



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

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

PRESIDENTE: FABIO RIVA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 05/09/2019

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone
- Suspensão
- Exposição com audiovisual, podendo causar a indeterminação do texto

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Pessoal, boa noite. Declaro abertos os trabalhos da 13ª Audiência Pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente do ano de 2019, com a presença deste Vereador, por uma condição regimental, abri e suspenderei a reunião até deliberarmos o horário de início.

Obrigado.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Fabio Riva.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Reabertos os trabalhos, seguiremos de forma contínua. Os nossos convidados já estão presentes. Por conta do protocolo da câmara Municipal de São Paulo, declaro reabertos os trabalhos da 13ª Audiência Pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente do ano de 2019.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br, link auditórios online.

Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo* desde o dia 31 de agosto de 2019; no dia 03 de setembro de 2019 no jornal *O Estado de São Paulo* e no dia 04 de setembro no jornal *Folha de São Paulo*.

Foram convidados a participar desta audiência o Sr. Edson Caram, Secretário Municipal de Mobilidade e Transporte, representado por vários representantes da Secretaria de Transportes, que já chegaram aqui.

O Sr. Secretário, por conta da paralisação e da negociação do transporte público, hoje à tarde na Prefeitura, me ligou e disse da importância da nossa audiência, mas pediu desculpas pela ausência, por conta da resolução de tentar minimizar a questão do impacto no transporte público, principalmente, do trânsito na Cidade. Ele tem aqui seus representantes: o Sr. Landucci, representando o Secretário Edson Caram.

Representando, também, o Secretário Fernando Barrancos Chucre, Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano, o Sr. Luiz Ramos, Assessor de Gabinete, a quem convido para compor a mesa; também convido o Secretário Vitor Aly, Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e o Presidente da SP Obras, Maurício Brumbuquer, representados pelo

Sr. Giovanni Costa, Diretor de Obras da SP Obras e a Sra. Ângela Antonio Ribeiro Guglielmi que também é Coordenadora de Projetos da SP Obras e, também, representando o Sr. Paulo Shingai, Presidente da SP Trans, a Sra. Janete Delazari Laguinhas, Superintendente de Avaliação de Projetos e Serviços de Transporte; representando o Presidente da CET, o Sr. Almir Matos, Gerente de Relacionamento com o Município no Departamento de Ação Social; representando o Subprefeito da Lapa o Leonardo – que ligou pedindo desculpas pela ausência -, o nosso amigo Leo, está o Sr. João Carlos da Silva Martins, conhecido como Joca.

Quero agradecer a Bel pelo espaço do Tendal Lapa.

Também o Sr. Marcelo Inácio que está representando o nosso Presidente da SP Urbanismo, que tem feito um trabalho brilhante na região, não só na questão da Operação Urbana Água Branca, como, também, do PIU Leopoldina, projeto que já está na Câmara Municipal. Nós vamos ter uma audiência pública que será, também, logo informada aos senhores e senhoras.

Informo que as inscrições para pronunciamento devem ser feitas junto à Secretaria da Comissão, ali do lado, quem ainda não se inscreveu. E informo que cada um dos inscritos terá três minutos para se manifestar aqui no microfone. Só vou abrir uma exceção, parece que tem um pedido de apresentação em *PowerPoint* de cinco minutos, então tem a permissão desta presidência.

Quero também anunciar a Sra. Regina Villela, Diretora de Planejamento da CET. Composta a Mesa, quero informar que alguns Vereadores que estavam comigo também na Câmara Municipal, provavelmente podem chegar, Vereadores Paulo Frange, Eliseu Gabriel e alguns outros Vereadores que também se mostraram interessados nesta audiência pública.

Agradeço a presença de cada um de vocês, em nome da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente e passamos a pauta desta audiência pública para discutir a Ponte Pirituba/Lapa, no âmbito do PL 397/2018, do Executivo, que altera as disposições da Lei nº 15.893, de 07 de novembro de 2013, que estabelece diretrizes gerais específicas e mecanismos para implantação da Operação Urbana Consorciada Água Branca e

define programa de intervenções para a área da operação, bem como substitui o quadro três, fatores de equivalência de Cepac anexo à citada lei, dispondo sobre as regras de transição referentes à aplicação da nova tabela de fatores constantes do quadro três, conforme requerimento URB nº 26/2019, de autoria deste Vereador, Fabio Riva, aprovado na reunião ordinária no dia 14 de agosto próximo passado, na Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Declaro abertos os trabalhos. Quero fazer de forma muito breve algumas considerações, até porque algumas pessoas falaram: Fabio, mas se a construção da Ponte vai ser com recurso do Fundurb, por que ela continua sendo discutida no âmbito do projeto de lei que trata da Operação Urbana Consorciada Água Branca?

Porque todas as audiências públicas que sucederam a esta, que trataram também não só da questão de moradia, mobilidade, infraestrutura e também da Ponte que foi sempre tratada no âmbito desta operação. Então é importante ressaltar, disse a algumas pessoas e reafirmo aqui que nós, da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, quero destacar aqui alguns membros que são meus colegas, que também fazem um trabalho brilhante na Câmara Municipal na busca de soluções rápidas e minimizar os impactos da Cidade. Compõem a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente os Vereadores Arselino Tatto, Camilo Cristófar, Dalton Silvano, José Police Neto, Souza Santos, Toninho Paiva e Fabio Riva.

Então, inclusive, a nossa Comissão já vai deliberar provavelmente na próxima reunião uma audiência pública, aí sim, para tratar única e exclusivamente da Operação Urbana Água Branca. O projeto já está na Câmara e eu, na qualidade de Líder do Governo, conversei com o Prefeito Bruno Covas. Vamos colocar esse projeto em pauta e assim tão logo tenhamos um substitutivo em acordo com o Executivo Municipal e com as propostas de alguns Vereadores, vamos chamar uma audiência pública para dar uma última devolutiva e aí sim por o projeto em votação.

Acho que é um projeto muito importante, tem aqui a colaboração de muitos dos

atores que estão aqui, porque a Cidade urge por melhorias e principalmente quando falamos de operação urbana, de uma obra da complexidade dessa obra da Ponte de Pirituba. Queria... Só da minha parte, como não tem outros Vereadores... Aí, depois, passamos. Quero fazer um breve resumo, até, para o pessoal mais novo. Até eu, também, fui surpreendido com o que eu li e vou ler para vocês, porque essa Ponte de Pirituba...

Em 1957, com a construção das marginais, derrubaram aquela ponte. O Prefeito, à ocasião, era o Prestes Maia. Então, a ponte de madeira que ligava o bairro de Pirituba até a Lapa foi derrubada e, naquela época, já havia a promessa da reconstrução, de uma nova ponte. De lá para cá, já se passaram 17 prefeitos pela Administração da cidade de São Paulo. Cada um enfrentou como julgou melhor os diversos desafios e a complexidade que a Cidade tem.

Uma alegria, hoje, para mim, que sou filho de Pirituba... Está aqui meu pai, morador, lá, de Pirituba. Sou nascido, ali, em Pirituba. Hoje, como filho de Pirituba, mas morador da Lapa... Então, é um pé lá e outro, cá. Conhecemos muito bem essa realidade.

Na verdade, com o cargo de Vereador, hoje, no meu primeiro mandato, posso representar esses bairros, para discutirmos e melhorarmos cada vez mais a vida e o desenvolvimento, tanto da Lapa como de Pirituba. Acho que os bairros são amigos. Precisam, cada vez mais, de desenvolvimento. Eu tenho certeza absoluta de que nós vamos caminhar no desenvolvimento conjunto, para a melhoria e a qualidade de vida de vocês.

Também, há a graça, o privilégio e o orgulho de poder estar junto com o Prefeito Bruno Covas, como líder do Governo na Câmara Municipal, e com os outros Vereadores, que, porventura, também vão chegar, que têm papel importante nessa luta. Não é uma luta de um único Vereador. Vou citar quatro Vereadores que tratam diretamente da região: Vereador Eliseu Gabriel, Vereador Paulo Frange, Vereador Claudinho de Souza e a Sra. Aline, que é Secretária, mas também transita pela região. Estou falando daqueles que têm um pouco mais de raiz, de trabalho. Há outros tantos, que também passam por aqui e deixam a sua contribuição. Eu não faço autopromoção do mandato. Acho que o mandato é coletivo. A luta é

coletiva e, quando temos um bairro em que temos vários representantes que lutam e têm o mesmo ideal, conseguimos trazer mais benefícios do Poder Público.

Então, para mim, é um privilégio acompanhar a construção dessa ponte. Eu estive, logo no início, das primeiras estacas, fazendo uma visita. Em questão de pouco tempo, víamos que, quando falávamos da Ponte Pirituba-Lapa, era motivo de piada, porque, onde eu andava, aqui, pela Lapa, muitas pessoas falavam: “E essa ponte vai sair ou não vai?” Falávamos: “Vai sair.” No início da gestão do Prefeito João Doria, quando houve aquele anúncio, de que eventualmente tinha retirado recurso da questão da ponte, muitas pessoas se preocuparam e falaram: “Agora, não sai.” E o Prefeito Bruno Covas teve a coragem de pegar o recurso do Fundurb, com a participação, tanto da SP Obras como da SP Urbanismo, com vencimento do Prefeito e tendo o recurso do Fundurb para essa obra tão importante.

A preocupação de vocês também é a nossa, como representantes da grande maioria. Essa ponte vai começar e tem de terminar. Acho que essa é a importância desta nossa reunião. Então, como precisamos avançar, o tempo urge e as obras já estão a todo vapor, eu queria dizer que é dessa forma que vamos construir uma sociedade muito melhor, principalmente com a participação de vocês. Eu, que sou oriundo de movimento popular, estou acostumado com o debate, com as críticas. É dessa forma que vamos construindo um caminho melhor, mas a realidade está aí.

A ponte está com a obra iniciada. É lógico que vemos a preocupação, principalmente, das pessoas da Lapa e da Vila Anastácio. Eu sei da preocupação de vocês. Há, lá, os condomínios. Há, lá, o fluxo de caminhões, que já passam ali, pela própria Vila Anastácio. Acho que essa preocupação é legítima e é por isso que está aqui o Executivo, representado pelos diversos órgãos, para que possamos responder a esses questionamentos e, no mínimo, tranquilizá-los, daquilo que vai haver de impacto.

Não existe nenhuma obra se não for haver nenhum tipo de transtorno. Isso acontece na nossa própria casa, quando vamos reformar o banheiro ou outra coisa. Há transtorno dentro de casa. Imaginem em uma obra pública, mas o que prevalece é o interesse

público sobre o interesse privado. Então, acho que é isto que nós temos de entender: que, do outro lado, tanto da Lapa para Pirituba como de Pirituba para a Lapa, nós temos muitas pessoas que utilizam este transporte público e ficam, hoje, paradas por 40 ou 50 minutos, para fazer esse trajeto.

Com certeza, vai ser reduzido em 26 ou 30 minutos. Então, ganhamos tempo em melhoria do Transporte público, em mais tempo para as pessoas chegarem ao trabalho e mais tempo para curtir a família. Eu acho que esses são os ingredientes que vão fazer dessa ponte o desenvolvimento dos dois bairros e, principalmente, minimizar esse impacto das pessoas que ficam paradas no trânsito, seja ele do transporte público, seja ele do transporte de veículos.

Então, para mim é uma alegria. Quero declarar os trabalhos abertos e passar a palavra. Chegou aqui o meu amigo, o Vereador, Professor, Doutor, meu médico, Paulo Frange. Quero uma salva de palmas. (Palmas)

O SR. PAULO FRANGE – Vou ser bem breve. Cumprimento todos. Muito obrigado por estar aqui, mais uma vez. Agradeço aos presentes, às Secretarias, a todos que são envolvidos nesse processo, pelo carinho que têm, por ter nos acompanhado há tanto tempo, pela imprensa que tem dado ampla cobertura a esse assunto. Encerro por aqui. Minha fala é muito curta, pois eu quero falar ao final. Quero ouvir vocês. Estamos muito mais para ouvir. O Vereador Fabio Riva já fez uma descritiva da situação. Passou uma informação muito importante, de como estava. Vocês já conhecem. Estão acompanhando.

Entretanto, dizia aqui, Vereador Fabio Riva, que, nos nossos mandatos, não há melhor momento do que participar de audiência pública. Ao longo de seis mandatos, eu posso dizer para vocês que nada nos ensinou mais do que as audiências públicas. É impressionante. De cada lugar a que nós vamos, voltamos para casa muito mais ricos, de informação, compreendendo mais o território. Portanto, estar aqui é mais um momento de muito aprendizado.

O Vereador Fabio Riva tem compartilhado conosco dessa história na Câmara. Ouvimos vocês e voltamos para casa, com certeza, melhores. Esse processo é uma parte dele

mesmo. Ao longo desses anos, que começaram em 2013, houve as audiências públicas do Governo. Depois, foi com a Câmara e, de lá para cá, não pararam as discussões e as contribuições. Quanto não se contribuiu para chegar até aqui? Ainda há muito para contribuir. Nós vamos estar sempre aqui para ouvir.

Muito obrigado pela palavra, Vereador Fabio Riva. Vou passar, porque quero ouvir mais e o trânsito, hoje, com certeza, está judiando de muita gente. Muita gente ainda deve estar por chegar.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado, Vereador Paulo Frange. Então, vamos passar, aqui, em primeiro lugar, para que a Sra. Ângela Antonio, da SP Obras, Coordenadora de Projetos, faça a apresentação. Depois, o Sr. Giovani também vai complementar a apresentação. Ele é Diretor de Obras e a Sra. Ângela é Coordenadora de Projetos.

A SRA. ÂNGELA ANTONIO – Boa noite a todas e a todos. Quero saudar a população e os representantes do Poder Público. Agradeço a oportunidade de estarmos aqui, debatendo e acrescentando sempre mais para esse empreendimento tão importante.

Nós vamos apresentar um vídeo, primeiramente, que demonstra bem o empreendimento. Depois desse vídeo, eu vou fazer uma apresentação mais detalhada, falando de vários aspectos, desde o projeto de desapropriações, de interferências e tudo mais. Conforme já foi explicado, vamos esclarecer as dúvidas no final. Muitas vão surgir pelo caminho, mas algumas vão se esclarecendo conforme formos passando o material. Não temos um sistema de som, mas o vídeo é todo legendado. Então, não vai haver dificuldade.

- Apresentação de vídeo.

A SRA. ÂNGELA - O material que será apresentado aqui é praticamente o mesmo que apresentamos no dia 10 de agosto, na audiência realizada em Pirituba. Acrescentamos somente um *slide*. Então, para quem teve a oportunidade de estar lá, o material é praticamente igualzinho material, e já está disponível, inclusive no *site* da SP Obras, para quem quiser,

depois, consultá-lo, tanto a apresentação quanto o vídeo.

Aqui, nós temos a visualização geral do empreendimento, como vocês puderam assistir no vídeo. Então, temos o Rio Tietê, o lado Norte, na região de Pirituba, e a região da Lapa, com todo esse novo sistema viário. Hoje, estamos organizando as nossas frentes de obra. Quando falarmos em fases, a fase 1 estaremos nos referindo ao lado Norte, à Ponte, chegando até à Campos Vergueiro; e a fase 2 da Campos Vergueiro em diante, até o Terminal da Lapa. Então, ao longo da apresentação se fizermos referência às fases, é essa a divisão que estaremos considerando.

