



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA,
TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA

PRESIDENTE: SENIVAL MOURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 10 DE AGOSTO DE 2019

OBSERVAÇÕES:

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

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito bom dia a todas e todos. Com a presença do Vereador Senival Moura, este que vos fala na qualidade de Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, declaro abertos os trabalhos da segunda audiência pública de 2019, convocada para hoje, 10 de agosto de 2019.

Informo que esta audiência pública está sendo realizada em atendimento ao Requerimento 08/2019, de minha autoria, aprovado em 17 de abril de 2019, e tem por objetivo discutir os impactos do Projeto de Lei 397/2018, de autoria do Executivo, que propõe a redução dos valores do Cepac da Operação Urbana Consorciada Água Branca, no Plano de Intervenções Públicas previsto na Lei 15.893/2013, em especial os relacionados à mobilidade em vias públicas.

Foram convidados para esta audiência pública: Sr. Edson Caram, Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes; Sr. Paulo Cezar Shingai, Diretor Presidente da SP Trans; Sr. Vitor Levy Castex Aly, Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras; Sr. Fernando Chucre, Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano; Sr. Giovani Oliveira da Costa, Diretor Técnico da SP Obras; Sr. José Armênio de Brito Cruz, Presidente da São Paulo Urbanismo, e Sr. Jair de Souza Dias, Presidente da CET.

Por favor, temos representantes do Secretário? Se quiserem ocupar um espaço à mesa, por gentileza.

Sr. Marcos Antônio Landucci e Sr. Silvio Roberto de Arruda Leme, representantes do Sr. Edson Caram, Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes, se encontram?

- Fala fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Vão chegar.

Você podem ocupar o espaço aí, por gentileza?

- Fala fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Antonia, no lugar do Giovani.

Sras. Selma Strublic e Rosilda Maria Vedovato Domingues, representantes do Sr.

Paulo Cezar Shingai, Diretor Presidente da SP Trans.

Vamos precisar de mais cadeiras aqui.

Representante do Sr. Vitor Levy Castex Aly, Secretário Municipal de Infraestrutura e Obras. (Pausa) Não veio.

Representante do Sr. Fernando Chucre, Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano. Não chegou. Mas o Secretário ligou para mim durante a semana e falou que viria um representante.

Representante do Sr. Giovani Oliveira da Costa. (Pausa) É você.

Representante do Sr. José Armênio de Brito Cruz, Presidente da São Paulo Urbanismo. (Pausa) Não mandou representante, por ora.

Sra. Denise Dias Gomes, representante do Sr. Jair de Souza Dias, Presidente da CET. Denise, por gentileza, ocupe um espaço aqui.

Bom, vamos combinar da seguinte forma, para que possamos realizar os trabalhos aqui. Há reivindicações apresentadas pela sociedade, pelo movimento. Eu vou fazer a leitura aqui das perguntas, que são sete, que já estão sobre a mesa. Após a leitura, abrirei a palavra para a Sra. Jupira, representante do movimento. Em seguida, passarei a palavra aos membros dos representantes do Executivo, que estão compondo a mesa. Depois dessa etapa, nós vamos fazer as inscrições para todos aqueles que queiram fazer uso da palavra, com tempo de três a cinco minutos, para poderem se manifestar, questionar, fazer perguntas ou apontar problemas. Se estiverem vinte inscritos, vamos ouvir os vinte; se estiverem dez, vamos ouvir os dez. Depois vamos fazer a devolutiva para o Governo novamente, para responderem aos senhores.

Vamos aos documentos que chegaram à douta comissão. Seguem as informações e questões prioritárias, que moradores e lideranças de Pirituba e da Lapa gostariam que fossem apresentadas e respondidas pelos representantes da Prefeitura, na audiência pública, agendadas pela comissão de Trânsito e Transporte. Primeiro, projeto integral, final, com

apresentação da evolução das versões do projeto. Segundo, cronograma atualizado do que já foi realizado e das futuras etapas, com previsão de prazo final para entrega completa da ligação viária Pirituba-Lapa. Terceiro, custo previsto do projeto integral, recursos já disponíveis e qual é a fonte de recursos. Quarto, previsão de desapropriação, custo e impactos ambientais culturais e de patrimônio. Quinto, estudo do volume de capacidade de absorção do trânsito ao final da obra, considerando os empreendimentos residenciais já existentes e os previstos na região da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, Lapa e Pirituba, impacto cumulativo e certidão de diretrizes de cada empreendimento. Sexto, estudo do volume, impacto e da capacidade de absorção do trânsito ao final da obra nas ruas da Lapa até o terminal de ônibus. Sétimo, diretrizes recebidas durante o licenciamento ambiental e procedimentos adotados e previstos. Outras questões poderão ser apresentadas por todos os senhores que estão nessa audiência pública.

Tem a palavra a Sra. Jupira Cauhy, para fazer a introdução e apontar outros problemas.

A SRA. JUPIRA CAUHY – Bom dia a todos. Só vou fazer uma apresentação do porquê do pedido dessa audiência pública, que foi encaminhado no âmbito da revisão da lei da Operação Urbana Água Branca. Foi o PL 397, na Câmara Municipal, que propõe uma revisão dos valores de Cepac da lei da operação urbana, e o Executivo mandou para a Câmara uma proposta que reduz muito os valores de Cepac. Se essa proposta for aprovada, Vereador, vai impactar bastante nas intervenções prioritárias, porque a arrecadação vai ser menor, e a gente tem um conjunto de intervenções muito importantes para a Água Branca – seja no perímetro da Água Branca, seja no perímetro expandido. Aqui, onde nós estamos, é perímetro expandido.

Nós temos duas grandes intervenções previstas no perímetro expandido – a ponte, a ligação viária Pirituba-Lapa, e também cinco mil HIS – moradias de interesse social. Nós entendemos que, com a redução do valor de Cepac, essas intervenções poderão ser prejudicadas na sua realização, porque os recursos que serão aqui arrecadados serão menores.

Como essa audiência pública é da Comissão de Trânsito e Transporte, a prioridade do debate será a intervenção, a ligação viária Pirituba-Lapa, que tem um previsão apresentada para nós na segunda-feira pela SPUrbanismo, de destinação de perto de 450 milhões de reais. A gente vai escutar hoje qual é o valor exato para esse projeto. É um projeto amplo, que não é somente uma ponte. Pressupõe alargamento de via, obra de drenagem, desapropriação. E também tem uma série de impactos, decorrentes, hoje, da chegada à Lapa.

Então, para quem está na Lapa, a preocupação é diferente de para quem está em Pirituba, relacionada aos impactos. Como a prioridade dessa ligação viária é o transporte público, a chegada na Lapa dos ônibus vai trazer um certo impacto, que a gente espera hoje escutar, e que está sendo proposto. Já por outro lado, do lado da Raimundo de Pirituba, a gente sabe que tem um grande impacto em volume de trânsito em função dos novos empreendimentos que estão sendo feitos aqui. Ou seja, tem um conjunto de questões que já foram apresentadas e que a gente gostaria que fosse debatido.

Eu sou do Grupo de Gestão da Operação Urbana Água Branca, represento os moradores, participei de várias reuniões com associações e conselho, tanto de Lapa quanto de Pirituba. Hoje, aqui, a gente está com representante desses conselhos, dessas associações, entre lideranças e movimentos e moradores, e a gente espera que a gente possa ter uma boa apresentação por parte de vocês das informações.

Importante: a gente vem pedindo reiteradamente que a Prefeitura, Siurb e SPObras fizessem uma audiência pública devolutiva em função do desenvolvimento do projeto. Essa audiência foi agendada pela Câmara, mas fica, ainda, o pedido de ter também uma nova... caso, ao final, a gente entender que é necessário ter mais uma audiência por parte da própria SPObras e Siurb, também já fica o pedido, porque eu sei que tem algumas pessoas que querem isso. Então obrigada, Vereador.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras da Jupira.

Quero registrar a presença do nobre Vereador Paulo Frange, PTB, que se encontra

ao meu lado.

