



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

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

**PRESIDENTE: AURÉLIO NOMURA**

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA  
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo  
DATA: 16/08/2022

**OBSERVAÇÕES:**

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

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** - Bom dia a todos. Na qualidade de membro da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 22ª Audiência Pública do ano de 2022.

Informo que esta reunião está sendo transmitida ao vivo, através do endereço: [www.saopaulo.sp.leg.br/transparência/auditoriosonline](http://www.saopaulo.sp.leg.br/transparência/auditoriosonline), e, também, pelo Youtube e Facebook da Câmara Municipal de São Paulo.

Essa audiência vem sendo publicada diariamente, desde o dia 4 de agosto de 2002, no Diário Oficial da Cidade. As inscrições para o pronunciamento foram, previamente, abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo e também podem ser feitas de forma presencial, com os secretários da Comissão. Os secretários da Comissão estão presentes, à esquerda da mesa.

Foram convidadas, para essa audiência, as pessoas que gostaria de chamar: o nosso Secretário Marcos Monteiro, Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras, por gentileza; o Sr. Ricardo Teixeira, agora colega, ex-Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito; o também o nosso Subprefeito Luis Felipe Miyabara, Subprefeito de Vila Mariana. Também se encontra presente o nosso amigo Vereador George Hato e a Vereadora Ely Teruel, que faz parte da nossa Comissão de Política Urbana.

Passemos à pauta: essa audiência pública tem como objetivo discutir as obras do Complexo Viário Sena Madureira, conforme Requerimento URB 04/2022 de minha autoria, aprovado em dia 9 de março de 2022, na Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Dando prosseguimento à abertura da audiência, já possuímos várias pessoas inscritas, gostaria de mencionar que temos até à uma hora, não sei se o Secretário vai poder permanecer e, sem mais delongas, eu gostaria de passar a palavra ao nosso Secretário Marcos Monteiro. (Pausa)

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** - Pode deixar, não há problema. Vamos

pedir para baixar a luz da frente, porque nosso Secretário tem sua apresentação.

Agradecendo a presença do Sr. Marcos Monteiro. Possui, V.Exa., a palavra.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** - Bom dia a todos, a todas. Bom dia, Vereador Aurélio Nomura. É um prazer estar nesta Casa. É obrigação do Executivo prestar informações ao Legislativo e, para nós, especialmente da Siurb, e para o Prefeito Ricardo Nunes, é muito importante estarmos retomando algumas obras fundamentais para a cidade.

O nosso objetivo será mostrar, para vocês, qual é o atual estágio de desenvolvimento da retomada do contrato, que é de 2011. Vamos ver que, após alguns obstáculos, conseguimos chegar à conclusão de que há possibilidade de retomá-lo e será esse o objetivo: ter essa obra finalizada ainda nesta Gestão.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – Nós iremos ouvir o senhor, depois o Ricardo Teixeira e, em seguida, o Subprefeito.

- O orador passa a se referir a imagens exibidas em tela de projeção.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** - Está ouvindo aí, tudo bem? Você consegue colocar na forma de apresentação, ali, embaixo? Ao lado direito, mais para a direita, próximo. Mais um. Para a direita. Deixe eu ver se essa é a primeira. Acho que é.

Então, esse contrato, como eu comentei, é de 2011, assinado pela Siurb em 27 de maio de 2011. As empresas que participam desse consórcio são: Queiroz Galvão, em 60%; e a Galvão Engenharia, com 40%.

Ele possuía um prazo inicial, de 540 dias corridos, – total de 18 meses –, e valor *P-0*. O que chamamos de *P-0*, – não sei se todos estão acostumados com essa nomenclatura –, é o valor original do contrato, estabelecido em 2011. Então, ele foi assinado no valor de 219 milhões. A data base é janeiro de 2010. Essa data base é importante, porque, é a partir dela que se fazem os reajustes pelo índice contratual. E o valor atualizado, até outubro de 2021, pelos índices inflacionários, é de 462 milhões e 562 mil.

Isso é uma coisa importante, porque, às vezes, se confunde quando a Imprensa

divulga e diz "Ah, teve um aditivo". Isso não é aditivo. Esse contrato não teve nenhum aditivo. Isso é correção monetária, de acordo com o índice do contrato como todos nós estamos acostumados. Ou seja, quando assinamos um contrato, existe uma cláusula, ali, de reajuste anual. Então, esse contrato, com valor atualizado, é de 462 milhões.

Seguinte, por favor. O túnel, que chamamos de "Sena Madureira", atravessa o cruzamento entre as avenidas Sena Madureira e Domingos de Moraes, quer dizer, o túnel é na Sena Madureira e atravessa por baixo da Domingos de Moraes, e é um dos principais focos de congestionamento da cidade de São Paulo.

Essa intervenção está prevista desde a década de 70, quando foi implantada a Linha Azul do Metrô. Evidentemente, e isso é algo que todos perguntam: "Mas vai pegar a linha do metrô, vai cruzar a linha do Metrô?", realmente, vai cruzar a linha do metrô, mas essa interferência estava prevista, então, não existe problemas em fazer esse cruzamento.

Será uma via expressa importante, porque, no final, se pegarmos lá, desde a Juscelino Kubitschek, atravessando por baixo do Ibirapuera, depois, Sena Madureira, por baixo da avenida Domingos de Moraes, chegamos lá, na Ricardo Jafet, e isso melhorará muito a integração viária dessas regiões.

O principal motivo desse túnel é eliminar esse ponto crítico de congestionamento, que é a passagem da Sena Madureira pela Domingos de Moraes. Acho que todos, principalmente os que são da região, estão acostumados com esse trajeto, pois quando chega na Sena Madureira, é necessário entrar na Domingos de Moraes e seguir pela rua do supermercado Pastorinho.

Portanto, vai melhorar a acessibilidade de vários bairros desse trajeto: Morumbi, Cidade Jardim, Itaim Bibi, Vila Olímpia, Ibirapuera, Moema, Paraíso, Vila Mariana, Saúde, Cursino, Bosque da Saúde, Ipiranga e Vila Prudente – todos os bairros que margeiam tais vias expressas.

Ainda vai favorecer o acesso, não apenas ao ABC, mas também a toda região Sul, Sudeste e Sudoeste da cidade. Não será mais preciso passar pelo centro de São Paulo e será

uma alternativa importante para o acesso à Rodovia dos Imigrantes.

Estima-se um impacto positivo para mais de 800 mil pessoas, nesses bairros que comentei e, do ponto de vista socioeconômico, essa retomada de contrato pode gerar cerca de 4,2 mil empregos diretos, aqueles que efetivamente trabalham nas obras; e 2,5 mil empregos indiretos, em atividades envolvidas com essa obra.

Há um apontador, por favor? Esqueci de trazer o meu. (Pausa)

Mais ali, a linha que vocês podem ver, em verde, é todo esse complexo viário que vai se formar desde... (Pausa) obrigado. Então, a linha verde é todo o complexo viário que sairá pelo túnel Jânio Quadros, em Sebastião Camargo, segue pela Juscelino Kubitschek, túnel Tribunal de Justiça, túnel Ayrton Senna, o complexo viário João Saad, sobe a Sena Madureira e, daí, vemos ali, na seta amarela, o túnel Sena Madureira e o desemboque, perto da Ricardo Jafet. Então, é esse o grande benefício que comentamos, desse complexo viário.

- Ruído na gravação. Transcrição prejudicada.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** - ... da região do Morumbi até a Ricardo Jafet, que é a saída para a Imigrantes. Por favor, pode seguir.

Esse é o traçado do túnel. Então, na região inferior, temos a Sena Madureira, lá, em cima, ao lado direito, o encaminhamento para a Ricardo Jafet, o Pastorinho - como comentamos, na esquina -, a Rua Monsenhor Manoel Vicente, que é a rua do Pastorinho e que desce em direção à Ricardo Jafet. E vocês veem que as pistas saem juntas, aqui, da Sena Madureira, separam-se em dois túneis - que têm mais ou menos esse traçado -, o que foi necessário que pensássemos, uma vez que o projeto prevê sair das fundações mais profundas dos prédios situados ali, no entorno e, dando vazão ao trânsito já perto da Ricardo Jafet.

Próximo. Olhando de cima, agora, em vermelho, vocês veem o traçado do túnel, - então, ele começa, ali, em 4 ou 5 quarteirões abaixo da Domingos de Moraes -, há o primeiro emboque do túnel, por volta da Domingos de Moraes, essas pistas separam-se e, lá na frente do desemboque, eles voltam a se juntar para fazer, justamente, o desemboque.

Em azul, vocês veem a intervenção no sistema viário. Portanto, não basta apenas

fazer os túneis, é preciso ajustar as vias do entorno para melhorar o tráfego, para ordenar o tráfego dessas regiões.

