



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

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

PRESIDENTE: PAULO FRANGE

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 24-06-21

OBSERVAÇÕES:

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

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Bom dia a todos. Na qualidade de membro da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 11ª audiência pública, do ano de 2021.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do endereço www.saopaulo.sp.leg.br, link Auditórios On-Line, Auditório Virtual.

Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade*, diariamente, desde o dia 9 de junho de 2021.

As inscrições para pronunciamento foram previamente abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo.

Foram convidados para esta audiência: Levi dos Santos Oliveira, Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes; Jair de Souza Dias, Presidente da CET, representado pelos Srs.: Carlos Alberto Saraiva Codesseira, Superintendente de Planejamento e Projetos; Dawton Roberto Batista Gaia, Gerente de Planejamento; Carlos Eduardo Silva Diethelm, Gerente de Estudos Especiais Impacto Sistema Viário; Luciana Yanagimori Ueta, Supervisora do Departamento de Estudos de Polos Geradores e Luis Claudio Abromovick, da Área Operacional; Marcelo Ernesto Zarzur, Diretor Presidente da EZTEC; Silvio Yamamura, representante da EZTEC; Fernanda Piemonte, responsável pela Arconte Desenvolvimento Imobiliário; Renato Wendel, responsável pelos Investimentos Imobiliários da Construdecor; Kazuhiko Tamura, Presidente da Morumbi Administração, Desenvolvimento Imobiliário e Construção Ltda.; Andre De Marchi, representando a Golf Village Empreendimentos Imobiliários S.A. e Arconte Desenvolvimento Imobiliário Ltda.; Luciano Amaral Alves, Sócio-Diretor da Benx, do Grupo Bueno Netto.

Foram convidados os Vereadores da Câmara Municipal e o público em geral.

A pauta da audiência é para tratar acerca dos referidos polos geradores de tráfego a serem implantados na região da Marginal Pinheiros, entre a Ponte do Morumbi e a Ponte Laguna, suas contrapartidas e medidas compensatórias, visando a minimização do impacto no sistema viário do Município de São Paulo, conforme Requerimento 21/2021, de autoria do

Vereador Antonio Donato, aprovado na reunião ordinária, realizada em 26 de maio de 2021, pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Todos os senhores e as senhoras sabem sobre a situação já de esgotamento dos horários de pico da região da Marginal Pinheiros, próximo à Ponte do Morumbi, em direção à Ponte João Dias. Os congestionamentos diários mesmo nesta época de pandemia que, teoricamente, teríamos uma diminuição do fluxo de carro. Não só teoricamente, na prática existe, mesmo assim os congestionamentos são enormes. Temos notícias de alguns empreendimentos nessa região que certamente agravarão o problema.

Procurado por moradores da região e preocupado com a situação, propus que nós pudéssemos debater entre os representantes do Poder Público, em particular, da CET, que é a responsável pela certidão de diretrizes para todos os empreendimentos que estão afetos à Lei de Polo Geradores, uma lei que nós aprovamos, em 2010, inclusive, da minha autoria.

Portanto, é uma preocupação nossa, que possamos discutir de forma pública os impactos e as medidas mitigadoras que a CET está propondo. Para isso é importante a CET, os empreendedores, certamente é um investimento importante para a Cidade, ninguém é contra o investimento, mas nós precisamos pensar na Cidade globalmente, não só no empreendimento em si, mas em todos os impactos que ele traz. Para isso a Lei foi aprovada, em 2010. Principalmente a população que vai ser atingida, toda a região que vai da Vila Andrade, Campo Limpo, Jardim São Luiz, Jardim Ângela, Capão Redondo, M'Boi Mirim, Guarapiranga. Também mais para a frente, porque ali é um corredor que acessa a Capela do Socorro, Grajaú, Parelheiros, uma via absolutamente importante para a região que têm poucas ligações viárias e a ligação com o resto da Cidade se faz, majoritariamente, pela Marginal Pinheiros.

A nossa reunião de hoje tem como objetivo de se inteirar do que a CET estabeleceu como certidão de diretrizes para esses empreendimentos, a população se manifestar sobre a sua preocupação e os empreendedores falarem da sua disposição e do que imaginam para que nós, no aspecto do impacto viário e no trânsito, não tenhamos uma situação de

esgotamento ou de colapso daquela região, porque é uma região com muita dificuldade de mobilidade.

Vou fazer da seguinte forma: primeiro os representantes da CET farão a apresentação dos estudos que existem, depois vocês informem quem fará a apresentação, passarei a palavra também aos empreendedores que estiverem presentes nos prestigiando, depois será aberta a palavra à população e, no final, fazemos a devolutiva, tanto da CET quanto dos empreendedores. Essa é a dinâmica. Se algum Vereador entrar, também, evidentemente, terá direito à palavra e poderá se manifestar sobre esse tema, fazendo perguntas ou colocações.

Então, eu quero saber quem é o representante da CET – ou os representantes da CET – que se manifestará em relação à certidão de diretrizes desses empreendimentos. Que possa nomear quais são os empreendimentos que estão em processo de aprovação. É visível, ali, o Parque Global, mas parece que existem outros empreendimentos, também, tramitando naquela região. Então, quem vai falar pela CET?

O SR. CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM – Inicialmente, caro Vereador, meu nome é Carlos. Vou falar do Polo de Geradores. Como o assunto está iniciando pelo Polo, eu gostaria de fazer a introdução.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Pois não.

O SR. CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM – Na sequência, falarão nosso Superintendente, hoje respondendo pela Diretoria, o pessoal de operações e o pessoal do planejamento, mas, com relação aos polos geradores daquela região, gostaria de parabenizar, inicialmente, a iniciativa da Câmara, na atenção e no desenvolvimento da discussão sobre o Polo de Geradores. Com certeza, afetam esse desenvolvimento da cidade.

Há a questão da Marginal, que, como dito pelo Vereador Antonio Donato, já está em uma situação de carregamento muito grande e a chegada de novos investimentos, por meio dos polos geradores, requer uma atenção mais dedicada, no sentido de propor iniciativas que sejam mais eficazes e mais efetivas na mitigação dos impactos que esses

empreendimentos podem estar gerando a essa importante via da cidade.

Nessa região, originou-se e está em estudo hoje a revalidação de algumas certidões de diretrizes anteriormente já emitidas. Nós temos, lá, então, em análise, hoje, três certidões. Nós temos o Arconte e os dois Golf Village. Nessa região, entre a Ponte do Morumbi e a região da Ponte Estaiada... (Falha na transmissão) ...que estão solicitando uma revisão de diretrizes anteriores, que propunham outros tipos de intervenções – duas delas, inclusive, em outras regiões da cidade, mais na zona Sul, e não diretamente naquela região diretamente impactada.

Enumeramos, também, outras, que ainda não entraram com a revisão de certidão, mas já possuem uma certidão de diretrizes e oportunamente vão ter de dar entrada, na CET, para se revalidar. Então, nós temos, também, a Morumbi Administração, que fica um pouco mais atrás. O Terceira Etapa está um pouco mais para frente, ali, um pouquinho antes, também, nas proximidades da Ponte do Morumbi. Efetivamente, hoje, então, nós temos o Arconte e dois polos do Golf Village, diretamente, naquele espaço.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – O senhor pode explicar melhor? O Arconte é o Parque Global?

O SR. CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM – Então, esses três empreendimentos, os dois Golf Village e o Arconte, fazem parte desse chamado Parque Global. O Morumbi está um pouquinho do lado desse Parque Global, ali, um pouco antes.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Morumbi é onde é o Extra?

O SR. CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM – Isso. O Terceira Etapa está mais perto da Ponte Itapaiúna e, ali, é ele, antes da Ponte do Morumbi.

Então, a partir do momento em que houve o *start* desses três empreendimentos englobados no Parque Global, solicitando-se uma revisão da certidão anteriormente emitida, passamos a analisar quais são as medidas propostas nessas certidões já emitidas. Verificamos que seria necessária uma atualização dessas medidas, porque, com o passar dos anos e a dinâmica da cidade, outras necessidades acabam se tornando prementes.

