 23. Há muitas linhas que estão saturadas.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Eu gostaria de chamar a Sra. Carla Moraes, da entidade Cidade a Pé, moradora na região.

A SRA. CARLA MORAES – Boa noite. Sou moradora da Praça da Árvore, estudei minha vida toda no Colégio Oemar, na Bosque da Saúde, Margarida Maria colégio de freiras. Meu tio era da Fatura Bosque da Saúde, a famosa. Moro aqui há algum tempo. Já morei na Vila das Mercês, quando era pequena.

Sou usuária do transporte público, tenho carro, ando de bicicleta e a pé. Estou gostando muito da priorização do transporte público, porque para mim é muito mais prático, hoje em dia, usar o transporte público, para o qual opto mil vezes do que pegar o meu carro.

Não entendo, até hoje, essa questão dos comerciantes, porque a maioria das vagas, que não são privadas, são públicas, é uma vaga que pertence à cidade de São Paulo. Algumas pessoas deixam o carro lá o dia inteiro, vão trabalhar, vão fazer suas coisas, aquela vaga é ocupada, tranca o comércio e inviabiliza a rotatividade de veículos naquele local.

A faixa de ônibus inibe isso, porque a pessoa vai ter um período que vai poder estacionar e outro que não. A questão de abandonar o carro no local, ir trabalhar e pegar no final da tarde, a faixa de ônibus é importante também por isso.

A faixa também é importante pela questão do tempo. Uma amiga do Tomas, um amigo nosso, mora nessa região e o tempo dela no transporte público diminuiu. Muitas pessoas podem optar pelo transporte público, porque vai mais rápido no corredor, na faixa exclusiva, seja como for. Nesse caso, estamos falando de uma faixa.

Em relação à ciclovia, vejo como muito importante. Não chegamos ainda nesse tema, mas os pontos positivos são justamente os mesmos: não ter carros estacionados que acaba melhorando a fluidez do local, inibe a situação de a pessoa estacionar e deixar o carro o dia todo lá, deixando o local para a mobilidade urbana.

Penso que isso é uma coisa que as pessoas têm que compreender que a Cidade precisa mudar, como todas as grandes cidades do mundo, e a gente tem de entender que a

cidade de São Paulo tem 17 mil quilômetros de vias. Essas vias são exclusivas para carros, a gente tem que ter vias exclusivas para transporte público, para mobilidade ativa, seja para o que for.

A gente não pode priorizar 20% da população que usa carro, no seu transporte diário, que ocupa 80% do viário da Cidade. Esse viário tem que ser compartilhado.

Eu acho que as pessoas têm que mudar a mente. Os mais jovens entendem isso com um pouco mais de facilidade.

Quando vou à Cursino, vou muito na Nippon, por exemplo, costumo ir a pé um pedaço, às vezes subo de ônibus a Bosque da Saúde, desço por ali e vou caminhando. Esse é meu novo hábito. Às vezes vou de bicicleta.

Agora, com a ciclovía, vai ser melhor porque vou poder subir a Bosque da Saúde, porque antes eu morria de medo de subir, agora com a ciclovía me sinto mais segura.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Concluindo, por favor.

A SRA. CARLA MORAES – Então, eu...

- Manifestação na plateia.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Por gentileza, todos terão o momento de falar aqui. Por gentileza, pode concluir.

A SRA. CARLA MORAES – Falando sobre a segurança, já que citaram, eu me sinto mais segura em via exclusiva, onde não tenho que dividir espaço com ônibus, carro, caminhão, com gente fungando nas minhas costas. Essa é uma nova visão que a gente tem que ter da cidade de São Paulo.

Obrigada pela atenção. Boa noite.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Queria chamar o Diego Brea, usuário do transporte público. O senhor tem três minutos.

O SR. DIEGO BREA – Boa noite, pessoal. Estou aqui, porque como a discussão abriu sobre transporte público, sempre morei em São Paulo, não sou exatamente desta região,

mas a minha região tem transporte público. Vou trazer uma reflexão.

Muita gente reclamou que o transporte público não funcionava, que não era possível sair de automóvel para pegar o transporte público, e agora esse transporte está sendo priorizado, ou seja, está dando mais possibilidade de mais pessoas aderirem.