Aqui, é só para mostrar o desenvolvimento: é como se eu estivesse olhando o túnel de lado, e, lá em cima, é o nível da saída da Sena Madureira e lá, embaixo, o nível da chegada na Ricardo Jafet. Então, é um túnel que vai ser em descida, mas, é lógico que, nesta representação, a escala está distorcida, portanto, parece que é muito mais inclinada, mas lá no local e o declive será muito menor. É só para mostrar para vocês que o túnel de quem está ingressando, na Sena Madureira, e indo em direção à Ricardo Jafet, será em descida.

Aqui, está separado, então, o complexo viário da pista do túnel. Ali, ao lado esquerdo da Ricardo Jafet, no emboque – depois, vamos mostrar uma simulação -, as pistas da Sena Madureira vão passar pelas laterais e, pela região mais central da pista, nós vamos ter a descida, o acesso ao túnel. E, ao lado direito, vemos todo o viário que será ajustado, ali, na região da saída do túnel e os acessos à Ricardo Jafet. Portanto, o túnel não vai até a Ricardo Jafet. O túnel termina antes da Ricardo Jafet, mas vai ser ajustado o viário, na região, para facilitar, para dar mais fluxo aos veículos em direção à Ricardo Jafet e da Ricardo Jafet, em direção ao túnel.

- Ruído na gravação. Transcrição prejudicada.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** - Só para mostrar a extensão total, que é a intervenção no viário mais túnel.

Ali, a pista Norte, que é a pista no sentido Ricardo Jafet - Sena Madureira estamos falando em 500 metros de túnel e 938 metros, no total.

- Ruído na gravação. Transmissão prejudicada.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** - Por gentileza, eu pediria para quem está com o microfone ligado, que desligasse, por gentileza, pois está dando interferência na reunião. Obrigado.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Então, continuando, na pista Sul, que vai Sena Madureira em direção à Ricardo Jafet temos 420 metros de túnel e, no total, uma intervenção de 674 metros.

Nesse ponto, vocês têm a situação atual: desse lado, estamos vendo a subida para a Sena Madureira, em direção à Domingos de Moraes; e uma simulação de como ficará esse acesso. Como comentei, pelas laterais, a pista da Sena Madureira e, na pista central, o acesso ao túnel.

Ali, vemos a saída dos carros. A entrada e a saída serão desencontradas, até em função do espaço livre que temos. A saída, o pessoal que vem da Ricardo Jafet, desemboca, mais ou menos, nessa região da Sena Madureira; e os carros que vão em direção à Ricardo Jafet, – não sei se vocês conseguem observar –, lá em cima, uma linha branca, ali é o acesso. Por isso que o comprimento do túnel é diferente: a ideia é defasar a entrada e a saída do túnel, aqui, ao lado da Sena Madureira.

Vemos, aqui, ao lado da Ricardo Jafet. Já teremos, nesse ponto, as pistas saindo - tanto de entrada, quanto a saída de carros - no mesmo ponto. Então, são aqueles 80 metros – se não me engano, 80 metros de diferença que temos –, os quais são devidos à entrada e saída do túnel na Sena Madureira, ao lado da Ricardo Jafet. Ou seja, a entrada e a saída do túnel são na mesma posição, sendo também a entrada e a saída dos carros pela região central da pista; além dos acessos ao bairro, à região central do bairro, são feitas pelas laterais do túnel.

Prossiga, por favor. Como falei, o contrato vem de 2011, a última movimentação que houve, nesse contrato, foi em 2019. Lá, no início do contrato, houve o desenvolvimento do projeto executivo; o projeto executivo estava previsto para ser desenvolvido dentro da obra; então, nesses dois anos - entre 2011 e 2013, houve o desenvolvimento do projeto executivo, que é o ponto em que estamos hoje, ou melhor, no final do projeto executivo.

O contrato foi suspenso em 2013. Na época, o principal motivo da suspensão foi que a obra entrou ali, na Lava-Jato, envolvida nas denúncias da Lava-Jato – por isso, a suspensão. À medida que ia vencendo, o contrato foi sendo prorrogado, ou seja, a suspensão foi sendo prorrogada até setembro de 2019. A última prorrogação, ou melhor, a última prorrogação da suspensão, foi em 3 de setembro de 2019, o que daria, nessa última suspensão, a validade até fevereiro de 2020.

A partir daí, não houve mais renovação da suspensão. Talvez, em razão da pandemia, mas é um assunto que acabou ficando esquecido dentro da Secretaria e, por isso, agora na retomada, tivemos de ver a questão legal, se era possível retomar o contrato, uma vez que ele não tinha sido prorrogado.

Seguimos na apresentação. Fizemos consultas à Procuradoria da Prefeitura, também fizemos consultas à Controladoria - CGM da Prefeitura, para nos certificar de que não teríamos problemas na prorrogação do contrato.

Com relação à Procuradoria, eles nos deram um parecer de que não haveria óbice retomar, de dar continuidade a esse contrato, desde que se comprovasse a viabilidade financeira. O que seria a viabilidade financeira nesse contrato? Seria nós pegarmos o valor lá de 2011, fazermos uma atualização financeira, que é o valor que eu mostrei para vocês; só que, nas planilhas, vocês vão ver que a base é 2020. Então, um critério é este, é trazer atualizado o valor do contrato para hoje e fazer uma comparação com uma nova licitação na data de hoje – e depois eu vou mostrar a planilha para vocês –, fazer uma nova comparação na data de hoje, como se eu fizesse a licitação hoje, com os valores vigentes nas tabelas SIURB de materiais, de insumos e comprovasse que isto para o Município seria vantajoso: eu permanecer com o contrato, ao invés de gerar um novo contrato.

Então, foi essa a orientação que a Procuradoria nos passou, e nós começamos o estudo, em conjunto com as empresas.

Na Controladoria, a questão era esse processo, que foi aberto, em questão da denúncia da Lava Jato. Conversando na Controladoria, o que nos passaram – e nós estamos hoje nesse processo, nós estamos nessa fase – é que existe, sim, um processo instaurado do Ayrton Senna e, no mesmo processo, também as obras da Roberto Marinho, mas que não existe nenhum problema. Um processo que está instaurado que está em instrução, mas que não existe nenhum problema, desde que sejam tomados os devidos cuidados, em darmos continuidade com essas mesmas empresas no contrato.

A partir dessa sinalização positiva, nós estabelecemos, com as empresas, uma



estratégia de retomada do contrato. Então, a intenção é – e é o que nós estamos preparados para, talvez, ainda em agosto, dar continuidade a esse contrato –, num primeiro momento, emitir a ordem de serviço para finalização do projeto executivo. Isso é importante porque, se nós rescindirmos o contrato hoje, nós já teremos pago grande parte dos projetos. Se nós rescindirmos o contrato hoje, a gente perde esses projetos; ou seja, é dinheiro que a gente já gastou, que a Prefeitura já gastou, dinheiro de todos nós, que vai ser perdido, porque uma outra empresa, que venha alinhar o contrato, não vai querer assumir as mesmas premissas de projetos que já foram desenvolvidos; vai querer refazer o projeto desde o seu início, e vamos perder tempo e vamos perder dinheiro. Daí a importância de finalizarmos o projeto.

Nessa finalização, eu vou mostrar para vocês uma característica em função das remoções, que nós estamos buscando.

As empresas nos deram dois meses para finalizar esse projeto executivo. Após esses dois meses, nós vamos ter esse projeto executivo pronto e nós vamos poder levantar as planilhas – e esse é um cuidado que vai ser tomado. Como é uma obra em que houve essa denúncia, na Lava Jato, nós vamos pegar todas essas planilhas, que possuem o quanto vai ser gasto de cada um dos materiais, o quanto vai ser gasto de mão de obra, e, então, nós faremos uma avaliação se essas planilhas contêm as informações adequadas, as informações que estão no projeto e que dê segurança, dê continuidade à obra. Por isso que está ali a elaboração das planilhas orçamentárias.

Existe uma dificuldade. Não é tão simples, porque existem insumos de 2011 que, hoje, em função de atualização – por exemplo, existe uma questão do sistema de exaustão – se há tecnologias muito mais modernas para atender. Então, alguma coisa de adequação das planilhas, em função dessa modernização de processos construtivos, que a gente teve nesses dez anos. Mas existe segurança de que há condições de fazermos uma atualização para melhorar e para termos garantia de que, realmente, essa solução é a melhor para a cidade.

Em paralelo, o início dos estudos e licenciamentos ambientais dessa obra. Muita coisa já tem andado, mas a gente tem que complementar esses estudos. Estando tudo *o.k.* com

esse processo, a gente emitiria a ordem de serviço da obra. Caso, eventualmente, se chegue à conclusão, dentro dessa análise de planilhas, de que é melhor a gente fazer uma nova licitação, seja por que for, por insegurança, ao menos nós temos o projeto executivo pronto. Então, a gente consegue, nesse momento, encerrar o contrato, se for o caso, fazer uma rescisão e fazer uma nova licitação da obra. No entanto, tendo o projeto, a gente consegue, imediatamente após a licitação, começar a obra; mas o nosso desejo, e entendo o desejo das empresas, é de que a gente tenha um processo bem alinhavado, que a gente consiga justificar que cabe a nós darmos continuidade a esse contrato, e que ganharíamos esse tempo de uma nova licitação.