Nesse momento, pedimos, então, a consulta à área operacional da CET – representada hoje pelo nosso amigo Abromovick, que também está presente –, que confirmou isso. Ele vai passar a situação do histórico. Essa carga que vai chegar à Marginal vai sobrecarregá-la muito mais e necessitaria de um estudo mais aprofundado de proposta de medidas.

Foi acionada, então, a nossa Diretoria de Planejamento, que faz um acompanhamento de Plano Diretor, de Lei de Uso e Ocupação do Solo e de programas integrados na cidade e tem a capacidade de fazer um estudo mais aprofundado diante da geração de viagens que esses polos gerariam e de trabalhar com um estudo – *hardware* e *software* – a respeito de impactos analisados de forma estatística, aproveitando as condições das vias.

Então, teoricamente, a partir do momento em que esses três polos entraram com uma revalidação, solicitamos à área técnica, à área operacional, os seus pareceres a respeito desses empreendimentos e seus efeitos. Hoje, estamos fazendo esse estudo mais aprofundado. Na parte de polos geradores, a partir do momento em que haja proposição de medidas para esses polos, elas seriam incorporadas às certidões de diretrizes na sua revalidação e passadas como impositivas aos empreendimentos, na medida dos valores disponíveis em cada um dos empreendimentos, pela lei, na parte de investimentos.

Polos geradores. Vou passar agora, por gentileza, para Abromovick, que cuida da área operacional e foi a primeira consulta que nós fizemos: olha, está chegando mais polos geradores, como é que está a situação hoje, se chegarem esses polos?

O SR. LUIS CLAUDIO ABROMOVICK - Bom dia a todos. Sou gerente das Marginais. De fato, quando tomamos conhecimento dos novos polos, nossa preocupação foi, inclusive, com o carregamento que o Vereador citou muito bem, bastante conhecido na região na Marginal Pinheiros, entre a Ponte Morumbi e a Ponte João Dias, e com base até nos nossos estudos e levantamentos com relação a acidentes e a ocorrências nesse trecho.

Tivemos no ano de 2019 até 2020, só nesse trecho entre Ponte do Morumbi e a Ponte João Dias, um total de 40 acidentes: 139 colisões e um atropelamento. Desse total de acidentes, tivemos em 2019, 28 acidentes e em 2020, dois acidentes, sendo um atropelamento. Desse total de acidentes no período, nós tivemos cinco acidentes fatais nesse trecho. Já é um local bastante carregado, com uma incidência grande de acidentes. Isso nos dá, aproximadamente 10 acidentes e meio por quilômetro de via. Estamos falando de uma extensão de 3,8 km de via com essa concentração de acidentes.

Agora o que chama muito mais atenção do que os acidentes, por incrível que pareça, não descartando a sua importância, sua relevância, mas é a frequência de interferência que acontece nesse trecho. Quando vemos que no ano de 2019, ano antes da pandemia, tivemos nesse trecho de 3,8 km o total de 563 interferências na via e aí são veículos, autos quebrados, ônibus, caminhões e acidentes sem vítimas. É uma quantidade de interferências muito grande nesse trecho que ajuda a contribuir para todo o carregamento desse sistema. E no ano de 2020, com a pandemia, tivemos quase a metade das interferências, em torno de 276 interferências nesse trecho. Então se fizermos a mesma relação: em 2019 foram em torno de 140 interferências por quilômetro de via. Se dividirmos isso por dia, dá uma interferência e meia por dia. Em 2020, um total de 73 interferências por quilômetro. Isso no ano de 2020, que dá zero oito por dia. É um viário que temos conhecimento da sua importância para toda zona Sul. As saídas da zona Sul estão todas limitadas pela Ponte João Dias e pela Ponte Morumbi. Isso se pensar no pico da manhã. É o mesmo gargalo no pico da tarde.

Esse é o panorama em que nos baseamos, que estartou o estudo na área de planejamento operacional da CET, entendendo que é um local que merece atenção, merece intervenção, principalmente, com a chegada de novos polos vai aumentar o número de viagens, vai ofertar estacionamentos. Sabemos que isso vai trazer um impacto a uma via que já tem uma saturação grande no horário de pico.

Essa foi a análise da área operacional, um pedido para a nossa área de planejamento.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Quem vai falar agora? Mais alguém pela CET?

O SR. DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA - Bom dia a todos. Sou Gerente de Planejamento da CET. E dando continuidade às falas, fizemos um trabalho de simulação entre as Pontes Morumbi e João Dias, um trabalho baseado sempre na aldeia do Metrô, que é de 2017. O carregamento de todo o sistema viário é baseado nas aldeias. Considerando que na implantação desses novos empreendimentos estariam sendo instaladas 14 mil novas vagas nesses prédios, estaria fazendo uma geração de viagem por cerca de 3.524 viagens/hora a mais, com a chegada e a implementação dos estacionamentos nessa região. Usamos um simulador, o *software* Emme, que é um simulador macro que faz uma primeira simulação da cidade inteira, é muito abrangente. E essas simulações nós focamos nesta região entre as duas pontes: Morumbi e João Dias.

Nós colocamos dois cenários: o cenário atual, mais as viagens dos polos geradores, a nova ponte sobre o Rio Pinheiros, mais a viagem dos polos. O resultado dessa simulação indica o desempenho basicamente de filas e velocidade. Esse mapa tem o carregamento das vias impactadas. Eles geram o carregamento das vias impactadas fazendo a simulação com os indicadores do pico da manhã. Toda a aldeia do metrô, faz sempre o carregamento no pico da manhã, então, nos baseamos nessa aldeia do metrô.

Na situação atual, o município teria aí hoje uma fila de cerca de 607 km, numa velocidade média 17.20 km/hora, e o volume médio de 906 veículos. Quando eu coloco o polo gerador, quando eu carrego o polo gerador, nessa situação específica de um lado da via, com essas 14 mil novas vagas e 3.524 viagens, eu tenho uma velocidade média na cidade ampliada, na verdade, reduzida para 16 km/hora e isso, quando distribuída em todo o município, é o volume médio de 610 veículos/hora.

Acho que quando isso é distribuído no município inteiro parece muito pouco, mas quando eu foco essa simulação e vai se aproximando da região que está sendo estudada, por exemplo, no minianel viário, temos lá, o município está com 906 veículos/hora e velocidade

média de 17 km, e o minianel viário está com 20 Km/hora, no anel viário. Na Marginal Tietê com 31 km/hora.

Quando coloco a situação atual, e vou fazer a relação direta para vocês compreenderem, para ficar mais fácil a compreensão, um município com 17 km por hora com polo gerador vai para 16 km por hora. No minianel viário com 20 km por hora, cai para 19.8 km por hora, na Marginal Tietê, de 31 km por hora, cai para 31.24, é muito pouco ainda. Na Marginal Pinheiros de 25 para 24, nas pontes, e aí vem o resultado mais significativo, na ponte João Dias, por exemplo, vem de 2.9 para 2.83; na ponte de Itapiúna de 4.7 para 4.11.

Quando se fala em tamanho de filas, que é o resultado mais significativo quando se instala um empreendimento desse porte, eu tenho hoje uma fila de 2.5 Km que passa a ter 2.1, que vai para 2.5 o tamanho da fila. Isso só numa ponte. A ponte Morumbi sai de 600 metros para praticamente a mesma coisa. Nós estamos falando dos empreendimentos da forma que estão hoje. Quando se propõe a intervenção de uma ponte, que é o que está se propondo aqui, como medida mitigadora, a Ponte Itapaiúna, por exemplo, que hoje tem 2.53, vai para 1.58, é um ganho muito significativo. E a ponte Morumbi de 570 metros para 450.

Quando se fala em tempo de viagem e extensão de lentidão isso passa a ser muito mais significativo. Estamos dizendo o seguinte: hoje nós temos uma situação específica onde entre a ponte Morumbi e a ponte João Dias temos um tempo de percurso muito significativo. Os congestionamentos são muitos significativos nesse trecho, especialmente, porque é um trecho muito grande, onde não há travessias nem de Oeste para Leste nem de Leste para Oeste, esse tempo de percurso tende a ser muito significativo. Está variando hoje entre 12 e 17 minutos nessa extensão. Quando você coloca os empreendimentos com essas 3,5 mil viagens, isso aumenta significativamente. Ou seja, a implementação dos novos empreendimentos gerando 14 mil novas vagas nas garagens e 3,5 mil viagens, isso tende a um crescimento no congestionamento muito grande, assim como as extensões das filas. Mais do que isso, aumentam-se os tempos de viagens nesses percursos.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Para conclusão, por favor. Existe mais

alguém da CET? Porque gostaríamos de saber exatamente o que está sendo proposto. Você já mencionou uma ponte, mas gostaríamos de ter mais detalhes.