Bom, então já começamos as obras em junho de 2019. Iniciamos as obras pela ponte e pelo alargamento do lado Norte, que é a fase 1.

Na fase 2, temos o trecho da Raimundo, do lado da Vila Anastácia, a passagem inferior, e todo o viário chegando até ao Terminal da Lapa.

Bom, vamos passar hoje aqui pelos seguintes aspectos; vamos falar sobre o projeto, passar vários detalhes para vocês conhecerem, e como ficará toda a circulação da região. Vamos falar dos aspectos ambientais, das desapropriações que precisamos, dos terrenos particulares para podermos efetivar essas obras; das autorizações e interferências que existem também para a obra acontecer; qual é a situação hoje da obra; a questão das fontes de recurso e de comunicação social.

Antes de avançarmos sobre esses detalhes, eu queria aproveitar para lembrarmos do objetivo principal do empreendimento. Esse é um empreendimento prioritariamente viário, que vem para trazer uma alternativa de conexão da região Noroeste, da região de Pirituba, com a região Central da Cidade. Hoje, nós temos essa ligação prioritariamente pela Ponte do Piqueri que, para quem passa por lá, é bastante sobrecarregada hoje. De manhã, temos um congestionamento super grande lá e, então, o nosso objetivo principal é trazer uma alternativa, para que possamos distribuir esse carregamento de todo esse fluxo de veículos e, principalmente, do transporte coletivo, também pedestres e ciclistas, por essas duas alternativas. Então, passamos a fazer uma distribuição e, com isso, direcionar melhor tanto

quem vem para essa região, quanto quem vai para o Centro, quem está na ciclovia, passa a ter uma condição mais segura.

E, além do enfoque viário, também é importante lembrarmos de que é uma obra que vem resolver as questões de drenagem da região. Notoriamente, temos alagamentos aqui na região de Gago Coutinho, também pelas condições da passagem inferior atual, e outros pontos de alagamento registrados na região, que também teremos a oportunidade de resolver com uma obra de drenagem significativa com o viário.

Agora, vamos começar a ver por trechos em detalhes. Só para todo mundo se situar, estamos com o mapa com o Norte para lá. Então, o Rio Tietê está passando aqui, nesse sentido. Temos aqui, então, o Pastorinho, o *Shopping*, os dois condomínios, lá em cima temos a MRV e do lado de cá o cemitério. O nosso empreendimento começava até um pouquinho mais para frente e, por conta de todas as adequações viárias que ocorreram recentemente aqui, por conta do empreendimento da MRV, já fizemos todos os ajustes para aproveitarmos essas melhorias e seguirmos com elas em diante.

Então, começamos daqui, alargando o viário, passando para 4 faixas por sentido nesse trecho: 3 para o tráfego geral, uma para o corredor à esquerda de ônibus e a ciclovia no canteiro central. Essa ciclovia se conecta na ciclovia aqui, que já está implantada do MRV. Estamos fazendo pequenas desapropriações, com impacto baixíssimo nos dois condomínios, tanto no Bandeirantes, quanto no Világio e no cemitério, que não vão retirar ninguém, prejudicar os usos do shopping também, uma faixa pequena e do Pastorinho. Então, o impacto social é bem pequeno aqui no sentido das desapropriações e viemos trazendo o alargamento, calçadas novas, uma ciclovia segregada e segura, a parada no canteiro central, as travessias, toda a sinalização nova, as redes enterradas, iluminação pública nova, um paisagismo ao longo dessas calçadas, inclusive, compensando todas as árvores que a gente precise cortar para fazer a intervenção.

E aí quando chegamos aqui vemos um pouquinho mais junto com a ponte, mais uma novidade que a gente tem no projeto quando a gente compara com a versão que foi

apresentada, tanto nas audiências do licenciamento ambiental, em 2017, para quem participou, quanto nas audiências de 2015, que tivemos também.

A grande novidade é a alça, que não estava prevista no projeto, então, para quem se lembra da versão original, em vez de ter essa alça, tínhamos um retorno. Ele ainda existe no projeto, só que esse retorno funcionava como alça, porque íamos ter que ter todo o trânsito da Raimundo. Uma pessoa que vai poder vir aqui, já vou mostrar até a próxima alça, esse viário aqui também vai funcionar como alça, uma rua nova atrás do Pastorinho, conectando para quem conhece ali com a rua da estação Piqueri e ligando com a Rua Preta, que hoje está fechada exclusivamente para o acesso do condomínio e passa a ter circulação aberta.

Vamos conseguir ter uma alça funcionando aqui e aí a pessoa pega a ponte sentido Lapa, antes ela teria que ir até o retorno lá em cima e voltar e também quem estiver vindo da ponte, vindo da Lapa pode fazer essa alça para pegar a Marginal, sentido Castelo Branco, porque antes tinha que ir até o retorno e descer para pegar.

Então, conseguimos fazer essa melhoria ouvindo toda a demanda que a gente recebeu nas audiências. É um reflexo significativo de melhoria que veio para o projeto como decorrência da participação e das audiências que a gente já teve até aqui.

Outro benefício comparativamente é a questão da ciclovia, que estava prevista originalmente nas calçadas e conseguimos trazer para o canteiro central, de comum acordo com a CET para trazer mais segurança para o ciclista e o corredor de ônibus que vamos ter tanto no trecho, quanto no trecho da Vila Anastácio toda a esquerda e vamos ver isso mais para frente. Então, também vamos ter muito mais fluidez do transporte coletivo do que estava no projeto original.

Aqui temos uma visualização da situação hoje ao lado do shopping, olhando sentido MRV e como é que vai ficar. Passamos a ver a ciclovia e o canteiro central e uma cessão típica desse trecho do viário, com três faixas do tráfego geral, corredor de ônibus à esquerda, canteiro central com a ciclovia e a parada e as calçadas todas novas requalificadas.

Agora passamos para o trecho da ponte em si, então, lá está aquela alça que a

gente já viu do lado de Pirituba e agora passamos para o lado da Lapa, da Vila Anastácio. Também conseguimos incluir no projeto decorrente de toda essa participação do licenciamento ambiental, das consultas a todos os órgãos envolvidos, essa alça no formato rodoviário que a gente fala. Então quem está vindo da Marginal Pinheiros, pegou a Tietê e consegue fazer essa volta e subir na ponte para o Piqueri sem ter aquela necessidade original que tinha no projeto de circular aqui por dentro da Vila Anastácio para conseguir pegar a Raimundo e ir para o Norte.

A alça que não foi possível a gente incluir no formato rodoviário foi essa daqui porque temos uma escola estadual aqui, quem conhece sabe, então, não seria possível desapropriar, tirar a escola para isso. Passamos a ter o que a gente chama de alça urbana, na Campos Vergueiro e na São Tito.

O que incluímos de melhoria que antes não estava previsto: na São Tito há uma desapropriação numa esquina do imóvel que tem aí, de baixo impacto, não pega nem a caixa d'água que estaria mais próxima. Conseguimos fazer uma entrada na Marginal muito melhor do que é hoje. Hoje você tem que parar, olhar com muito cuidado, tem uma faixa exclusiva de ônibus e isso vai ficar muita mais fluido e a Campos Vergueiro tem total condição de receber esse fluxo. É uma via bem larga, tem hoje quatro faixas, estacionamento dos dois lados e vai ter uma pequena alteração, não vai mais poder parar do lado dos condomínios que tem aqui, pode continuar parando desse lado. Continuamos operando uma mão sentido Raimundo e duas faixas para cá. Essas duas faixas comportam tranquilamente o volume que o estudo de tráfego demandou para a circulação da alça. Então, mesmo no horário de pico da manhã, já avaliamos que isso não vai trazer um impacto.

Tivemos uma preocupação muito grande, estivemos com o pessoal do condomínio, eu sei que tem alguns moradores aqui. Isso já tinha sido estudado e voltamos a estudar a fundo esses números para ter certeza de que não teria esse problema e realmente as duas faixas que tem no projeto dão conta de quase que o dobro do volume futuro previsto como alça.

Falando um pouco da ponte, como vocês viram no vídeo, o método construtivo dela prioritário em balanços sucessivos significa que não vamos parar a Marginal para construí-la. Subimos os pilares, temos um em cada margem do rio, um do lado norte e outro do sul. O projeto foi todo compatibilizado com o Departamento de Águas e Energia do Estado de São Paulo. Já tiramos outorga e todas as autorizações necessárias para isso.

Quero aproveitar a oportunidade do perfil da ponte para comentar com vocês que esse projeto foi todo ajustado para atender mínimos detalhes de adequação, de interferências conforme a gente fez já o radar para escanear o subsolo e confirmar a posição de algumas redes. Do outro lado, no Pastorinho, a questão da Rua Preta, precisamos mexer no início da ponte para encaixar certinho. Saída da Bandeirantes, tudo isso foi ajustado detalhadamente para poder atender todas essas necessidades. Então, temos a construção da ponte nesse método sem nenhuma paralização do fluxo na Marginal. Aqui está uma vista da ponte já implantada, ao lado, vemos a ponte ferroviária existente. Seguindo então pelo lado da Vila Anastácio, temos no final a Campos Vergueiro, a Bartolomeu Paes e a Fortunato Ferraz. Ao longo desse trecho hoje temos uma avenida que circula uma faixa para cada lado por sentido e vamos passar a ter uma avenida então com duas faixas por sentido, mais o corredor de ônibus à esquerda. Temos também do lado norte a ciclovia no canteiro central, temos uma parada junto a Fortunato Ferraz, mais ou menos em frente à Alstom e outra parada próxima ao SENAI. Fizemos uma adequação no projeto que é bastante importante: a conversão para a Fortunato Ferraz, depois vocês vão ver na parte de circulação também como é que isso vai funcionar de uma forma mais macro, mas para garantirmos que quem está vindo daqui da Lapa para a passagem inferior possa convergir à esquerda na Fortunato Ferraz para poder fazer a circulação pelas ruas paralelas aqui da região.

Todos os outros benefícios que falei do lado norte, obviamente, que teremos aqui também: enterramento das redes aéreas, não vai mais ter poste com fiação aérea; vamos ter um paisagismo novo; toda pavimentação nova; calçamento novo; iluminação pública nova; sinalização, enfim, uma avenida novinha e toda adequada. Nesse mesmo trecho a gente vai

ver mais para frente detalhes da drenagem, junto com esse alargamento viário, ao longo desse trecho todo que vamos construir a galeria nova de drenagem.

Aqui a gente tem a visualização de como é hoje. Aqui a gente está no cruzamento da Fortunato Ferraz. Como ela vai ficar? Então, quanto à cessão, desse lado, há duas faixas de tráfego geral, o corredor à esquerda, parada e ciclovia no canteiro central e o passeio dos dois lados.

Agora a gente está dando uma olhada no trecho da passagem inferior. A gente tem a Raimundo aqui e aí estão as John Herson e Gago Coutinho. A passagem inferior existente está aqui. Ela está virando a circulação de bicicletas e pedestres no projeto. A gente vai aproveitá-la, e, num traçado aqui paralelo, mais ou menos a ela, vai construir a nova passagem inferior. Essa passagem vai ser construída também, e não vai paralisar a linha da CPTM, que está em operação, e também se viabiliza uma futura ampliação, que está prevista pela CPTM. Ela prevê virar aquela linha 9 hoje, que está na Marginal Pinheiros, para também passar a circular por aqui. Então, a gente já tem o projeto todo compatibilizado para essa futura ampliação ferroviária.

Aqui dá para a gente visualizar a diferença da passagem inferior, que hoje é um grande gargalo de circulação na região. Passa-se um carro só por sentido, por vez. O primeiro para um lado para, e depois para o outro lado. Não é nem um para cada lado ao mesmo tempo, e a gente passa a ter então uma nova passagem inferior, com duas faixas para carros, mais uma para ônibus por sentido. Há passagem de pedestres também na passagem inferior nova, além de se manter a existente, com ciclista e pedestre.

Aqui é o trecho que a gente chama de binário, da Rua John Herson. Esse trecho também do projeto traz uma evolução em relação à versão que os senhores já viram nas audiências anteriores que nós realizamos, porque o projeto original previa usar só a John Herson, uma pequena desapropriação que a gente tinha aqui nessa área da curva, para ela passar a operar. Há, mais ou menos, quase em todo o seu trecho, três faixas por sentido. Em alguns trechos, ela tem estacionamento, e, em outros trechos, é um pouquinho mais estreita.

Por isso que a gente ia alargar. E ela teria duas faixas para um lado, para ônibus e carro, e uma faixa para outro lado, que a gente chama de contrafluxo. Essa é uma prática que se usava muito na Cidade, e que não se usa mais. Por quê? Porque as políticas de segurança viária indicaram que é uma solução que causa muitos acidentes com pedestres. Eles não percebem que há só ônibus para um lado. Os ônibus não passam tanto quanto os carros, e acabam atravessando. Não veem o ônibus no contrafluxo e são atropelados. Então, esse foi um primeiro problema que nos fez rever, junto com a CET, essa solução.

Uma segunda questão que foi também muito apontada, durante o licenciamento ambiental e a audiência, é sobre o Mercado da Lapa. Por quê? Porque a gente precisaria perder faixa de estacionamento para poder virar faixa de ônibus no contrafluxo. Isso prejudicaria bastante o mercado. Ele é muito importante para a região, para o comércio que ele traz. Então, quando há menos estacionamento, o comércio funciona de uma forma prejudicada. Isso também nos fez buscar essa alternativa, que a gente fala em binário. Então, a John Herson vai funcionar no mesmo sentido que está hoje, com a mesma largura que tem hoje, praticamente em toda a extensão. A gente só vai fazer uma pequena adequação aqui, junto ao mercado, para melhorar calçada, que hoje é muito precária, e vamos fazer o caminho inverso para o transporte coletivo aqui ao lado da Gago Coutinho, Clemente Álvares e Martin Tenório. A gente vai implantar uma parada nova aqui, adequar duas existentes e também adequar as paradas existentes na John Herson.

Então, com isso, todo aquele eixo novo de circulação do transporte coletivo que eu falei, alternativa da Piqueri, a SPTrans passa a conseguir distribuir as linhas, uma parte para um lado, conforme o destino final, e outra parte para o outro.

Essa região da Clemente Álvares, bastante comercial, perto da Doze de Outubro, principalmente, já hoje tem muitos pontos finais de ônibus. É quase uma complementação do terminal Lapa, e esse projeto já está todo ajustado com a SPTrans, para que nem prejudique a situação atual e que seja compatível com a situação futura. Então, esse é um ponto importante a gente ter em mente, que ele não vai prejudicar.

Outra preocupação é a questão do volume. A gente já ouviu muitas pessoas preocupadas com volume de tráfego que vai aumentar aqui nessa região. Como isso vai funcionar? Então, o primeiro ponto é assim: Quanto a essa circulação toda aqui, que vai ser usada pelo transporte coletivo, a gente vai fazer adequações de geometria, pequenas, conforme forem estudadas junto com a CET e a SPTrans. São pequenos ajustes de esquina, para o raio de ônibus, esse tipo de coisa, e uma troca de pavimento num bom trecho, para a gente poder ter as condições de circulação desses ônibus.

Nas paradas, a gente também vai fazer as adequações de acessibilidade que forem necessárias, para que possa funcionar plenamente esse sistema.