Nós temos, ali, na região – e essa é uma preocupação de todos, da população que mora nessa região – a comunidade Souza Ramos – não sei se esse levantamento é do final de 2020 ou se já é 2021 – com 74 unidades, e a comunidade de Luiz Alves, que a gente está vendo um pouquinho abaixo, com 44 unidades. Dentro do projeto, hoje, o desemboque do túnel está na região da comunidade Souza Ramos, mas nós temos a dificuldade, sempre que temos atuação em uma obra, de fazer a remoção das famílias. Então, a gente entende que, para a estratégia de obra, para que a gente seja mais célere no início da obra, uma das alternativas que estudaremos é jogar o desemboque do túnel um pouco para frente da comunidade nesse final de projeto executivo. Com isso, a gente evita esse problema de a obra não poder iniciar, em função dessa remoção. E, em paralelo, nesses dois anos de obra, nós teremos a possibilidade de, com Sehab, fazer o congelamento da área e providenciar uma solução viável para essas famílias da comunidade Souza Ramos.

A comunidade Luiz Alves, por outro lado, fica em um ponto estratégico para essa obra. A obra precisa de canteiro: então, aqui vai ter os escritórios, será onde vai ter refeitórios, e, assim por diante, para o pessoal da obra. Ali, nessa comunidade Luiz Alves, já está definido, inclusive, com a Subprefeitura – não é, Luís? –, que, na retomada do contrato, nós já faríamos a remoção dessas famílias com aluguel social, que é a opção mais viável, e nós já implantaríamos o canteiro assim que a gente tivesse a retomada da obra.

Com isso, nós removeríamos, logo no reinício da obra e transformaríamos essa área,

da comunidade Luiz Alves, em canteiro de obra durante as obras, e depois, viraria algum equipamento para a cidade, seja uma praça, um equipamento público para idosos, um equipamento de ginástica. Isso é uma coisa que vai sair, que definiremos, durante a retomada. Mas o mais importante é isto: que, logo no início da obra, a comunidade Luiz Alves vire um canteiro de obras, e a Souza Ramos, nós buscaremos, com a Sehab, uma solução para essas famílias.

Outro ponto sensível do projeto é que nós temos linhas de transmissão da Eletropaulo, que causam alguma interferência na obra. A Eletropaulo, na verdade, hoje é Enel, mas trata de outro ponto sensível a ser solucionado, agora, nessa retomada do projeto.

Quanto a desapropriações, a gente tem pequenas áreas de desapropriação e que ainda não estão consolidadas, porque, como nós vamos reestudar o projeto final desse desemboque, ali próximo à Ricardo Jafet, pode ser que isso tenha alguma alteração. Mas, na época do projeto, a gente teria essas pequenas áreas de desapropriação, que a gente está vendo, aqui, mais ao lado direito, e uma área um pouco maior, ali, para cima. Olhando em uma foto, são pequenos ajustes para a gente abrir mais espaço viário. Não é nada muito traumático, em termos de desapropriação, mas, como eu falei: é uma coisa que a gente ainda vai ter que estudar.

Então, vocês veem que, ali, há a necessidade de abrir mais a curva, para a gente melhorar o fluxo de veículos; isso, na Rua Embuaçu.

E, por fim, eu gostaria de mostrar, para vocês, esse estudo econômico que foi feito, que justifica a retomada do contrato: temos os principais serviços da obra, numerados, ali, de 1 a 16; o custo lá de 2010, perfazendo um valor total de 223 milhões, 560 mil reais; e, ao lado direito – como eu falei, isso está para 2020, não é 2021, que eu tinha mostrado anteriormente – , uma atualização, quer dizer, para esses mesmos insumos, o custo, que seria em 2020, eu fazer uma nova licitação com os valores da tabela SIURB de 2020, perfazendo um valor e dando o mesmo desconto da licitação original, lá, atrás.

A gente chegaria, em uma nova licitação, no valor de 366 milhões e 400 mil reais, e

eu diria que esse valor, talvez, estivesse subestimado, porque eu acho que todos acompanharam o que aconteceu, durante a pandemia e, na construção civil, nós tivemos uma alta enorme dos insumos, – de concreto, de materiais metálicos, inclusive, do aço –, que chegaram a quase cem por cento de aumento. Então, provavelmente – e é isso que iremos fazer após a finalização do executivo –, se a gente fizesse hoje, esse valor seria bem maior.

Se pegarmos o contrato e fizermos as atualizações – e vejam que a gente chegou num valor muito próximo: hoje seriam 370 milhões; uma diferença de três milhões. É um valor muito próximo do que se a gente estimasse e fizesse uma nova licitação. E, como eu falei, nós teremos os valores finais, direitinho, após a finalização do executivo, mas a gente entende que essa pequena diferença justifica seguirmos com esse mesmo projeto – ou, pelo menos, tentar seguir com esse mesmo contrato. Só comparando, se nós fizessemos correção pelo IPCA, chegaríamos a 393 milhões; pelo INCC, a quase 420 milhões. O índice do contrato também é favorável, em termos de correção, – e é por isso que tomamos a decisão de seguir em frente.

Só para alinharmos a forma de como está, hoje, o processo: esses estudos foram feitos pelas empresas, em janeiro. Como eu comentei, a gente veio conversando com a PGM, depois, com a CGM e, hoje, a gente está com a documentação toda entregue pela empresa; houve até um pedido às empresas, que estão mudando sua razão social: a Galvão – e, aí, o Marcelo me confirma – está colocando no contrato que vai para Higibras, e a Queiroz Galvão vai virar Álya, que são as novas empresas que assumiram a pessoa jurídica da Queiroz Galvão e da Galvão. Portanto, as empresas têm colaborado com documentação, já entregaram a documentação, e nós estamos finalizando a conversa com a Controladoria, que está prestando informações de como está o processo, para as empresas terem segurança que efetivamente podem, e a gente entende que, até o fim do mês de agosto, que vai conseguir emitir essa ordem de serviço para finalizarmos os projetos.

Nós ainda não vamos emitir a ordem de serviço da obra. Tendo o projeto executivo, nós fazemos as planilhas, confirmamos que há essa viabilidade financeira e, a partir daí, damos continuidade ou início; a gente emite a ordem de serviço para início de obras.

É isso que eu tinha para apresentar a vocês. Espero que eu tenha dado um bom panorama de como as obras estão, o que foi feito até agora, qual a situação atual dessa obra. Mas acabei não comentando que essa é uma obra prioritária para o Prefeito. Acho que foi em setembro, ou outubro, do ano passado, que ele me ligou e falou: “Marcos, vamos retomar o Túnel Sena Madureira; é um compromisso meu de ter essa obra até o final da gestão”. Por isso que colocamos todos os esforços para conseguir retomar esse contato e entregar essa obra para a população até o final da Gestão do Prefeito Ricardo Nunes.

Eu estou à disposição de vocês para esclarecimentos. Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – Agradeço ao Secretário Marcos Monteiro.

A exposição mostrou, a todos, o andamento da obra, porque ele deu os detalhes, ainda que estejam faltando esses complementos. Para nós da região, que moramos próximo, é uma obra fundamental.

Antes de passar a palavra ao Secretário Ricardo Teixeira, convido o Vereador Rodrigo Goulart para fazer parte da Mesa.

Tem a palavra V.Exa.

**O SR. RICARDO TEIXEIRA** – Presidente Aurélio Nomura e demais presentes, bom dia. Parabenizo o Secretário Marcos, que deu um *show* com sua apresentação.

Primeiramente, gostaria de comentar o que disse o Secretário, no finalzinho de sua apresentação, que essa é uma obra prioritária para o Sr. Prefeito, que pediu para que fosse retomada. Por isso, eu também quero parabenizar o Sr. Prefeito, não só por essa, mas por todas as obras importantes da cidade.

Em nome do meu amigo Ricardo Laiza, saúdo todos os funcionários da CET que estão acompanhando esta reunião. Lembrar da CET é lembrar de mobilidade, da Secretaria onde eu ainda estou. Essa Pasta entende que essa obra, essa ligação com a Ricardo Jafet, como tantas outras que estão sendo retomadas, é muito importante. Essa ligação viária expressa que vem lá da Marginal Pinheiros, lá do Morumbi, e vai desaguar na zona Sul, no Ipiranga, é muito importante. É importante essa ligação, porque contorna a área da Paulista, a área central, e

atinge dois polos da cidade, fugindo dessa malha viária mais congestionada, conforme hoje se encontra, e foge, principalmente, pelo túnel de 500 metros, como foi colocado, e cria aquele nó dentro de um bairro, que é residencial, tendo um fluxo, que sobe e desce o espigão, imenso.