O SR. DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA – Na verdade, a conclusão desses estudos leva ao seguinte: a implementação dos empreendimentos, na situação atual, acarreta a queda das velocidades médias de boa parte das vias da região, com destaque para a Ponte Itapaiúna, com 13% de redução. Com a construção da ponte, os efeitos são menores, indicando melhoria no desempenho no período da manhã na Ponte do Morumbi e um aumento de velocidade de 17%, e na Ponte Itapaiúna, especificamente, de 35% de melhoria.

A nova ponte, com as viagens dos polos geradores, apresenta um carregamento, por volume, de 1.400 veículos/hora; ou seja, essa nova ponte vai gerar 1.400 veículos passando por ela por hora. Ela vai atrair, entre os empreendimentos de toda a região, 1.400 veículos/hora, os quais, certamente, serão retirados das outras duas pontes.

Na verdade, essa foi uma parte da proposta que estamos fazendo, dos estudos que estamos fazendo. Os estudos indicam que, com a implantação da ponte, com certeza irá melhorar significativamente o desempenho do tráfego na região. E caso não haja as duas pontes, a Itapaiúna terá uma piora significativa.

Para concluir, o mais importante é que, caso se decida pela ponte, ela cumpre o papel de mitigar o impacto da implementação dos empreendimentos nesse trecho específico da Marginal. Então, ela realmente vem a ser uma medida mitigadora em relação a esses empreendimentos. Acho que basicamente é isso.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Pergunto aos representantes da CET se vocês têm alguma apresentação com esse desenho, com o que é proposto, para que fique mais visível para todos.

O SR. CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM – Nós não apresentamos. Dawton, você tem algum material para apresentar? (Pausa) Carlos Codessera? (Pausa)

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Então, para resumir - depois vocês veem se mais para frente conseguem fazer uma apresentação, pelo menos o desenho -, a CET está

propondo uma ponte entre a Ponte do Morumbi e a Ponte Itapaiúna, que deve sair mais ou menos em frente onde está o estande do Parque Global hoje, imagino.

O SR. DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA – Perfeito. Na verdade é assim: os estudos demonstram – e isto precisa ficar claro – que, com a implantação da ponte, mitiga-se, de fato, essa geração viagens que surgem com esses novos polos geradores. Estamos apresentando o resultado de um estudo que é significativo para a implementação da ponte.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Entendi. Há mais alguém da CET que vai falar? (Pausa) Então, eu queria saber se dos empreendedores – Arconte, Gol Village e Morumbi Administração – se existe algum representante que queira fazer uso da palavra. (Pausa)

O SR. LUCIANO AMARAL ALVES - Bom dia, Vereador Antonio Donato. Bom dia a todos. Meu nome é Luciano Amaral Alves, sou Sócio-Diretor da Benx, do Grupo Bueno Netto, responsável pelo empreendimento Parque Global, que abrange Golf Village e Arconte.

Serei breve e bem objetivo. Esse projeto está aí há muito tempo. Desde 2021, quando lançamos a primeira vez, sempre tivemos a grande preocupação com todo o entorno, pelo impacto que um empreendimento dessa magnitude causa numa cidade como São Paulo, principalmente pela sua localização. Então, a gente sempre teve essa grande preocupação, especialmente na questão da mobilidade urbana. Contratamos vários trabalhos de consultoria da TTC - que fizeram contagens, fizeram recontagens – para que fizessem uma consultoria especializada nesse tipo de serviço, e eles nos propuseram soluções para reduzir o impacto, que é realmente um grande objetivo.

Uma das soluções era a construção de uma ponte. Na época, não havia a Ponte Itapaiúna e não havia a Ponte Laguna; e o nosso requerimento foi paralisado. Não vou entrar aqui no detalhe. Inclusive a gente iria participar, antes da paralisação da construção da Ponte Itapaiúna. Com a paralisação, nós tivemos que abdicar dessa participação, mas a gente sempre teve, como objetivo, essa questão da mobilidade.

Com a retomada do empreendimento, depois da vitória na Justiça, em 2019,

logicamente seis anos depois, nós voltamos a aprofundar os estudos e as soluções; e a gente sabe que, no lado de lá da marginal, do lado do Parque Global, lado que a gente está falando, não há nem trem nem metrô, e há poucos corredores de ônibus; enquanto do lado oposto e em frente ao empreendimento, há estação da CPTM e ligação com a futura linha Ouro do metrô e muito mais corredores de ônibus.

Então, a gente imediatamente já projetou uma ciclopasseira, que era uma ideia. Pelo menos, isso a gente conseguia, porque essa questão de ciclovia está se desenvolvendo muito na cidade de São Paulo. Falo da própria ciclovia do Rio Pinheiros e toda ciclovia, começando na Chucri Zaidan, indo até o Parque Vila Lobos. Então, a gente disse: "Vamos propor isso. Pelo menos, a gente dá, com certeza, uma grande flexibilidade", mas sempre a ponte foi um objetivo maior.

Sr. Secretário Jefferson, eu sou da Benx, responsável pelo empreendimento Parque Global.

Recentemente fomos ao CET, que apresentou esses estudos bastante completos, que foi falado aqui pelos Srs. Carlos e Dawton, como uma solução da ponte, como foi falado aqui; e com os seus impactos positivos, já que a Ponte Itapaiúna hoje, em vista do crescimento da Cidade; já enfrenta, em horário de pico, congestionamento.

Então, nós apoiamos isso. Nós nos comprometemos inclusive com os valores que a lei manda, com a construção dessa ponte e de todas as outras intervenções viárias que estão acessórias a ela.

Então, do Parque Global, nobre Vereador, o CET e a Secretaria de Transportes têm todo apoio, não só conceitual dos impactos que ela tem que contribuir para reduzir, e mais especificamente um apoio total da construção da ponte.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Sr. Luciano, só uma pergunta: "Qual é o investimento que os senhores terão no Parque Global?"

O SR. LUCIANO AMARAL ALVES - O investimento para contrapartida?

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Não, não, o investimento global. Como

os senhores imaginam que vai custar as várias torres e todo o empreendimento lá?

O SR. LUCIANO AMARAL ALVES - Em termos de construção, investimento de construção, a gente imagina alguma coisa em torno de um bilhão e meio, dois bilhões, mais ou menos.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Se vai de um bilhão e meio para dois bilhões, são 500 milhões.

O SR. LUCIANO AMARAL ALVES - É que depende, Sr. Presidente. A gente já tem as cinco torres viabilizadas. Elas têm um investimento de construção de 700 milhões. A gente tem o *shopping*, que a gente está viabilizando. É um investimento de construção do *shopping center*, em torno de 400 milhões a 500 milhões. E a terceira fase é um complexo. Ele tem uma abrangência grande. Vai depender também de alguma coisa em sair o novo leilão de Cepac, porque a gente tem um potencial, mas, na falta de alguns Cepacs, a gente já comprou mais de 150 milhões de Cepacs, mas faltam alguns Cepacs.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Está para sair o leilão.

O SR. LUCIANO AMARAL ALVES - É. Era dezembro. A gente ficou preparado aí para aquisição, mas houve aí um contratempo no TCM, eu acho.

Então, lá a gente fala demais, podendo chegar a mais 700, 800 milhões de investimentos em obras.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Mas como o senhor sabe, a lei de polos geradores estabelece uma contrapartida de mitigadoras de até 5% do custo do empreendimento. Por isso que esse número é importante.

O SR. LUCIANO AMARAL ALVES - Eu sei, eu sei.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Sr. Luciano.

Há um representante da Golf Village. (Pausa)

O senhor também fala por ele?

O SR. O SR. LUCIANO AMARAL ALVES - Eu represento pela Golf Village-Arconte, porque lá o Parque Global é um conjunto de três, como acabei de falar,

empreendimentos: o residencial, que é a ponte, o shopping e o complexo de educação, saúde e inovação, que é a Golf Village, são nomes da *expert*, a questão é que são matrículas diferentes.