Registro também o comunicado do Vereador Mario Covas:

“Cumprimentando-o cordialmente, informo que, infelizmente, não poderei comparecer à segunda audiência pública da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica para discutir o PL 397/2018, mas solicitei ao meu assessor Iberê Duarte que me representasse”.

O Vereador Mario Covas, devido a outros compromissos, não pôde estar presente.

Registro também a presença do representante da Vereadora Aline Cardoso, o Sr. Adilson Alexandrino.

Registro também o Dr. Eduardo Delamana; Valdir Simon Rossi, assessor parlamentar do Vereador Eliseu Gabriel.

Mais algum representante? (Pausa) Então, conforme falamos, os representantes do Governo farão uso da palavra agora. As perguntas, aquela que eu li, posso até passar a você. Há também a fala da Jupira. Pergunto: quem de vocês quer iniciar a fala? (Pausa) Começaremos então com a apresentação.

A SRA. ANTONIA RIBEIRO GUGLIELMI - Primeiramente, bom dia a todos e a todas. Saúdo os representantes da Câmara Municipal e do Poder Público e toda a população presente. Sou representante da SP Obras. Estou representando meu Diretor, que deve chegar daqui a pouco, está em outro evento com o Prefeito agora. Trouxemos para vocês uma apresentação buscando responder todos esses questionamentos que recebemos, apresentando a situação do projeto, do cronograma, dos recursos. Acho que o mais importante é começarmos por esse material. Temos essa apresentação e um vídeo. Irei expô-los, e no final os colegas do Governo irão complementar na medida do necessário.

Vamos começar pelo vídeo, que ilustra bem o empreendimento. Ele é mais sintético, mas, por outro lado, mais didático. Na sequência, farei a apresentação. Assim, peço que entre o vídeo e a apresentação, vocês aguardem para juntarmos as perguntas para o final,

pois a apresentação trará um pouco mais de detalhe.

- Exibição de vídeo.

A SRA. ANTONIA RIBEIRO GUGLIELMI – Primeiramente, antes de entrar nos detalhes do empreendimento, eu só queria lembrar que essa obra é o empreendimento que nasceu no âmbito da Operação Urbana Água Branca. A SP Obras está designada para fazer a gestão do empreendimento, cujo planejamento e toda a estruturação envolve diversos órgãos da Prefeitura.

As perguntas que vocês vão apresentar no final podem estar diretamente relacionadas à obra em si ou às questões de trânsito, de transporte, de planejamento, de urbanismo. Vamos buscar responder todos esses questionamentos; mas, de qualquer forma, na apresentação vou procurar já falar de todos esses aspectos.

- Oradora passa a referir-se a imagens projetadas no telão.

A SRA. ANTONIA RIBEIRO GUGLIELMI – Como vocês viram no vídeo, esse é o mapa do empreendimento. Acho que a população presente, de uma forma geral, conhece, mas dá para nos situarmos. Aqui está o Rio Tietê, lado de Pirituba, lado da Lapa, Vila Anastácio; a Lapa, em si, mais para cá; o Terminal da Lapa, aqui embaixo; as linhas de trem passando, uma para cá, outra para lá. E temos então um empreendimento, como vocês viram, com alargamento viário, começando aqui na altura da MRV, implantando. Então o corredor, ciclovia, calçadas. As pontes que são duas, uma para cada sentido, novas, sobre o Rio. O alargamento do lado da Vila Anastácio, a nova passagem inferior sob as linhas de trem e essa reorganização do transporte coletivo até o Terminal Lapa.

Estamos com o empreendimento dividido em duas casas em relação à execução. Temos a fase um que já está iniciada e vamos falar um pouquinho mais do que já está andando e a fase dois. A fase um abrange todo o lado de Pirituba e a ponte com as alças. E depois a fase dois no restante todo da obra.

Aqui só um pouquinho mais de detalhes do que estava falando. A fase um, nós

começamos as obras agora em junho deste ano e envolve, como falei, a ponte, o alargamento do lado norte, inclusive, enterramento de redes aéreas.

E a fase dois, nós temos aqui o *zoom* do que estávamos falando, recapitulando, o alargamento, a passagem inferior nova. Não é um alargamento já existente, é importante lembrar-se disso, a gente mantém a existente e constrói uma nova. A drenagem que é bastante importante, ao longo da Av. Raimundo Pereira de Magalhães do lado da Lapa, o enterramento das redes aéreas nesse trecho e as adequações para fazer a conexão com o Terminal da Lapa.

Tendo essa visão geral do empreendimento vamos passar aqui por esses aspectos todos. Projeto, como vai ser a circulação da região depois de finalizada a obra, os aspectos ambientais, as desapropriações envolvidas. Vou explicar um pouco sobre as autorizações e interferências que temos para conseguir realizar. Vamos falar da situação da obra, o que já fizemos e o cronograma previsto, dos recursos e da comunicação social.

Quero lembrar um pouco, é importante, falamos muito da obra em si, mas lembrar do objetivo dela. Fala-se muito da ponte e precisamos lembrar que essa obra vem para melhorar a conexão da região de Pirituba com a região Central da Cidade, principalmente para trazer uma alternativa para a Ponte do Piqueri que hoje é bastante sobrecarregada. Quem passa lá diariamente sabe o trânsito que é. É usada tanto para o tráfego geral quanto para o sistema de transporte coletivo. E hoje estava sendo o gargalo de quem está do lado Norte para vir para a região Central.

Então a ideia principal é conseguir distribuir essa circulação, dar essa nova alternativa e poder dividir essa circulação. Com isso conseguimos melhorar todo o entorno junto com as obras, trazer a requalificação, trazer ciclovia, calçada melhor, enterramento de rede, resolver alagamentos. A obra vai abranger todos esses aspectos.

Vamos começar vendo o projeto pelo lado Norte. Estamos com o Norte virado para lá, até estão indicadas aqui algumas referências para vocês se situarem. Aqui, bem no

cantinho, é onde está a Marginal Tietê, o Rio, aí vamos indo sentido Pirituba para lá. Então aqui está o Pastorinho, o Shopping, o São Domingos, o Village Bandeirantes, depois começa a MRV e do lado de cá o Cemitério.

Então começando pelo lado Norte. A gente vem então com esse alargamento viário, compondo nesse trecho três faixas para o tráfego geral mais a faixa do corredor à esquerda dos dois lados, tanto sentido bairro quanto centro, e a ciclovia no canteiro central junto com as paradas de ônibus.

Aqui a gente tem uma parada nesse trecho que fica entre o Shopping e o Village. A gente vai ter as calçadas todas novas. Tem um alargamento, então, para isso acontecer a gente está fazendo desapropriações, entrando um pouquinho nos condomínios, no cemitério, um pouco no Shopping e um pouco no Pastorinho.

Eu queria aproveitar para comentar que estamos com desapropriações que não estão tirando ninguém dos condomínios, não estamos prejudicando o uso do Shopping, vamos manter o funcionamento do Pastorinho. Então, tem um impacto social relativo bem baixo perto de todo benefício que elas proporcionam.

Aqui tem a Estação Piqueri da CPTM, que estamos fazendo a conexão com ela. Depois vou mostrar um pouco sobre a circulação, mas só para antecipar: haverá uma rua nova atrás do Pastorinho, uma paralela que vai ligar na Rua Preta que hoje está fechada. A gente está tratando para que ela possa se tornar uma rua de circulação geral, aberta ao público, e, com isso, ter a ligação com a CPTM muito mais fácil do que está hoje.

Temos tudo isso com uma urbanização, um paisagismo novo, inclusive, parte da compensação das árvores existentes, algumas são plantadas; temos iluminação pública nova junto, acessibilidade nas calçadas, a drenagem será refeita; nós vamos enterrar as vias aéreas, não haverá postes na região, as calçadas ficarão bem mais agradáveis, com mais espaço para os pedestres.