É importante a gente lembrar que a gente não está falando de um empreendimento como um polo gerador de tráfego. A gente não está falando daquele empreendimento de um shopping, de um centro comercial, de um hospital ou qualquer outra coisa que seja atraente a mais tráfego. A gente está falando de um viário que oferece mais condições para uma circulação que já está lá hoje. O que a gente está fazendo é melhor distribuir os volumes que existem. Com o tempo, esses volumes crescem, claro, como a Cidade cresce, e toda a nossa simulação que foi feita no estudo de tráfego, já leva em conta esse crescimento; e a variação que a gente tem prevista, no volume aqui nessa região, é muito baixa, não chegando a 5%. Então, isso foi levantado.

Em alguns momentos, a gente recebeu questionamentos quanto a isso, de quanto isso vai aumentar aqui nessa região, mas não é essa preocupação. As mesmas pessoas que vêm para cá, para ir ao comércio da Doze de Outubro, para ir ao mercado, para vir para cá vão continuar vindo. Vão ter uma melhor opção comparativamente. Quem vai para a região Central da Cidade vai ter mais uma opção, que provavelmente vai permear e pegar a Clélia ou, se estiver indo para o outro lado, vai pegar a Laurindo de Brito. Enfim, a gente não está trazendo mais gente para cá por causa do empreendimento. A gente está melhor distribuindo quem já vem para cá.

Aqui estamos mostrando um pouquinho das sessões. Na Carlos Bertini, mais ou

menos, é o que a gente tem nesse trecho do binário, há essas ruas estreitas. A gente tem uma faixa de tráfego geral e uma de ônibus e, na John Herson, a gente fica com uma de ônibus e duas do tráfego geral. No trecho do mercado, essa é a faixa de estacionamento nos horários permitidos, que a gente manteve com o projeto.

Falando um pouquinho da drenagem, ao longo da Avenida Raimundo, no trecho da Vila Anastácio, passa um córrego, que é o Córrego Fortunato Ferraz. Ela já é canalizado há muitos anos, de uma forma insuficiente, para o que a bacia está impermeabilizada hoje. Ele foi canalizado há muito tempo. Era uma região com muito mais áreas verdes, mais arborizada. Enfim, é um processo natural da Cidade. Vai se impermeabilizando e se aumenta a vasão que chega à galeria. Hoje ela não dá conta e alaga. Então, o que a gente vai fazer? Construir uma nova galeria. Ela tem quatro metros por dois e meio. Ela é enorme. É uma grande vasão que a gente precisa levar e que vai ser construída ao longo de toda a avenida.

Na maioria do trecho, a gente vai estar abrindo um viário novo, alargando. Então, a gente abre a vala e a constrói toda em pré-moldados, mas ela passa por baixo da marginal, para chegar ao Tietê. Obviamente a gente não vai abrir vala na marginal. Seria impraticável isso. Então, o projeto já prevê usar túnel *liner*, um método não destrutivo. É aquele tatuzinho, que passa por baixo, sem paralisar o trânsito. Da mesma forma, aqui embaixo. A gente também a conecta com o sistema de drenagem existente aqui para cima.

Agora a gente vai passar uma série de mapinhas, mostrando como a circulação vai ficar. Então, vai sempre aparecer aqui o sentido. Eu vou narrando para os senhores, e os senhores vão ver o desenho da circulação do tráfego geral. Obviamente pedestres e ciclistas têm uma flexibilidade muito maior, e o transporte coletivo segue o eixo que a gente já veio mostrando.

Para quem está aqui na Lapa e quer ir para Pirituba, que é o caminho principal, então, segue pelo John Herson, com passagem inferior e segue pela Raimundo. É o eixo principal do nosso projeto. Da mesma forma, há o caminho inverso, de Pirituba para Lapa. Então, se pega a Ponte Nova, segue pela Raimundo, com passagem inferior e se faz aquele

binário pela Clemente Álvares.

Para quem está vindo da Ayrton Senna e quer ir para Pirituba, a pessoa vai seguir pela Raimundo. A Raimundo vai ter um desvio no seu formato, mas continua seguindo reto. Ela só não vem hoje como faz esse caminho. Passa a fazer essa bolinha em volta da alça da ponte. O caminho é contínuo. E da Ayrton Senna para Lapa, vai pegar atrás do Pastorinho, a Rua Preta e a ponte. Se estiver na Lapa e quiser ir para a Marginal Pinheiros, vai pela John Herson, passa pela passagem inferior, Raimundo, ponte e vai pegar a alça nova do projeto, seguindo pela Marginal Tietê.

De Pirituba para a Marginal Pinheiros, o caminho é normal, igual hoje, só virando à direita na Marginal. Isso continua sendo possível. De Pirituba para Piqueri, se quis pegar a ponte, vai seguir pela Raimundo. A avenida passa até aquele contorno, mas também é só seguir reto, pelo caminho na Raimundo, igual se faz hoje, chegando à região ou na própria Ponte do Piqueri.

De Pirituba para a Rodovia Ayrton Senna, vai passar a ponte e fazer então aquela volta na Campos Vergueiro e São Tito, seguindo a Marginal, seguindo a Ayrton Senna. Da Marginal Pinheiros para Pirituba, vai pegar a alça nova da ponte, seguir pela ponte e pegar a Raimundo, no sentido Pirituba.

Para os condomínios que há ao lado de Pirituba, vai haver os seguintes retornos, para quem está no Village, no Bandeirantes. Há o retorno da MRV, que se faz e se pega a ponte, para quem está no Village. Para quem está na própria MRV, pega o próprio retorno ali da saída do loteamento e desce pela ponte; e para quem está no Bandeirantes, vai haver uma saída direta igual ao que há hoje, fazendo esse cruzamento à esquerda, na Raimundo.

Da Lapa, sentido Ayrton Senna, além da alternativa, que a pessoa continua tendo pelo viaduto da Lapa, ela passa a ter opção de seguir pela Raimundo e pegar a Marginal à direita.

Agora quanto ao acesso dos condomínios, hoje em dia, até antes de a gente fazer o percurso, quem está aqui na Raimundo pode entrar à esquerda, direito nos prédios que há

aqui, entre a Fortunato e a Bartolomeu e entre a Bartolomeu e a Campos Vergueiro, ou mesmo o condomínio da própria Campos Vergueiro.

Então, quem estiver ao lado da Lapa vai fazer o seguinte: pegar a passagem inferior; quando sair dela, converge na Fortunato Ferraz e circular pelas ruas de trás ou pegando a Bartolomeu ou Rua Campos Vergueiro e, com isso, acessar qualquer um dos condomínios.

Para quem está na região da Vila Anastácio ou vindo do Piqueri e quiser pegar a Mercedes, saindo da passagem anterior, há a opção de fazer uma espécie de um retorno virando à esquerda e esquerda, na John Harrison e pegar direto a Mercedes. Ficar bem fácil essa conexão.

E o caminho inverso da Mercedes para a Raimundo...a mesma saída que vem para a Mercedes vai para a Laurindo ou para a Diogo Ortiz. Tem a ilustração da Raimundo para a Diogo Ortiz que é a mesma coisa se for para a Laurindo de Brito. Será do mesmo jeito.

O caminho inverso, se estiver vindo de lá, que é igual a da Mercedes, faz a volta, pega a PI e segue para a Raimundo. Então, todas as circulações que hoje existem estão garantidas e melhoradas com a situação prevista em projeto.

O acesso para a estação Piqueri da CPTM: hoje, ele é bastante prejudicado pela condição de termos – mesmo com o acesso pela outra rua – o acesso da rua do lado de cá está fechado por causa do Villagio. Então, com o viário novo, isso vai ser mais fácil para o veículo chegar, deixar ou pegar um passageiro e circular na região.

Essa ilustração é de uma situação mais crítica, porque, na verdade, todas as outras são muito mais fáceis. Esse é o ponto que tem que dar muito mais volta para chegar, mas se a pessoa estiver vindo daqui já sobe direto; se estiver vindo de lá já faz o retorno e sobe. Com isso, o acesso para a estação ficará bem melhor do que está hoje.

Bom, vamos passar para a parte ambiental.

Temos todos os programas ambientais previstos, conforme eles foram estudados. Todo o licenciamento prévio e de instalação do empreendimento foram feitos, então, diversos

programas são elencados para serem cumpridos alguns antes de obra, alguns durante a obra toda e alguns durante alguns estágios da obra, e todos eles estão sendo rigorosamente seguidos.

Aqui é um pouquinho do histórico do aspecto ambiental: fizemos em 2015 a consulta prévia na Secretaria do Verde sobre a viabilidade do empreendimento, tivemos o retorno da necessidade de fazer um estudo completo, um EIA-RIMA, que é um estudo de impacto ambiental e o relatório de impacto ao meio ambiente, protocolamos o plano de trabalho desse estudo na Secretaria do Verde que nos deu o Termo de Referência para a gente saber, exatamente, todos os pontos que tinham que ser bem detalhados. Por fim, em 2017, apresentamos, então, um estudo completo que está disponível no site da Secretaria do Verde para quem quiser consultar.

Em 2017, nós tivemos duas audiências. Uma delas exatamente aqui no Tendam da Lapa. Está aqui a foto. A outra foi em Pirituba para apresentarmos tudo que havíamos estudado e fazermos a audiência de contribuições da sociedade para o projeto.

Como eu fui mostrando ao longo do projeto, várias dessas contribuições foram muito importantes. Nós as absorvemos, estudamos o impacto, a viabilidade, o custo de cada uma delas e a sua grande maioria foi incorporada ao projeto.

Aproveito para destacar que as principais melhorias decorrentes desse processo, então, como já vimos, a inclusão das alças, do fluxo que vem da Marginal e passa a poder acessar direto da Raimundo e do fluxo da Raimundo também para poder acessar direto a Marginal Pinheiros, que são as duas alças redondas que vimos no projeto; conseguimos garantir as vagas do entorno do Mercado da Lapa e fazer o alargamento da Raimundo para três faixas no trecho da Vila Anastácio – no projeto original eram só duas, então, havia uma grande preocupação de que no futuro isso não desse conta – conseguimos fazer com que a obra chegasse na necessidade de longo prazo para essa avenida. No começo ela não vai atingir a capacidade dela, pois a demanda é menor, e essa avenida já está pronta para o crescimento da região que o Plano Diretor previu. A obra está bem alinhada com a previsão do

planejamento estratégico do Município.

Voltando às questões ambientais, no histórico, depois que a gente então entregou o EIA-RIMA nós tivemos uma série de solicitações de esclarecimentos por parte da Secretaria do Verde. Protocolamos o nosso relatório complementar e tivemos, em agosto de 2018, emitida a licença ambiental prévia que demonstra a viabilidade do empreendimento, dessa nova ligação da região Noroeste com a região da Lapa; depois, entregamos o relatório com o atendimento de todas as exigências da licença e, em abril deste ano, foi emitida a licença ambiental de instalação.

Em paralelo a isso, a gente já obteve o TCA, Termo de Compromisso Ambiental que é autorização de manejo arbóreo. Então, o estudo ambiental observa o empreendimento como um todo, especificamente, o corte de árvore, o transplante de árvore, da motorização própria que foi obtida e foi estudada. A gente vai ver detalhes dessa parte.

Está aí o que a gente tem previsto no projeto: temos o corte de 638 espécimes e vamos preservar 154; vamos plantar 738 mudas DAP 3, que é o diâmetro na altura do peito da árvore. Então, quando se faz o plantio da muda é qual o tamanho que ele tem que ter; vamos plantar, também, 456 mudas DAP 3 em parques municipais mais 4.447 mudas com altura maior do que 1 metro e 30 também em parques municipais.

Então, com isso, todo nosso Impacto de vegetação de área permeável está compensado, foi todo calculado de acordo com a legislação, estudado pelo corpo técnico do Verde e autorizado, o que está sendo cumprido.

A gente está, inclusive, tentando antecipar o máximo que a gente já pode para quem sabe já ter esse plantio antes do corte. Estamos trabalhando com essa meta.

Desapropriações: nesse empreendimento na região Norte, como eu mostrei para vocês, temos um impacto bem baixo de desapropriação. Aqui visualizamos as matrículas dos terrenos afetados em vermelho, nas áreas que a gente está desapropriando.

Então, são, realmente, poucas áreas e, principalmente, áreas que não afetam uso. Vamos desapropriar um pouquinho do Shopping; vai permanecer operando normalmente, os

cemitérios e condomínios. Será bem baixo esse impacto.

O Exército é área da União. Vou aproveitar para esclarecer que a gente usa a expressão desapropriação para as áreas de particulares; quando são áreas ou do Governo do Estado ou da União, o Município não desapropria; fazemos negociações e cessões de área para elas serem passadas para o Município. Então, a gente vai falar de Exército mais para a frente, assim como de MRS.

Seguindo com as questões de desapropriação – temos aqui duas cores dá para visualizar direitinho; área azul é área da União e área roxa é particular; aqui é o terreno da Alstom, uma área maior, em que estamos desapropriando uma quadra inteira. Aqui é onde está a Gago Coutinho, o final da John Harrison que vira na Dom João V. Todos esses imóveis estão sendo desapropriados.

Também, é sempre importante lembrarmos que existem muitas dúvidas sobre a questão de valor de desapropriação. Como funcionam os valores? Contratamos perito para fazer o estudo, imóvel a imóvel, de quanto ele vale no mercado. Comparamos com os imóveis vizinhos, imóveis semelhantes, condição de manutenção, tudo, do imóvel. O nosso perito diz quanto entendemos que vale. Vamos lá, até o juiz. Depositamos uma parte, já, desse valor, para ficar lá. O juiz manda o perito dele. O perito dele vai lá e faz tudo de forma igual à nossa, de forma isenta. O juiz define: “Olhem, oferecemos 10. Vale 20.” Ou: “Vale cinco.” Enfim, que número seja, é o valor do juiz que vai valer. Vamos ter o nosso, para calibrar, o nosso depósito inicial, mas o valor final é definido pelo Poder Judiciário e sempre é pago para ter imissão na posse. Então, ninguém nunca vai ser desapropriado sem receber devidamente o que o seu imóvel vale hoje no mercado.

Aqui, temos um resuminho, então. Naquela Fase I, lá, do Norte, até a Campos Vergueiro, são nove os imóveis que estamos desapropriando. O Decreto de Utilidade Pública, que autorizou o Município a fazer essas desapropriações, tem o número dele, ali. Foi publicado em 2015. As ações estão ajuizadas e a estimativa é que custe 30 milhões. São residências e comércios. Na Fase II, nós temos 36 imóveis. O DUP foi publicado. É o mesmo em 2015 e

estamos naquela etapa do perito fazer a avaliação dos imóveis. Por enquanto, a nossa estimativa está em 50 milhões para essas desapropriações e, aí, vai envolver, também, residências e comércios.

Agora, vamos falar de autorizações e interferências, o que vai incluir, também, a questão dos terrenos que são da União. Então, vamos lá. Temos aí diversas interfaces.

Patrimônio da União... Então, temos, ao longo da Raimundo, todo o terreno, ali, que hoje é a MRS que opera. Uma parte é CPTM. Uma parte é Senai. Uma parte é Clube da Lapa. Toda aquela área é da União. Então, como eu falei, não é particular. Não desapropriamos. Vamos lá, com a União. Negociamos e entendemos o uso. Entendemos as adequações que são necessárias para que não pare o uso que a área tem hoje. Estudamos eventuais compensações de terrenos e fechamos essa negociação.