Não sei se alguém da minha equipe gostaria de falar alguma coisa. (Pausa) André? João? Ok, só isso mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Da Morumbi Administração tem alguém? É sobre o terreno do Extra. (Pausa) Peço que se identifique, por favor.

O SR SILVIO IAMAMURA – Bom dia Vereador Donato. Meu nome é Silvio Iamamura, sou representante da Eztec, não da Morumbi. Só para esclarecer, estamos em processo de aquisição do terreno, dessa área. Eu digo ‘em processo de aquisição’, porque temos cláusulas resolutivas que dependem da aprovação do projeto.

Estamos bem no início, fazendo os estudos necessários para ver o que podemos fazer no terreno e dar continuidade na aprovação. Estou aqui à disposição dos senhores para poder ajudar no que for necessário.

Nossa intenção lá é desenvolver um empreendimento imobiliário, mas é bem faseado para que possamos entender o mercado. A absorção dessa mercadoria não é algo tão simples. Na nossa previsão, temos dois anos para aprovar esse projeto, até pelo nosso combinado e, após isso, fazer um planejamento de lançamento com algo em torno de 6 ou 7 fases.

Como estamos no início desse processo, estamos à disposição para qualquer esclarecimento e, eventualmente, suas sugestões.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Sr. Silvio, mas o planejamento do projeto, e o senhor deve saber disso, envolve a questão de a região estar saturada e, certamente, temos de ter novas intervenções ali, para que possamos aprovar. Porque também a CET pode dizer que não cabe mais nada lá. Porque, veja, se não dá para circular, complica todo o entorno, mas, enfim, vamos analisando.

Mais algum representante das incorporadoras? (Pausa) Se não houver, vou passar

a palavra aos inscritos, lembrando que as pessoas se inscreveram pelo *site*, e aqueles que optaram pela inscrição no *chat*, em seguida, terá a palavra também. Primeiro passarei para quem se inscreveu, anteriormente, pelo *site* da Câmara. Só um minuto, vou verificar a lista de inscritos. Peço à assessoria postar no *chat* a lista completa, por favor.

O SR. CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM – Vereador, vou tentar inserir a foto com a projeção dos empreendimentos, talvez para melhor entendimento.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, pois não, seria importante sim. Enquanto isso, organizamos a chamada dos inscritos. (Pausa)

O SR. CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM – Perfeito.

(NÃO IDENTIFICADO) - Em um minutinho, Vereador, eu posto a lista no grupo.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Está bom.

Se puder ampliar um pouquinho. (Pausa)

O SR. CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM – Estamos tentando ampliar.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Acho que já dá para ver melhor, do lado direito a Ponte Itapaiúna, do lado esquerdo a ponte Morumbi. Essa área mais central é essa avenida nova, que seria uma avenida nova, mais ou menos o Extra de um lado e o resto do empreendimento, do outro, aproximadamente, isso, para que a gente possa se localizar.

Tem aqui o empreendimento da Lille logo no início, próximo à ponte do Morumbi. A Lille não está presente aqui? (Pausa) E ela também não reativou a Certidão de Diretrizes, é isso.

O SR. CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM – Isso, ainda não deu a entrada.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Aí você tem a Arconte, em seguida, que é o Parque Global e, depois, teríamos Arconte, Golf Village, Shopping Golf Village Multi-Usos, empreendimentos que são do Parque Global. Esses três empreendimentos, certo?

Depois, ali, tem a área que o Sr. Silvio falou, que é da Eztec, onde está o Extra. E essa área é que seria fortemente adensada nesse período que entra agora, nos próximos anos.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – O senhor pode deixar na tela e a lista de inscritos já está bem alinhada. O primeiro inscrito é o Sr. Leandro Silva. Está presente? (Pausa)

O SR. LEANDRO SILVA – Presente, Vereador.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Pois não. O senhor tem três minutos.

O SR. LEANDRO SILVA – Eu sou Leandro Silva, faço parte do Polo Social Cívico Brasilândia e do Fórum Pró-Metrô Freguesia/Brasilândia, esse, sim, com atuação em toda a cidade de São Paulo. Todas as vezes em que falamos de trânsito na Cidade, falamos de mobilidade, pensamos em pontes e viadutos, e a pista central da Marginal Tietê ou as pistas centrais da Marginal Tietê estão aí para comprovar que isso ajuda, mas não resolve. O que ajuda é a retomada da linha 17 e a sua chegada a Paraisópolis. Isso, sim, vai ajudar, e muito, o trânsito. Não consigo compreender como se renuncia a uma linha de trem ou de metrô, caso da linha 17, chegar a uma comunidade de cem mil habitantes. Sem atender à população de Paraisópolis, será uma linha deficitária.

Hoje nós sabemos quando iniciam as obras de metrô na Cidade, mas não sabemos quando elas vão ser concluídas. Invertem mãos de trânsito, interditam ruas, mexem no viário, afunilam pistas, atrapalham o pedestre, atrapalham toda a mobilidade, atrapalham, enfim, a vida na Cidade, e fica por isso mesmo. Por isso, Vereador, eu penso que pode haver uma nova audiência, e que o Metrô seja chamado. Viadutos, pistas adicionais, inversão de mão, mais alças, isso tudo ajuda, mas não resolve. A gente não pode continuar vendo isso como a única alternativa para a Cidade, pois o trânsito para. Na região da Avenida do Estado, por exemplo, aquela alça que foi feita saindo da pista central da Marginal para acessar a Avenida dos Estados ajudou por um tempo, mas travou novamente.

Nós precisamos pensar a Cidade de uma forma mais integrada, não apenas para virar um corredor e atender a grandes empreendimentos. Ninguém é contra o desenvolvimento, pelo contrário, e quanto mais empreendimentos chegam aos bairros, mais próximo o emprego fica das pessoas, mas não se pode fazer a extensão de um monotrilho apenas para atender

eventualmente a um empreendimento. Estou aqui usando um exemplo. Não, tem que passar pelo empreendimento, senão fica como ficou a linha 13 Jade, que atende ao Aeroporto, termina no Terminal 1, e a população paga novamente esse preço e se discute uma nova conexão, uma nova baldeação, o que desestimula o uso do transporte público. Não se pode, portanto, minimizar os problemas que nós temos no trânsito renunciando-se ao transporte sobre trilhos.

Na fala de abertura desta reunião, V.Exa. falou do Grajaú, de Parelheiros e de todo o território, mas cadê a estação Varginha da CPTM? É toda uma população que poderia ser atendida, chegar mais rapidamente ao trabalho e a atividades diversas, incluindo as de saúde, mas isso não acontece porque simplesmente atende-se ao transporte individual e a outros interesses em detrimento de quem verdadeiramente mantém essa cidade de pé, que são os trabalhadores e os habitantes desta cidade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Leandro.

A próxima inscrita é a Sra. Marlene Gomes. (Pausa) Sr. Aldo Nakamura. Está presente? Sr. Tomas Wang. (Pausa) Sra. Liliane Rocha. (Pausa) Sr. Celso Cavallini. (Pausa) Sr. Carlito Dias.

O SR. CARLITO DIAS – Bom dia a todos. Eu sou morador do Campo Limpo há 40 anos e sempre passei por esse trecho da Marginal antes de ele ser construído, quando eram só as duas pistas do outro lado. Sendo bastante suscinto, nos últimos 14 anos, a região da Ponte João Dias até a Ponte do Morumbi recebeu muitos empreendimentos que inclusive não se enquadram nessa questão dos polos geradores e, portanto, vão somente sendo acrescentadas torres e mais torres de prédios e mais pessoas circulando por ali.

Eu tive a oportunidade de conhecer um empreendimento, e o Sr. Luciano sabe do que eu estou falando. Eu assisti ao vídeo que é passado lá dentro do *stand* do Parque Global e eu saí de lá tonto, porque vai ser feita uma outra cidade nesse trecho de 1,2 quilômetros e, nessa região, esse estrangulamento já existe, e o pessoal da CET certamente sabe melhor do que eu. Onde está a Ponte do Morumbi? Há faixas no canteiro central, na lateral e na alça da

Avenida Jornalista Roberto Marinho, que saem ali; são mais ou menos sete a oito faixas e, quando chegam ali, viram quatro.