Outra coisa: hoje, o corredor da Jabaquara, da Paulista, da Bernardino de Campos, tem, no cruzamento da Sena Madureira, um grande nó, porque é o tempo semafórico que você tem que estar mais para a transversal e, portanto, você paralisa o corredor e paralisa também o corredor de ônibus, porque ali também é importante. Passando o metrô, ligação importante, mas passando o corredor de ônibus, também.

Também tem um ganho viário, não só para quem está passando pelo bairro, vindo do Morumbi para o Ipiranga, para o ABC ou para a Vila Prudente, para o outro lado, mas também todo aquele miolo do bairro ganha em segurança e em fluidez, por causa dessa mudança da passagem da Sena Madureira com a Domingos de Moraes. Então, eu acho que é um projeto ganha-ganha para a cidade, como foi dito pelo Secretário Marcos, eu estou à disposição, Presidente Nomura.

Estou presente como convidado, mas estou à disposição, apesar de achar que eu tenho pouco a contribuir, hoje, nesta reunião da Comissão, que eu acho que é mais para discutir a retomada da obra, questão que já foi abordada. Mas fica a minha ponderação da importância dessa obra para a cidade de São Paulo e os meus parabéns ao Prefeito Ricardo Nunes.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – Okay. Muito obrigado. Gostaria de passar a palavra ao nosso Subprefeito Luis Felipe Miyabara, por gentileza.

**O SR. LUIS FELIPE MIYABARA** – Bom dia a todos e todas.

Gostaria de cumprimentar e agradecer pelo convite, Vereador Aurélio Nomura; Secretário Marcos Monteiro, pela grande exposição; Secretário de Transporte Ricardo Teixeira; Vereador George Hato, presente *on-line*; Vereador Rodrigo Goulart, grande amigo. Quero cumprimentar também o Presidente da Sempla; meu amigo Jorge Duca, grande ativista do bairro, da Associação, que vem nos cobrando e trazendo as demandas do território para a Subprefeitura Vila Mariana.

Gostaria de dizer, Vereador Aurélio, que essa obra é muito importante para o território. É um superinstrumento de mobilidade, que vem desatar aquele nó, no entroncamento da Sena Madureira com a Domingos de Moraes, que conecta a Moema, Itaim Bibi à Chácara Klabin e vem desatar esse nó de mobilidade.

Então, parabênizo pela iniciativa. Gostaria de dizer, Secretário Marcos, que nós estamos lá na subprefeitura totalmente à disposição, principalmente, no que tange o centro que você solicitou para o canteiro de obras. Temos esse grande desafio.

Muito obrigado, Vereador, novamente. Estamos juntos.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) –** Muito obrigado.

Lembrando também de que esse requerimento teve a coautoria do Vereador George Hato. Como vamos abrir a palavra aos Vereadores, gostaria de perguntar ao Vereador George Hato se gostaria de fazer o uso da palavra.

**O SR. GEORGE HATO –** Bom dia a todos. Quero parabenizar o Vereador Aurélio Nomura pela iniciativa. Quero cumprimentar o Vereador Goulart, que está presente; o Secretário Ricardo Teixeira; Secretário Marcos; e também o Felipe Miyabara.

Não pude estar presente na audiência, porque estou com a minha esposa fazendo ultrassom. Serei papai logo mais e a estou acompanhando.

Quero dizer aos presentes que nós, Vereadores do bem, da Câmara Municipal de São Paulo – Nomura, Goulart - estamos atentos, estamos atentos a essa demanda, acompanhando essa obra que tem o apoio do nosso Prefeito Ricardo Nunes. Já estivemos, algumas vezes, com o Secretário Marcos Monteiro debatemos sobre esse assunto, inclusive, na semana passada com o Vereador Aurélio Nomura.

Estamos atentos e ouvindo a população. Fica o meu abraço e estou atento. Parabéns pela iniciativa, Vereador Nomura. Vamos trabalhar junto. Um abraço.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) –** O.k. Obrigado, Vereador George Hato. V.Exa. que foi, comigo, conversar com o Secretário Marcos Monteiro. Estamos torcendo para que o filho venha logo. Depois, comunique-nos para ganharmos um charuto seu para

comemorar.

Vou passar a palavra ao Vereador Rodrigo Goulart, por favor.

**O SR. RODRIGO GOULART** – Bom dia a todos.

Quero cumprimentar o Presidente desta audiência, Vereador Aurélio Nomura; Secretário Ricardo Teixeira; Secretário Marcos Monteiro, que tem sempre feito diversas reuniões tanto na Câmara, na Secretaria e, também, no Tribunal de Contas; Subprefeito da Vila Mariana, Luis Felipe, que tem feito um brilhante de trabalho; Vereador George Hato, em nome dele, cumprimento todos os demais que acompanham esta reunião.

Esta é mais uma das importantes obras que o Vereador e Prefeito, agora, Prefeito Ricardo Nunes, tem a competência e a coragem de retomar. Não só essa, mas o Marcos tem a incumbência de retomar diversas obras que estavam paralisadas –algumas delas, com projetos e, inclusive, com problemas de algumas operações que aconteceram no nosso país, mas tenho certeza de que a melhor opção será feita por esta Gestão; Gestão que temos apoiado bastante na Câmara. Então, seja retomar o contrato ou fazer uma nova licitação, não tenho dúvida de que será a melhor opção. A exemplo que eu sempre tenho dado, falando de retomada de obras, que é da requalificação da Avenida Santo Amaro. Serão 18 meses de uma grande intervenção na cidade, em um eixo muito importante da cidade, principalmente, pela questão do corredor de ônibus, que liga a Zona Sul à cidade de Santo Amaro, que eu brinco, ao centro da cidade de São Paulo. Mas que o Marcos, com a equipe dele, que eu cumprimento também, tiveram a competência de retomar o que estava parado, fazer toda a atualização e agora a obra está, lá, a todo vapor, com dois consórcios, se não me engano. Um consórcio de duas empresas.

O Prefeito, inclusive, quando nós fomos lá no início da obra, já cobrou o Monteiro, sua equipe, também, e as empresas e falou o seguinte: “Está aqui, a gente não quer aditamento. Você toca e o único aditamento que a gente aceita é a antecipação da obra”. Então, é isso que é o compromisso.

É muito importante para que quem está nos assistindo tenham certeza de que, capitaneados pelo Vereador Aurélio Nomura, pelo Vereador George Hato, a Câmara tem



acompanhado muito, também, esse processo. Tenho certeza da competência da equipe que gere mais essa obra na cidade.

Obrigado. Parabéns, Vereador Nomura, pela iniciativa.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – Muito obrigado.

Gostaria de passar a palavra a Vereadora Ely Teruel. (Pausa). Deve ter caído.

Vou passar a palavra ao Vereador Thammy Miranda. (Pausa) Vereador? Também não.

Então, vamos chamar a primeira inscrita. Tem a palavra a Sra. Elisabeth Quedas, por favor.

**A SRA. ELISABETH QUEDAS** – Bom dia a todos.

O meu entendimento, Secretário, não ficou claro sobre onde, exatamente, o túnel... se ele não desemboca na Ricardo Jafet, onde será esse desemboque? Pelo que eu entendo, talvez, no final, descendo, ali, o Pastorinho, perto do Viaduto da Santa Cruz; é esse entendimento ou não? Para que eu possa entender e, aí, já sigo para pergunta final.

Pois a questão imobiliária, na região da Ricardo Jafet, agora, é bem forte. A gente aguarda grandes empreendimentos imobiliários na região. Então, só para que eu entenda: onde exatamente ele vai desembocar e o que vocês, a título de projeto, pensaram para Ricardo Jafet, já que aquilo, em feriados, verão, porque é o fluxo para Imigrantes, já é complicado e, com esse complexo imobiliário, um pouco mais. Agora, pelo entendimento, toda esta questão logística a título do tráfego. Então, só queria entender o que foi pensado para essa alta de tráfego na região.

Obrigada.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Obrigada pela pergunta.

O desemboque é bem na saída daquela Avenida. É na altura de Embuaçu, o desemboque do túnel.

- O orador passa a se referir a imagens exibidas na tela de projeção.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – A partir da saída do túnel, na Embuaçu, vai haver uma separação do tráfego e as vias vão ser requalificadas. Então, melhoraremos a circulação

dessas vias, para dar um melhor acesso, ali, para a Ricardo Jafet.

Realmente, o túnel não chega, mas as vias vão ser requalificadas para melhorar, e, portanto, é por essa razão que não é só uma obra do túnel. Todas essas vias que estamos vendo, em cinza, vão ser requalificadas para melhorar as condições de tráfego, fluxo de veículos nessa via.