Quando mais pessoas vêm para o transporte público, o viário fica com menos veículos. Isso aumenta a vazão para todos andarem nas vias e se locomoverem.

A questão que coloco é a que São Paulo tem 18 milhões de habitantes, pensem se cada um tiver veículo e sair com ele na rua? Ninguém andará, ninguém irá para onde deseja ir.

É engraçado, porque o ponto de discussão é muito importante, sempre focando em melhorar. Não, por exemplo, se a faixa de ônibus não funciona, então vamos tirar. Não, não. A priorização é para o transporte público, porque é de massa.

Sou de uma região onde o transporte público é priorizado. Graças a isso, as pessoas querem ir para lá. Na verdade, isso aumenta a região, ficando mais valorizada.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. DIEGO BREA – Sou da zona Sul, da Vila Santa Catarina, no Jabaquara. Ali há muitos ônibus passando, é priorizado o transporte público.

Eu acho que é muito legal cada um ter a sua visão, mas se vocês conhecem alguém que utiliza o transporte público na região, perguntem se melhorou ou não.

Esta gestão viu que é necessária a melhoria no transporte público, exatamente para conseguir trazer mais pessoas para utilizá-lo, porque enquanto você o utiliza, o viário está livre. Deixe o automóvel, a bicicleta, para quem necessite desse veículo. Se todo mundo em São Paulo utilizar só o automóvel, a Cidade não anda.

Vocês podem ver que essa é uma solução não aplicada só aqui em São Paulo, mas em diversas cidades do mundo. Então será que esta gestão está errada, se a mesma solução é aplicada em outros locais no mundo?

Essa foi a minha colocação.

Boa noite a todos.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Não tendo mais ninguém inscrito, pergunto aos componentes da mesa, se o Valdir, Ronaldo, Marco, querem falar.

Três minutos, por favor.

O SR. RONALDO - Boa noite a todos. Sou o Ronaldo, morador da região desde os quatro anos de idade. Reitero que estamos discutindo não para cortar o transporte público ou torná-lo deficiente aqui no bairro. Isso só pode falar é quem mora no bairro.

Sou praticante de ciclismo, mas nunca conseguiria subir uma Bosque da Saúde de bicicleta. Desculpe.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. RONALDO - Você teve a sua palavra, agora é a minha vez, por favor.

As ciclofaixas que são viabilizadas em outros países que são planos - meus sobrinhos moram fora do País e utilizam as faixas. Aqui, no Brasil, infelizmente, nós temos uma topografia diferenciada. Há a necessidade de um estudo qualificado.

Sobre a CET, queria dizer ao engenheiro Samuel que - através do representante que nos acompanhava na reunião do Conseg, mas agora não vai mais - diversas vezes mandamos atas sobre essas demandas, da população, da comunidade, reclamando, querendo conversar sobre a faixa de ônibus, mas não tivemos retorno. Chegou ao ponto de a CET abandonar a nossa reunião. Verifique que há um lapso de comunicação entre a própria CET.

Para mim seria só isso, vou passar a palavra aos demais.

O SR. VALDIR – Boa noite a todos. Sou Valdir, sou superintendente da Associação Comercial, Distrital Sudeste, que cuida de toda essa área.

Nós não estamos aqui discutindo se o transporte é prioridade ou não. Estamos ouvindo o morador e o comerciante.

Como vocês dois falaram, a ciclovia é sempre muito mais importante. Só que não se pode esquecer do comércio local. Você disse que o carro para lá e o motorista vai embora.

Isso é algo que se deve tratar, mas, em princípio, nunca fomos ouvidos. Várias vezes fomos à CET, era o nosso amigo Sebastião, mas agora, não sei por que, não estamos sendo ouvidos.