Adiantando o tema da circulação: temos embaixo, onde começa subir a ponte para

passar o rio. Por baixo da ponte, nós vamos ter esse retorno. Depois eu vou explicar. E a própria Avenida Raimundo, onde, hoje, que esteja vindo de Pirituba e faz mais ou menos esse caminho para ir para a Ponte Pirituba, vai fazer aqui essa passagem e contornar a praça e seguir pela Raimundo. Quem circula hoje em dia por aqui já viu o canteiro de obras. Então, no final, estará a alça de descida da ponte. Eu queria lembrar que essa alça é uma conquista da população no processo de consulta pública. Nós fizemos audiências do licenciamento ambiental, e essa alça foi muito solicitada. Nós estudamos bastante porque ela não fazia parte do projeto original. Ela não fazia parte porque o objetivo do empreendimento era dar uma alternativa, uma nova conexão, à Ponte do Piqueri. Então, mesmo sem essa alça, a gente já estava cumprindo esse objetivo e trazendo melhorias. Só que isso foi pedido, e nós estudamos a área, problemas de desapropriação, estudamos tudo isso e conseguimos incorporar mais esse benefício. Então, ficou ainda melhor do que estava antes a incorporação dessa alça.

Quem vem da Lapa vai poder descer aqui pela Marginal sentido Bandeirantes, e essa rua nova, atrás do Pastorinho, ao lado dele e cruzar pegando a ponte, então, com isso, a gente conseguiu atender esse pedido, sendo incorporadas ao projeto as duas alças que não estavam originalmente previstas.

Aqui só para visualizarmos do lado Norte. Essa é uma foto da situação atual e outra foto de como vai ficar o mesmo lugar. Não vamos ter os postes, as calçadas novas, e, aqui, dá para vermos uma secção da via com as três faixas, o corredor de ônibus à esquerda, a ciclovia e a parada.

Agora vamos falar um pouquinho do trecho indo no sentido da Lapa, da ponte em si. Então aqui estamos visualizando de novo, lembrando que o norte está para lá. Ali está o lado de Pirituba, aqui o Largo da Lapa. Aquela alça que nós já tínhamos falado há pouco, e do lado Sul a mesma coisa. Nós também conseguimos, a partir de todas as contribuições que recebemos no projeto, incorporar essa melhoria. Isso exigiu de nós e está exigindo ainda bastante negociação. Esse terreno não é particular, então não podemos desapropriar, ele faz

parte das terras da União e estamos em tratativas para isso, tanto para ver a cessão dessa área, tanto para recomodar o uso que ela tem. Vamos implantar uma praça dentro dessa alça para a região continuar tendo uma área de lazer.

Aqui está a escola e para cá o Senai. Na ponte, o que teve só de ajuste do último projeto para cá foi a questão da ciclovia...

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Antonia, só um segundinho.

Por favor, estão pedindo para que façam silêncio, até para entender um pouco melhor. A apresentação está maravilhosa, mas se a gente pudesse manter silêncio, ficaria melhor. Ok? Por gentileza. Obrigado.

A SRA. ANTONIA RIBEIRO GUGLIELMI – Continuando. Na ponte, então, a gente mantemos a cessão que já tínhamos previsto com quase 14 metros em cada pista, duas faixas para carro, uma para ônibus, a ciclovia e o pedestre. O que mudou daqui? Para acomodar e fazer a conexão da ciclovia de forma mais fluida, a ciclovia está no canteiro Central como mostrei. No projeto original ela era à direita. Então com isso ela vem direto, conecta lá desde a ciclovia que tem hoje na MRV, vem descendo, passa pelo shopping, passa pela ponte e vai seguindo. Vamos ver a continuação dela.

Queria lembrar - como comentamos no vídeo - que o método construtivo está previsto desde o início, está mantido para a ponte. É o método de balanço sucessivo. O que significa? Que não vamos parar a marginal para construir essa ponte, para subir aquelas estruturas do cimbramento, fechar pista. Isso seria um impacto muito grande. Estudamos bastante com o CET toda a questão dos desvios, de acesso à obra. Temos dois pilares - vocês vão ver aqui - que estão bem próximos do rio. Também discutimos muito com o pessoal do DAEE, que é o Departamento de Águas e Energia do Estado de São Paulo, para conseguir aproximar o máximo da calha do rio, sem prejudicar o nosso sistema de drenagem da Cidade, mais garantindo o menor impacto na marginal, menor impacto durante as obras. E aqui está uma vista, então - como vocês viram no vídeo -, olhando do lado de Pirituba para o lado da

Lapa.

- Pausa.

A SRA. ANTONIA RIBEIRO GUGLIELMI – Gente, eu vou seguir, depois ao final vou deixar para quem quiser tirar foto, podemos repassar o vídeo, para a gente ganhar um pouco de dinâmica. Vamos lá.

Seguindo agora para o lado da Vila Anastácia, do lado da Lapa. Ali no cantinho está a Campos Vergueiro, que é onde está o finalzinho da ponte e aqui temos vários condomínios ao longo da avenida Raimundo Pereira de Magalhães, de um lado, e do outro lado tem o pátio da Lapa, da CPTM, e uma parte dele operada pela MRS.

Temos aqui a Alstom e aqui no finalzinho, depois da Fortunato Ferraz, o exército. Aqui é aonde chega a passagem inferior que iremos ver mais em detalhe para frente. Nesse trecho, o que temos previsto? Duas faixas para o trânsito geral e mais o corredor de ônibus à esquerda; e no canteiro Central, aquela mesma ciclovia vindo. Essa também foi uma melhoria que trouxemos para o projeto com base em diversas sugestões que recebemos, diversas contribuições ao longo do licenciamento ambiental. Nosso projeto original previa só duas faixas por sentido, uma para carro e outra para o ônibus. Hoje, para quem conhece a região, é uma por sentido. Vamos passar para duas por sentido e com todos os pedidos e orientações, conseguimos passar para três por sentido. Com isso, podemos ter a faixa exclusiva de ônibus à esquerda que ela não é viável quando são só duas faixas, o corredor fica mais fluido, ganha mais velocidade, há mais segurança para o pedestre, para o ciclista.

Então foi uma melhoria que trouxemos e sem impactar em desapropriação nos condomínios. Estamos fazendo toda essa tratativa com esses terrenos do lado do pátio da CPTM, Senai, Alstom. Então inimizamos o impacto na população, até porque são prédios novos, tem garagem com vários níveis, então isso também seria de muito impacto.

Nesse trecho estão previstas duas paradas: uma aqui, que fica entre a Campos Vergueiro e a Bartolomeu Paes, mais ou menos onde está o Senai, e outra aqui perto da

Fortunato Ferraz. Também temos nesse trecho, recapitulando a questão de enterramento das redes aéreas - vocês vão ter mais detalhes –, uma galeria nova de drenagem, porque nessa rua, não sei se vocês sabem, passa um córrego na Fortunato Ferraz, que está canalizado há muitos anos. Não o vemos, não o percebemos na Cidade, mas é por isso que a gente tem alagamentos nessa região, porque ele está canalizado e a galeria que há não dá conta hoje. Então ela vai ser mantida e do lado vamos fazer uma nova, enorme, com quatro por dois e meio. Então o que temos hoje de alagamentos, principalmente na passagem inferior vai melhorar muito.

E tudo aquilo que falamos: calçadas novas com acessibilidade, paisagismo, já falei sobre a sinalização, iluminação pública nova, toda essa requalificação. Esta é também uma ilustração da situação atual, hoje da avenida. Como falamos: ela bem estreitinha e aí ela passa a se tornar uma via de maior porte que traz mais benefícios para a mobilidade da Cidade.

Agora vamos falar um pouquinho da passagem inferior. Então, para vocês entenderem, agora viramos o mapa. O Norte está para cima, aqui está a av. Raimundo, indo sentido Pirituba, aqui está a linha do trem, a rua Gago Coutinho. Esta é a passagem inferior existente. Então hoje quem está aqui na rua Gago Coutinho já sabe, para, espera, passa primeiro nesse sentido, espera, depois passa nesse sentido, um carro por vez. Isso gera bastante trânsito na região.