Daí a importância da CET, porque em todos esses estudos, às vezes, a gente não tem uma noção exata do que acontece no desenvolvimento do projeto. Então, a CET é uma parceira da Secretaria de Obras, de forma constante. Eles fazem, conosco, todos os estudos de fluxo de veículos, de melhoria de vias para que a gente minimize qualquer tipo de transtorno e consiga, realmente, melhorar. Não há sentido você fazer uma nova obra e piorar a situação de tráfego. Isso é inadmissível.

Então, temos toda a segurança de que esse projeto, como eu disse, está sendo retomado. Na retomada, vamos voltar a essas consultas com a CET. Como eu falei, ele foi suspenso em 2013. Evidentemente, o fluxo de veículos mudou, nesse tempo. Na retomada do contrato, vamos voltar às consultas com a CET, vamos colocar, para eles, quais as novas premissas de projeto e vamos reestudar o tráfego na região para as condições atuais para que a gente tenha a segurança de que vamos ter uma melhoria do trânsito na região e não vamos ter nenhum tipo de gargalo que possa piorar.

Não sei se o Secretário Ricardo quer comentar alguma coisa. O Ricardo é especialista em trânsito.

**O SR. RICARDO TEIXEIRA** – Não, sou um aprendiz. Está respondido? Acho que está. Porque ele mostrou ali. A forma que está, hoje, ele chega - pelo meu desenho - e flui tranquilamente para a Ricardo Jafet. Quando a senhora diz que há alguns dias do ano que já é congestionado, perfeito; esses dias também continuarão congestionados. Mas, nos outros 360 dias, será uma ligação muito importante. Acho que o professor, engenheiro e Secretário deixou muito claro como é que chega lá.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Isso. Exatamente.

Obrigado, Elisabeth.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – Okay. Obrigado.

A próxima é a Sra. Joana Pujolá Moser Dias, da escola Camb. (Pausa) Sra. Joana está *on-line*. (Pausa). Não está.

Sr. Guili Pujolá Moser, da mesma escola. (Pausa). Também não está. Próximo, Sra. Graciela Patah. (Pausa). Também não. Sra. Camila Magalhães Afonso. (Pausa). Também não está. Sr. Eduardo Ebeling. (Pausa). Olha, está tendo falha e muita gente não está conseguindo entrar. Aqui mesmo estão tentando. Os Vereadores também que estavam presentes não estão conseguindo falar, também. O problema é no *Teams*?

Tendo em vista essa dificuldade, vou chamando o pessoal e quem tiver essa condição, se inscreva e depois retomamos; ou, se a gente não conseguir, pediria para que nos enviassem as perguntas por escrito e repassaremos aos secretários.

Então, Sra. Camila Machado. (Pausa). Também não. Sr. Vilton Giglio. (Pausa) Antônio João Santo, da Associação Comercial de São Paulo, distrital Ipiranga. (Pausa). Também não. Sra. Giovana Lacerda Beitum, estudante de Arquitetura e Urbanismo. Ela está?

Pediria para que você ligasse o microfone que eu acho que deve estar desligado. Está conseguindo? Acho que você que tem que ligar o microfone para você poder falar.

Vamos pulando e, aí, depois, a gente retorna. Fica mais fácil.

Sr. Giuliano Zorzi Loureiro.

**O SR. GIULIANO ZORZI LOUREIRO** - Bom dia a todos.

Gostaria de reforçar a importância desse projeto para região. Vim morar na Rua Deputado Joaquim Libânio, que é muito próximo a escola Camb, em 2014 – momento esse em que se falava desse projeto do túnel – e, desde 2014 até agora, o desenvolvimento imobiliário na região e comercial aumentou substancialmente. Obviamente, o fluxo das pessoas que passam pela Maurício Klabin, em sua maior parte, com destino ao ABC, Ipiranga e bairros vizinhos, têm causado um aumento de tráfego bastante importante, prejudicando bastante as

peças que moram na região. Isso acaba coincidindo, muitas vezes, com a entrada da escola Camb, onde os pais deixam as crianças, ali, também, no *drive*, tanto pela manhã, quanto ao final do dia, para retirada.

Esse acúmulo de tráfego também tem causado uma oportunidade, que vem surgindo na região, de eventuais assaltos, em função do tráfego completamente parado. Então, acho que a diretora da escola, muito provavelmente, tem tomado ações nesse sentido, mas além do tráfego, tem causado alguns problemas de segurança.

Então, sem sombra de dúvida, esse projeto é de extrema importância para os moradores, principalmente do miolo entre a Sena Madureira até a Rua Embuaçu, onde, vocês acabaram de comentar, será o desemboque do túnel.

Só queria deixar o meu pedido de ajuda, para que a gente consiga emplacar esse projeto, desobstruindo um pouco as vias e melhorando a segurança da região.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – O.k. O próximo é o Bruno Sampaio Greve. (Pausa). Não está? A Sra. Sandra Lúcia Alckmin Santos La Rosa, Condomínio Franz Schubert. (Pausa). Também não. Não está respondendo. Vamos para outro. Sra. Rosemari Setti, síndica do Residence La Grande Dame.

**A SRA. ROSEMARI SETTI** – Querida, também, a exemplo dos demais, reforçar a importância (falha na transmissão) e apresentação. Fiquei bastante animada com essa possibilidade. Estamos torcendo para que realmente a gente consiga, porque vai ajudar demais o entorno. Então, no que pudermos, através da nossa Associação, ajudar, estamos à disposição.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – Passo a palavra ao Secretário.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Acho que a Rosemari só reforçou a importância da obra.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. JORGE DUCA** – Bom dia.

Meu nome é Jorge Duca. Sou Presidente da Associação do Klabin.

Depois que estiver aprovado o canteiro de obras, tudo certinho, qual será a estimativa

de quanto tempo demorará para ficar pronto? Só para a gente ter uma ideia, porque o nosso Prefeito possui mais dois anos de mandato. Eu queria saber isso.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – A nossa projeção, Jorge... A gente tinha um cronograma, mas acabamos não trazendo, porque não estava atualizado, uma vez que ele previa a retomada de obra em janeiro. E entre projetos, desenvolvimento de projeto, atualização da planilha e início da obra e finalização da obra, a gente estaria finalizando no final de 2023. Agora, como a gente deslocou seis meses, então a nossa projeção é para a metade de 2024.

**O SR. JORGE DUCA** – Está. Mais uma perguntinha. Aí, vamos dar um exemplo, mudou o Prefeito. Aí entra um outro partido. Aí vem uma pessoa e atrasa o andamento do nosso país, da nossa capital e tudo mais. Há alguma lei que obrigue a dar continuidade?

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Olha, metade de 2024, a gente está falando ainda dentro desta Gestão, né. É lógico que você deve estar contando “e se” nós tivermos algum tipo de problema. Que eu conheça, não existe essa lei, eu não sei se os Vereadores conhecem. Mas não existe uma lei. É uma questão de prioridade. Mas o que eu tenho visto, Jorge, na Gestão pública..., e é a filosofia desta Gestão e que era do Bruno Covas e agora com o Prefeito Ricardo Nunes, é que obra, para a cidade, não tem partido, não pode ter partido. E eu acho difícil. O que acontece, sim, e um pouco foi isso, foi que a gente pegou obras da outra Gestão, que era do próprio Bruno Covas. Eu não acredito que nenhuma gestão que entre, que pegue uma obra no final... Você veja, todo esse trabalho de retomada foi feito, agora, está sendo feito por esta Gestão do Prefeito Ricardo Nunes. Se acontecer de sobrar um pouco de obra, você imagina a próxima Gestão... Evidentemente, que a gente está fazendo de tudo para que seja do próprio Prefeito Ricardo Nunes, mas vamos trabalhar com essa pequena possibilidade de que não seja. Você, com menos de seis meses de uma nova gestão, inaugurar uma obra dessa importância, eu não acredito que vão perder essa oportunidade. É diferente de quando você está, como a gente pegou ainda, né, na fase de projeto, em que há todo esse trabalho de retomada. Então, é um esforço grande, em várias obras que a gente está fazendo, para dar continuidade. Agora, obra caminhando, de uma maneira adequada e que esteja, ali, com a bola pronta para chutar

para o gol...

**O SR. JORGE DUCA** – A minha preocupação porque aconteceu isso, na Marginal, naquela época, né, em que o Maluf vinha fazendo, foram lá, pararam, aterraram, jogaram o nosso dinheiro no lixo e atrasou o desenvolvimento da nossa capital.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Eu acho que as gestões que se sucedem, a gente está tendo um reaprendizado com a democracia, de valorizar o trabalho, de não pegar o dinheiro da população – como você falou – e enterrar. Então, a gente está... A orientação, por sinal, do Prefeito foi o contrário: “Peguem os projetos que estão aí, que começaram a andar e vamos retomar essas obras”. A cidade não pode perder mais tempo e, hoje – como o Prefeito fala –, nós temos uma situação que nos permite esse tipo de investimento.

**O SR. JORGE DUCA** – Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – A próxima é a Sra. Maria Adália Evangelista.