Então, as ciclovias são colocadas, de noite, sem a possibilidade de o comerciante ser ouvido. A Cursino, o comércio local da Rua do Cursino, está quebrado. Está parado. Tem aquela empresa americana que vê aí: “aluga-se, ou vende-se”. O comerciante que está lá, quer que a pessoa do bairro pare o carro, compre o necessário e volte. Mas, por exemplo, uma cabeleireira, na Rua do Cursino – têm várias – a pessoa não pode mais estacionar o carro para fazer alguma coisa e você sabe, você diz que conhece a Cursino, não tem paralelas para estacionar. Tem essa ruazinha aqui paralela, que é uma dificuldade. Então, o que está priorizando, aqui, o debate mais importante, é ouvir o comerciante. O Comerciante está quebrando e está estragando o dia-a-dia, a prioridade que é o comercio local. Tem de levar em conta o comercio local, que é onde se sobrevive todo o bairro. A pessoa quando vai para o cabeleireiro – exemplo que dei – vai, para outra, ele não volta mais aqui. Tem o supermercado na Rua do Cursino, próximo ao Banco Itaú, poucas pessoas vão, porque não em acesso. Não tem, estacionamento e a pessoa não pode parar. O que querendo é um meio de priorizar o ônibus, mas também não esquecer do comércio. Não sei se colocaram a ciclovia, como colocaram na Lins de Vasconcelos, que foi uma dificuldade que não mudou em nada. Quebrou a Lins de Vasconcelos. Porque o ônibus vem da Ana Rosa e desce a Lins a 60 a 70km por hora. O próprio comerciante vai varrer a rua, se bobear perde a cabeça. Os senhores dizem que vão atrás. Não vão. Na Lins de Vasconcelos fizemos uma demanda muito grande, colocamos os comerciantes, foi lá um Engenheiro da CET, confirmou que aquilo lá foi um erro e não voltou atrás. Então os senhores não voltam atrás. Esse é o problema. Vocês colocam, não escuta ninguém, não escuta ela, não escuta comerciante. Era o que estávamos falando. Não são os 40, 50, 60 ônibus. Não adianta passar vários ônibus, se estragou o comercio local. Então tem 80 ônibus, vamos colocar 40. Mas a princípio vamos deixar. A Rua do Cursino, desde que me conheço por gente, eu nasci aqui, ela sempre foi. E sempre funcionou. Como

você disse que no final da Cursino têm uns prédios, mas isso é problema transporte da Engenharia de Tráfego, que aprovou, juntamente com a Secretaria de obras, aprovaram empreendimentos sem saída. Então, fala: Poxa, colocaram um prédio lá a vazão de 200 apartamentos, no mínimo o cara tem uma vaga na garagem. São 200 carros. E os senhores não previram, que os senhores deram autorização para construir um prédio onde não tinha vazão. É erro a Prefeitura. Por isso, quando fala que essa gestão aí. Essa gestão foi a única que a gente sabe quem é comerciante, quem é empreendedor, sabe que o nosso prefeito, digo, toda a Secretaria, não escutam os moradores. Vão fazendo as coisas da cabeça deles, se sempre com estudos que são deles. Queremos se ouvido. Obrigado!

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Com a palavra o Sr. Ricardo Keni.

O SR. RICARDO KENI – Não sou comerciante, sou morador. Venho aqui falar como usuário do transporte público. O grande complicado, de toda essa discussão, é a falta de planejamento. Desde que se instalaram as linhas de Metrô aqui na região, nossa região é abastada de transporte público. O Ipiranga tem três estações de Metrô, tem o Terminal do Sacomã, temos muito transporte público. Só que as linhas de ônibus são as mesmas. Eu moro a uma quadra do ponto de ônibus, demora meia hora para chegar na Estação Alto do Ipiranga. Esse é o grande problema. Não se olham os problemas como tem de ser vistos. As linhas tinha de ter sido redesenhadas antes ter sido pensado em uma faixa de ônibus, ou em qualquer outra solução. Então muitas vezes me vejo obrigado a pegar meu carro, ir até a estação Alto do Ipiranga, para gastar cinco minutos e poder fazer o deslocamento de Metrô, até o outro lado da cidade, ai sim estou ganhando meu tempo. A gente não consegue gastar uma hora por dia, entre ida e volta em um trecho que poderia fazer em cinco, dez minutos. Precisa muito bem ser repensado essa questão toda. Andar de bicicleta aqui, é um risco de vida. Não tem segurança na calçada porque os ônibus passam em alta velocidade. Falo como usuário do transporte público, sempre que posso, eu uso. Perde-se muito na cidade. Eu não daqui a Consolação de carro. Não tem condições., trabalho muitas vezes por lá, pego o Metrô, muito mais fácil,