A União, é dividido... Então, uma parte é com esse órgão, que chama “SPU”, que é a Superintendência de Patrimônio da União, e uma parte é com o DNIT, mas é o mesmo trâmite. Temos, especificamente, a MRS, que é a concessionária que usa esse terreno da União, hoje, em uma parte, e a CPTM. A CPTM faz a gestão do Senai que há, ali, na Raimundo. Então, também, toda a adequação do Senai está sendo tratada com eles. Temos, aqui, o Exército – de que alguém perguntou. Então, já temos a autorização. Vamos passar uma parte da galeria de drenagem dentro do terreno deles, pois ela vem pela avenida e, na hora de cruzar, embaixo do trem, cruza uma parte do terreno deles. Vamos ajustar o portão deles, conforme o greide novo do viário. Tudo isso já está tratado e autorizado – mais a Secretaria Municipal de Esportes e Lazer, por conta do CDC, que já desativamos, onde está o nosso atual canteiro de obras.

Autorizações e outras aprovações, também, pertinentes... O Departamento de Águas e Energia Elétrica do Estado de São Paulo tanto já nos deu autorização da ponte, porque passamos a ter uma nova interferência no rio. Então, a questão de navegação do rio, de controle de cota de inundação, foi estudada e a canalização do Córrego Fortunato Ferraz também já teve outorga emitida. Já tivemos um parecer favorável do Condephaat, porque todo

o Pátio da Lapa é tombado. Então, fizemos o estudo específico. Apresentamos e já tivemos um parecer favorável. Vamos aprovar, ainda, o projeto detalhado da adequação dos bens tombados, mas também já tem parecer favorável para essa adequação. Já tivemos autorização do IPHAN, que é o órgão da União do Patrimônio Histórico e já tem o acompanhamento arqueológico acontecendo.

CET e SPTrans, estamos no dia a dia cuidando de cada detalhe de projeto e obra. Então todo o projeto de geometria, sinalização, desvio de tráfego, tudo isso é sempre submetido à análise e formalizada a aprovação.

CPTM, estamos tratando dos detalhes da passagem inferior. Não vamos paralisar a linha de trem, então têm muitos detalhes que precisam ser ajustados para construirmos em volta de uma linha de trem que está operando, circular maquinário lá, cravar estacas sem interferir, sem dar o mínimo recalque no trem. Ajusta um pouquinho da rede aérea, mexe numa galeria, enfim, tudo isso está cuidado.

Tratamos com a CCR AutoBAn, por causa da saída da Bandeirantes que está próxima à ponte. Fizemos até ajustes nos pilares por causa disso. E Ilume por causa da iluminação pública nova.

E ao longo do processo vão surgindo outras diversas manifestações que vamos tratando. Essas são as mais relevantes que vale comentar.

Interferências. Tudo isso estamos fazendo de obra ao longo das vias. E nas vias hoje em dia já passam diversas redes de serviço, principalmente Sabesp com as redes de água, esgoto, que atendem nossas casas. Energia elétrica que na região passa pelos postes. Telecomunicação para termos Internet em casa também, a maioria nos postes, uma parte subterrânea. Comgás, a própria rede de iluminação pública, de drenagem.

Então todas essas redes existentes, em sua maior parte, serão refeitas com esse novo viário. Tudo isso compatibilizado porque temos de organizar. Cada pedacinho do subsolo para caber a rede de gás, a rede de água, a rede de esgoto, a rede de drenagem. Então tudo isso está tratado, aqui é só uma ilustração para vocês entenderem, uma calçada. Então aqui é

um corte, aqui é a guia, isso aqui é a calçada e aqui começa o viário.

Então vamos acomodando na calçada as redes de telecomunicação, de água, energia, rede primária da Eletropaulo que com o enterramento é supergrande o equipamento deles que vai para o subsolo. Tudo isso está tratado no empreendimento.

Agora vamos falar um pouquinho de obra. Vou passar a palavra para o Giovani Costa, nosso Diretor de Obras da SPObras, que vai seguir com a parte de obras, recursos e comunicação.

O SR. GIOVANI COSTA – Boa noite a todos, primeiramente gostaria de saudar os nobres Vereadores e em nome do Secretário Vitor Aly e do nosso Presidente da SPObras, Maurício Bucker, agradecer pelo convite e parabenizar toda população que está aqui hoje reunida para ter essa devolutiva em relação a todas as contribuições que fez durante as audiências. E agora podemos ter a oportunidade de demonstrar a incorporação da maioria das solicitações e contribuições feitas.

A ordem de início da obra foi emitida em maio deste ano. Estamos começando pelo trecho um, como foi apresentado no início por causa do tempo de execução da obra da ponte. O processo de execução de fundações da ponte, dos pilares e todo o processo de balanço sucessivo tem um prazo de execução e não adianta colocarmos mais frentes porque não conseguimos reduzir de forma significativa essa execução.

Então o caminho crítico da execução de toda a obra é a ponte. Por isso foi iniciada de forma antecipada em relação às outras etapas. O prazo previsto para conclusão do primeiro trecho é dezembro de 2020 e o segundo trecho dezembro de 2021.

O canteiro de obras está implantado no CDC Pastorinho, do lado de Pirituba, estamos com 7% de execução da obra, já foi executado todo processo de contenção para possibilitar o início das fundações, execução de estacas e blocos que já foram agora iniciadas, no finalzinho do mês de agosto. Estamos implantando um desvio para que possamos avançar com a execução das fundações da ponte, em frente ao Pastorinho e ao shopping. Estamos implantando esta alça, prevista futuramente, para fazer os retornos e acessos à marginal, que

já vai estar em fase final de implantação para que absorva o fluxo de desvio da obra e liberar o trecho para execução da parte da superestrutura da ponte. A previsão é que implantemos esse desvio ainda em setembro.

Temos aqui algumas fotos da execução das obras, do Rio Tietê do lado da Lapa, as contenções que foram feitas e o início da execução das fundações. Aqui está o solo grampeado para proteger. Aqui ao lado temos a Marginal onde está à circulação, o tráfego. Essa contenção é toda monitorada por instrumentos de topografia para garantir que não haja risco à circulação de tráfego. São mais algumas fotos. Aqui são as fotos do desvio, que já está em estágio bem mais avançado do que a foto, já está superada. Aqui é a área do canteiro.

Com relação aos recursos, desde o início da gestão estamos desenvolvendo os projetos e, no início do ano, houve uma discussão muito intensa junto à Prefeitura para que pudessemos viabilizar a execução da obra. Então a grande preocupação do Prefeito era de que não houvesse descontinuidade nas obras. Foi feito todo um planejamento do ponto de vista de avanço de obra, execução, para que não houvesse a descontinuidade e os recursos estejam garantidos.

A obra se iniciou com recurso do Fundurb, a primeira etapa está toda alicerçada nesses recursos. Existem outros fundos no município que poderão ser utilizados para a fase-2, mas *a priori* contamos com os recursos da operação urbana. Essa obra é oriunda da operação urbana, estamos com o projeto de lei tramitando na Câmara, esperamos que, em breve, possamos ter a aprovação e fazer a comercialização de Cepacs para fazer não só investimento para à continuidade das obras da ponte, mas também de todas as outras intervenções que estão priorizadas na Operação Urbana Água Branca.

Então é transmitir a vocês a tranquilidade de que não vai haver paralisação nessa obra, que vai ser iniciada e concluída com qualquer fonte de recurso que seja necessária para viabilizar a sua execução.

Então só para demonstrarmos a magnitude do empreendimento, são quase 400 milhões de reais que serão investidos envolvendo todo processo de desapropriação; o

aterramento das redes que vai ser uma melhoria significativa do ponto de vista da implantação urbana; acessibilidade; corredor de ônibus que vai garantir maior qualidade de vida para a população com redução de aproximadamente 36 minutos no tempo de trajeto, que é bastante significativo. Hoje todo mundo que tentou aqui chegar sentiu um pouco da dificuldade com o trânsito da região. Com certeza essa obra vai trazer muitos benefícios não só para Pirituba quanto para a Lapa.

Estamos implantando também um processo intenso de comunicação social. Por enquanto estamos restritos à execução da ponte. Então temos pouca interface com a população, com os usuários na região, mas à medida que os serviços foram evoluindo, haverá uma equipe especializada de comunicação social, que vai entrar em contato com cada morador, com cada comércio, informando do avanço das obras. Os impactos que essas obras vão ter, monitoramento de ruído e vibração.

— Pode ir passando as imagens e deixar registrado para todo mundo quiser anotar, temos um e-mail de contato para dúvidas, sugestões, contribuições que é piritubalapa@spobrassp.gov.br. Temos uma equipe especializada que vai estar recebendo essas informações dando o tratamento entrando em contato para dar as devolutivas.

Aqui mais algumas imagens ilustrativas de como será o resultado final da implantação. Podem ver do ponto de vista urbanístico que não vai ter nenhum fio. Toda fiação vai estar enterrada da infraestrutura da rede elétrica apenas os postes de iluminação.

Com carro também vai ficar bonito.

A gente agradece e estamos à disposição aqui para prestar os esclarecimentos que houver.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado Giovani obrigado. Quero informar aos presentes que nós temos 14 pessoas inscritas, vamos abrir para as perguntas.

Gostaria de registrar a presença do Sr. Marcos Hirashima assessor do Vereador Eliseu Gabriel, Sergio Camerom Abade Coordenador de Operações da CET. Muito obrigado pela presença.

Com a palavra a Sra. Silvia Ribeiro.

A SRA. SILVIA RIBEIRO - Boa noite a todos. Sou moradora do Boulevard Lapa na Campos Vergueiro, estive aqui na reunião de agosto. Na reunião de agosto não tive todas as respostas que gostaríamos e retornei para questionar novamente. Então gostaria de perguntar a Ângela se o estudo de impacto feito na Campos Vergueiro considerou o amplo trânsito de caminhões que tem por lá. Porque para quem sai do prédio ou para quem passeia por lá, os caminhões impactam bastante.

Outra questão; daí acredito que talvez o Giovani possa responder, a galeria - se for se for a equipe que faz as Galerias – Além de ser moradora do bairro, sou professora do bairro da EMEI Professora Celita Camargo. Na segunda feira mais de 120 crianças não tiveram aula, porque, uma chuva de inverno impossibilitou que elas entrassem, porque a escola alaga. Não é o primeiro alagamento esse ano. A Campos Vergueiro também alaga. Então eu queria entender se essa galeria vai resolver só túnel ou vai resolver a vida da população que tá ali.

Outra questão que eu tenho para colocar, é que na outra reunião foi questionado, não só por mim, mas por vários presentes, eu diria até que por todos que passaram pelo microfone, com relação ao dinheiro para estrutura e Giovani comentou, e colocamos que o cronograma você ficar um ano com a ponte feita, e a obra da estrutura ainda não concluída. E daí questionamos se a ponte ia ser inaugurada só após a obra de estrutura toda e o Giovani comentou que não fazia sentido fazer isso. Daí eu gostaria de perguntar qual foi o estudo de impacto feito considerando um túnel que passa um carro, e só vem um carro com todo mundo vindo de Pirituba. Se eu morando lá já fico 10 minutos parada para levar meu marido na Domingos de Moraes, só com o trânsito local, vindo de Pirituba, se isso faz sentido? Daí entender porque que não foi feita a estrutura antes, para depois ter sido feito a ponte.

Então que eu gostaria de perguntar com relação - eu não vou saber direito o termo - dos imóveis tombados que, por exemplo, temos na via da Raimundo, - não sei o termo específico - mais um restante de ponte e daí ele vai ser demolido? Entendo que ele permanece ali até hoje porque trata de um patrimônio histórico. Então outras históricas da região, se elas

serão preservadas de alguma forma?

Vou retomar a questão, se em agosto o projeto da venda do CEPACs estava ainda em vias, então a gente não tem dinheiro para estrutura e pelo jeito passado um mês a gente continua sem direito dinheiro para estrutura, como vamos viabilizar a estrutura? Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado. Com a palavra o Sr. Paulo César.

O SR, PAULO CESAR - Boa noite a todos. Minha questão não é exatamente da ponte mais, mas impacto anterior, por não existir a ponte foi feito uma mudança no viário ali. Quem sai da Edgard Facó, por exemplo, o acesso não é mais direto a Marginal. Priorizaram uma saída da Raimundo para a ponte do Piquiri. Minha questão é se após a construção da Ponte esse viário será alterado para como era antigamente, sem necessidade de passar por semáforo para acessar a Marginal? Saída da Edgar Facó, que é bem complicada. Não na ponte, no acesso. Hoje você é obrigado a sair por ruas paralelas, dar a volta para entrar novamente. Antes era direto. Foi priorizado a vinda dos veículos da Raimundo, na gestão do Kassab, mas a ponte não saiu e ficou assim mesmo. É só queria saber se vai ser alterado isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado, Paulo. Com a palavra o Sr. Everton Lopes.

O SR. EVERTON LOPES – Boa noite a todos. Sou um futuro morador ali da região. Na verdade venho trazer até algumas preocupações minha pessoal, mas deve ser da grande maioria das pessoas que vão morar, ou moram na região. O nobre Vereador o Fábio comentou sobre a preocupação que é grande sobre, não só o início, como também a entrega. Entenda que essa é uma preocupação muito grande nossa. Quando nós avaliamos todas as obras, vamos dizer assim, o setor público quando se predispõe a fazer realmente deixa muito a desejar nesse ponto. Traz para nós um descrédito, uma falta de confiança, porque eu sempre falo: “no papel, no *PowerPoint* tudo é muito bonito. A questão é realmente fazer a realização.” Por exemplo, em junho, saiu uma matéria na *Folha de S. Paulo* que diz que em São Paulo

existe em torno de 106 obras paralisadas e já gastou 1.4 bilhões de reais e ainda faltam 5.8 bilhões para retomar essas obras. Então, é assim, mais uma obra que começa e, claro, pensando no nosso espaço desejamos que o tema se concretize.

Na questão de garantias eu entendi que os 17 Prefeitos que passaram, o Bruno Covas foi o corajoso de colocar ali. Acho que todos também tiveram seus discursos e falaram um pouco nesse sentido, mas é entender um pouquinho mais a questão do que são as garantias por detrás. Acredito que há empresas, empreiteiras sendo contratadas para essa obra, o que foi aprendido ao longo desse tempo para que garanta que realmente essas obras sejam entregues dentro do prazo por parte dessas empresas e não chegue em determinado momento em que o valor da obra tem de ser duplicado de investimento por que a empresa ou abriu falência ou tem de trocar ou alguma coisa assim? O que se aprendeu com tudo isso? Quais são os reais riscos que podemos esperar?

Com relação ao cronograma, é bem importante o que a colega colocou, e uma preocupação é a mudança de gestão. Então, ano que vem tem eleições para Prefeito, ou seja, uma nova gestão vem. Quem garante que isso não vai...? Quem garante que não vamos ter mudanças de prioridades e o dinheiro vai ser redirecionado? Quais são as garantias em cima disso? Porque não há continuidade, essa é a percepção nossa, como população, nos projetos.

O outro tema é com relação à qualidade. Em termos de pontes – ponte estaiada e outras – foram muito legais, mas quando fala de ciclovia, ciclovias em São Paulo que foram sendo construídas, eu sei que não foi pelo Governo do Bruno Covas, mas enfim está dentro do setor público e a qualidade é péssima.

Esses são os pontos que trazem a preocupação e é o que eu gostaria de ter.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado. O próximo é o Sérgio.

O SR. SÉRGIO – Boa noite a todos. Meu nome é Sérgio, sou vice-presidente da Amocity, Associação dos Moradores da City Lapa.