Essa passagem existente será mantida para o uso da ciclovia e vamos ter a passagem inferior nova com duas faixas para carro, uma para ônibus em cada sentido, ligando à avenida. Então todo o tráfego passa a vir nesse sentido, se liga na Gago Coutinho, que vai mudar a circulação – também vamos ver isso em detalhe - e liga aqui na John Harrison, para quem está vindo para poder entrar nesse sentido.

Aquela ciclovia que vem desde Pirituba, Vila Anastácio, passa aqui, se integra, se liga para o lado da Mercedes, se integra aqui Diogo Ortiz que estamos ajustando a conexão da estação da CPTM e vai vir aqui, por enquanto até esse trecho. Estamos estudando melhor a

conexão dela no sistema da região.

Visualizando, para quem não conhece a passagem atual bem estreitinha e a passagem nova da nossa maquete eletrônica por baixo do trem, então, com duas faixas, três – duas gerais e mais uma de ônibus para cada lado.

Depois chegando à região da Lapa, estou apresentando então aqui para vocês uma versão do projeto que já é um *upgrade* do que vocês conheceram no passado. O projeto originalmente previa usar só a John Harrison. A gente tinha um alargamento previsto, mas a apropriação nessa região da curva e iríamos implantar uma faixa de ônibus no contrafluxo, na mão oposta do que é hoje. Acho que todos conhecem que a John Harrison hoje da mão saindo do Terminal Lapa - aqui no cantinho - sentido Gago Coutinho. A gente ia fazer um pequeno alargamento para ter o ônibus voltando e conseguir dar essa ida e volta do transporte.

Em contrapartida, era uma solução que estava trazendo algum problema porque ela estava muito estreita, então, o pedestre não estaria tão seguro quanto nesta alternativa, iríamos perder as vagas no em torno do Mercado da Lapa, que a gente sabe que é bastante importante por que é uma região que alimenta a economia e ninguém consegue ir ao mercado também se não parar para abastecer, parar para comprar. Tem toda a região comercial da 12 de Outubro. Então, a gente estudou isso em parceria com a CET. A CET ajudou bastante a compor essa solução. Com isso a gente vai fazer algumas adequações ao longo desse trajeto da Gago Coutinho, depois ela liga na Clemente Álvares e pega a Martins Tenório depois da 12 de Outubro ligando no sistema já atual, hoje, que passa ao lado do mercado e liga no Terminal da Lapa.

Aí, a John Harrison mantém com o sentido que está hoje. A gente vai fazer melhorias de pavimento, de calçadas e vamos melhorar as paradas existentes na John Harrison perto do mercado e, lá na frente, vamos implantar uma parada nova aqui nesta rua, a Carlos Bertini. A parada existente na Clemente Álvares e na Martim Tenório também serão adequadas para esse sistema poder operar.

Essa é uma região que hoje já tem bastante ponto final de ônibus. Isso vai estudar, vai adequar, mas não estamos prejudicando. Se precisar manter todos esses pontos que existem hoje, eles estão compatíveis com o projeto. Essa parada nova não interfere e as outras existentes já estão lá. Então, é um sistema que está compatível com a operação atual quanto com a operação futura dos ônibus.

Aqui visualizando como é que fica a situação da John Harrison, principalmente aqui perto do mercado que a gente continua tendo uma faixa de estacionamento e duas para circular geral - ônibus à direita e a parada na calçada - e nas outras ruas todas são típicas da região, que são duas faixas com ônibus a direita.

Agora, falando de novo um pouquinho da drenagem. Então, voltei lá no trecho da Avenida Raimundo, trecho da Vila Anastácio, essa é a sessão nova da galeria que a gente vai construir. É uma galeria bem grande com 4m de largura por 2,5m de altura. Ela complementa a galeria existente que já é grande – 2,80 por 40, dupla – e com isso a gente fez todas as simulações de drenagem, já vai reduzir muito os alagamentos da região.

Agora, vamos passar uma sessão de circulação tem vários trajetos. Vamos passar uma vez cada um para tentar todo mundo se situar. Depois, este material vai estar disponível para quem quiser olhar, tirar dúvida, mas vou pedir um pouquinho de paciência e atenção de vocês porque são todas as circulações principais que a gente identificou.

Então, para quem vai dar Lapa para Pirituba – lá de baixo da John Harrison, pega a Raimundo nova alargada, Ponte e Raimundo alargada seguindo pelo existente. No caminho de volta também. Vocês veem que ficou bem fácil. Pega a passagem anterior nova, faz aquela circulação na Lapa e chega até o Terminal. Quem está vindo da Ayrton Senna e quer ir para Pirituba, que é o caminho que hoje faz pela Raimundo, também vai fazer só vai ser aquele contorno na alça existente, igual é hoje, só muda o caminho da rua. A volta, a mesma coisa. Está em Pirituba e quer ir para ponte.... errei, desculpa, da Ayrton Senna para Lapa agora. A rua nova em volta do Pastorinho que funciona como uma alça para a ponte.

Agora quem está na Lapa e quer ir para a Marginal Pinheiros tem a opção de continuar indo pelo Viaduto da Lapa ou vai ter a opção de pegar o viário novo e fazer a alça que vai sentido Bandeirantes.

De Pirituba para a Marginal Pinheiros sentido Bandeirantes também não tem dificuldades, só virar à direita na Marginal. De Pirituba para Piqueri, então também segue pela Avenida Raimundo normalmente. De Pirituba para pegar a Ayrton Senna vai cruzar a ponte e fazer a volta pela Rua São Tito. Na Marginal Pinheiros para Pirituba vai poder fazer a alça nova, que foi incorporada no projeto.

Sessão dos condomínios do lado de Pirituba, a gente vai ter para quem estiver no Pastorinho ou no Village o retorno da MRV que já existe hoje. Para quem estiver na MRV ou vindo de toda Avenida Raimundo segue reto para chegar à ponte. Especificamente do Condomínio Bandeirantes está mantida a saída que existe hoje para virar à esquerda.

Quem está na Lapa para ir à Ayrton Senna passa a ter a alternativa pela avenida nova, provavelmente mais fluida do que pelo Viaduto da Lapa hoje e Ermano Marchetti.

Agora, a questão dos acessos dos condomínios na Vila Anastácio que hoje quem está na Raimundo indo sentido Marginal pode entrar a esquerda e virar no prédio para entrar na garagem. Essa entrada vai passar a ser feita da seguinte forma: quando sair da passagem inferior vai virar à esquerda na Fortunato Ferraz, contornar pela rua de trás, pela Camacam e ou virar à direita na Bartholomeu Paes, para quem está nos condomínios ali perto da alça, ou seguir até a Campos Vergueiro e virar à direita na Raimundo.

Quem estiver na Raimundo e quiser ir para Mercedes, que hoje é bem direto, também vai ficar fácil, vai ter uma volta ali na saída da (ininteligível) já pega direto a Mercedes e o caminho oposto também da Mercedes para a Raimundo é bastante simples, vai virar na Gago Coutinho e fazer a volta para entrar direto na passagem inferior. A mesma coisa para Diogo Ortiz, é bem parecido com a Mercedes no sentido da City Lapa, todas essas circulações em volta da saída da passagem inferior. No caminho oposto também.

No acesso para a estação CPTM, Estação Piqueri, quem estiver ali no Pastorinho ou nos condomínios vai fazer o retorno na MRV, e, depois, fazer o retorno ali na frente, na Raimundo, para chegar. Esse é o caso mais crítico. Na verdade, esse é o pior acesso para a estação; todos os outros estão bastante melhorados.

Vamos passar para a parte ambiental do empreendimento.

Quero lembrar o histórico para vocês: tivemos, em 2015, uma primeira consulta pública do projeto. Lá foram apresentadas várias sugestões de melhorias. Depois nós tivemos, em 2016, a informação de que seria necessário fazer um EIA-Rima para estudar todo o impacto desse empreendimento na região, na Cidade. Nós protocolamos o plano de trabalho na Secretaria de Verde em agosto de 2016; em novembro, recebemos o termo de referência para fazer esse estudo; e, por fim, apresentamos todo o estudo da região, dos impactos, das mitigações, dos programas ambientais em abril de 2017. Então, durante esse processo do licenciamento ambiental muitos de vocês devem ter participado das audiências que fizemos em setembro de 2017. Foi uma do lado da Subprefeitura da Lapa e uma do lado da Subprefeitura de Pirituba. E nessa ocasião, que eu recapitulei até aqui várias sugestões que nós recebemos e conseguimos trazer para o projeto como resultado dessa participação popular.