Logo adiante, e aí eu acho que a questão dos acidentes, as interferências que acontecem ali com muita frequência, a gente entra em uma faixa para o Campo Limpo, uma para o São Luiz, uma outra que é acesso para a Ponte Transamérica e uma que segue na Guido Caloi. Então, ali temos uma situação que carece de um planejamento melhor. A alça da Ponte Itapaiúna que daria acesso à Marginal, está parado o túnel do prolongamento da Chucri Zaidan e também parou o prolongamento da Berrini e Chucri Zaidan até a João Dias.

A simples construção de uma ponte de transbordo de um lado para o outro é muito pouco e insignificante. Não sei o tamanho da contrapartida que determina a lei, mas ali carece de um estudo mais aprofundado de toda a região, incluindo a região do Panamby, da Vila Cruzeiro e, na sequência, Jardim São Luís, Geraldo Fraga de Oliveira, Maria Pires de Aguiar porque hoje é um nó.

Era essa a minha fala. Ali precisa ser olhado com muito carinho porque, de fato, esta Cidade que será construída vai gerar um transtorno gigantesco. Não quero negar e considero plausível o investimento porque traz emprego para região e progresso, mas é preciso olhar que também precisamos ter qualidade de vida. É isso.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Próximo inscrito, Sr. José Geraldo Araújo.

O SR. JOSÉ GERALDO ARAÚJO – Bom dia a todos.

Sou membro da coordenação do Fórum do Fundão do M'Boi Mirim e também do Movimento SOS Transporte.

A população do M'Boi Mirim se utiliza desse corredor que faz ligação da M'Boi Mirim com o Centro expandido da cidade de São Paulo. Sempre no período da tarde temos um problema crônico justamente nesse trecho que estamos debatendo no sentido bairro. É um trecho que tem um estrangulamento de trânsito que acomete os nossos moradores que saem da franja da Cidade para trabalhar no Centro expandido da Capital.

Com esses empreendimentos, esses polos geradores que estão projetados para serem construídos, só o Parque Global, pelo que vi e pesquisei, nesse primeiro momento serão cinco torres de 47 andares e que somarão 726 apartamentos de alto padrão. Isso vai gerar muito trânsito, sem contar que prevê shopping, hospital – que chamam de complexo de saúde – dentre outras coisas.

Entendemos, dessa forma, que a situação só tende a se agravar. Para podermos acessar o viário da Estrada de Itapeverica ou a Estrada do M'Boi Mirim, necessariamente vamos ter de passar por esse viário. Aí, queríamos entender melhor. É possível incluir no projeto a construção de um corredor de ônibus para privilegiar o transporte público nesse trecho? É possível colocar corredor de ônibus na Marginal? Isso é uma coisa importante que deveria ser pensada.

Como o companheiro que me antecedeu falou, por exemplo, eles pensam em fazer puxadinho do monotrilho para atender o Parque Global. No entanto, estamos em uma luta insana de muitos anos porque estamos em uma região de 700 mil habitantes que precisam de transporte e somos atendidos por um modal de transporte de categoria ônibus. O metrô de Jardim Ângela não chega. Está no Capão Redondo e precisam fazer três estações, mas não chega. A duplicação da M'Boi Mirim já lutamos há anos e vemos que estão querendo criar mais um polo gerador de trânsito que vai atravancar e atrapalhar que cheguemos ao nosso domicílio para termos o merecido descanso depois de jornadas extenuantes de trabalho.

Queria saber se é possível gerar medidas efetivas, como colocar um corredor de ônibus na Marginal para atender o nosso povo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Geraldo. Próximo inscrito, Caio Silva. Caio, está presente? (Pausa) Próximo inscrito, então, Isac Faria.

O SR. ISAC FARIA – Bom dia a todos. Agradeço a participação nesta audiência.

Primeiro, estou lendo um livro que fala sobre o Brasil e depois desta audiência pública estou ficando muito pretencioso porque ouvi os técnicos da CET falando que já tem,

desde 2012, a discussão dessas obras e intervenções na área da Marginal e a comunidade que passa por essa via, como o Geraldo que me antecedeu falou, não ficamos sabendo dessas intervenções ou sequer fomos consultados.

Meus questionamentos sobre essas obras que vão acontecer, primeiro é a responsabilidade social dessas empresas. Porque eu acho que não é só construir, falando que vai gerar emprego. E, aí, é sempre o subemprego: é o porteiro, o vigilante, o pessoal da limpeza. E também acho que há a questão da sustentabilidade. Recentemente, essa área passou por uma grande obra, que foram as pontes citadas: a Ponte Laguna e a da Itapaiúna que, inclusive, fizeram ciclovia e eu acho que essa ponte que estão propondo – e eu não sei quem é que vai construir, qual vai ser o incentivo, qual vai ser a contrapartida – se vão danificar a obra que já havia sido feita lá atrás. Então, se vê que é uma região em que estão se concentrando inúmeras obras, investimento público, enquanto nas outras regiões ficam abandonadas. E, aí, como eu falei, já há esse debate há muito tempo e sinto falta da população que pega os ônibus articulados e biarticulados, que saem do Terminal Ângela e do Guarapiranga, que têm essa via como principal via de escoamento tanto para ir para o Centro e o Centro expandido, quanto para voltar, população que não está sendo consultada.

Como o Geraldo falou, acho que, no mínimo, há de se pensar em um corredor exclusivo nesse trecho aí, que vai acontecer e, se acontecer, essa obra. E, aí, não sei se esse shopping, se esse hospital que estão propondo, se é um hospital privado, para pessoas que têm convênio, ou se vai ser um hospital público. Não entendi direito. E senti falta da CET. Ainda bem que eles projetaram essa imagem, essa foto, mas senti falta de a CET ter conversado antes conosco, para que pudéssemos entender esse parque global, esse polo gerador. Não sei se esse polo vai gerar mais trânsito, mais desigualdade. Não sei o que esse polo vai gerar. ´

Então, acho que temos de ter direito à Cidade e direito à participação. Parabéns à Câmara Municipal por esta iniciativa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Isac.

Nós temos mais alguns inscritos, mas antes eu queria registrar a presença da Vereadora Ely Teruel. Assim que S.Exa. tiver interesse em fazer uso da palavra, é só me avisar. E também da presença do nosso Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, Vereador Milton Leite, que conhece bem a região e também pediu a palavra e eu gostaria, então, de passar a palavra ao Vereador Milton Leite, para falar sobre esses impactos em nossa zona Sul.

O SR. MILTON LEITE – Bom dia, Donato, participantes, senhoras e senhores.

Eu cheguei um pouco atrasado, mas já tomei ciência do ocorrido até aqui na audiência pública. Quero cumprimentá-lo pela audiência pública e a importância deste projeto na região.

É bom que todos saibam que nós temos interesse em desenvolver esses projetos, tanto do Golf, de todos os projetos. Porém, não pode pagar na zona Sul, toda a zona Sul e toda a Cidade pelo impacto gerado por esses empreendimentos.

Vereador Donato, é inadmissível que a Cidade de São Paulo venha a pagar por esse empreendimento. Os impactos dessa região, desse empreendimento, não vão atingir só a zona Sul. O reflexo deles vão se espalhar voltando pela zona Oeste, chegando no Cebolão e Deus sabe aonde. É inadmissível que os impactos não comportem a Ponte e outras melhorias complementares. nós observamos ali que o pessoal da Eztec acho que não comprou aquela área complementar que, hoje, é o supermercado. Não pode contribuir com a mitigação dos impactos.