presenciei esses que a pessoa da CET comentou. É terrível, muitas vezes, pegar o Metrô aqui. então é falta de gestão do transporte público. Você tem um transporte de péssima qualidade e os governantes querem empurrar a gente usando a força. Isso não resolve. As coisas tem de ser feitas com prioridades, do que é mais importante, sendo feito primeiro. Primeiro vamos arrumar o transporte público, colocar a coisa para funcionar e depois pedir para as pessoas usarem e não o contrário. Como comentou o meu colega. A questão de ocupação do solo. A Prefeitura define que na Lei de Zoneamento, área de adensamento é onde tem corredor de transporte, quer dizer, qual a ideia? Levar às pessoas do transporte, ou o transporte as pessoas? parece que essa gestão quer levar a pessoa ao transporte, e não o contrário, então tem de ser pensado muitas coisas. Não consigo concordar com essa política pública que está sendo colocada na Cidade de São Paulo. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Com a palavra o Sr. Marco Augusto.

O SR. MARCO AUGUSTO – Boa noite a todos. Reitero aquilo que o Samir informou no início na nossa audiência pública, com relação ao rodízio dos coletivos de ônibus com relação aos horários. Então em uma parte do horário sentido bairro e em outra parte sentido Centro, ou vice-versa. Na região onde pertenço o meu Conseg também muitas informações que não sabemos, duvidosas, ou não, com relação a CET, faixas de ônibus, Ciclofaixa. Com relação a ciclovias, as de bicicletas, há locais onde une nada a lugar algum. E com relação às faixas de ônibus, houve realmente um estudo, da CET com a SPTrans, para a questão dos ônibus aqui na Av. do Cursino. Mas coloco uma pergunta se houve a preocupação com os limites da região onde foi instalado essas ciclofaixas. Porque? O meu bairro, Vila das Mercês, hoje é impraticável sair com seu veículo da sua casa, ou tentar entrar em um ônibus, porque lá não tem a ciclofaixa dos ônibus, e as avenidas estão todas cheias de veículos porque não houve esse estudo. Isso é colocado em ata. Há membros aqui participantes dessa audiência pública que participam do meu Conseg, isso, sempre foi colocado ao representante da CET. Até um termo um pouco chato, e que eu ouvi em uma das reuniões que a CET era

uma verdadeira escola, porque é vive em estudo. Isso nos deixam chateados, porque hoje para eu sair da minha casa ir até o Ipiranga, são 40 minutos de carro, se eu for sair de ônibus, talvez eu gaste o mesmo tempo. Talvez não culpa da CET, mas, aí é uma questão estrutural, há bastante fluxo de ônibus, 40 a 50 linhas de ônibus na Av. do Cursino, imagine nas imediações, para você sair da Vila das Mercês para vir no Jardim da Saúde, na região onde moro, apenas duas linhas. Isso talvez, não foi levado em conta na hora de se colocar esse projeto em execução. É isso que tenho a dizer com relação a essa audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Com a palavra o Sr. Samuel Alves de Oliveira.

O SR. SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA – A questão de aprovação de projetos de novos empreendimentos residências não é competência da CET. A CET só faz análise de grandes empreendimentos chamados de polos geradores de trafego. E ela não tem poder para vetar o empreendimento. Ela não pode dizer: você não pode construir esse Shopping Center porque você não tem viário de acesso. A obrigação d CET por lei, é fazer o estudo e definir quais são as medidas que ele tem para adotar para minimizar o impacto da implantação desse empreendimento no local. Isso é o que a lei determina. Quando a gente ver ocorrer uma verticalização no extremo de uma via que nem a Cursino, que são várias torres de prédios, isso é uma questão de Plano Diretor. Quando foi discutido o Plano Diretor, permitiu-se que fosse, - a população e a comunidade, nossos representantes – aprovaram permitindo que fizesse isso em uma periferia. Quando isso ocorre na periferia, o Poder Público tem a obrigação de garantir transporte para essas pessoas. Infelizmente o Centro da Cidade de São Paulo, é um deserto. Existem vários prédios vazios. A política deveria ser discutida, era, retomar esses imóveis que estão vazios no Centro, as pessoas morassem lá. Que as pessoas ficassem mais próximas do trabalho, mais próximo da assistência médica, mais próxima das universidades, do lazer. Todos correm de segunda a sábado para o Centro, para o trabalho, e no final de semana ainda vai para o lazer. E o Poder Público tem essa obrigação de garantir o

transporte público, a opção de utilizar o automóvel ou o transporte público tem de ser da pessoa, do indivíduo. Ela não pode ter só uma alternativa, que é: só posso ir, se eu for de carro. Ela tem de ter a segunda alternativa, e para vocês, na região aqui, vocês tem a terceira que é o Metrô. Que é muito melhor. O transporte de ônibus, não é a solução. Ela é melhor que o transporte individual. Vamos entrar, daqui a pouco, na questão das ciclovias.