Então relembro as principais solicitações que vocês trouxeram, que vocês falaram durante o projeto: a inclusão das alças de acesso à ponte, que a gente melhora mais ainda a circulação dos fluxos; a manutenção das vagas no entorno do Mercado da Lapa também foi um pedido forte da região; e o alargamento viário no trecho da Vila Anastácio, que havia uma preocupação de usar a (Ininteligível) ou não com o fluxo que passaria a circular, vindo de Pirituba para o Centro, e vice-versa.

Bom, seguindo aí com o histórico.

Depois das audiências, nós tivemos os pedidos de esclarecimento e complementação pela Secretaria do Verde e para nós. Em maio, nós apresentamos todos esses esclarecimentos, complementamos com todas as dúvidas. E em agosto foi publicada a

licença prévia, que atesta a viabilidade do empreendimento. A partir dessa viabilidade, dessa licença ambiental prévia, a gente passa para estar num nível mais a fundo de todo o atendimento, ponto a ponto, dos programas ambientais, como que eles vão ser resolvidos durante a obra e no projeto. Nós trabalhamos bastante nisso. E, em dezembro de 2008, apresentamos para a Secretaria do Verde todo o nosso relatório de atendimento, todas as exigências que teriam que ser cumpridas, como nós a atenderíamos. E tivemos, em abril desse ano, emitida a licença ambiental de instalação, que é aquela LAI que tem ali, de número 3/2019. E, especificamente, o manejo arbóreo, que é o corte de árvores, seja para transplantá-la ou seja para plantar uma nova em compensação, foi autorizado em maio, logo na sequência, separado da própria licença – para quem não sabe. E, com isso, estamos com toda a parte ambiental de licenciamento cumprida, demonstrando que a obra pode acontecer sem nenhum problema ambiental.

Aqui está um resumo da questão do manejo arbóreo. Então nós, para implantarmos esse projeto, vamos fazer o corte de 638 árvores. É previsto que sejam mantidas 154 árvores existentes. E vamos, em compensação do corte, plantar 738 mudas DAP 3, que são aquelas mudas que têm três centímetros de diâmetro. Depois, a gente vai mantendo por um tempo, até ela começar o crescimento, mais 456 mudas também DAP 3 em parques, que a gente está acertando com a Secretaria do Verde mais 4.447 mudas com mais de um metro e 30 centímetros. Com isso, todo o impacto que a gente tem de tirar a vegetação está sendo mitigado, e a região não vai perder com isso. Vai ter garantida a compensação.

Bom, desapropriações. Falei para vocês um pouco ao longo do projeto, agora, estamos visualizando no formato do mapa. Aqui é o Rio Tietê, a Ponte nova, o shopping, o vermelhinho, como eu falei, é um pouquinho de cada lado, um pouco do Shopping, do Cemitério, do Bandeirantes, do Village e do Pastorinho. Todo mundo continua na região morando, passeando, no seu serviço, nada será perdido. Do lado da Lapa, temos esse azulzinho, que são todas as tratativas que estamos fazendo com a União. Não são terrenos de

particulares, mas da CPTM e a União. De particulares, temos um pedacinho da alça, que também estamos mantendo o apoio, acertando a entrada de caminhões, carretas, tudo isso está sendo tratado em detalhes com cada um desses entes afetados. Onde temos o maior impacto, daí não tem jeito, faz parte para implantar a obra, essa parte que temos para fazer a passagem inferior. Então, o finalzinho da John Herz com a Coutinho. Todo esse quarteirão está sendo desapropriado.

É sempre bom a gente lembrar porque existe muito trauma no passado com a desapropriação, muitos mal entendidos, toda desapropriação é feita em juízo; faz-se uma análise do imóvel, avalia-se o seu valor no mercado, não é o quanto ele está no imposto, faz-se uma pesquisa de mercado, compara-se com imóveis equivalentes, qual a área e a condição e apresenta uma proposta para o juiz; o juiz manda um perito dele, avalia se está certo ou errado, e ele define, ele dá o valor final, o que ele decidir é o que nós vamos pagar. Então, ninguém que está sendo desapropriado receberá menos do que vale o seu imóvel; nem vai sair sem receber esse recurso.

É claro que ser desapropriado tem um impacto, você vai ter que buscar outro endereço e se restabelecer na rotina, mas não existe um prejuízo financeiro que advenha disso. Depois, se vocês tiverem alguma dúvida com relação a isso, a gente pode esclarecer.

Aqui, há um resumo das desapropriações, na fase 1, do lado Norte são só 9 imóveis; o DUP, Decreto de Utilidade Pública, foi publicado em 2015, a gente já ajuizou ação para esses imóveis, estão estimados, como investimento nosso, 30 milhões desse lado e envolve residência e comércio, como a gente já falou; na fase 2, são 36 imóveis afetados, a DUP foi publicada em 2015, e estamos na fase de avaliações dos imóveis; a nossa estimativa é que atinja 50 milhões. Então, vocês estão vendo que não são valores baixos que estão sendo pagos, envolvem residências e comércios.

Passando para a parte de autorizações e interferências, vamos ver as seções diárias, só para vocês entenderem o quanto de energia precisamos colocar para viabilizar uma

melhoria dessa à nossa Cidade. A gente tem a Superintendência de Patrimônio da União, com todas aquelas terras da União, que eu falei que a gente está tratando. Temos o DNIT, porque a União divide: uma parte vai para SPU, uma parte vai para o DNIT. Temos a própria MRV, que não é uma cessionária, é ferroviária que opera as linhas do trem com a CPTM. Temos a CPTM. Temos o Comando da 2ª Região Militar, vulgo Exército. Ali na Fortunato Ferraz a gente tem o Exército e a gente, na área deles, vai fazer uma parte daquela rede de drenagem, que eu falei. Então, também estamos negociando com eles para fazer obra lá dentro, por a galeria, depois devolver para eles. E a Secretaria Municipal de Esporte e Lazer, por conta da desativação do CDC, onde foi parar o canteiro.

Aprovações e autorizações. DAEE – Departamento de Águas e Energia Elétrica. Por conta tanto da gente estar implantando uma ponte nova sobre o rio, então questão de gabarito, de circulação hidroviária e mais a parte da canalização do córrego que impacta na própria drenagem.

O Condephaat, que é o órgão de proteção do patrimônio estadual. A gente, inclusive, já tinha uma aprovação para o projeto original quando a gente incorporou todas essas melhorias que eu mostrei hoje para vocês. Nós submetemos ao órgão e já temos um parecer favorável do traçado. Vamos aprovar todo o detalhamento da adequação.

Conpresp, que é o órgão municipal também de patrimônio histórico. Também temos parecer favorável.

O IPHAN, que é o órgão de proteção também de patrimônio, no âmbito da União, já autorizou o nosso acompanhamento arqueológico para todas as escavações que a gente tem serem acompanhadas se a gente vier encontrar qualquer fragmento de valor histórico.

CET e SPTrans eu não preciso nem falar, né. O projeto de circulação viária discutido no dia a dia com essas duas companhias, para debater cada esquina, cada canteiro central, cada semáforo, cada parada.

CPTM, tanto por conta da passagem inferior, né. Quanto à passagem inferior nova,

é legal lembrar de que a gente vai fazer toda a obra sem parar nem a Linha 7 nem a Linha 8, e está compatível com uma futura ampliação da CPTM. Então, não vai ter impacto algum de que a CPTM depois queira fazer uma ampliação que ela tinha programado e a nossa obra inviabilizou. Não. Tudo compatível.

CCR AutoBAn. A gente está ali juntinho da Bandeirantes. Então, tanto durante a obra, depois da circulação pós-obra.