Eu tenho uma proposta, Vereador Donato. Nós temos um projeto de zoneamento em que já foram feitas as duas audiências públicas, em que eu apresento uma emenda, acrescento aquela área e transformo em uma Zepam. Aquela, aquela outra área que já era uma Zepam e que multiplicaram. Eu não tenho dificuldade alguma em colocar isso em votação na semana que vem. Eu não vou aceitar, Donato, que a zona Sul e a Cidade de São Paulo paguem com o dinheiro do erário, os recursos, os lucros bilionários desse empreendimento. É

inadmissível. Se não aparecer proposta concreta para esse empreendimento naquelas áreas, eu voto imediatamente a mudança de zoneamento. Eu travo aquilo lá. Ou eu travo o zoneamento ou eles vão travar a Cidade de São Paulo. Então, eu prefiro travar os empreendimentos deles. Se essa ponte não sair, não resolver, claramente com os estudos definitivos para a região, que eu vou pedir para o Presidente da CET, aos amigos da CET que aí estão, senão eles vão ficar loucos trabalhando. Não haverá milagre que eles poderão fazer na região – sinalizando, orientando. Não é possível. O volume diário médio de veículos nessas vias, da Marginal, já é expressivo no horário de pico. Se nós descarregarmos o trânsito no horário de pico nessa região, isso vai lá para o Cebolão, vai subir para Santo Amaro, vai afetar toda a zona Sul e o resto da Cidade. Eu desejo e quero empreendimentos. Não sou contra o empreendedor. Mas precisam eles compreender. Não é com essa migalha de até 5%. Isso é pouco para essa região. Se for 5% do VDM, do VGB dele, tudo bem, mas o produto líquido não paga nada, não paga os investimentos da Cidade, não vai pagar mais isso. Esse empreendimento terá problemas comigo e com a cidade de São Paulo. Eu aceito o empreendimento, mas se não tiver a solução em definitivo não vai para frente. Estou vendo a obra andar, vão perder dinheiro, não vamos dar as autorizações finais. Presidente Donato, isso não é possível, é preciso mais do que boa vontade.

Há uma semana para discutir, vemos se vai definir mesmo aquelas outras áreas que possam contribuir com o projeto e com a Cidade. Não é com o projeto, porque na medida em que não tivermos trânsito na região, o que vai acontecer? O produto será melhor, o empreendimento será mais bem recebido pela comunidade. A mim não importa se gosta um e não gosta o outro, nós temos medidas legais para travar esse empreendimento e eu vou travar, não é ameaça, vou cumprir, ou eu travo ou eles vão travar a Cidade. Coitados dos funcionários da CET, eles não são Deus para ficarem fazendo milagre. Que milagre vão fazer para resolver o trânsito da zona Sul?

Não vejo possibilidade real e os Vereadores têm falado comigo diariamente, todos, aqueles que estão na audiência e os que não estão, a preocupação com esse

empreendimento. Nós queremos o sucesso do empreendimento, mas não o insucesso da cidade de São Paulo. Não é pintando uma faixa na Estrada de Parelheiros que vai resolver o problema.

Presidente Donato, fica essa mensagem, sei que é dura, mas realista. Precisamos da Ponte, das obras complementares. Uma daquelas duas obras não será possível, aquela parte onde tem eucalipto não é possível. Não é possível mais um empreendimento, não comporta, nós temos de ter essa ponte completa, as obras complementares. Esse dinheiro que está posto pelas empresas é pouco, precisam colocar mais, fazer um pouco mais de esforço. Se olharmos o VGB desses empreendimentos finais, Presidente Donato, vamos observar que não chega, o valor que estão cobrindo é muito pouco. Parece esmola, podem ser 40, 50 milhões, mas parece esmola.

Então não é possível. Ou vamos negociar em condições com a Cidade a partir desta audiência pública com projeto definitivo que atenda primeiro o empreendimento deles, mas não largue a Cidade andando a pé, travada como já está. Não é possível, fica o recado duro e difícil, mas é bom que seja numa audiência pública para que tenham ciência.

Esclareço, já tenho um projeto com algumas audiências, voto imediatamente e sancionaremos imediatamente esse projeto de alteração do zoneamento daquela região. Trago aqui se não houver acordo, não é ameaça, vou fazer mesmo. Fica muito claro e espero contar com as Bancadas, até que mudem de ideia, resolvam os problemas e quem sabe reverterem no futuro, daqui uns 15, 20 anos.

Nessas bases que estão colocadas pelos grupos, a ausência de alguns mostra o desinteresse. Interesse não tem problema, modifico já, se não tem interesse a Cidade também não tem. Está bom o empreendimento, vão fazer os atuais que estão empreendendo, faz um pouco mais de esforço financeiro e fazemos a obra, fazemos a ponte e tranco o resto, fica como está. Assim não vamos mexer no VDM que temos lá.

Então fica, Presidente, o recado. Minha disposição é votar de imediato as alterações, até mesmo as do Plano Diretor, para que possamos coagir essa ameaça à cidade

de São Paulo. Estarei aqui ouvindo e assistindo as demais falas. Bom dia a todos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Presidente Milton Leite, importante contribuição de V.Exa.

Vamos seguindo a lista, faltam poucos inscritos. Próximo, José Roberto Gomes.

O SR. JOSÉ ROBERTO GOMES – Bom dia a todos, meu nome é Zeca, estou representando a Associação Pró-Melhoramentos da Vila Prel. Venho falar sobre o polo gerador. Na Estrada do Campo Limpo e Caldeira Filho fizeram grandes empreendimentos como o Shopping Campo Limpo, Sesc, Telha Norte, Roldão, e a contrapartida na região?

O empreendimento que fizeram no Horto do Ipê, ninguém consegue andar mais na Estrada do Campo Limpo. Trava tudo, a Caldeira e a Estrada do Campo Limpo, o que vamos fazer para resolver esse problema? A entrada do Horto barra a subida do Campo Limpo, precisa fazer uma baia, alargar, porque ninguém consegue mais andar ali e os carros estão passando nos bairros, abrindo ruas irregulares. Isso está errado.

A respeito do Projeto Global, eu como Líder Comunitário da Associação, fizemos o levantamento de uma área do Extra e da Global, que é pública, de interesse social. E aí? Eles vão ocupar essa área também. Precisamos ver isso. Há coisas erradas, onde está o interesse social, a moradia do povo?

Era isso que queria falar, Vereador Donato, porque a reunião está muito curta. É isso que queria falar para o povo ouvir. Precisamos melhorar, como a Caldeira Filho, iam fazer corredor de ônibus e até hoje nada. No Campo Limpo ninguém anda mais, está tudo parado, travado.

Obrigado a todos. Uma ótima audiência.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Zeca. Já chamei o Caio Silva, não sei se ele quer fazer o uso da palavra, que tinha levantado. Também o Sr. Celso Cavallini, que está presente; e o Sr. Jeferson, que também se inscreveu. Se quiserem fazer o uso da palavra, esse é o momento. (Pausa) Não havendo mais inscritos, vou devolver a palavra para

os convidados responderem as perguntas.

Insisto na importância de ter um plano para o transporte coletivo. O nobre Vereador falou do metrô, que não conseguimos resolver só nesse âmbito, já que a lei do polo gerador estabelece um valor que pode pouco contribuir com uma estação de metrô ou de trem. Mas a preocupação é procedente. E o Sr. Geraldo falou da questão dos ônibus.

Vou passar a palavra ao Sr. Marcos Rubens, aluno da Escola do TCM.

O SR. MARCOS RUBENS – Bom dia. Obrigado pela oportunidade. Eu me inscrevi porque faço parte do Curso de Especialização da Escola do TCM e uma das nossas áreas de pesquisa é controle social e gestão de obras, especificamente obras públicas; mas é fato que todo esse empreendimento causará impacto no viário e no transporte público, automaticamente no deslocamento da população ao trabalho. Foi mencionado que terá até equipamento de saúde privado.

Sabemos que o transporte, a mobilidade, da população impacta na saúde não somente dos habitantes ou dos trabalhadores, mas na continuidade da Cidade. Por exemplo, a Marginal Pinheiros e a Marginal Tietê são órgãos interligados. O Sr. Abromovick. Disse que é gerente da Av. Bandeirantes e das marginais. Então é um contínuo, uma ligação que impacta a Cidade inteira.

A Marginal Tietê, antes de chegar à região de Pirituba, Freguesia do Ó, já tem uma série de empreendimentos imobiliários que, com certeza, vão impactar ali. Vai afunilando, vai fluindo.