O Fábio falou que são 13 reuniões dessas aqui. Eu acredito que eu participei de 12.

Só não pude participar da última, que foi a de Pirituba, do mês passado. O ponto crítico desse projeto continua, apesar de algumas alterações de algumas alças, mas o ponto crítico continua que é a questão do fluxo que vai vir de Pirituba para Vila Anastácio e, por consequência, para a Lapa porque o acesso da ponte para aquela rua – a moradora colocou muito bem, a rua é muito estreita, sofre alagamento e com certeza não vai comportar esse fluxo de veículos.

Vocês falam em estudo de impacto de trânsito. Eu gostaria de ter acesso a esse estudo porque a gente está falando do impacto de trânsito de hoje. Nós vamos ter um empreendimento - além dos que já existem na Vila Anastácio que estão sendo concluídos e serão ocupados, obviamente -, da MRV que está diretamente ligado nesse projeto, ou seja, vai ser muito beneficiada pelo projeto por estar no entorno da ponte. Até eu gostaria de saber quantas unidades vão ter nesse projeto da MRV. Eu ouvi alguma coisa em torno de seis a sete mil apartamentos. Se você colocar um carro por unidade ou dois carros, estamos falando de quase 10 mil veículos. Quantas linhas de ônibus vão ser incluídas nesse percurso com o projeto novo já que a intenção é melhorar a mobilidade das pessoas? Vamos ter um acréscimo de linhas de ônibus? Gostaria muito de saber qual e como foi feito esse estudo de impacto de trânsito que está dizendo que o fluxo não vai alterar, não vai mudar. Eu acho que vai mudar e vai mudar muito.

Outra questão da escola Alexandre Von Humboldt vai ficar na cara da ponte. Você tem lá crianças do Ensino Fundamental e aí você vai ter uma avenida, uma ponte na porta da escola. Não sei como que vai ser a mobilidade dessas crianças para entrarem e saírem da escola.

Pensando ainda no pessoal do Anastácio, os condomínios que hoje existem, já há muitas pessoas morando, fora os que estão sendo construídos e vão ser concluídos brevemente, como é que esse pessoal vai receber visita? Hoje os carros são estacionados na Avenida Raimundo Pereira. Com o projeto da ponte, com certeza, o estacionamento vai ser proibido porque não vai ter como passar uma linha de ônibus e duas linhas de carro, ciclovia e tudo mais.

É isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado. O próximo é Josivaldo Nascimento.

O SR. JOSIVALDO NASCIMENTO - Boa noite a todos. Sou Presidente da Azon, Associação Zona Oeste e Noroeste Futebol de Várzea. O que um rapaz do esporte está fazendo em uma audiência pública sobre uma ponte? A ponte foi tema de uma das edições de nosso campeonato, em 2011, o Esporte Clube Salão foi campeão e hoje a gente ficou muito contente que este projeto está tendo continuidade, e dessa vez o Prefeito Bruno Covas tirou do papel o projeto do Haddad.

A questão da Lapa, a gente entende a situação, mas sabemos que lá também vão ter boas alterações, inclusive aquela passagem única do carro vai ser melhorada e muito naquela região. A gente de Pirituba vai ter um acesso rápido.

Como a gente vem falando nas outras audiências, a prioridade da ponte, do futuro da cidade de São Paulo é o transporte público. As pessoas estão falando de carro para lá, carro para cá, mas a gente sabe e tem o Projeto 2030 para diminuir o acesso dos carros ao Centro da Cidade em 30 a 40%. Então, a questão de veículos hoje em dia a visão é outra, é priorizar o transporte público, ciclofaixas e o pedestre. Então, o pessoal da Lapa está tendo esse conflito da questão de veículos, mas a tendência é diminuir o tráfego de veículos na cidade de São Paulo.

Então, parabéns aos Vereadores. Parabéns, ao Prefeito e à cidade de São Paulo.

Sobre o dinheiro, o valor da ponte não dá 1% do orçamento da cidade de São Paulo. Então, acho que a gente fica tranquilo, é só questão de remanejamento. A ponte será construída.

Hoje de manhã estivemos com a Rede Globo em Pirituba e a Globo só falhou na questão que disse que a ponte não foi com a população, mas foram feitas mais de 15 audiências públicas, então, foi discutida.

Um abraço a todos e parabéns a nós pela luta.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Valeu, Nenê, da Azon.

Jupira, do Grupo Gestor da Operação Urbana Água Branca.

A SRA. JUPIRA CAUHY - Boa noite a todos e todas.

Queria dizer, companheiro, que a ponte é muito importante. Não é porque estamos fazendo uma audiência pública na Lapa trazendo os problemas de impactos da Lapa que a gente não quer que essa ponte saia. Mas é importante que a gente discuta algumas questões, em especial, o dinheiro.

Quero apresentar duas questões, a primeira delas, Antônia, viu Fabio, você está confundindo todo mundo chamando-a de Ângela.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Sabe o que é? Na fichinha, Jupira, estava escrito Ângela Antônia. Ela viu.

A SRA. JUPIRA CAUHY - Em relação aos galpões tombados, eu tive acesso ao parecer da UPP. O parecer técnico do Condephaat foi contrário à desapropriação desses galpões. O parecer da reunião do Condephaat foi favorável, apesar do parecer negativo da equipe técnica.

É importante falar sobre isso, porque não é simples justificar uma série de desapropriações, como sendo do privado, não vai acontecer nada; sendo do público, a gente resolve. Mas é importante saber que há parecer técnico contra a desapropriação dos galpões.

Eu procurei o ofício do Conpresp, vocês também não falaram sobre esse parecer, que é o órgão da cidade de São Paulo em relação aos galpões que também são tombados pelo Conpresp. Se você puder falar, não sei se já tem esse parecer.

Fabio, você abriu a audiência dizendo que, apesar de ser uma audiência convocada pelo TL, não serão necessários os recursos da Operação Urbana Água Branca. Aí, o Giovani, disse que o dinheiro virá da Operação Urbana Água Branca.

Então, de novo, acho que vocês já me escutaram falar isso algumas vezes, a gente precisa saber, inclusive, por questão de honestidade com a população, em relação ao dinheiro. Eu fiz uma conta. Do valor total de 386 milhões de reais, vocês dizem que 180 milhões são da primeira fase e, 205, da segunda.

Eu participei da reunião do Fundurb, em agosto, onde Siurb pediu 140 milhões, Fundurb aprovou 40. Não tem dinheiro do Fundurb, pelo menos, aprovado. Seria importante se vocês dissessem se tem dinheiro lá, mas o que eu vi, do que foi aprovado, foi isso.

Se a gente for fazer uma conta relacionada a Cepac. A Operação Urbana Água Branca criou o perímetro expandido inclusive para caber a ponte. Ela não é só o valor da ponte, mas tem um valor importante do perímetro expandido também pelas questões do projeto urbanístico. Para poder pagar a ponte, precisa arrecadar, leiloar, vender Cepac, num valor suficiente para algumas coisas.

Como eu falei na audiência pública de Pirituba, não é assim: entrou dinheiro do Cepac vai para a ponte. Vinte e dois por cento de tudo o que é arrecadado vão para habitação e depois tem um conjunto de prioridades específicas, depois de habitação, são os equipamentos público sociais como UBSs, creches, escolas...

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Só para concluir.

A SRA. JUPIRA CAUHY - ...do perímetro para depois do perímetro expandido. Se a gente for fazer uma conta, tem de arrecadar mais de um bilhão de reais para dar conta de tudo.

Então a gente precisa que vocês, tanto a Câmara quanto...

Ah, sem contar que tem uma proposta de reduzir o valor do Cepac. Então tem de dobrar o valor arrecadado para poder pagar.

Para a gente não ficar se repetindo em toda audiência pública a mesma coisa, ou a toda reunião do grupo de gestão, seria importante deixar bem explícito de onde virão os recursos. Porque tanto para a ponte que começou a ser construída quanto para o alargamento viário e todas as mitigações de impacto, é importante que a gente saiba se vai, de fato, concluir a obra.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado Jupira. Fernando, depois o Antonio Zagato, do Conselho Participativo.

O SR. FERNANDO - Boa noite a todos, ao pessoal da Mesa.

Queria começar fazendo uma pergunta para todo mundo aqui. Quem acredita em prazo de obra pública? Levante a mão, por favor. (Pausa) Ninguém? (Palmas)

Quem acredita em orçamento de obra pública? Levante a mão, por favor.

Então isso não é opinião só minha, tá?

Na última audiência eu falei que não compreendo o engenheiro que fez essa ponte. Peço desculpas ao Giovani, que representa essa parte, mas eu nunca vi engenheiro que faz um banheiro sem fazer a entrada do esgoto antes. Aqui está sendo instalado um vaso sanitário sem ligar o cano por baixo antes. (Palmas) Estou pegando um pouco pesado, mas a realidade é essa.

Algumas pessoas disseram que a ponte vai ser feita e nós vamos colocar blocos de concreto na rua e segurar o trânsito. Mas depois que você fizer todo bairro de Pirituba descer, todos os moradores da MRV, que são 7.500 apartamentos, como foi falado agora; todo Perus, Caieiras. - Vai ser o principal acesso de todo mundo? - Taipas, Francisco Morato. Vai ser o acesso de todos. O cara vai descer por aquela ponte.

Nós já vimos que a preocupação de todo mundo aqui, a gente não compreende como uma obra pode iniciar... Quem conhece a Linha Laranja, do Metrô? Há quanto tempo essa linha está planejada, há quanto tempo começou e está lá parada.

Agora imagine construir uma ponte, transferir 13 ou 19 linhas hoje, me parece, que passam na nossa rua hoje, na Raimundo, vai mudar para mais de 30 linhas por causa da passagem rápida do Terminal Pirituba para o Terminal Lapa. Onde vamos jogar esses ônibus? Vão cair na Marginal? Ou nós vamos passar 36 linhas pelo buraco do tatu, que hoje com 13 já fica cheio.

Vamos lá. Outra coisa, quem mora na rua vai ter de dar volta na Fortunato Ferraz, para pegar a Bartolomeu Paes, para poder chegar no prédio onde mora. Pelo que eu saiba, pelo que eu vi, está se falando só de enchente no lugar da obra. É um bairro que sempre enche. Alguém já falou aqui, o Everton, o senhor também, como que fica, nós vamos fazer um

piscinão para a ponte, para a avenida, e eu vou jogar o pessoal para o meio do bairro.

Hoje, a Bartolomeu Paes e a Fortunato Ferraz enchem. Eu não consigo sair da minha casa e pegar a ponte da Anhanguera se for uma chuva mais forte.

Vou pedir um pouco de atenção. O que vai acontecer se você usar um banheiro que o cano de esgoto não está ligado? A merda vai ficar ali. Desculpem a palavra, desculpem, por favor, mas a merda vai ficar ali. E ali é onde eu moro. Entendeu?

Além de tudo, autorizaram a construção dos prédios e ainda tem mais nove torres que devem ser entregues nas costas do meu prédio. Fora as outras previstas. A tal da Rua Jardim, tem mais nem sei quantas torres para concluir.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Só para concluir, Fernando. Obrigado.

O SR. FERNANDO - Então nós temos de mexer no trânsito interno, nos alagamentos do bairro, em alargamento de rua. Inclusive, na Lapa, se a gente vai passar de 13 linhas de ônibus para mais de 30, a Gago Coutinho e as ruas da Lapa vão dar conta disso?

- Manifestação do público.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado, Fernando.

O SR. FERNANDO - Eu só gostaria que vocês pensassem um pouquinho nisso para a próxima audiência. Por favor. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado, Fernando.

Antonio Zagato, cinco minutinhos para a sua apresentação. Vou cronometrar porque acordamos que seriam cinco minutos.

O SR. ANTONIO ZAGATO - Boa noite a todos e a todas. Meu nome é Antonio Zagato, sou conselheiro participativo, no Conselho Municipal da Lapa, sou arquiteto e urbanista de formação. Falo com muita tranquilidade e lamento até que, numa obra de impacto urbano, nós não tenhamos urbanistas, apenas engenheiros. Respeito os engenheiros, meus colegas, mas é uma profissão com conhecimento diferente da área do urbanismo.

Eu queria retomar, até em respeito a algumas questões que foram apresentadas pela comunidade, na região da Lapa, uma análise técnica comparativa entre a versão anterior

do projeto e a atual que está sendo proposta.

A versão anterior era a do alargamento para 23 metros da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, entre a Marginal Tietê, entre a desembocadura da ponte, e a linha da CPTM.

Isso era previsto pela própria Prefeitura. Por quê? Porque essa obra sempre foi pensada com prioridade ao transporte público, como um colega falou. Em 2009, estávamos priorizando, ainda, espaços, e gastando milhões de reais para mais faixas de carro, e isso me parece um contrassenso com toda a questão climática, urbanística e orçamentária, que a Prefeitura sempre fala que faltam recursos. E está colocando mais dinheiro para mais faixa para carro.

E por que não a duplicação? Porque ela implica necessariamente muitos mais impactos negativos na região da Lapa, porque vamos ter uma avenida de muito maior porte desembocando em ruas residenciais, em boa parte do City Lapa, do Alto da Lapa, do próprio centro da Lapa, quando o projeto anterior, que focava no transporte público e resolvia essa dimensão, além de mais barato, focava isso pela própria John Harrison.

E por isso causa impactos mais negativos? Porque nós já temos experiência suficiente para demonstrar que fazer mais faixa para carro tem vida útil muito curta, não é sustentável, seja o ponto de vista ambiental ou do ponto de vista financeiro. A Marginal Tietê foi construída, primeiro, uma pista; depois, foi feita a segunda pista; e, agora, tivemos a central, e ela continua congestionada. Assim como dentro dos bairros, quando novas avenidas foram feitas. Isso causa mais tráfego e mais acidentes com pedestres e ciclistas, como a própria pesquisa já revela que isso tem aumentado nos últimos anos.

Para além disso, temos a demolição do patrimônio histórico necessário. Por mais que tenha sido falado pela colega Antônia da aprovação, na verdade, a aprovação não significa que não haverá impacto, porque está sendo prevista dentro dessa duplicação a demolição de parte do patrimônio que foi tombado antes de a própria avenida ser projetada, que são as oficinas do conjunto ferroviário da Lapa. Só um dado histórico: as oficinas foram o marco de

estruturação da Lapa como um grande polo comercial, ferroviário, industrial, operário, de empregos, na região.

P – Só por uma questão de ordem.

R – Sim.

P – Pode voltar a apresentação ali. A gente fica induzindo as pessoas ao entendimento equivocado, porque essa imagem que você apresentou não é o galpão que vai ser atingido. Então você vai está induzindo a população a entendimento equivocado em relação aos impactos que vai ser causado.

R – Tudo bem, eu tenho diversas imagens, posso mostrar o outro exemplar, que está sendo atingido. Eu só estou respondendo a uma questão, no caso.

P – Tem que ser um exemplo correto, só isso.

R – E também está tombado, como nós podemos ver aqui na resolução do Conpresp e da Prefeitura: que, naqueles edifícios lá na ponta, no alto, que estão junto da Raimundo Pereira de Magalhães, essa duplicação vai implicar sua demolição parcial. Então isso está sendo previsto, apesar do alargamento não causar esse dano.

Próximo, por favor.