Eu tive, recentemente, um questionamento com um técnico que cuida de ciclovia e falei: “Poxa, mas passo de carro pela ciclovia e acho que é estreita, segura”. Ele falou: “Aquilo, para nós, é uma passarela, porque é pior quando não tem e eu tenho de andar entre os carros”. Eu fico numa situação desconfortável quando ando numa via que não tem uma ciclovia com 90 cm, um metro de largura e tem uma bicicleta entre o meu carro e outro. Fico desesperado.

Então, quanto a essa questão de priorizar, a gente não pode ter uma via só destinada ao usuário do transporte individual. Eu não posso ter uma via sem pensar no pedestre. Eu não posso ter uma via sem pensar no usuário da bicicleta. Nós, como Poder Público, temos de sempre estudar, porque é muito dinâmica a Cidade. Até recentemente não existia a figura do motoboy. Hoje, quem é que não depende do motoboy? À noite, a gente liga e pede a pizza. Não vamos buscar a pizza, ela chega até nós. É uma pessoa que a traz numa motocicleta. Durante o dia desenvolvemos várias atividades que dependem do motoboy e tenho de pensar nesse indivíduo.

Temos de administrar 17 mil quilômetros de via para sete milhões de automóveis, mais cinco milhões de viagens de ônibus, mais cinco milhões de pessoas andando a pé. Comentei sobre a alternância de horário, assim: até há pouco tempo fazíamos isso, priorizávamos o sentido Centro, de manhã; e o sentido bairro, à tarde. O que aconteceu? Tivemos uma discussão há algum tempo de que existe o ônibus das seis às nove, que não faz só uma viagem. Tenho 60 ônibus por hora. Esse ônibus retorna e nessas três horas, eu teria de ter 180 ônibus para que pudesse fazer só uma viagem. Perdia tempo na volta e não conseguia atender a demanda. Quando não consegue atender a demanda, o Poder Público tem de pôr um ônibus a mais e, quando isso acontece, encarece o sistema. Quando consigo fazer com que o ônibus faça mais de uma viagem, duas ou três, reduzo o custo do sistema.

Por isso que se adotou nos dois sentidos. Mas, o que estamos falando? Das seis às nove, temos um comércio que não é comprometido. Entre o horário das 17 às 20, às 18 horas

o comércio praticamente está fechando. Então, estamos discutindo sobre o horário das 17 às 18 horas, ou seja, a discussão é por causa de uma hora. É essa uma hora que prejudicou quantos por cento o comércio? Inviabilizou todo o comércio por essa uma hora?

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Temos uma última inscrita e encerraremos a questão da faixa de ônibus.

Tem a palavra a Sra. Virgínia Braga.

A SRA. VIRGÍNIA BRAGA – Estou vermelha só de falar no microfone. Boa noite. Venho de uma cidade que usa bicicleta, então sou super a favor. Porém, ela é plana, Santos. Já estou em São Paulo há quase 30 anos e o que acontece é o seguinte: o meu marido usa o ônibus para ir até o Alto do Ipiranga. O ônibus não vem e ele vai a pé. Essas quatro mil pessoas realmente existem? Porque eu não acho. Não tem um trabalho sobre isso, acho que não existem essas quatro mil pessoas.

O ruim também é que o pessoal usa o carro e não consegue entrar nos locais. Por exemplo, se eu vou ao mercado, não consigo entrar, o ônibus está na frente, o que eu faço? Fico parada no meio da Cursino para poder entrar? Não tem como. Têm algumas coisas que são absurdas, não posso passar porque o ônibus não me dá passagem e quando você precisa de ônibus, realmente ele não vem. Então, é ruim.