Em audiências anteriores, falaram do empreendimento Água Branca. Em Perdizes, já existe. Tudo isso impacta na Marginal Tietê, nas marginais como um todo: av. Marquês de São Vicente desemboca nas marginais; Av. Ermano Marchetti chega às marginais. Então, vai causar impacto nessas regiões, não importa se sentido sul, ou norte, ou noroeste, sentido Dutra, sentido litoral de São Paulo, como um todo. Por isso, o transporte público ainda é alternativa para o viário e para deslocamento de grandes populações.

Parabéns pelo trabalho de todos da CET.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado. Quero cumprimentar os Srs. Sola e Sérgio, que estou vendo no *chat*, que ajudaram na elaboração da lei do polo gerador no meu primeiro mandato ainda.

Vamos continuar o debate, porque esta é uma audiência que põe as cartas na mesa para o jogo continuar sendo jogado por todos, inclusive pela sociedade civil e pelo Parlamento que se integra ao debate.

Tem a palavra o Sr. Luciano Amaral Alves, Sócio-Diretor da Benx, do Grupo Bueno Netto.

O SR. LUCIANO AMARAL ALVES – Primeiro, concordo plenamente com a questão da falta de um transporte de massa naqueles lados. A gente tinha esperança de que o Metrô atravessasse, mas a Linha Ouro para do lado de lá, não atravessa.

O metrô passaria no Parque Global e iria até a Av. João Jorge Saad. Esse é o projeto da Linha Ouro para se encontrar com a outra linha na Av. Francisco Morato, que infelizmente não finalizou. Mas acho que isso é superimportante, por isso a nossa preocupação de tentar conectar os nossos empreendimentos ao outro lado, para conectar com a CPTM e com o Metrô.

Concordo que uma cidade como São Paulo precisa de muitos investimentos em transporte de massa, porque é assim em Nova Iorque, é assim em Londres, nas maiores cidades do mundo; sendo que Nova Iorque tem 400km de metrô e nós temos 100km, enfim. Mas isso não elimina a questão da necessidade da ponte, com que a gente está totalmente comprometido.

Em relação à parte social, só para também esclarecer – alguém falou de Paraisópolis –, nós somos um dos grandes apoiadores da comunidade, principalmente nessa época agora da Covid. Temos apoiado bastante. Durante alguns meses, inclusive, patrocinamos uma equipe médica com UTI Móvel 24h por dia, fora outros apoios. Nós temos lá relacionamento muito próximo com a comunidade. E desde a outra vez patrocinamos cursos,

alfabetização de adultos, cursos de formação de mão de obra. Lógico que o nosso empreendimento, pela sua dimensão, vai ser um gerador grande de vários tipos de mão de obra, não somente de porteiro, como foi falado, mas os próprios shoppings geram uma gama de empregos de todos os níveis. Mas nós somos um grande parceiro no aspecto social.

No aspecto ambiental, eu acho que nosso empreendimento vai ser um exemplo nacional de preocupação com o meio ambiente. Isso está demonstrado em todas as nossas campanhas, em todos os nossos materiais – inclusive, no *stand*. Nós temos todas as certificações ambientais. Estamos investindo nisso, bastante.

E para concluir: nós já investimos com a Prefeitura quase 200 milhões com a compra de Cepac, cuja lei é exatamente para que a Prefeitura consiga fazer tanto habitações de interesse social na região como também investimentos na própria região, no próprio perímetro da operação, principalmente em mobilidade e habitação de interesse social. Então é isso.

Quero ratificar para o Donato e para o Presidente Milton Leite que o Parque Global está comprometido com a cidade. Hoje, inclusive, nós fazemos parte da empresa que venceu a concorrência para o parque linear do rio Pinheiros, o Parque Bruno Covas, para toda a revitalização da área. E não somente em frente da nossa área, mas desde a Ponte do Jaguaré. Então também estamos investindo bastante nisso aí, que acreditamos que pode ser um novo parque para uso, que uma cidade como São Paulo precisa cada vez mais. Então somos supercomprometidos com a cidade, estamos super à disposição também, tanto do CET como do Donato, como do Presidente Milton Leite.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Sr. Luciano.

Tem a palavra o Sr. Silvio, da Eztec.

O SR. SILVIO IAMAMURA – Novamente, bom dia àqueles cujos nomes eu não tinha ainda manifestado.

Vou reiterar que nós estamos iniciando os nossos trabalhos. Sempre fizemos o

nosso trabalho em parceria com a CET e com o governo, em todas as gestões. O nosso histórico comprova isso. E como eu disse: estamos à disposição para colaborar e iniciar os trabalhos com a CET.

Fizemos já vários empreendimentos na cidade, vários dentro do Polo Gerador de Tráfego. Cumprimos as nossas diretrizes e vamos colaborar como sempre fizemos. Então estamos à disposição. E conversando com a Secretaria Municipal de Transportes, com certeza, nós vamos chegar a um denominador comum.

Agradeço a oportunidade de ter participado da audiência, Vereador; e agradeço ao Presidente da Câmara, Vereador Milton Leite. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Sr. Silvio.

Queria saber quem pode falar pela CET sobre as observações colocadas; em particular, sobre o transporte coletivo, que me parece que foi uma preocupação bastante colocada aqui.

O SR. MILTON LEITE – Presidente Antonio Donato, só um aparte rápido.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Pois não. Presidente, com a palavra.

O SR. MILTON LEITE – Ali na Marginal já temos a faixa exclusiva para ônibus, em frente o empreendimento, que já dificulta no horário de pico o acesso dos veículos que vão adentrar esse empreendimento. Será um confronto. Vamos ter que seccionar a faixa para ter acesso ao empreendimento. Você imagine horário de pico, os carros, o volume maior de veículos (Ininteligível), mas é uma faixa exclusiva já hoje. Ali em frente ao empreendimento é uma faixa exclusiva.

O que eu quero dizer é o seguinte: prestigiar sempre os nossos profissionais da Companhia de Engenharia de Tráfego. Mas não tem milagre, Presidente Donato. Não tem milagre. Faz um baita de um investimento lá, ou só olhar dinheiro.

A minha fala final, Sr. Presidente, antes de você encerrar, e passar aos técnicos da CET: eles fazem o que é possível, o impossível não dá. Milagre não tem. A quantidade de veículos que nós vamos despejar, os impactos causados naquilo ali, os reflexos são grandes.

Mesmo tendo a ponte, isso vai refletir internamente no Morumbi. Mesmo que eles fechem os acessos para a Marginal, para que as demais regiões da Boi Mirim, Interlagos e Santo Amaro não sofram, vão sofrer. Nós temos que parar de olhar a cidade a cada empreendimento como um pontinho de ouro da cidade a ser saqueado: fazemos um empreendimento, saqueamos e largamos a bomba para a CET resolver a bucha no outro dia. Não dá. Por mais que eles queiram, eles vão fazer planta, projeto, mas a área não comporta. Nós temos de entender que o limite não comporta, nós estamos saturados naquela região no horário de pico. Nós estamos saturados.

Então, eu faço o apelo para que não tenhamos de tomar medidas duras, mas não tenho nem dúvida. A dúvida minha é zero em tomar as medidas duras junto com vocês, porque nós vamos pagar aqui uma conta que não temos condição na região.

Imaginem a proposta inicial que fizeram de pintar parque lá na entrada de Parelheiros. Isso é uma brincadeira que fizeram com a gente na cidade de São Paulo, mostra o seguinte: o olhão com a Cidade, todo o projetista e todos aqueles implementos pararem de olhar como um potinho de ouro a ser saqueado. Não pode ser assim.

Não adianta ficar lá no polo gerador dizendo o seguinte: ora, 3% do valor do empreendimento é o próprio IVG dele. Nós precisamos mudar essa regra, ou eles vão investir esses valores e o empreendimento deles será beneficiado claramente. Claramente.

Eu insisto nisso, não sou contra o empreendimento, desde que não venha a azarar a vida da minha população pobre aqui na zona Sul da cidade de São Paulo e o resto da Cidade. Toda a região vai sofrer impacto. O público que mora aqui na M'Boi Mirim pode esquecer, só se vierem de avião, porque por terra não vem mais, pela Marginal não vem.

Nós não temos outras artérias. A CET não tem onde colocar essa gente. Por mais que eles façam milagre, vão modificar o sistema todo da região? Não há onde abrimos, darmos vazão a esse volume de trânsito. Não é possível isso.