Essa escola, em 2015, significava justamente que o espaço do viário era priorizado para o transporte público, com menor indução ao fluxo de veículos em direção ao interior do bairro, sem o dano causado ao patrimônio que já está tombado.

Aí, alguns questionamentos que ficam. São provocações.

Sempre estamos falando da falta de recursos na cidade de São Paulo. Então, se existe falta de recursos, para que gastar milhões de reais a mais numa duplicação, implicando desapropriação na Alstom para uma avenida que vai ficar congestionada, não há dúvida. Isso que eu lamento na área dos meus colegas, quem falam que o desenvolvimento e a urbanização são um processo natural. Não, ele é um processo produzido, é um processo induzido. Se ele é produzido de forma equivocada, ele gera danos. Ninguém acorda um dia e está brotando asfalto e ponte do solo. Isso está sendo construído. São decisões. Então, se

estão sendo decisões, por que essas decisões estão implicando mais recursos orçamentários, maior trânsito de veículos individuais para interior de bairros residenciais e mais impactos ambientais de várias ordens. É isso. Obrigado. (Palmas)

P – É isso. Obrigado.

Tem a palavra a Sra. Flávia Mayer, do Conseg Lapa.

A SRA. FLÁVIA MAYER – Boa noite a todos. Boa noite à Mesa.

Bom, eu fiz algumas anotações durante a apresentação. Eu também, assim como o Sérgio, estive na grande maioria das audiências feitas a respeito da ponte. É um assunto que a gente tem que conversado muito pelo bairro. A gente tem ouvido muita coisa. Inclusive, muita discordância entre os moradores de Pirituba e os moradores da Lapa. E essa discordância tem sido fomentada por alguém que deve ter algum interesse. Então, por isso, eu mesma fiz questão de convidar todos os meus amigos de Pirituba, que, infelizmente, por uma questão de trânsito, possivelmente não chegaram.

Bom, para começar, eu não vi ali o prazo da obra, de para quando se pretende terminar essa obra. Acredita-se que seja em 2022, alguma coisa assim.

Não é um prazo muito longo para se dar para uma construtora que está em recuperação judicial, como a Constran? Eu acho. Ela já se encontra em recuperação. A gente já tem o exemplo da Linha Laranja, que era um consórcio que foi todo arrolado na Lava-Jato, e que está lá parado aquele monte de canteiro de obra causando um monte de problema para a gente até agora.

Rua Carlos Bertini. No *slide*, diz que a Carlos Bertini tem duas faixas. A Carlos Bertini não tem e nunca teve duas faixas. Ela é um cotovelo que liga duas ruas. É uma faixa e uma calçada. O ônibus, quando passa lá, se tiver carro estacionado, não faz a volta. Eu moro na Gago Coutinho, eu sei do que eu estou falando. Meu filho estuda na Alexandre Von Humboldt. Eu faço esse caminho somente todos os dias. Às sete da manhã, quando o meu filho entra na escola, eu pego 35 minutos de trânsito da Gago Coutinho ao Alexandre Von Humboldt. E aí vocês vão me dizer que não tem trânsito na Raimundo Pereira de Magalhães?

Então eu não devo morar no lugar certo.

Quanto à drenagem: eu moro há 30 anos na mesma casa. Há 20 anos, começou o alagamento no que vocês chamam de passagem inferior, devido a uma obra mal executada da Sabesp, que fechou uma parte da adutora. A adutora era antiga, não havia meios de se reformular, porque ela é feita de tijolinho. Trocaram por um caninho menor, e, a partir daí, começou o alagamento constante – em qualquer chuva; não precisa chover forte, não. Se você escrever “chuva”, já alagou.

Por que não considerar a readequação do Terminal Lapa e tirar os pontos finais da Clemente Álvares, da George Smith, da rua Herbart, daquela rua atrás do Mercado, que o próprio Vereador fez a reforma dos pontos de ônibus.

O nosso Terminal da Lapa é o único terminal que não funciona como terminal. O que acontece com o nosso terminal? Os ônibus ficam lá parados, dois, três de cada linha.

Quando

Eu não sei que milagre vão conseguir fazer para o tráfego fluir. Porque, por exemplo, Rua Clemente Álvares tem os pontos finais dos ônibus intermunicipais estacionados do lado direito e é permitido estacionar do lado esquerdo. Então, tem o tráfego de um carro. Agora, no final de todo dia, é lento e se acontece alguma coisa, se chove, fica parado do começo da Clemente Álvares até a Rua Martim Tenório. Eu não sei que milagre vocês vão fazer para que os ônibus, que vão aumentar de 13 linhas para 33, consigam entrar no Terminal Lapa. Mesmo se fosse feito um terminal intermunicipal no começo da Clemente Álvares e todos os ônibus à direita fossem retirados e fossem proibidos de estacionar à esquerda, depois da Doze de Outubro com a Martim Tenório, rua dos Bombeiros, ficaria tudo parado, porque já começa parado no começo da Rua Clemente Álvares.

Faço uma sugestão: vão amanhã lá na parte da tarde, depois das 17h, para vocês verem o problema.

É isso. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado, Sergio.

Tem a palavra o Sr. Roberto Gertrudes.

O SR. ROBERTO GERTRUDES – Boa noite à Mesa e a todos. O projeto realmente é magnífico, maravilhoso, mas com data de início e data de término, e o término é que é difícil, porque, após as eleições, muda-se a gestão e isso já não interessa mais para quem vai fazer o novo mandato.

- Manifestações no recinto.

O SR. ROBERTO GERTRUDES – Essa é a preocupação de todos aqui. Eu moro na região da Lapa, próximo à Rua Cerro Corá. Os engenheiros da CET fizeram uma mudança na Rua Ponta Porã, para não haver acesso mais à Cerro Corá; conseqüentemente, hoje eu levo mais de 15 minutos só para sair de casa, dado o volume de carro que vem do Piqueri; fora o volume de carro dessa ponte nova. Apesar de a Antonia ter falado que não vai ter volume, serão 7.500 pessoas que vão morar naquele condomínio novo em Pirituba, além do volume da Ponte da Anhanguera.

Acho que esta discussão com a sociedade é válida, mas eu acho que a CET tem que dar uma resposta melhor para todo mundo. A situação tem que ficar melhor para todo mundo, porque vai acabar enclausurando o pessoal da Lapa. A mobilidade que vocês estão buscando não é mobilidade e sim um transtorno para a nossa comunidade. Isso tudo não é por causa da chuva, porque isso é todo dia, e quem mora na Lapa sabe. Imaginem agora com esse volume que vai vir?

Acho que todos têm que ganhar. Pirituba necessita disso, e temos que levantar essa bandeira, mas tem que ser mais estruturado.

Eu nem vou falar que é por que está perto de campanha eleitoral, porque isso não está envolvido. Mas sabemos que vai haver mudança, poderá haver mudança. Se o Prefeito Bruno Covas continuar, tudo bem; caso contrário, quem vai fazer? Quem, como e de forma nós vamos cobrar? É dinheiro nosso que será gasto nisso e, portanto, não podemos perder tempo e não ter qualidade; temos que ganhar tempo e exigir qualidade.

Era o que eu tinha a dizer.

Boa noite.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado, Roberto.

Anuncio a presença do Sr. Antonio Carlos Branco, assessor do Vereador Gilberto Natalini.

Tem a palavra o Sr. Adauto Durigan, do Fórum Social da Vila Leopoldina.

O SR. ADAUTO DURIGAN – Boa noite a todos. Para quem não me conhece, sou do Fórum Social da Vila Leopoldina e fui Subprefeito da Lapa, durante quatro anos, na gestão da então Prefeita Marta Suplicy, e sou morador da região há 60 anos.

A preocupação que eu já expus sobre Pirituba na audiência de lá é a mesma que já foi abordada mais de uma vez, mas vou reforçar sobre o orçamento e a previsão de fim de obra. Com mais um agravante de Pirituba para cá. Os jornais estão relatando – não vou travar aqui discussão política sobre o PSDB – a possibilidade de o Prefeito Bruno Covas ser ou não candidato. A *Folha de S.Paulo* levantou essa preocupação, que adiciona mais um elemento à discussão.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. ADAUTO DURIGAN – Tudo bem, mas é essa a discussão que está sendo colocada. Não se trata do fato de o Prefeito Bruno Covas ser ou não candidato, mas sim o fato de quem garantirá a obra em 2021. Em 2020, tudo bem, vai ser feita uma parte, mas, em 2021, quem vai garantir? Dos Vereadores presentes aqui, não é garantido que todos sejam reeleitos em 2020. Então, este é o debate: quem garante a continuidade da obra? Esse é o primeiro ponto.

- Manifestações no recinto.

O SR. ADAUTO DURIGAN – Segundo ponto: eu não sei onde aconteceu audiência pública; aqui só houve uma. Falaram em 12, 13 audiências, mas eu desconheço, para debater a ponte, que tenha havido mais de uma audiência aqui na Lapa. Se não me engano, em Pirituba aconteceram duas. Então, não foram 12 ou 13, mas apenas três.

Vereador Fabio, reivindico à Câmara Municipal de São Paulo, já que a Prefeitura

encaminhou somente uma discussão sobre o encaminhamento, que sejam marcadas mais uma conversa em virtude dos prejuízos da chegada, porque temos que aprofundar aqui na Lapa o debate principalmente da questão sobre o trânsito. Não adianta falarem que vão deixar para ver depois; tem que ser analisada a proposta do impacto e têm que ser discutidos os detalhes. Hoje não há mais tempo de se fazer isso. Daí ser fundamental ser marcada outra conversa.

- Manifestações no recinto.

O SR. ADAUTO DURIGAN – Mais um dado importante que não foi citado aqui, mas não cabe neste debate, e sim no da questão do Cepac, tem a ver com o orçamento da obra. Já conversei com muita gente que também não conhece as obras de compensação que foram feitas pela MRV pela construção do shopping de Pirituba. O impacto no trânsito no local é enorme. Quais obras foram feitas, quanto custou e como evoluiu? Eu desconheço essa informação. É importante que tenhamos essa informação para sabermos até que ponto não dá para usar coisa que não foi feita, porque eu soube, quando fui subprefeito, de alguns casos descobertos depois de obra que não ofereceu compensação. Fomos atrás e conseguimos fazer a coisa avançar por aí.

Então, essa questão da compensação é importante também.

Agora, aqui tinha que ter muito mais gente dos condomínios, especialmente da City Lapa. Preocupem-se, porque vai haver problema, e sério, na região da Anastácio. Está claríssimo isso, e esta audiência também tinha que aprofundar o debate sobre as obras de drenagem do entorno. Para City Lapa, Laurindo de Brito e Mercedes, vai ser complicado. No centro da Lapa, para aquelas ruas que servem de passagem de ônibus, vai ser complicado.

Era isso.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado, Adauto.

Tem a palavra o Sr. Marcelo Guimarães.

O SR. MARCELO GUIMARÃES – Boa noite a todos. Sou síndico de um dos condomínios da Vila Anastácio.

Vereador Fabio, nem sem por onde começar, porque, na verdade, estou aqui representando os moradores dos condomínios que estão preocupados com a questão do cronograma da primeira e segunda fases. Realmente, acho que é algo que nem precisa ser verbalizado, pois não faz sentido construir a ponte sem realizar a ampliação da saída da Avenida Raimundo. Isso falando, de fato, sobre o projeto.

Já foi falada tanta coisa aqui. A Jupira, por exemplo, trouxe a questão do orçamento, assim como várias outras pessoas trouxeram outras questões. Apesar disso, não estou entendendo como essa obra já começou, já foi tirada do papel. Qual é a razão de isso ter saído dessa maneira, sem planejamento? Essa é primeira questão.

Segunda questão: qual é realmente a preocupação de vocês em relação a essa obra? Não desmerecendo os representantes, mas aqui só vejo vocês. Cadê as pessoas oficiais para ouvirem diretamente da população? É importante que estivessem aqui olhando nos olhos das pessoas que vão ser impactadas para as ouvirem e correrem atrás da resolução dessas questões.

- Manifestações no recinto.

O SR. MARCELO GUIMARÃES – Não acredito que realmente esteja sendo feita uma avaliação coerente.

Tenho certeza de que esse é um projeto muito bom e não estou querendo brigar com o pessoal de Pirituba. É necessário, sim, criar mais mobilidade. Entendo que vamos ter uma perda em prol da mobilidade da Cidade. A Angela abordou a questão do novo acesso que vai ter agora na Avenida Raimundo. Hoje, com os condomínios que existem ali, há um impacto de pelo menos 3,5 mil veículos; pelo 3,5 mil veículos.

Com a vinda dos novos condomínios podemos jogar aí pelo menos mais dois mil veículos, todos para entrar na Raimundo. Como isso vai ser feito, porque acredito que ali deve ser semaforado, como vai ter uma vazão de, sei lá, seis mil veículos para dentro da Fortunato Ferraz? Como isso vai ser feito? Tem de fazer um estudo mais aprofundado. Está difícil.

Então aqui para falar de várias questões, mas a maioria das questões já foi dita.

Não entendo a dificuldade de termos acesso mais direto, hoje temos Internet e gostaríamos de participar do que está acontecendo no projeto.

É isso. Essa é minha participação, contribuição. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado, Marcelo. Diógenes.

O SR. DIÓGENES – Boa noite a todos. Cumprimento os Vereadores e expositores.

Sou morador da Vila Anastácio e falo da Ponte Pirituba/Lapa e a Vila Anastácio que está no meio. Como vai ficar o impacto em todos os condomínios que estão na Raimundo e outros que estão por vir. Não vi em nenhuma fotografia, em nenhum *coki* a especificação de todos os condomínios.

É preciso verificar como é a saída do tráfego lá de manhã. E a Raimundo vai receber todo esse trânsito de Pirituba. Não vai dar certo. É certo que não vai dar certo isso. Precisa de dados, de números, de avaliação, de estudo que não tem. E a população está aflita. Para termos paz todos têm de ter boa vontade e temos de buscar o bem comum. Mas dessa forma não estamos vendo o bem comum.

E entre Pirituba e Lapa está a Vila Anastácio que vai ser tremendamente prejudicada. Como teremos acesso aos condomínios. Como eu e os demais moradores vamos sair, o síndico que representa o condomínio vizinho ao meu, como vamos sair de carro? Para a direita ou para a esquerda se vai ter uma ciclofaixa no meio da avenida? Isso vai ser impossível. Na Vila Anastácio, como vamos dar a volta no quarteirão? Não tem espaço para isso.

Esses números precisam ser apresentados. Sem isso não vamos ter paz. Não vai se buscar o bem comum. Essa ponte, esse projeto não vão trazer tranquilidade para os moradores e para a população.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado, Diógenes. Para concluir as intervenções, Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Obrigado, Vereador Fabio Riva, este ano estou na

Comissão de Finanças e Orçamento, então para ser justo com os companheiros que estou representando aqui vou falar só do aspecto das finanças.

Essa é uma das poucas obras da cidade de São Paulo, talvez a única, que tem fontes de financiamento múltiplas, não é só o Tesouro. Essa obra tem recursos que vêm e estão sendo utilizados do Fundurb. Algumas pessoas não sabem o que é o Fundurb, é o Fundo que recolhe o dinheiro de toda venda de outorga onerosa da Cidade. Ou seja, em qualquer lugar da Cidade quem estiver construindo mais do que uma vez o tamanho do terreno obrigatoriamente só vai ter o habite-se ou o alvará de início de atividade no momento em que pagar a outorga onerosa.