Ilume, por causa da nova iluminação pública e mais diversos outros órgãos que a gente vai consultando durante o licenciamento. Então, é um empreendimento grande que a gente trata com muito cuidado.

Falando especificamente de concessionárias. Todo mundo sabe que nas ruas da Cidade passa a rede de água, de esgoto, de energia, de gás e principalmente, hoje em dia, de *internet*. Então, todo mundo hoje, essas redes de *internet* e telefone passam nos postes. Eu falei para vocês que elas vão ser enterradas. A gente já tem lá embaixo a rede de água, de esgoto, a de gás e a gente precisa mexer nessas redes, porque têm os pilares das pontes, tem a drenagem nova. Então, tudo isso a gente trata com todas essas concessionárias para remanejar. Conforme a lei prevê, vários desses remanejamentos são por conta delas. Os que a lei diz que são nossos, a gente paga, mas tudo compatibilizado, inclusive para não prejudicar o plantio, porque, se a gente não tomar cuidado, a gente perde o plantio por conta de ficar cheio de rede no lugar errado.

Bom, vamos falar agora de obra, então. Começamos recentemente e estamos trabalhando. Então, o nosso cronograma da fase 1. Como a gente falou, começamos a obra em junho. Então, o que é a fase 1? A ponte e mais o lado norte e, claro, do lado sul, a chegada da ponte, obviamente. A gente pretende entregar esse trecho até o final do ano que vem, até dezembro de 2020.

Ainda no começo do ano que vem a gente já começa o restante das obras, então a ideia é entregar o complexo todo até o final de 2021.

Neste momento já tem canteiro implantado, estamos trabalhando nas contenções para executar os dois pilares junto da margem do rio, para executar a fundação da ponte; tem o rio ali, então a gente tem que fazer toda uma contenção em volta - vocês vão ver nas fotos - para conseguir fazer as escavações, garantir a segurança da obra. E estamos implantando os desvios de tráfego para a região não parar em volta da obra.

Agora tem algumas fotos. Aí é na margem do rio, dá para ver os equipamentos executando as estacas, a circulação das máquinas fazendo escavação. Lá em cima dá para ver o tapume segurando o tráfego na Marginal. Esse aí é o que a gente chama de Apoio 3, que é do lado de Pirituba. Junto da marginal tem solo grampeado. Estamos fazendo a contenção com estaca raiz para não ter nenhum impacto no rio.

Esse sistema de contenção que a gente trabalhou também foi negociado com DAEE, porque o normal, quando faz obra assim junto ao rio, é fazer ensecadeira, quando joga aquele monte de terra, fazendo aquele talude dentro do rio, o rio fica estrangulado, sobe o nível, chove um pouquinho, pronto, alaga a Marginal. Então não era um impacto, um risco que a gente queria assumir, mesmo fazendo essa etapa de obra na época seca, como agora em agosto, começou em junho, a gente não queria assumir esse risco. Em julho teve chuva superforte, subiu muito o nível do rio. Então para isso foi previsto todo um sistema, de custo menor do que a ensecadeira, que não dá esse impacto no rio e garante também os desvios na Marginal como estavam previstos.

Essas fotos são do lado da Lapa, são também os equipamentos executando as estacas, um pouquinho mais de perto. Essa obra não dá para vocês visitarem porque é dentro do próprio canteiro de obras, por enquanto, ali ao lado do Pastorinho, onde a gente vai implantar o desvio de tráfego para começar as obras da fundação entre o Pastorinho e o Shopping. Assim que estiver pronto, a gente vai abrir, vai fechar um pedaço da Raimundo, vocês passar a circular por essa via nova, aí nós vamos seguir com a obra da ponte. Esse é o nosso canteiro de obras.

Vamos lá. Recursos. O empreendimento, como vocês viram, não envolve só obra; ele envolve projeto, muito projeto, envolve os estudos das áreas desapropriadas; envolve a obra em si e, claro, a maior parte financeira; desapropriação que é bastante caro, vocês viram os valores antes; todo o licenciamento e a gestão ambiental, então tem arqueólogo, tem o pessoal acompanhando fauna, acompanhando a parte social, todos esses programas e o gerenciamento disso tudo, para tudo acontecer ao mesmo tempo. Então a Fase 1 está em 180 milhões e a Fase inclui a ponte, as duas pontes; e a Fase 2, com quase 206 milhões, incluindo a passagem inferior e a drenagem, e todo o resto – eu estou citando o que é mais pesado financeiramente.

Comunicação social. Além de estarmos aqui hoje, de estarmos sempre aberta, já recebemos diversas pessoas na nossa sede no centro de São Paulo, também estamos colocando à disposição o canteiro de obras na Raimundo Pereira de Magalhães, nº 1.560, a pessoa que vocês podem procurar. Vai lá, procura a Vera Premazzi, esse é o telefone dela também e esse é o *e-mail* que a gente deixa para falar dessa obra. Alguém que for falar com a gente de outro assunto, aí procura a SP Obras diretamente, mas para essa obra já abrimos esse canal de comunicação para ir pessoalmente, ligar ou mandar *e-mail*. Qualquer dúvida, qualquer pedido, vamos atender rapidamente.

Para finalizar, mais algumas imagens da obra. Aí é embaixo da alça do lado de Pirituba; aqui é a Raimundo do lado da Vila Anastácio; aqui é a entrada da passagem inferior entre a alça e o Exército, vocês podem ver, inclusive, a ciclovia seguindo lá na frente para usar a passagem inferior nova e os carros e ônibus na passagem nova. Aliás, ciclovia inexistente, acho que falei trocado. Aqui junto do Shopping e dos condomínios; a subida da ponte em frente à Escola, ali entre o Clube Nacional e a Escola. E aqui também é na esquina da Campos Vergueiro, olhando para o lado de Pirituba.

Essa é repetida, passagem inferior de novo. E é isso.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. Essa foi a apresentação da Antonia,

neste ato representando o Diretor Técnico de SP Obras. O Diretor não chegou até agora, então você fez uma breve apresentação. Parabéns, acho que atendeu a expectativa de quem estava querendo colher as informações.

Há outros representantes do Executivo que vão fazer uso da palavra?

Quero registrar, primeiro, chegou o nobre Vereador Fabio Riva, aqui do meu lado direito. Em seguida, o nobre Vereador Eliseu Gabriel, também do lado direito. E do lado esquerdo, está presente o Marcos Antonio Landucci.

Então conforme havíamos combinado, os representantes do Executivo podem retomar o local de vocês. Acredito que aquelas sete perguntas que fiz a leitura no início, praticamente a Antonia já respondeu. A Antonia depois pode retomar, acredito que foram respondidas, mas não sei se atendeu a expectativa da plateia. Há espaço para todos. (Pausa)

Antonia, acho que a dúvida é: qual a fonte do recurso. Essa resposta faltou na sua apresentação.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Bom dia, Giovani. Então, Giovani, vai falar sobre a fonte de recurso. Giovani, por gentileza. Peço à assessoria que, se possível, arrume mais uma cadeira, aqui. Vamos nos ajustar um pouquinho para lá.

Vladimir, SP Urbanismo... Se quiser ocupar um espaço aqui, pode vir. Então, vamos lá. O Diretor já vem com a melhor notícia, não é? A fonte do recurso... Vamos lá.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Boa tarde a todos. Agradeço...

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Bom dia.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Bom dia. É que já estamos desde cedo trabalhando e correndo atrás das coisas. Peço desculpas pelo atraso. Estávamos...

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Pessoal, vou pedir um pouquinho de silêncio, para sermos objetivos, por favor.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Então, eu peço desculpas pelo atraso.

Estava com o Prefeito em outro evento. Agradeço ao Vereador Senival Moura, por promover este evento, para que possamos apresentar a toda a população interessada esse grande benefício, que são as obras da ligação viária Pirituba – Lapa.

Com relação à pergunta da Jupira, sobre fonte de recurso...

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Só um segundinho, por gentileza... Vamos pedir para se inscrever depois. O senhor pode se inscrever, para poder falar, ok?