Sou muito a favor do metrô, quando viajo só uso o metrô. Em São Paulo, quando preciso ir à Paulista, vou de metrô. Porém, não vou de ônibus, vou de carro até o Alto do Ipiranga e paro em algum lugar ou em um estacionamento. Então, algumas coisas precisavam ser revistas nesse sentido. Acho totalmente desnecessária uma faixa exclusiva de ônibus aqui na Cursino, visto que a gente não consegue usar as coisas que precisamos: para estacionar, para passar, fica tudo parado. Então, sei lá.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Dois minutinhos só para você concluir e já abriremos a discussão para a questão da ciclofaixa.

O SR. SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA – O interessante é que tivemos pessoas defendendo a faixa exclusiva, que são usuários, e temos pessoas contra, que às vezes usam ou não a utilizam.

Essa discussão não é para nós, técnicos da CET, que temos de fazer. Quem tem de fazê-la é a Cidade. O que nós queremos da nossa Cidade? Queremos uma Cidade onde haja 18 quilômetros de vias só para automóveis? Iremos continuar cortando o passeio cada vez

mais para aumentar a vazão para os automóveis ou iremos inverter essa lógica? Iremos priorizar o indivíduo? Porque quando a senhora me fala: “Ah, eu vou de carro, só uso metrô” ótimo, eu também utilizo o metrô, transporte sobre trilho. É o melhor sistema que há, de maior capacidade. Mas, vou com meu carro, paro próximo ou no estacionamento. Quando a senhora para próximo, estou entendendo que a senhora para na rua. Isso foi uma das discussões aqui. A pessoa vem, para o carro na rua, larga o carro e vai embora.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA – Sim, mas nessas horas, é assim: eu vou com o meu carro, paro o meu carro na rua. É um bem escasso o sistema viário da Cidade. Paro lá, vou resolver o meu problema e nesse período de algumas horas, quantas pessoas estão sendo prejudicadas pelo fato de o meu carro estar parado na rua?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA – Tenho reclamações de pessoas que deixam o carro lá, param em guia rebaixada, etc. Há pessoas que chegam a nos pedir para colocarmos placa com os dizeres: “proibido estacionar”, porque não querem ninguém estacionado na frente delas, não conseguem manobrar e sair com o carro. Todo mundo tem a sua visão de trânsito, tenho reclamações de pessoas que dizem que saem às seis da manhã e não conseguem manobrar a Cherokee, porque tem um carro estacionado ao lado do posto. É preciso colocar uma placa com os dizeres: “proibido estacionar”.

Nós, como sociedade, o que queremos? Vamos botar carro para andar na Cidade e decidir isso. Com as consequências da poluição, cada vez reduzir mais a velocidade de deslocamento e cada vez mais termos mais doenças como estresse ou causadas pela poluição. É isso o que iremos propor para a Cidade.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA – Quando a senhora quer acessar o imóvel, tem o direito de entrar na faixa e acessá-lo, como um supermercado, um banco, uma farmácia. A senhora não pode circular ao longo da faixa exclusiva. Há pessoas que entram e fazem logo a conversão e há outras que andam na faixa exclusiva porque está vazia e o radar irá pegá-las. Temos radares fotográficos que registram essa pessoa que circulou por um local não permitido.

Mas, é permitido acessar qualquer lote, não é proibido. Aquela linha contínua é para não se utilizar como deslocamento de uma ponta a outra, mas qualquer acesso a imóvel está permitido. Ela não proíbe isso e quem sai do imóvel também poderá cruzá-la.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Peço que sejam mais precisos e façam uma fala mais curta, porque precisamos encerrar a audiência pública às dez horas. Sejam concisos para que possamos ouvir todos.

Podemos concluir dessa primeira parte da audiência pública que o Samuel, juntamente com os moradores e a Comissão marcarão um dia para fazer a inspeção. Todos os que se inscreveram na entrada receberão um *e-mail* para acompanhar a inspeção, se assim quiserem. Será o momento de se discutir todas essas outras questões.

Só para lembrá-los, queremos fazer uma inspeção com o CET e a SPTrans. Que esses dois órgãos nos acompanhem para podermos discutir essa questão.

Suspenderei os trabalhos por um minuto para que o Samuel grave na TV Câmara São Paulo. Aguardaremos a gravação para iniciarmos um debate sobre a questão da ciclofaixa.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Aurélio Nomura.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Retomamos a audiência com a segunda parte, que diz respeito à ciclovia.