Então o prédio que está sendo construído em Santo Amaro, Itaquera, não interessa onde, hoje está pagando outorga onerosa. Esse dinheiro não para de entrar porque a resposta que São Paulo deu à crise é: com crise ou sem crise não pararam de construir. Estamos aqui reclamando da MRV, e para todos os lados da Cidade está do mesmo jeito, a economia não está aquecida, mas ninguém para de construir. Todos estão pagando outorga onerosa. Esse fluxo não para nem com crise e nem sem crise, ele continua. Um terço desse dinheiro obrigatoriamente tem de ser usado em infraestrutura. Tem dinheiro que vai para a Habitação de Interesse Social e os outros recursos também utilizados para as atividades obrigatórias do Fundo, mas temos pelo menos um terço desse dinheiro garantido para infraestrutura. É o caso da ponte. A segunda receita que foi colocada. Essa é a única ponte que entrou na operação urbana na cidade de São Paulo. A Operação Urbana Água Branca inovou, ela chegou em dezembro de 2012, com texto construído no Governo Kassab e logo no primeiro ano do Governo Haddad, em 2013, o ano todo com as audiências públicas o projeto foi totalmente transformado, a operação urbana surgiu até uma situação muito grave que era resolver o problema da habitação de interesse social e as habitações não eram entregues, não eram construídas, e atrelou a garantia de que 22% desse recurso ficou atrelado à atividade de habitação de interesse social.

Portanto, o restante tem que cumprir as obras obrigatórias da lei de operação

urbana, mais a ponte. A ponte não existia no mapa, alguém falou agora há pouco, Josevaldo falou, pessoal do movimento que procurou a gente na época da Operação Urbana. Nós fomos em audiência pública até o gabinete do Prefeito, fomos recebidos lá e pedimos autorização para mexer no mapa da área expandida para que fizéssemos uma barriga para pegar a Raimundo Pereira de Magalhães para que pudesse incluir a ponte. Muitos que estão aqui lembram disso. Havia um problema. Será que pode mexer no mapa da operação expandida?

Nós fizemos mais duas audiências públicas e convidamos o Ministério Público para assistir conosco. Eles não falaram nada, quem cala consente, eles não entraram com nenhuma ação na época contra essa situação. Literalmente concordaram que era no perímetro expandido nós poderíamos fazer a mudança no desenho e assim aconteceu. A partir daí, essa ponte passou a ter a oportunidade de ter dinheiro que pudesse ser complementarmente utilizado com a venda de Cepac. Não deu certo no primeiro momento e a culpa maior foi exatamente do mergulho que deu a economia do Brasil. Nós saímos de um PIB de mais de 3% para um PIB menos três em menos de três anos, ou seja, foi um desastre, virou a economia de cabeça para baixo, ninguém mais... não é que não construiu porque O Perdizes está lá sendo construído na crise, mas na época chegaram a falar com apartamento com 18, 20 mil reais o metro quadrado lá e daí caiu para 8, 6, 9, deu um mergulho, e o Cepac ficou caro. Nós vamos aprovar ainda agora a Operação Urbana Água Branca e o dinheiro volta para o caixa de novo.

Vindo, nós temos mais essa fonte. Aqui tem mais uma particularidade, mais uma fonte, só para encerrar: nós temos um fundo que é o Fundo de Desenvolvimento de Trânsito e Transporte, que é o dinheiro que obrigatoriamente, o artigo 320 do Código Nacional de Trânsito é claríssimo que tem que ser usado para educação, fiscalização e policiamento de trânsito e depois as multas de trânsito passarem a também poder financiar outras coisas que surgiram, que foi recapeamento, todo o recape está sendo feito em São Paulo este ano e está sendo pago com isso. Também obras de arte, pontes e viadutos.

No caso das pontes, esse dinheiro do Fundo está pagando e já pagou as obras do problema da ponte que caiu aqui, que abalou aqui do lado o Jaguaré e todas as reformas pode

ter sido pago com dinheiro desse fundo. Esse fundo pode financiar corredor de ônibus. Aqui nós temos ponte e corredor. Esse Fundo não é os 800 milhões do Fundurb, são três milhões por ano de multas que a cidade arrecada. A nossa cota parte de IPVA de todos os veículos da cidade é de dois bilhões e 400, nós arrecadamos de multa três bilhões.

Dinheiro que posse ser utilizado aqui nós temos três fontes e tem mais um que o Adalto agora há pouco lembrou que é mais um que pode e tem de ser utilizado. Todo polo gerador de tráfego obrigatoriamente tem de cumprir as obras para mitigar o problema de trânsito do local. Ou, colocamos na lei, quando foi criado o polo gerador, lá atrás, até 5% do valor da obra pode ser depositado em dinheiro, em vez de fazer outras obras. É mais dinheiro para cá.

Portanto, de toda a forma, nós temos recursos para dar continuidade. A preocupação de vocês procede. Nós temos um susto enorme com mudanças de governo, com certeza.

Onde isso pode não acontecer? Se estivermos vigilantes, se estivermos juntos, se estivermos do mesmo lado e o lado é São Paulo, nenhum prefeito que eventualmente vá assumir o governo, no início do governo, vai interromper uma obra dessas no meio, pela metade e com dinheiro em caixa. Interrompe quando acaba o dinheiro, aí sim. Mas a possibilidade de não ter o governo a continuidade para o próximo e ter o caixa negativo, é zero, porque São Paulo tem reserva suficiente para segurar tudo isso.

Hoje, o que temos no Fundurb dá para pagar quase três pontes dessa. O Fundurb hoje tem 800 milhões depositados. Está liberando devagar porque nós temos de ter sempre a preocupação do que vai acontecer com a economia deste país. Não sabemos o que pode acontecer. Imaginem agora, com o acidente do fogo do Amazonas se deixarmos de exportar para o mundo! Falta pouco pelas besteiras que temos visto aí acontecendo para todo lado, com a falta de diplomacia com o mundo. Se pararmos de exportar o agronegócio... O agronegócio responde por quase 38% do nosso PIB. Então, morremos de medo que aconteça algo.

Então, eu não tenho dúvidas de que há recursos financeiros para isso.

O governo só dá certo quando a sociedade participa dela, por isso que eu gosto muito de audiência pública e quero encerrar com a mesma frase que comecei: a participação de vocês, ouvir de novo, fazer mais reuniões, sair só do aspecto do trânsito, discutir só financiamento, discutir só a obra, discutir só o trânsito separadamente acho legítimo. Nós temos Comissão de Trânsito na Câmara, temos Comissão de Finanças e temos Política Urbana. Nós podemos continuar esse assunto. Nós temos de estar vigilantes e a possibilidade de os Vereadores aqui presentes estarem reeleitos na próxima, é grande também. É mais ou menos como chutar pênalti. Não é fácil acertar pênalti, mas parece que é. É sempre um risco muito grande. Portanto, a eleição é como se você pegasse um jogador de futebol e pedisse para ele chutar o pênalti. Eu marquei seis gols de pênalti em seguida. Tenho uma chance grande de fazer o sétimo.

No primeiro mandato do Fabio, de cara ele foi para a liderança do governo. Tem chance de marcar o segundo pênalti. Tem muita chance.

Então, nós temos de acreditar nisso. Precisamos estar unidos.

Aqui, na região, temos mais de meia dúzia de Vereadores que atuam diretamente aqui nesse pedaço. Mais de meia dúzia, talvez oito ou dez. Aliás, os jornais sempre colocam isso: nós temos oito ou dez vereadores que sempre circulam por aqui. Então, há uma chance de estarmos pressionando qualquer governo, que eventualmente assuma, para que não permita que uma obra dessas pare, porque impacta realmente. A paralisação é um desastre: dobra o valor da obra e o sofrimento humano que ela gera é uma coisa impressionante.

Muito obrigado pelo carinho, mais uma vez.

Vamos em frente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado, Paulo.

Tem a palavra o Sr. Giovanni, para as respostas.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Bom, eu acho que com relação aos recursos, o Paulo já fez uma explanação bem abrangente, demonstrando a disponibilidade de recurso e a capacidade que o Município tem de tocar essa obra e garantir a execução dela do

início ao fim.

Com relação ao planejamento que foi questionado, acerca da execução da obra, a lógica ou - segundo a pessoa que colocou – a falta de lógica, o tempo de execução das estruturas tem tempos e esses tempos não podem ser alterados ou otimizados. Senão, poderíamos ter alterado a metodologia construtiva de toda a execução para que houvesse uma inversão das fases de execução. O que ocorre é que a ponte é o caminho crítico, é o que mais demora para ser construído. Então, o prazo de execução, o caminho crítico é a ponte. As outras intervenções apresentam tempos e execução mais curtos, como a passagem inferior. E mesmo elas tendo prazos de execução mais curtos, nós já estamos tomando as medidas para avançarmos no início das outras frentes. Então, estamos tratando com a União para fazer a liberação do espaço próximo à região da PI; estamos avançando com as desapropriações que também são necessárias para a realização da PI, para que possamos, o mais rápido possível, também iniciarmos essas frentes, essas outras frentes de obra para que tenhamos o benefício geral do empreendimento sendo gerado para a população. Então, não há que se falar que vamos fazer, construir ou implantar privada antes de fazer a rede coletora.

O projeto prevê também uma galeria bastante significativa. Então, o estudo de drenagem que foi feito foi feito para a bacia como um todo, para poder verificar justamente a capacidade de vazão para um tempo de recorrência de cem anos. Isso não significa que todos os problemas serão resolvidos. Temos a questão de mudanças climáticas, em que as chuvas estão com maior intensidade e com menor tempo. Para isso, também precisamos contar com o apoio da população e não jogar lixo, não poluir as ruas, que acabam entupindo as redes e fazendo com que esses alagamentos sejam sentidos com uma maior intensidade pela própria população que gera essa poluição.

Com relação ao pau-brasil, às dez árvores de pau-brasil, essas árvores seriam atingidas com o projeto original. Em função da mudança do projeto, na Henri Ford, não mais serão atingidas e serão mantidas.

Com relação aos estudos de tráfego, acho a CET está aqui e pode falar com muito

mais propriedade, mas esses estudos foram feitos por um longo período, usando o que há de mais moderno, do ponto de vista de tecnologia para a simulação do tráfego, inclusive com a projeção do tráfego futuro, que será advindo. Então, todos esses dados existem, os relatórios são consistentes e podemos avaliar a melhor forma de disponibilizar essas informações para a sociedade.

A SP Obras está disponibilizando a apresentação. Estamos também criando um *site* para podermos disponibilizar o maior número de informações possível, para que todos tenham acesso.

Eu vou repetir o site para quem tem alguma dúvida, algum questionamento, alguma crítica que possa nos passar. Então: piritubalapa@spobras.sp.gov.br. Temos o maior prazer em interagir com a população, recebendo, acolhendo as manifestações de todos e, na medida do possível, esclarecer e eventualmente até rever uma posição para melhorar o projeto e o benefício que, no final das contas, vocês estão na região e conhecem melhor que ninguém. Acolhemos com humildade todas essas contribuições. Vamos avaliar e estudar a fim de melhorarmos o projeto, para que traga o melhor benefício para toda a região.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – O que o senhor acha que faz mais sentido?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Então, vamos construir... Já que existe tanta dúvida com relação a isso e eu acabei de falar aqui, de uma forma muito pacífica, que aceitamos críticas e sugestões, vamos discutir com vocês a melhor forma de entregar o início da operação da ponte e do restante do sistema viário que será implantado, das passagens inferiores, para que vocês avaliem e cheguem a um consenso do melhor para a região. Se a região entender que o melhor é deixar a ponte fechada...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – ...a obra vai ser feita toda...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – A execução da obra, como foi colocada, é “faseada” (*sic*) por conta dos prazos. Podemos detalhar essa execução, do ponto de vista de cronograma de cada uma das etapas para que vocês possam entender melhor o que estamos falando. Mas a obra será feita como um todo e ela vai ser entregue na medida em que discutirmos, quando houver entendimento acerca da melhor forma, para que gere benefício para todo mundo.

Ninguém quer fazer uma obra para trazer transtorno. As obras são para beneficiar a população.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Estamos ouvindo, estamos ouvindo.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Eu acho que já foi um avanço no que ele falou. Surpreendeu-me. Sem dúvida... Para ouvir você se discutir de que forma vai abrir, é um avanço, porque poderia ter uma posição fechada, por conta da obra. eu acho que isso é uma coisa interessante.

Antonia responde?

A SRA. ANTÔNIA – Foi apresentado, aqui, o questionamento em relação à escola. Eu queria só lembrar que temos previsto, no projeto, o estudo da questão da calçada no acesso da escola; temos prevista a manutenção de espaço para estacionamento, para embarque e desembarque; temos prevista a travessia com segurança das crianças, professores, enfim, de todos os usuários. Então, esse assunto da escola, tanto junto ali na Marginal, quanto as outras no entorno, foram estudadas e estão atendidas com segurança, com qualidade. Se alguém quiser, depois, tirar alguma dúvida mais pontual, quiser ter acesso a algum detalhe maior de projeto, estamos à disposição para atender pelo *e-mail* que foi passado. É só mandar pontualmente a dúvida e passaremos mais detalhes, se necessário.

Em relação à drenagem, eu também queria complementar que essa rede de

drenagem que vai ser construída ao longo da avenida, ela atende ao fundo do vale. Então, é uma obra que não resolve só o problema de alagamento no fundo do vale, onde está o rio. Ela melhora toda a condição de drenagem da bacia, das ruas que descem e lançam a água nesse córrego. E por quê? Porque o córrego hoje tem uma galeria que enche muito rápido. Então, todas as galerias que chegam lá, também enchem e não dão conta. Então, na hora em que tivermos essa galeria duplicada e fizermos essa outra paralela, vai aumentar a capacidade, não só no eixo, mas em toda a bacia.

Agora, acho que foi comentado pela Sílvia, de uma escola próxima. Sílvia, eu vou verificar, vou pedir até para você passar o endereço específico dessa escola, porque essa região... eu acho que essa escola está em outra bacia hidrográfica. E, aí, se estiver, se for o caso, realmente essa obra não vai beneficiar, porque é uma outra bacia. Aí, é uma outra intervenção. Então, toda a área da bacia, mesmo lá em cima, na Mercedes, que é a mesma bacia, vai ser beneficiada com a drenagem. Mas se for outra bacia hidrográfica, não.

Então, a gente pode responder qualquer dúvida pontual de drenagem. Vocês passam *email*, nós conferimos, podemos disponibilizar a planta de bacia para vocês mesmos conhecerem e tirar essas dúvidas mais pontuais.

Quero fazer um comentário sobre o apontamento da Jupira e do Toni sobre o tombamento. No projeto anterior, que o Toni falou e eu também comentei com vocês, ele tinha duas faixas por sentido na Raimundo e não atingia diretamente o galpão tombado. O que acontece ali? Aquela alternativa do projeto, por haver duas faixas por sentido, não permite a implantação do corredor de ônibus à esquerda. Então, temos uma melhoria do transporte coletivo, mas com três faixas podemos implantar o corredor à esquerda, que dá uma performance muito maior para o transporte coletivo. Quando trazemos a terceira faixa, não é para aumentar o volume do tráfego geral, mas sim para viabilizar uma solução técnica que não é viável com duas faixas. Também permite se colocar a ciclovia no canteiro central, o que não era possível com duas faixas. Então, há questões que não são só largura ou tráfego geral; e dou total razão a essa argumentação de que temos que focar o investimento público

majoritariamente no transporte coletivo, nos modos ativos – transporte a pé, ciclovia – e, por último, o tráfego geral, que é o que dá menos resultado. É uma visão mais ampla da priorização de investimentos que apoiamos, e esse empreendimento segue essa diretriz.