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – A Prefeitura deu ordem de serviço para início da primeira etapa do projeto, que consiste na execução do lado Norte, mais a ponte, com recursos do Fundurb. A Etapa II está sendo considerada, com recursos da Operação Urbana Água Branca. Então, gostaríamos de aproveitar e pedir um apoio aos nobres Vereadores, para que o projeto de lei que está na Câmara tramite com celeridade, de forma que possamos fazer a aprovação e, ato contínuo, fazer emissão de Cepacs, para possibilitar a conclusão das obras.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Pela ordem, nobre Vereador Paulo Frange. Nós combinamos que iam falar, primeiramente, os inscritos, mas há uma Questão de Ordem e o nobre Vereador vai falar.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, aproveitando que o público que está aqui conhece muito do assunto e a presença do Presidente da São Paulo Urbanismo, se o Marcelo pudesse nos falar um pouco, exatamente, sobre a situação da operação e a ponte, com certeza ficaria muito mais claro tudo isso. Quero aproveitar a sua presença. Em um sábado, pela manhã, está aqui, conosco.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Pode fazer uso da palavra à vontade, por quantos minutos forem necessários.

O SR. MARCELO IGNATIOS – Bom dia a todos. Só para fazer, então, esse *link*, essa conexão, meu nome é Marcelo Ignatios. Eu sou da São Paulo Urbanismo. A minha função, lá, tem sido essa, dos estudos econômicos para revisão da Lei da Operação Urbana

Consorticiada Água Branca.

Nós, lá, na São Paulo Urbanismo, desde que entramos na gestão atual... Eu já estava lá antes, mas, desde que entramos na gestão atual, temos feito um esforço, tanto no Executivo como junto aos Vereadores – agora, que o projeto de lei já está na Câmara –, para que a Lei da Operação Urbana Consorticiada Água Branca possa efetivamente, nessa etapa que foi aprovada em 2013, fazer a arrecadação dos recursos suficientes para cumprir as obras prioritárias listadas nessa lei, dentre as quais está a própria ponte. Então, no esforço do qual falo, no Executivo e no Legislativo, o Executivo viabiliza uma primeira etapa – que é essa explicação que a Antonia fez, aqui, e que o Giovani está trazendo – para poder, efetivamente, tornar real a construção dessa ponte, sem abrir mão do recurso da Operação Urbana Consorticiada.

Quer dizer, a obra é de muito maior porte, muito maior vulto, e de grande interesse de toda região – tanto da Barra Funda e da Água Branca como da região Norte, ao longo da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães. Então é uma conexão que foi introduzida em 2013, na lei da Água Branca. O Vereador Paulo Frange acompanhou e outros nobres Vereadores também acompanharam.

Desde 2013, a Lei da Operação Urbana Água Branca ainda não surtiu o efeito financeiro esperado, ou seja, a venda do Certificado de Potencial de Construção, dos Cepacs, ainda não foi feita com sucesso. Então, o caixa atual da Operação Urbana vem da lei anterior, de 1996, que vem acumulando tem recursos que vão prover uma série de intervenções já nos dias atuais. Mas a segunda parte da Operação Urbana, aprovada na lei de 2013, ainda não teve os seus leilões, nem comercialização de Cepac e a arrecadação esperada.

Portanto, o que prevê o projeto de lei que está na Câmara relativo à revisão da lei da Operação Urbana Água Branca, aprovada em 2013? Basicamente, o PL propõe uma redução do preço do Cepac, uma vez que foram constatados que esses títulos estão valendo muito. Então, quando eles foram oferecidos no mercado, num leilão em fevereiro de 2015,

praticamente não houve adesão. Houve apenas um único comprador que pagou R\$ 9 milhões em um recurso total de mais de bilhões que essa Operações Urbana tem, ao longo de sua história de 20 anos, arrecadado.

Então, o que está se propondo nesse projeto de lei é uma adequação dos valores mínimos do Cepac para que haja atratividade no leilão que é oferecido aos empreendedores imobiliários desses títulos, para que, dessa forma, a Operação Urbana Consorciada Água Branca, aprovada em 2013, possa iniciar o seu trabalho de arrecadação de fundos nessa etapa; e fazer frente às demandas que a ponte vai precisar logo mais, assim que a obra dessa primeira etapa for concluída; a segunda etapa se inicia e, o que se espera, com recursos da Operação Urbana Consorciada.

Por isso o nosso esforço para essa comunicação de que há a constatação de que os títulos de Cepac, nos valores que estão atualmente colocados, estão muito acima daquilo que seria de interesse ou de oportunidade de que o setor imobiliário os adquirissem.

Então, a proposta é que, para leilão, e estamos falando de um leilão em que sempre pode existir a chance de uma maior oferta, por isso estamos colocando um piso mínimo – essa foi a sugestão do Executivo. Nesse caso, o piso do valor do Cepac a ser oferecido nesse leilão tem que ser menor do que está previsto hoje. Ele está previsto a R\$ 1.600,00 e a proposta é reduzi-los a R\$ 700,00 e R\$ 800,00 cada título de Cepac, para que haja uma primeira rodada nesse leilão e venda desses títulos.

Com isso, nos próximos anos, a Operação Urbana Barros vai engatando e engrenando, assim como as demais Operações Urbanas que há no Município, como a Operação Urbana Faria Lima e a Água Espraiada.

Ficamos à disposição para o que for necessário em relação ao PL também. A ponte, a gente não toca; quem toca é a SP Obras, mas quanto ao PL o Executivo pode dar esse suporte através da São Paulo Urbanismo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. O primeiro inscrito é o Sr. Eduardo de Lamana; o segundo inscrito é o Sr. Antônio José Guerra.

O SR. EDUARDO LAMANA – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, senhoras e senhores, estou representando hoje a Escola Beit Yaacov, que está localizada há quinze anos numa área de 36 mil metros quadrados, na Avenida Marquês de São Vicente. Hoje a escola conta com 1.250 alunos, e nós acreditamos que, por meio do PL 397/2018, que está em tramitação na Câmara Municipal, os Vereadores possam corrigir uma grave distorção da lei 15.893/2013, que, entre os seus diversos novos alinhamentos viários que foram aprovados pela lei, há propostos quatro, que, se executados, acarretarão um dano irreparável à escola, comprometendo inclusive o seu pleno funcionamento onde hoje está localizada. Os quatro melhoramentos viários propostos e aprovados simplesmente retalharam a escola em três, isolando todas as unidades existentes e que funcionam integradas hoje. Então, esse é um apelo que a escola faz mais uma vez. Nós já nos manifestamos em todas as outras audiências públicas, junto ao Executivo. Nós acreditamos que, feito o cálculo aproximado, só de desapropriação, seriam economizados 32 milhões de reais. Acreditamos que, num contexto de escassez de recursos, eles seriam muito bem vindos ou na própria Ponte Raimundo Pereira de Magalhães ou na construção de aproximadamente 450 habitações de interesse social.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Tem a palavra o Sr. Antônio José Guerra, munícipe.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ GUERRA – Bom dia a todos. Eu gostaria de saber de V.Exas. se, quanto a esse orçamento, que está previsto ao longo de toda obra, se há informação de parte dele, pelo menos na fase 1, já concluída. Quanto à fase 2, como será feita essa parte orçamentária? Hoje se sabe que há uma lei de responsabilidade fiscal. Então, para se licitar qualquer obra, tem que haver o orçamento. Aí como foi dividido em fase 1 e fase 2, eu queria saber como vai ser feito isso. Se começam a obra hoje, no futuro, jogam a

responsabilidade para o outro lado da Raimundo Pereira de Magalhães. Podem parar a obra. Talvez mudança de Governo ocorra no decorrer do ano de 2020. E aí a população vai ficar à mercê do Poder Público?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Tem a palavra a Sra. Helena Magozo, Conselheira do Cades da Regional Lapa.

A SRA. HELENA MAGOZO – Aqui há alguém representando a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Sim. Aqui estão representando o Executivo.