Então, Presidente, eu quero encerrar aqui insistindo nisso: cumprimentando você por esta audiência, não será a última. Mas eu quero ver uma fala mais firme dos demais, que

podem contribuir para mitigar e melhorar o projeto deles, que não é meu. Melhorar o projeto deles, que o beneficiado com aquilo que estamos pleiteando, a ponte e as obras complementares do entorno, porque tem a parte também de trás, que vai atingir até a Pio XII, vai ter um impacto enorme.

Precisamos ver da Companhia de Engenharia de Tráfego o estudo da região como macro, não só no polo que gera e mais nada. Isso a ponte resolve. Então, nós precisamos de um pouquinho mais de paciência para licenciar, para dar a certidão definitiva desse prédio que está em obra.

Nós não estamos dispostos a dar, já conversei com o Prefeito. Nós não daremos isso. Nada mais, vamos segurar isso até chegarmos... e mesmo (ininteligível) não estão com boa vontade, até nós discutirmos melhor esses valores e esses novos parceiros que vão fazer o empreendimento na região.

Meus cumprimentos a você, a todos aqui por esta audiência pública. A vida da Cidade, parte dela, está nesse empreendimento. Mas, mudanças duras serão feitas para que nós possamos recepcionar esse empreendimento de braços abertos. Terão de ser feitas intervenções, não é só a ponte, não é só aquilo.

Há uma necessidade de uma faixa auxiliar maior, onde hoje vamos fazer um parque. Vindo da ponte do Morumbi, há a necessidade de diversas obras que não comportam. Eu fui inaugurar o Parque do Bruno Covas aqui na Marginal, sob a Ponte João Dias, Donato, a empresa fez lá uma doação de 58 milhões para fazer o parque.

Ora, se doa para o Doria para fazer o parque, por que não pode gastar um pouco mais para fazer os novos (ininteligível)? Doaram 58 milhões, segundo a fala do Governador no evento, que é dinheiro privado. Eu não sou contra o parque, sou favorável, absolutamente favorável.

Mas, e o empreendedor da região? Tem dinheiro para gastar lá, por que não pode gastar naquilo que demanda do seu próprio empreendimento? Estou fazendo um apelo, aqui, público, para que os empreendedores abram as suas carteiras e façam uma discussão séria

com a Câmara e com a sociedade. Não é só com a Câmara não.

Vamos discutir isso, botar a CET à frente disso com os estudos claros, que trarão esses empreendimentos futuros. Não só agora. Todos os outros dois empreendimentos grandes que nós temos na região, que já estão projetados. Nós precisamos que os empreendedores façam uma discussão séria. Isso não vai impactar o empreendimento deles. Absolutamente, Donato. Não vai impactar, vai melhorar.

Muito obrigado, Presidente. Um abraço a todos.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Presidente Milton Leite. Só lembrando, fazendo um comentário rápido aqui, antes de passar a palavra para o pessoal da CET – também quero passar a palavra para a Vereadora Ely Teruel, que acompanhou esta audiência – quando a gente fez a lei do polo gerador teve esse debate. A gente pode proibir um empreendimento por conta do polo gerador?

E isso a gente não colocou na lei porque falamos: existe um instrumento do zoneamento para isso. Então, o Presidente Milton Leite apontou um caminho que você pode limitar os impactos, não exatamente pela lei do polo gerador, ela é clara, ela mitiga impactos. Ela diminui impactos, ela não impede a existência dos impactos, infelizmente. Ainda que esse debate tenha sido feito, quando a gente fez a lei.

Mas, enfim, a gente está abrindo a conversa aqui. É uma região estratégica para a Cidade, em particular para a zona Sul. Vimos as falas de várias lideranças da zona Sul, do Campo Limpo, do M'Boi Mirim, preocupadas.

Eu, que sou morador da região, também muito preocupado, porque ontem mesmo em plena pandemia, a gente para ali embaixo, antes da Ponte do Morumbi, para lá no shopping, aquele shopping, da Marginal direita e para até a João Dias, até o Terminal João Dias, só depois da Giovanni é que a coisa anda um pouquinho. Então é muito difícil a situação hoje, imaginem com a demanda de trânsito... (Falha na transmissão)... o Presidente disse.

É evidente que são bem-vindos no sentido de gerar desenvolvimento, emprego... (Falha na transmissão)... tem ainda os deslocamentos, o cara não ter de trabalhar na Lapa,

Perdizes, trabalhe mais perto da região, mas até para o empreendedor. Imagino que ele queira um empreendimento que tenha um acesso melhor.

Então a colocação do Presidente Milton Leite, nós trabalharmos pensando não só nos limites que a lei coloca, de 5% do custo do empreendimento, mas em como viabilizar uma mobilidade razoável, não a ideal, naquela região, que implica pensar em transporte coletivo, na fluidez do trânsito, como trabalhar isso, esse é o esforço que nós vamos querer acompanhar a partir de agora. Já que entramos nesse debate, queremos participar das soluções que porventura sejam apresentadas.

Passo a palavra para os representantes da CET para encerrar a audiência, mas não encerrar o debate do tema, que merece continuar até que tenhamos clareza de todas as soluções que serão implementadas.

Quem fala pela CET?

O SR. DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA – Dawton.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Então, Dawton.

O SR. DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA – Primeiro quero agradecer e parabenizar as contribuições do Presidente da Câmara, Milton Leite, e sua capacidade de expor abertamente e com muita clareza as necessidades e os problemas que vivemos hoje nessa região. Realmente, parabéns pela sua contribuição, nobre Presidente.

É possível, sim – respondendo à questão das faixas exclusivas, já existem lá -, é possível melhorar, sim, claro, com toda certeza. Já estamos colocando nos nossos estudos essas melhorias, não tenham dúvida disso. Mas é claro que precisamos ter consciência de que a solução definitiva para um problema desse porte, em uma região como essa, é o transporte de massa. Com toda certeza, o transporte de massa é a solução definitiva.

E que essa proposta que se está fazendo, de uma nova ponte, uma nova travessia nesse local é uma medida mitigadora, de fato, e vai com toda certeza mitigar o impacto desse empreendimento nessa região. Precisa ficar muito claro. Ela é um pouco mais abrangente, mitiga o impacto do próprio empreendimento e mais um raio de abrangência na região do outro

lado da ponte, na região do Morumbi, vai melhorar também para os outros moradores que estão na região. Então é significativamente uma melhoria quanto à mitigação, a construção da nova ponte.

Os estudos que nós continuaremos a fazer, e cada vez mais abrangentes e mais aprofundados com relação ao restante da região, com o objetivo de atender o que essa região necessita para mitigar o impacto que esses empreendimentos vão gerar. Queremos que eles venham, que tenham sucesso, que gerem empregos e tudo mais que foi colocado pelos empreendedores. Mas todas as medidas mitigadoras que estão sendo pedidas e implementadas devem ser colocadas na nossa proposta.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Dawton.

Consulta a Vereadora Ely Teruel se quer fazer uso da palavra. (Pausa)

Então, esgotadas as inscrições, esclarecidos alguns aspectos... Carlos quer falar?

O SR. CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM – Quero. Queria agradecer a participação das várias lideranças presentes; o Leandro comentando a respeito da Varginha; o Carlito Dias, a questão das obras pendentes; o Isac, a questão do corredor que já foi colocado, mas será aprimorado; a questão do Zeca também; a questão da Estrada do Campo Limpo; o próprio Presidente colocando a questão da zona Sul, que sofre hoje em dia e poderia estar sofrendo mais ainda com essas implantações.

E deixar claro que a participação da população é importante, dos empresários, dos representantes do povo, nossos vereadores, nosso Presidente da Câmara com a posição de colocar uma situação que seja benéfica, pensando na Cidade como um todo. Tenho certeza de que os nossos estudos com a Diretoria de Planejamento vão tentar englobar essas propostas para que a Cidade pense um pouco maior, com ações mais efetivas no final das suas implantações.

Quero agradecer a presença e a participação de todos.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Carlos.

Então nós vamos continuar essa conversa na Comissão de Política Urbana, acompanhando ativamente as propostas e as negociações com os empreendedores.

Nada mais havendo a tratar, encerro a presente audiência pública, agradecendo a participação de todas e todos. Muito obrigado.