Também quero comentar que o galpão que estamos atingindo com essa maior largura da avenida é um galpão dentro de um conjunto grande de galpões tombados. É o fundo dele, não o galpão inteiro, que é passível de adequação, mantendo-se a frente do galpão. Não é um galpão com características como as que vocês viram na foto. Podemos depois apresentar as fotos do galpão, que está bastante deteriorado – sem que isso diminua o valor histórico dele, mas acho importante entendermos que não é aquele que foi visualizado aqui.

A proposta não é simplesmente demolir o galpão, mas fazer uma adequação no fundo dele. O que vai ser demolido integralmente é o vestiário lateral, que também integra. Não vou deixar de colocar aqui o conjunto de edifícios tombados, pois é importante entendermos a proporção entre o tombamento, que é enorme, é um pátio que tem toda uma característica coletiva. Estamos falando da demolição de um pedacinho de um galpão dentro de um conjunto grande para trazer uma melhoria para muita gente, com transporte coletivo, ciclovia, segurança. Então, a ponderação que apresentamos para o Condephaat foi nesse sentido. Questionamos e tivemos um parecer favorável do Conselho, apesar de realmente não deixarem de ser pertinentes os apontamentos negativos do parecer técnico. O que o Conselho ponderou, que entendemos, foi o balanço disso: prevaleceu essa melhoria para a Cidade, já que o prejuízo, na proporção do tombamento, é pequeno. Isso não quer dizer, de forma alguma, que a não tenha uma preocupação, uma consideração com esse pátio: muito pelo contrário.

Também queria comentar que o portal que existe hoje na Avenida não integral o tombamento. Então, não existe nenhuma proteção para ele. Está prevista, sim, a demolição dele, apesar de que ele realmente é uma graça, mas não integra, não há nada hoje em relação a ele. (Pausa) Acho que das dúvidas técnicas mais pontuais era essas.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Você vai falar um minutinho, Paulo? (Pausa)

Depois do Vereador Paulo Frange, o Marcelo Inácio. Depois, a SPTrans.

O SR. PAULO FRANGE – É legítima a preocupação de vocês com relação a recurso e descontinuidade *etc.*. A gente percebeu, e temos que ser sensíveis a isso.

Vou aproveitar a presença do Marcelo, da SP Urbanismo, e vou fazer uma sugestão aqui, coisa que passou pela cabeça e surgiu dessa conversa nossa aqui agora. E vou tentar, junto com o Líder do Governo, construir na lei que vamos aprovar, da Operação Urbana Água Branca, tentar ver se o Marcelo pode nos ajudar para que esse artigo possa entrar. Um artigo com um teor mais ou menos assim: obra iniciada e prevista na lei da Operação Urbana Água Branca terá prioridade no uso do recurso da Operação Urbana Água Branca, antes de demais obras serem iniciadas.

- Manifestação do público.

O SR. PAULO FRANGE – Mas é isso mesmo. Essas suas também. Todas as obras iniciadas, nós sofremos, moro lá, sou vizinho lá.

- Manifestação do público.

O SR. PAULO FRANGE – Então, as obras iniciadas - a Habitação é sagrada -, mesmo porque ficamos ainda mais seguros de que esse dinheiro não vai escapar, mesmo utilizando só do Fundurb nós podemos. É um assunto técnico que ele vai levar e vamos tentar propor. Como a Operação Urbana Água Branca está ainda em construção e falta só encerrar, nós garantiríamos todas as obras que já iniciaram para não perder. E ficamos seguros também com a ponte, porque na verdade é um resseguro.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PAULO FRANGE – Precisamos encontrar uma solução para que se tenha mais segurança disso, mas vamos tentar construir, tentar incluir um artigo que possa dar mais segurança.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Tem a palavra o Sr. Marcelo Inácio, da SP Urbanismo.

O SR. MARCELO INÁCIO – Só para fazer esse canal aqui, essa conexão com o assunto da revisão da lei da Operação Urbana Água Branca e a importante ponte.

O assunto da ponte vem há muito tempo sendo posto como prioridade para essa região da Cidade e acabou entrando no rol de obras da Operação Urbana Água Branca, uma ponte que não está exatamente no perímetro da Operação Urbana, mas que tem influência nessa mesma região.

Assim como o seu comentário foi feito, Paulo Frange, sobre os altos e baixos do mercado, devemos lembrar também que naquela época, quando a lei foi aprovada, estávamos num momento de grande euforia no mercado como um todo - não só imobiliário -, o que trouxe para a visão da Operação Urbana um sentido de que a captação de recursos com a venda de Cepacs seria quase mais do que suficiente. Sobraria recurso, o suficiente, inclusive, para fazer frente à ponte.

Então enxergamos nesse momento em que foi tomada a decisão do Prefeito de assumir essa obra com recursos do Fundurb como o retrato do momento atual que também desonera um pouco a Operação Urbana Consorciada Água Branca. Quer dizer, estamos olhando a Operação Urbana para 15 a 20 anos. Isso é dinâmico, o mercado sobe, o mercado desce, a economia se estabiliza e temos de nos adequar, adaptar a essas situações financeiras.

Então sob o ponto de vista das obras que estão previstas na Operação Urbana Água Branca, aquelas dentro do perímetro, todas elas são prioritárias, fundamentais, estão listadas em lei, não saem de lá. Agora, uma vez que o Fundurb, ao contrário da Operação Urbana, está com o caixa elevado, suficiente, vemos com bons olhos na Gestão, na própria Operação Urbana, um fato de que esse compromisso da Operação Urbana em fazer a ponte que está fora de seu perímetro, em caráter adiantado pelo Fundurb, desonera um pouco o futuro da Operação Urbana.

Então estamos acompanhando no Grupo de Gestão junto com a SP Urbanismo e as demais secretarias que acompanham o Grupo de Gestão, vão efetivamente acompanhar o

que está acontecendo. A quantidade de fontes de receitas, de recursos possíveis para começar e acabar a ponte está garantido. O resseguro fica por conta de a gente discutir tecnicamente se, de fato, é o melhor caminho para a Operação Urbana Água Branca; e a gente está à disposição desse apoio técnico.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – A Sra. Janete vai falar sobre a quantidade de linhas.

O SR. MARCOS LANDUCCI – Sr. Presidente, rapidamente queria dividir, em duas partes, a área de transportes. As Sras. Janete e Regina vão prontamente responder as questões levantadas quanto à ponte. Agora quanto às outras questões relativas ao trânsito da Lapa, se V.Exa. puder, poderia marcar uma reunião conosco, junto com o Sr. Secretário e o pessoal da CET. Nós estamos à disposição para analisar trecho a trecho, como a própria Sra. Isabel reclamou muito sobre a Vila Anastácio, na última audiência, sobre os caminhões. Então, prontamente o setor já está em contato com ela. Nós já marcamos duas reuniões.

Quanto a isso, já nos colocamos à disposição.

Obrigado.

A SRA. JANETE DELAZARI LAGUINHAS – Boa noite. Hoje as linhas de ônibus que utilizam esse trecho da Avenida Raimundo de Magalhães são cinco, com 23 ônibus/hora por sentido. É um tráfego bem pequeno, a nosso entender. Qual é a ideia? Nós não vamos trazer novas linhas para a região. Vamos trabalhar com o que temos hoje lá, desafogando o Corredor Pirituba-Lapa-Centro, que está saturado. É o corredor que tem a menor velocidade média dentre os demais da Cidade.

Então, a ideia é a gente trazer cinco linhas do corredor Pirituba-Lapa-Centro, para usar esse trecho da ponte. Nesse sentido, a gente vai ficar então, no final da implantação, com 65 ônibus/hora. Então, isso é um volume baixo. Comparando o mesmo trecho com Pirituba-Lapa-Centro, Pirituba usa 130 ônibus/hora. Então, esse volume é baixo e supercontrolável. Ninguém vai trazer mais fluxo. A gente vai privilegiar os usuários das linhas da região. Então, haverá uma alternativa de deslocamento, com uma redução de 35 minutos no seu tempo de

viagem.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Tem a palavra a Sra. Regina Villela, da CET, para dar a sua contribuição.

A SRA. REGINA VILLELA – Vou tentar fazer um resumo aqui da minha compreensão desse empreendimento, que é essa ponte. Para a CET, ela vem sendo estudada desde 2011. Nós trabalhamos na área de planejamento da CET e utilizamos o *software* M para fazer simulações de tráfego na Cidade. Estamos desenvolvendo estudos, nessa região, desde 2011, com a apropriação de números, inclusive da pesquisa O/D. Utilizamos os dados da pesquisa O/D do metrô, para compreender como são feitos os deslocamentos e os desejos de origem/destino de quem se apropria do sistema viário na Cidade.

Os estudos dessa região demonstram que mais de 50% das viagens que vêm do norte/noroeste desejam Leste e Centro. Não desejam a região da Lapa. Então, todas as análises que a gente desenvolveu em função da análise dos resultados dessas simulações indicam que o fluxo de desejo para a Lapa é muito menor do que o desejo para a Marginal Tietê.

Eu conheço as pontes da Marginal. Conheço inclusive a Ponte do Piqueri, que a gente opera com uma faixa reversível nos picos, justamente para melhorar a velocidade do ônibus. Essa ponte Pirituba-Lapa é importante principalmente e especialmente para o transporte coletivo. Ela não vem tirar toda a população da Raimundo e da região de Pirituba para o lado da Lapa. As simulações demonstram que 50% do volume que vai passar sobre essa ponte deseja a Marginal Tietê. Então, um fluxo muito menor iria se utilizar da passagem subterrânea por baixo da linha férrea. Os estudos demonstram isso.

Esses números estão demonstrados também no EIA-Rima, que está publicado. São números públicos, que os senhores podem estar fazendo a verificação.

Com relação às linhas de ônibus, complementando o que a Sra. Janete estava colocando, também não serão todos os ônibus do terminal de Pirituba que vão passar sobre a

ponte. A gente vai continuar mantendo o trajeto, utilizando a Ponte do Piqueri.

O que a gente vai conseguir, com essa nova ligação, na verdade, não é ampliar a quantidade de fluxos tanto de ônibus quanto de veículos, é redistribuí-los nessa rede. Esse é o entendimento nosso, após esse empreendimento concluído. Então, a gente vai otimizar o sistema viário que a gente tem. Acho que todo mundo aqui reconhece, nós reconhecemos também, que isso é limitadíssimo, principalmente com a quantidade de empreendimentos imobiliários que está tomando conta dessas regiões da Lapa.

Gostaria que os senhores fizessem uma reflexão sobre essa questão: O impacto é da ponte ou o impacto é dos empreendimentos? É importante a gente lembrar que o sistema viário é limitado. Não é a CET que autoriza os empreendimentos. A CET faz uma análise. Inclusive foi questionado aqui também sobre alguns empreendimentos, que são analisados sim como polos geradores de tráfego.

Alguém comentou sobre o empreendimento Jardins de Lapa. A gente está em negociação com esse empreendimento. Vão fazer o alargamento da Fortunato Ferraz. Isso já está negociado.

Alguém comentou sobre o MRV. O MRV fez um alargamento na frente do seu empreendimento, na Raimundo Pereira de Magalhães; implantou semáforos, tudo de acordo com a lei de polos geradores. No caso do MRV, ele tem uma condição jurídica legal, porque tem Unidades de Habitação de Interesse Social. Então, nem é considerado como polo gerador de tráfego, como os demais empreendimentos. Existe uma diferença na lei.

Então, gostaria que os senhores compreendessem que hoje a Vila Anastácio está realmente com o fluxo complicado, em função de um gargalo que existe sobre a linha férrea. Então, em todo esse fluxo, passa um carro por vez. É por isso que os senhores estão sentindo toda essa dificuldade. O viário é limitado sim. Se todos nós aqui resolvermos andar apenas de automóvel, não há viário que resolva a situação. A gente tem que começar a pensar a migrar de modo de transporte. Para isso, a gente tem, nos planejamentos de toda a metrópole, outros esforços, como, por exemplo, a linha laranja do metrô, que virá um dia. Eu também gostaria

que ela já estivesse implantada. Eu acho que isso ia ajudar muito a nossa condição de mobilidade. É exatamente isso: Se todos os novos empreendimentos considerarem que as suas unidades vão ter um automóvel e só vão se deslocar de automóvel, não há milagre que a CET possa fazer nesta Cidade. A gente está sentindo os reflexos dessa situação. A CET vem trabalhando para minimizar esses impactos.

Os ônibus não vão se utilizar da ponte antes de ser executada a passagem inferior. É óbvio que a redistribuição de linhas de ônibus também só pode ser realizada após a conclusão do empreendimento. Nesse aspecto, acho que a CET, a SPTrans e a SPObras vem trabalhando em conjunto, justamente para que essas coisas sejam ponderadas, para que esse fluxo todo aconteça.

Os estudos de desvio de obras também são feitos em conjunto. É óbvio que qualquer obra, nesta Cidade, causa transtorno sim, mas a gente está visando esse empreendimento lá, na frente, quando ele estiver concluído. É para isso que todos nós vamos trabalhar aqui.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado. Aproveitando aqui a fala do meu amigo Giovani, podemos abrir uma discussão de quando se abre a ponte ou quando não se abre.

Como o nobre Vereador Paulo Frange falou, independentemente de ser da Comissão de Política Urbana ou da Comissão de trânsito e Transportes, nós podemos chamar uma audiência. Eu fiz isso no Plano Municipal de Habitação. Eu a dividi por tema. Então, a gente pode chamar uma só para falar do impacto do trânsito. Aí a gente esgota tudo isso. Acho que é importante a gente criar aqui algumas subdivisões de um projeto, porque quando a gente fala num todo, muitas vezes, não atinge o fim que a gente quer; e a gente continua sempre com a dúvida daquilo que a gente pretende fazer.

Então, acho que a gente pode inaugurar aqui, nobre Vereador Paulo Frange, uma nova etapa, para fracionar um pouquinho. Vamos comer esse bolo por partes. Então, a gente pensa, discute e aprova, numa comissão ou em outra, uma audiência pública, para tratar com a

CET, a SPTrans, única e exclusivamente, sobre os impactos do trânsito na Vila Anastácio e na Lapa.

Com a presença dos senhores, quero fazer algumas menções, que são importantes. Eu queria agradecer a Sra. Bel Toledo, coordenadora do Tendal e o Sr. Wilson. Queria fazer um agradecimento especial à Comissão de Política Urbana, os seus assessores e também os assessores das outras comissões da Câmara, os Srs. Aparecido, Ana Lúcia, Elaine, Liliane, Mônica, Adelmo e Maurício, do som.

Quero agradecer principalmente cada um dos componentes da mesa, os Srs. Marcelo Inácio, Janete, Marcos, Vereador Paulo Frange, o Sr. Giovane, Antônia, Luís Ramos e Regina, e principalmente os senhores, pelo fato de a gente ter, nesta noite, aqui avançado numa discussão.

Então, em não havendo mais nada a tratar, estão encerrados os nossos trabalhos.

— Tenham uma boa e abençoada noite. Vamos trabalhar, porque amanhã, só por um anúncio, está aqui greve geral amanhã. Então, vamos ter que pensar numa alternativa também.

Obrigado.