Peço a todos para que obedeçam ao critério de três minutos. Funcionará assim: quatro pessoas falarão e o Samuel responderá; depois mais quatro pessoas e o Samuel responderá a mais quatro pessoas, por causa do horário que a gente tem.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Não, na realidade, infelizmente, não existe essa previsão em nível de regimento interno. Então todos aqueles que se inscreveram falam. Não temos essa condição.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Como que é?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Nós temos que encerrar a sessão, desculpe, às 10h. Então eu pediria...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Não, não dá. Vamos começar, porque,

senão, se a gente ficar aqui nessa paralela...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Não, não. A senhora me desculpe, mas vamos seguir aqui o roteiro, porque, senão, não temos condição de levar à frente.

Bem, vamos passar a palavra ao Samuel, que tem três minutos para falar e falar a respeito da ciclofaixa.

O SR. SAMUEL - Bem, o assunto ciclofaixa, infelizmente, não pertence ao departamento meu, não é a minha área que desenvolve esse projeto de faixa exclusiva. Mas pensei até que tivesse alguém aqui do Departamento Cicloviário. Sei que parece que já teve algumas reuniões com vocês, acho que umas três reuniões para discutir como a Supervisora Suzana.

- Conversas fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Samuel, na realidade, precisamos saber, porque os moradores aqui da região, pelo que a gente sabe - acho que todos aqui - tem o pessoal do Rotary, tem um pessoal da Associação Comercial e do Conseg -, ninguém foi chamado para qualquer tipo de discussão. Então...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Aí! Não houve essa discussão. Acho que essa informação é equivocada. Até gostaria... Não sei se a Hélia sabe a respeito - ela que é a gestora da Gerência de Planejamento -, não sei se você tem...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Tá. Então vamos ouvir a Hélia para tomarmos...

A SRA. HÉLIA - Boa noite todos.

Sinto muito em dizer que não temos essas informações precisas hoje, e a nossa proposta é que, no próximo encontro, na vistoria, esteja presente, sem falta, a equipe que trata

de ciclovia na região, para dar as devidas explicações.

Então, da parte do transporte coletivo, temos aqui a pessoa que realizou o projeto.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Eram as duas coisas.

A SRA. HÉLIA - OK, nós estamos aqui ouvindo vocês. Vamos anotar tudo qual é o problema. Você sabe, por exemplo,...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. - É, eu não participei desse estudo.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Espera um pouco, fala ao microfone.

A SRA. - Desculpa, mas eu vim aqui por causa disso.

O SR. - Acho importante, então, a Associação fazer um novo convite para que a Supervisora do Departamento Cicloviário venha apresentar o projeto...

- Manifestações fora do microfone.

O SR. - Eu não sei, porque esse assunto cicloviário não é do meu departamento.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Na realidade, é o seguinte: fizemos a convocação da ciclovia e da ciclofaixa. Fizemos pela Comissão e, se não houve a responsabilidade da Secretaria de Transportes de indicar o responsável para vir discutir a ciclovia, vamos pedir a obrigatoriedade do comparecimento do responsável.

Agora o que é importante é que possamos paralisar para discutir, porque, se não traz, se não vem o representante, não temos como discutir e ver questão, não é? Acho que essa é a questão. Na realidade, foi feita a indicação, a comunicação. Eu recebi da Coordenadora da Liderança do Governo o comunicado de que iriam comparecer. Se não compareceu, na realidade não podemos fazer nada. Vamos pedir, obrigar, exigir o comparecimento.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Exatamente. Vamos modificar a proposta que estamos encaminhando.

- Manifestação fora do microfone -.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Na realidade, isso a gente precisa verificar o que está acontecendo. Vamos tomar as posições, porque deveria, obrigatoriamente aqui estar o responsável da Secretaria dos Transportes para vir discutir essa questão.

Temos várias pessoas favoráveis e várias pessoas contrárias e, na realidade, o que aconteceu é um desrespeito com esta Comissão e com esta Presidência. Então acredito que não temos mais o que fazer.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Vamos entregar ao representante o abaixo-assinado e pediríamos para que levasse essa questão para que possamos discutir. Se não tem ninguém aqui que discute a ciclovia, não...