**A SRA. MARIA ADÁLIA EVANGELISTA** – Bom dia.

A minha pergunta principal é essa que o Jorge fez, a respeito do prazo, e ficou esclarecido. Então, eu agradeço pela oportunidade. Parabenizar pela apresentação e reforçar a importância dessa obra para quem é dessa região, uma região vasta da cidade, né. O trânsito, realmente, na região da Domingos de Moraes, da Vergueiro é todo muito complicado, então, vai facilitar bastante. É uma obra muito importante e a gente, realmente, conta que ela seja executada com a possível brevidade.

Parabéns e obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – O.k. O próximo é o Sr. Cláudio Amaral Caldas. (Pausa). Não está.

O Sr. José Paulo Jorge. (Pausa). Também não está.

O Sr. Antonio Zagatto. (Pausa). Também não.

A Sra. Gabriela Marcon Manfrim.

**A SRA. GABRIELA MARCON MANFRIM** – Bom dia.

Meu nome é Gabriela. Sou moradora da Vila Mariana.

Eu queria parabenizar o Vereador Aurélio Nomura e a Comissão de Política Urbana, por esta relevante audiência.

Eu gostaria de fazer um apelo. A gente sabe que as obras estruturais de mobilidade são importantes, mas, às vezes, medidas simples de engenharia de tráfego podem fazer muita diferença. Eu estou falando do cruzamento da Rua Francisco Cruz, que é continuação da Colônia da Glória, com a Fábio Prado. Existe um fluxo importante nessas vias justamente pela Francisco Cruz, que vêm muitas linhas de ônibus do Ipiranga, do Sacomã, do Cambuci e, hoje, até para as ambulâncias, está difícil esse trânsito. Hoje, o trânsito está impossível. Os moradores estão ficando ilhados no período da manhã. Eles reduziram... a gente notou que foi reduzido o tempo semafórico da Rua Francisco Cruz. Então, enquanto se decide sobre o túnel, que impactará nessa região, é fundamental que se corrija, agora, essa programação semafórica. Eu acho que é um problema semafórico.

Então, eu imagino que essa obra vai impactar ainda mais no trânsito dessa região, que já está caótico. Então, o meu apelo é para que fosse encaminhado para a Secretaria de Transportes e para a CET esse cuidado no trânsito hoje, ainda.

Era isso. Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – Obrigado.

Secretário Ricardo.

**O SR. RICARDO TEIXEIRA** – O pessoal da CET está presente e já anotou. Depois, a gente pega, com a Mesa, o nome e o endereço eletrônico dela e a gente já passa a resposta para ela, combinado?

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – O.k. Então, vamos prosseguir.

A próxima é o Sr. Lucian de Paula Bernardi.

**O SR. LUCIAN DE PAULA BERNARDI** – Bom dia.

Sou Urbanista e Arquiteto. Sou morador, conselheiro participativo da Vila Mariana e eu sou fiscal de obra pública, também e eu estou abismado com o que eu vi na apresentação.

Tanto eu, como vários moradores da Vila Mariana, e eu falo como representante de muitos deles, repudiamos essa obra, que é cara, ruim e em total desacordo com todas as diretrizes do Plano Diretor, do Plano de Mobilidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nós, moradores, principalmente os moradores da Sena Madureira, somos contrários ao projeto. O recurso público tinha que ser investido nas prioridades, que são estabelecidas na legislação e no planejamento da cidade. Essas prioridades são os corredores de ônibus, plano emergencial de calçadas, plano cicloviário, mais Metrô, política habitacional. Essa obra nem sequer consta no Programa de Metas e o Prefeito está dizendo que é prioridade sobre aquilo que já estava anunciado?

A obra é higienista. Ela é feita para remover os moradores da Comunidade Souza Ramos; destrói o pouco de verde concentrado no Klabin. Em vez de um túnel e remoção da população, a gente tinha de ter um plano de HIS e de reurbanização daquela área, criação de parque, praças e áreas de lazer. Mas vocês nem sabem o que vão fazer com essas pessoas. Vocês falaram que não sabem se vai ter Auxílio Aluguel e o Auxílio Aluguel é um valor que não paga nenhuma casa na Vila Mariana. Vocês vão pegar essas pessoas e jogar para um lugar na periferia. O túnel vai prejudicar os moradores, vai desvalorizar os imóveis da Sena Madureira e da Rua Embuaçu. Não vai trazer benefícios palpáveis para a Vila Mariana e nós não queremos essa obra. Nós queremos que o dinheiro seja bem investido nas políticas habitacional e de mobilidade, previstas no Plano Diretor. Se a Prefeitura quer tanto cavar um túnel, que faça um consórcio com o Metrô e ajude a conectar a Linha 2, a Chácara Klabin até a Penha. Facilite o acesso de quem trabalha, estuda e consome na Vila Mariana.

A imagem do cenário atual versus obra acabada é um horror. Fica uma cicatriz urbana intransponível e, se eu quiser atravessar a rua para comprar em um dos restaurantes, para visitar um vizinho, eu não consigo mais, porque o projeto não tem travessia. Eu vou ter de andar 500 metros para um lado e 500 metros de volta, porque antes eu só atravessava a faixa. Então, vocês falam que vai reduzir o congestionamento? Vai aumentar o congestionamento, porque se eu quiser chegar ao outro lado da rua, eu vou ter de pegar o carro.



Ainda chegou para a gente a denúncia de que, originalmente, o projeto-base de 2010 havia sido doado, com muitas aspas, para uma consultora com interesse em participar do consórcio da obra. Superantiético e já contado na audiência anterior sobre o assunto. E vendo a apresentação, está explicado: vocês deram visto sem projeto do Executivo e que tem estímulo para quanto mais inchado for, maior fica o reajuste do preço da obra. Assim fica fácil. Vocês mantiveram o contrato por 12 anos na gaveta e teria de ser relicitado. Na verdade, ele precisa ser cancelado, mas nem relitar vocês querem. Vocês querem manter o consórcio, investigado na Lava Jato, fazer um reajuste absurdo e entregar de mão beijada para eles. Mas, assim, fica claro porque que cria uma barreira para a gente não conseguir chegar ao outro lado da rua – porque, aí, há uma desculpa para fazer uma licitação superfaturada de passarela, para ligar os dois lados da avenida, né. Aí, também, não precisa contratar projeto do Executivo. A obra estava lá na Lava Jato e está muito claro o interesse de aprovar esse roubo de meio bilhão de reais do dinheiro público. É muito absurdo. A gente reprova essa obra e reprovamos quem mais, na Prefeitura, insistir nesse mau uso do recurso público. A gente já deixa claro que tinha que ser através de participação popular.

Se vocês querem gastar meio bilhão, nós temos as propostas da Vila Mariana para a Lei Orçamentária anual, a gente tem as propostas do Plano Diretor: essas são as prioridades da Subprefeitura da Vila Mariana. Não uma coisa que sequer constava no Plano de Metas e que o Prefeito pegou o telefone e falou: “Faz aqui”. A gente tem de questionar esses motivos do porquê esse “faz aqui” pelo telefone tem prioridade sobre todo o planejamento da cidade de São Paulo.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – O Secretário responde.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Bom dia, Lucian.

Eu acho que você foi bastante enfático e duro nas suas colocações e você fala bastante do Plano de Metas da Cidade, e é ótimo. Eu acho que, realmente, as pessoas têm de conhecer o Plano de Metas. Esta não é uma obra do Plano de Metas, assim como você vai ver

uma série de outras metas que estão sendo feitas na cidade, porque não foram feitas nas outras gestões, foram paralisadas e que, hoje, a gente está dando andamento.

O Plano de Metas é obrigação. É o que a cidade está assumindo como obrigação para fazer. Mas todas essas ações que você colocou de viário, de cicloviário, se você consultar as licitações que estão sendo feitas, o que está sendo publicado pela Imprensa, você vai ver que são ações que a Prefeitura está fazendo. Então, eu vou te dar um exemplo, lá, na Secretaria de Obras, com relação a corredores. Nós, agora, em outubro, devemos estar licitando o BRT Aricanduva; o BRT Radial Leste; nós temos requalificações de outros cinco corredores. Além disso, a Secretaria de Transportes também possui uma série de corredores, terminais de ônibus. Então, são obras estruturantes para a cidade. São obras importantes para a cidade, que não importa se estão ou não no Plano de Metas. São obras importantes e são obras a que o Prefeito está dando total prioridade para a gente chegar à frente.

De todas as ações que você falou, talvez, a única em que a gente não esteja atuando é a obra do Metrô, porque o Metrô não é responsabilidade do Município. O Metrô é responsabilidade do Estado. Ainda assim, nós temos diversas conversas com o Metrô, porque a gente consegue potencializar as obras, tanto do Estado quanto do Município, quando a gente conversa de forma aberta, de forma franca e de forma democrática com os diversos órgãos e com a população. Uma coisa que eu tenho tido muito prazer, nesta gestão, é receber as pessoas. Eu acho que várias pessoas que estão presentes, no auditório, já estiveram com a gente, lá, inclusive, Vereadores de outros partidos. A nossa gestão não tem cor, não tem partido. Nós entendemos que cada Vereador, seja de que partido for, ele representa uma parcela da sociedade, representa uma parcela da cidade e nós recebemos a todos e damos andamento às demandas de todos.