Por gentileza,...

- Tentativa de manifestação ao microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Por gentileza, eu não dei a palavra. Devolve o microfone aí, por favor. Devolve o microfone, por favor. Devolve o microfone, por favor. Aqui não é a baderna. Aqui é o seguinte...

- Tentativa de manifestação.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Aqui é o seguinte... Um momentinho, um momentinho. Se não veio o representante para discutir a ciclovia, não há por que continuarmos esta audiência pública, a não se que o Sérgio ou a Hélia possam responder. Aí é diferente.

A SRA. HÉLIA - O que podemos fazer é levar as reivindicações objetivas. Então essa é a minha proposta. É levar as reivindicações dos moradores, objetivamente, porque aí você já agiliza o processo.

- Manifestações fora do microfone.

A SRA. HÉLIA - É claro, isso é um pressuposto.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Não, espera pouco. Porque, na realidade, me deixa falar: todos os que estão inscritos, não vamos ter resposta.

O SR. - (Manifestação fora do microfone) não teremos resposta, mas permita-me uma palavra. Seguinte... O que aqui foi dito e será dito está gravado, e passam eles lá a saberem, através dessa gravação.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Espera um pouco. Vocês querem que todo mundo fale por três minutos.

O SR. - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Então vamos seguir com todas aquelas pessoas que vocês querem, só que não vai ter resposta. É isso.

O SR. - Naturalmente, naturalmente, será levado a vocês.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Está bem. É isso?

- Conversas fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Vamos suspender por um minuto.

- Conversas fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Por gentileza, todos aqui. Vamos suspender, vamos pedir para a Comissão, para os membros da Comissão de Finanças a convocação. Quem é o responsável?

- Conversas fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Tá. Vamos pedir a convocação da Arquiteta Suzana para que compareça na próxima reunião da Comissão. Não há possibilidade de prosseguir, porque não temos a resposta. E, ao mesmo tempo, vamos pedir que o Ministério Público acompanhe.

Por gentileza, vamos pedir para que o Ministério Público acompanhe a audiência pública, não é?

Vamos suspender. Não há possibilidade... Não suspender, nós precisamos encerrar essa audiência pública, não tendo mais condições de prosseguir.

- Conversas fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Na realidade, a paralisação não cabe à gente. Nós vamos oficial e pedir a suspensão.

Não cabe à gente. Não temos esse poder de pedir qualquer coisa. Então, na realidade, vamos convocar o responsável para comparecer na próxima audiência.

Então vamos encerrar a presente audiência pública com a entrega do abaixo-assinado, mais uma vez agradecendo o abaixo assinado.

- Conversas fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Então deixa para a próxima. Dá licença, deixa para a próxima.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Não, não tem prosseguimento.

Por gentileza, a decisão é minha.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - A decisão a minha. Por gentileza.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Não tem discussão.

A SRA. - A gente tem pessoas contra e a favor.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Por gentileza. Não tem, não tem ninguém responsável.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Olha, não, não, olha, por gentileza, não

vamos fazer o encaminhamento porque faltam outros documentos. Eu acho que, na realidade, vamos encerrar.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Por gentileza! Nós vamos...

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) - Por gentileza, vamos pôr um pouco de calma. Vamos ter um pouco de calma. Vamos encerrar a presente audiência pública, porque o CET, a Secretaria de Transportes não trouxe, não apresentou, não esteve presente o responsável.

Vamos trabalhar na convocação do responsável da ciclovia para que compareça na próxima reunião a ser designada.

Então quero, mais uma vez, agradecer ao Sr. Samuel Alves de Oliveira; quero agradecer também à Sra. Hélia Rocha, ambos do CET; agradecer o comparecimento do Marco Augusto Barbulho, do Ronaldo Gassaguar (?), do Cataldo, do Samir, do Valdir Vidal e a todos vocês.

Acredito que a única coisa que vamos sair é com aquela decisão da inspeção, que poderá até, inclusive, a Secretaria de Transportes oferecer até o representante das ciclovias, para que a gente possa acompanhar também. Acho que facilitaria o trabalho desta Comissão e de todos aqui que estão presentes.

Então vamos encerrar. Nada mais havendo, declaro encerrada a presente audiência pública.

Muito obrigado. (Palmas)