Com relação à remoção da comunidade, falar que essa obra tem por objetivo a remoção, eu acho que a gente está fazendo de um utilitarismo agora, quando, na verdade, – como eu falei –, esta obra foi pensada em 1970. Na década de 70, essas comunidades não estavam lá. Então, não é justo a gente entender que uma obra desse porte, desse tamanho,

esteja sendo pensada unicamente com o objetivo de retirada de comunidades.

Não é verdade que a gente não sabe o que vai fazer. Como eu falei, a responsabilidade por dar encaminhamento à transferência das pessoas é de Sehab. Nós, até agora, não podemos trabalhar. Sem a retomada do contrato, a gente não pode trabalhar nesta obra. Assim que nós retomarmos a obra, como eu falei, a gente retoma as conversas com CET e Sehab, para darmos a solução mais justa, a solução melhor para a cidade como um todo e também para essas pessoas.

Como eu também comentei, as obras não nascem do nada. São estudos aprofundados. Quem conhece um pouco da estrutura da Prefeitura, sabe que existem funcionários que trabalham há 30, 40 anos e não são comprometidos com partidos. Eu acho que a gente sempre fala da questão de funcionários concursados, de estabilidade, se isso é bom ou se isso é ruim. Mas, lá na Secretaria, e comentando que em todas as Secretarias, os funcionários concursados são comprometidos com a cidade. Então, tenha a certeza de que nenhum desses funcionários iria pegar... E a gente tem discussões, sim. Às vezes, discussões com as pessoas que estão há mais tempo na Secretaria, de discutir quais as prioridades. Então, a prioridade, como eu falei, não é esta obra, são várias obras que estavam paradas na cidade. Essas obras causam custos de manutenção de canteiro, de pessoas que trabalharam nesses projetos e que estão paradas, que a gente não pode ter. A gente precisa acabar com essa situação de obras paradas. A obra mais cara, para qualquer cidade, é uma obra que está parada. Então, por isso, não é esta obra. São todas as obras que estão paradas. Uma próxima que a gente está, realmente, em um esforço bastante grande de retomada, é a da Ponte Pirituba/Lapa. A Ponte Pirituba/Lapa está paralisada judicialmente e nós temos feito um trabalho intenso para conseguir a retomada dessa obra, é uma obra importante da cidade e que nós estamos em um esforço bastante grande para retomar.

Quanto à barreira, tenha a certeza... Ao que você está se referindo, que não consegue atravessar, é no emboque ou no desemboque. Agora, passando, né, entre... Por isso que é um túnel. Quer dizer, no trajeto do túnel, você vai ter a passagem liberada. Talvez, tenha

alguma situação específica, caminhar um pouco mais, mas nos estudos que vão ser feitos com o CET, tenha certeza de que vai existir essa preocupação. Falar ou adotar por hipótese que vai existir alguma concorrência superfaturada, daí, para fazer passarela, realmente, eu acho que todo funcionário público se sente ofendido ao ouvir isso, porque, nas Secretarias, o trabalho é bastante sério. A gente tenta... Como eu falei, eu estou de passagem, o Gabinete da Secretaria está de passagem, mas esses funcionários ficam. Esses funcionários têm responsabilidade sobre o que assinam. Então, apesar de os comentários, às vezes, não serem os melhores, tenham certeza de que o pessoal trabalha muito na Secretaria e na SPObras.

Quanto à questão do projeto doado, eu não tenho conhecimento disso. E uma coisa que eu não me nego, não me importa se isso é 2010, 2008, 2003. É Prefeitura. E eu, como um representante da Prefeitura, tenho que responder, como a gente responde, né. A gente recebe projetos de TCM, de Ministério Público, de 2008, de 2005 e é a nossa obrigação responder pelos atos da Prefeitura, não importando se estávamos lá ou não. Não tenho conhecimento do que você comentou, de o projeto ter sido doado. Realmente, a questão de o projeto executivo dentro da obra, eu entendo como técnico, né, como Engenheiro, que não é a melhor solução. Hoje, na Secretaria, a gente contrata o projeto executivo e a gente licita, ainda, com o básico e com as planilhas, mas nós contratamos o executivo. Então, o mesmo projetista vai desenvolver todo o projeto, mas, tendo material de básico e planilha, nós já iniciamos a licitação, abrimos a licitação, e o mesmo projetista continua a desenvolver o executivo. Com isso, ao finalizar a licitação, nós temos o executivo pronto e nós temos a licitação terminada.

Entendo, sim, que o projeto básico dentro da obra não é a melhor solução de engenharia, mas ainda temos vários contratos que estavam dessa forma. E a nossa obrigação, como eu falei, é não deixar obra parada.

Com relação aos reservatórios, estamos rescindindo diversos contratos e retomando aqueles que são possíveis.

As nossas decisões têm sido técnicas. Essa é a orientação do Prefeito, essa é a orientação que seguimos, até porque entendemos que é o melhor para a cidade.

É isso. Fico à disposição.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – Obrigado.

Gostaria, até, de deixar o nosso desagravo pelo que foi falado pela pessoa.

Eu acredito que o nosso Secretário Marcos Monteiro é uma das pessoas mais capacitadas que temos na Prefeitura de São Paulo, sempre utilizando principalmente técnico, ouvindo os técnicos, ouvindo a população, que é a coisa mais importante. E tenho a certeza – e eu moro na região – que todos querem, efetivamente, que esse túnel saia. Essa é uma reivindicação antiga, já de muito tempo, e todos nós estamos torcendo para que, ao final, no término deste governo – e acredito que o nosso Prefeito Ricardo Nunes será eleito, com certeza, pelas obras que vem realizando –, nós estaremos inaugurando essa obra, para a alegria de todos nós que moramos na região.

O próximo inscrito é o Sr. Wanderley Pitol. (*Pausa*). Não está.

O próximo inscrito é a Sra. Lilianne Yuki Gallo Alves da Silva. [Inaudível]

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – Nós não estamos conseguindo ouvi-la.

Vamos deixar para o final. E, aí, vemos o que está acontecendo.

O próximo inscrito é o Sr. Valdecyr Martins Tavares. (*Pausa*). Não está.

O próximo inscrito é o Sr. Willy, do Instituto Mobilidade Ativa. (*Pausa*). Também não está.

O próximo inscrito é o Sr. Ricardo Rayes.

**O SR. RICARDO RAYES** – Eu queria fazer uma observação.

Eu acho essa obra fundamental. Há anos que esperamos isso – acho que desde a gestão do Kassab que teria que acontecer. E eu pego esse trânsito diariamente, é um absurdo, um monte de entraves que há. E a observação que eu faço, talvez, não tenha muita relação com a obra, agora, e eu coloquei até no *chat*: a impressão que causa é que ela já vai estar saturada quando for inaugurada.

Porque eu discordo do Plano Diretor, porque são muitos prédios na região. A região já está saturada, o sistema viário é estreito e vai desembocar na Rua Embuaçu que é uma rua,

também, estreita, de vários condomínios gigantes ao lado esquerdo, há várias lombadas e vai desembocar na Ricardo Jafet, inclusive, conforme uma pessoa falou anteriormente, vai ser restrito a alguns dias no ano, épocas de feriado, que pega a Imigrantes, mas eu digo que é uma pena que isso tenha sido feito agora, com esse Plano Diretor, que eu não sei onde vai parar, porque eu moro no bairro, você olha: as casas todas ao chão, 17 ou 18 empreendimentos, que vão gerar um número de moradores absurdo e, acho que, apesar de ser necessário, acho que quando for inaugurado, já vai estar saturado. Penso que vai ter um pouco de problema no desemboque na Ricardo Jafet. Discordo de que a pessoa falou anteriormente, sobre prioridade e de área social e tudo, mas tem que ver a cidade que tem que ser pensada como um todo. E a mobilidade é uma coisa não pode ser deixada de lado.

Só isso que eu queria colocar: é uma pena que o Plano Diretor tenha, de certa forma, desfigurado a cidade. Obrigado.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Obrigado pelas suas observações.

Isso que você comentou do Plano Diretor, realmente, não tem relação direta com a obra, mas tem direta, sim, com o funcionamento da cidade. E a importância de a população participar das discussões do Plano Diretor. Elas estão em andamento. Então, eu recomendo – amanhã ou quinta-feira - terei uma reunião do CPMU, que está discutindo o Plano Diretor, existem os representantes, mas como as reuniões são abertas, é importante a população participar porque é no Plano Diretor que se dão as prioridades, a forma em que a cidade vai crescer. Existe o desejo por parte da gestão de finalizar a discussão do Plano Diretor até dezembro, mas, então, a gente tem mais cinco meses pela frente de discussão do Plano Diretor, e a importância de as pessoas participarem dessa discussão.

Com relação ao desemboque, é aquela história: a gente não tem como voltar ao passado. É o que se tem para hoje. É dessa forma que nós iremos pegar, atuar e seguir em frente. Como eu comentei, nós vamos, na retomada do projeto, reiniciar as conversações com a CET. Eu entendo que a CET, talvez, seja, no mundo, uma das empresas que mais conhece de transporte público e de tráfego, de engenharia de tráfego. Tive o prazer, quando eu era estagiário

ainda, de trabalhar na CET. Sei da seriedade dos técnicos daquela empresa.

Tenho a certeza de que, se não vai ser a situação ideal, nós conseguiremos a melhor situação, o melhor volume e fluxo de tráfego que serão possíveis não só com os estudos de engenharia, mas com essa conversa e com a requalificação das vias.

Então, vai ter que ser tudo reestudado. Você comentou de ter lombadas vai ter que se discutir se é conveniente ou não a retirada de lombadas, mas como vai ser a travessia. É uma discussão que vai permear o desenvolvimento, a finalização e desenvolvimento do projeto e as implantações que vão ser feitas ao final, tendo essa obra pronta.

É isso.

**O SR. RICARDO RAYES** – Só mais uma observação, de que eu me esqueci. Eu agradeço ao Secretário, também, pela manifestação que ele fez sobre a insinuação sobre obras superfaturadas, pondo em dúvida a lisura do processo. Eu sou servidor da prefeitura de São Paulo há 27 anos e também me senti ofendido. Só isso.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – Está o.k.

O próximo é o Sr. Vincent Pierre Robert Parachini. Está presente? (Pausa).

O próximo é o Sr. Marcos Alexandre Ferreira. Também não.

Então, vamos passar a Sra. Juliana Moraes. Tem três minutos, por favor.

**A SRA. JULIANA MORAES** – Bom dia. Por favor, é que não ficou muito claro para mim, Secretário, se haverá a desapropriação de algumas áreas na Sena Madureira e onde exatamente vai começar esse túnel na Sena Madureira. E eu queria entender para saber como vai ficar o tráfego, ali, por favor.

Obrigada.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Obrigado, Juliana. Por favor, peço para colocarem, novamente, a apresentação.

- Orador passa a se referir às imagens exibidas.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Juliana, deixa ver se consigo esclarecer.

Aqui, está a Sena Madureira, ao lado esquerdo, como ela é hoje. Não sei dizer exatamente a rua. Você deve ser moradora da região, não sei se você consegue se localizar pelo que está vendo.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Isso, ao lado direito, há um condomínio grande. Coronel Lisboa.

**(NÃO IDENTIFICADA)** – Seria bom compartilhar a tela, se possível.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Juliana, esse local é realmente um pouco mais confuso, porque a entrada e a saída do túnel são em pontos diferentes. Aqui, que você vê mais próximo, os carros saindo, é o pessoal que vem da Ricardo Jafet em direção à Sena Madureira e – essa que você comentou – a Coronel Lisboa, onde está aquele imóvel vermelho. A saída do túnel está nesse ponto. Agora, a entrada, em relação à Ricardo Jafet, está mais, ali, para cima. Não sei se você consegue ver. Se seguirmos a pista do lado direito, vamos passar por esse condomínio grande, mais acima, um imóvel vermelho e, um pouquinho para esquerda, um muro branco. Então, a entrada do túnel vai ser mais lá para cima. Elas são defasadas, porque não temos muito espaço para fazer a entrada e a saída no mesmo ponto. A entrada em direção à Ricardo Jafet já está naquele imóvel vermelho, mais ali para cima.

Melhorou o entendimento? Tranquilo?

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – Na Sena Madureira, não está previsto. As desapropriações realmente são só ao outro lado. Está bom?

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – A próxima oradora é a Sra. Andiará Brito Costa, por três minutos.

**A SRA. ANDIARA BRITO COSTA** – Bom dia. Sou moradora da região, apoiadora também do túnel. Agradeço ao Dr. Nomura pela iniciativa, aos seus assessores que sempre nos atenderam, nós os moradores. Já fui recebida pelo Dr. Monteiro também, em seu gabinete. Participo ativamente para tentar tirar do papel essa obra, que é de muita importância para a



região.

Queria que o Dr. Monteiro pudesse esclarecer as benesses que vão trazer na questão da poluição, porque hoje o trânsito é tão grande, o tráfego é tão grande na região, que nós temos um acúmulo de poluição sonora e outros tipos de poluição causadores pelo tráfego.

Então, até essa benesse vai trazer para os moradores da região. Por isso eu queria que o Secretário explanasse, também, os estudos feitos com relação a esse aspecto e, também, ao túnel.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – O.k. Obrigado. Por favor.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** - Obrigado pela pergunta, Andiara.

A gente tem que ter humildade, de vez em quando, para falar “olha, isso eu não sei”. Eu não sei se durante o desenvolvimento dos projetos foi feito algum estudo nesse sentido. Com certeza, com relação à mobilidade, ao tráfego, isso foi feito. Vou consultar lá, porque nessa retomada de projeto são tantos assuntos e tantas coisas que a gente está retomando na cidade, e eu não tive oportunidade de ver.

É um assunto sem dúvida importante. Hoje a gente está na era da sustentabilidade. Nós temos obrigação de melhorar as condições. Tudo isso faz parte de um conjunto grande, hoje, a Prefeitura tem desenvolvido diversas ações na direção das *smart cities*, de melhorar as condições de recolhimento de lixo, de deposição de resíduos sólidos, de melhoria da poluição, tanto sonora quanto do ar.

Em paralelo, nós temos a indústria automobilística desenvolvendo muito seus sistemas de melhoria dos gases, da emissão de gases. Nós temos, também, – uma das coisas que eu comentei –, sistemas muito mais eficientes. Então, ali, com certeza, pelo fato de a gente ter um tráfego, um fluxo de tráfego melhor, a gente reduz muito a poluição. E os novos sistemas de exaustão do túnel vão melhorar muito, por exemplo, se a gente tivesse feito esse sistema dez anos atrás. Os sistemas de exaustão interna dos túneis, a gente já esteve estudando isso, vão ocupar menos espaço dentro do túnel e serão muito mais eficientes. Então, acho que sim, que teremos uma melhoria nesse sentido, tanto de poluição sonora quanto de poluição do ar, mas

eu não sei quantificar para você. Não sei se existe algum estudo nesse sentido, mas eu vou buscar para ver se a gente há informação.

Era isso. É um assunto, – como eu acho que na apresentação vocês viram –, que, também, em paralelo, a gente segue a questão da finalização dos estudos ambientais. Então, eu vou verificar se, hoje, no estudo que foi desenvolvido até agora, se existe essa informação. Mas, com certeza, o estudo faz parte do estudo ambiental, como você falou, toda essa análise, então a questão de poluição, a questão socioambiental. E tendo essa informação, a gente disponibiliza, sem nenhum problema.

Obrigado pela sua pergunta.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – E a última pergunta, do Sr. Wanderley Pitol, que não conseguiu falar. Ele mandou via *chat*: “Não seria viável estender o túnel até a Ricardo Jafet, ou além dela, já prevendo o maior impacto pode acarretar no futuro? ”.

**O SR. MARCOS MONTEIRO** – É uma pergunta difícil de responder, mas eu acredito que no projeto anterior, isso já foi estudado. Como eu falei, hoje a gente está falando em prolongar o túnel cerca de 90m para sair da interferência com a comunidade lá da Souza Ramos, mas não se falou em levar adiante o túnel, provavelmente por interferências que tenham sido encontradas.

Nada impede, agora, de a gente, já dentro desse estudo, ver se isso é viável, mas eu entendo que o projeto, lá atrás, já deve ter previsto isso e deve ter sido encontrado algum tipo de interferência e, por isso, se evitado seguir com o túnel até a Ricardo Jafet. Até porque túnel é uma obra cara. Isso eu acho que o Lucian comentou. É uma obra cara? É, mas, ali, é uma região muito adensada, quer dizer, não fazer essa obra significa praticamente não fazer nenhuma obra. A gente não dá uma solução para os problemas que a gente tem na região. Então, já que não foi tratado antes do adensamento, é nossa obrigação resolver o problema agora. E hoje, para a situação que a gente tem de adensamento, a solução, a única solução que a gente tem, realmente, é o túnel.

**O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura)** – Bom, nós vamos encerrar a presente

audiência pública. Agradeço, mais uma vez, ao nosso Secretário Municipal de Infraestrutura e Obras, Marcos Monteiro; agradeço à assessoria; agradeço, também, ao Ricardo Teixeira, que já esteve conosco; ao Subprefeito Luís Felipe; agradeço a presença de todos, e declaro encerrada a presente audiência pública.

Obrigado a todos. Uma boa tarde.

---