A SRA. HELENA MAGOZO – Na minha pergunta, sobre o conselho regional de meio ambiente e desenvolvimento sustentável e cultura de paz da Subprefeitura da Lapa, eu estou focando mais nas questões ambientais, até porque, quando se fala em empreendimento, levar as informações ao conselho é uma forma de o conselho se apropriar mais das questões das operações urbanas, que são tão caras à Cidade. Então, eu vou deixar as questões e depois a gente espera, se for necessário, a complementação, está bom?

Então a primeira questão, na verdade, é uma solicitação. É muito rica, apesar de não ser prevista na legislação ambiental, a audiência pública é só prevista quando há EIA-Rima e quando há licença ambiental prévia, eu considero de muita importância, está sendo muito importante esta audiência pública aqui em Pirituba. Que também haja uma audiência pública do lado da Lapa porque esse projeto - e a gente tem que entender que somos todos cidadãos de São Paulo - tem uma percepção, uma avaliação muito diferente em Pirituba e na Lapa. É importante a gente chegar ao meio termo, num esclarecimento mais geral, que chegue num ponto de equilíbrio entre as duas regiões e para Cidade como um todo. Então a solicitação de que também haja essa atualização, que foi tão importante aqui para os dois lados.

Outra coisa – e é uma pergunta - a gente tem condição de acompanhar muito mais a licença prévia por conta do da audiência pública, do EIA-Rima e já as outras fases da licença,

de instalação e de operação, ficam mais a descrita na ordem ambiental. Então era importante a gente ter a informação de quais são as exigências contidas na licença de instalação porque as exigências vão ter de ser cumpridas para que se obtenha a licença de operação para que a ligação viária possa vir a funcionar. Então quais são essas exigências? Temos notícia de que são mais 30 que estão na licença de instalação.

Aqui uma questão que é a seguinte: o empreendimento prevê licença de operação parcial, e a gente fala de um cronograma na fase 1 e de um cronograma na fase, ou só a licença de operação total? Essa é uma questão muito importante, sabe-se de outros empreendimentos na Cidade, e aí tem tudo a ver com a questão do orçamento, que foi colocada aqui, a gente sabe do impacto que tem pra Cidade de não ter a garantia do pleno funcionamento e realização do empreendimento. Então é um pouco isso, quer dizer, está se prevendo LO só total, final fase 1 e fase 2 ou se prevê LO parcial e como se prevê parcial como se prevê a intervenção parcialmente.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - O próximo a fazer uso da palavra é Marcos Hirashima da Associação dos Moradores de Vila Anastácio; em seguida, Fabrício Batista da Costa, munícipe.

O SR. MARCOS HIRASHIMA - Bom dia a todos. Cumprimento às autoridades que compõe a Mesa. O meu compromisso, hoje falarei em nome dos moradores da Vila Anastácio.

Como todos sabem, essa obra é uma antiga reivindicação da região de Pirituba-Perus. Uma luta muito grande das entidades e associações de moradores, também dos Vereadores da região no sentido de incluir a obra na Operação Urbana Água Branca. Todos participam da luta, a participação é muito grande.

Também falo das consequências que podem causar após a conclusão dessa ponte para a Vila Anastácio porque a Vila Anastácio vai ser o bairro mais prejudicado nesse sentido porque o acesso para a Marginal vai ser feito através, dentro do bairro da Vila Anastácio.

Precisa haver melhorias para que possa ser contemplado com algumas coisas que minimizem esse sofrimento que pode acontecer, que certamente vai acontecer.

Estão listadas algumas coisas que precisam ser feitas: existe inundação, alagamento nas ruas Campos Vergueiro, Caiapós. Tem que aumentar a vazão das galerias ali existentes.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MARCOS HIRASHIMA – Então, toda vez que chove um pouco mais impacta naquela escola municipal, que tem centenas de alunos. É necessário que haja essa intervenção com urgência. Também o aumento da captação das bocas-de-lobo nas ruas Bartolomeu Paes, Conselheiro Olegário, Fortunato Ferraz. É necessário aumentar essa captação. E também, nas ruas, é bom fazer um sistema viário por dentro do bairro nas ruas Campos Vergueiro, Alvarenga Peixoto, Benedito Campos de Moraes e Camacam. Elas precisam receber asfalto novo porque vão sofrer as consequências de um sistema viário dentro do bairro.

É nisso que os moradores do bairro de Vila Anastácio pedem intervenção. Está tudo elencado, listado. Gostaria de estar protocolando essas reivindicações junto ao representante de Siurb para que possa fazer tais melhorias na região.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Eles vão responder às perguntas posteriormente porque, se não, vai virar debate entre o orador e quem faz as perguntas. Vai acabar complicando.

Já são 20 os inscritos. O próximo a fazer uso da palavra é Fabrício Batista. (Pausa) Declinou. Então o próximo é Carlos Eduardo Pessoa Dias, munícipe. Depois falará o Sr. Roberto Rolnik Cardoso.

O SR. CARLOS EDUARDO PESSOA DIAS - Bom dia pessoal. Meu nome é Carlos, sou morador de Pirituba. A ponte vai trazer muitos benefícios para a população, vai

facilitar o acesso. E o projeto da MRV para frente, é muito bom. Qual é a minha preocupação? É o período que vem antes da MRV. A Raimundo hoje já está estrangulada com o trânsito. Há pontos na Raimundo em que fica uma pista só um, um pouquinho pra frente da... A hora que você fizer a ponte vai atrair todo o pessoal que vem da Mutinga, que vem do Jaraguá para a Raimundo Pereira de Magalhães.

Então a pergunta que eu faço é: qual a política de vocês, qual o projeto de vocês para diminuir o fluxo, o impacto na Raimundo Pereira de Magalhães, que vai ficar fechada? Ao mesmo tempo em que faço a pergunta, eu já apresento a vocês uma ideia. Qual é a minha proposta? É você pegar aquele terreno da CPTM, também da Prefeitura, que está parado entre a linha do trem e os condomínios, no Jardim Felicidade, e fazer uma avenida que dê acesso direto à ponte. Eu fiz para vocês um projeto preliminar. Aviso que não sou arquiteto, sou de outra área, mas a minha ideia é fazer uma avenida paralela à linha de trem ligando à Mutinga, direto, passando pela Rua Camarões, passando por traz do Jardim Felicidade, por traz do Condomínio da MRV, fazendo inclusive um acesso ao Condomínio da MRV. Nós estamos falando de 40 mil pessoas a mais na Raimundo. Então é fazer pra eles um acesso por trás da ponte para que não entrem em contato com o trânsito do Shopping, do Portal e da Avenida Raimundo.

Para finalizar, vou apresentar ao Secretário, vou deixar o esboço do projeto. Peço com ênfase para que vocês deem uma olhada no projeto porque se não ampliar a Raimundo, o gargalo vai sair da Ponte do Piqueri e vai vir para cá. Ok?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. O próximo a fazer uso da palavra é o Sr. Roberto Rolnick Cardoso.

O SR. ROBERTO ROLNICK CARDOSO – Bom dia a todos. Eu sou da Associação de Amigos e Moradores pela Preservação do Alto da Lapa e Bela Aliança.

Gostaria de agradecer pela apresentação inicial. Acho que o projeto ficou bastante claro, mas eu queria ressaltar uma questão. Quando a gente imaginar que essa obra estiver

pronta e em pleno funcionamento, serão milhões de novos veículos, milhões de novos ônibus. De fato, é muito importante essa ligação viária da circulação e mobilidade, principalmente pela questão do transporte público, que é fundamental. Então, a gente concorda plenamente com essa conexão. Mas eu queria ressaltar uma questão: o bairro do Alto da Lapa e Bela Aliança, esses dois bairros são tombados. Eles possuem o tombamento ambiental, que foi dado pelo Conpresp, com essa tarimba de ambiental e a gente imagina que todo esse fluxo novo de veículos, de uma maneira ou de outra, vai trazer um impacto grande para o bairro, em termos de degradação.

A minha pergunta é a seguinte: quando a SPTrans fez o estudo das áreas de influência, inclusive nos mapas aparecem os nossos bairros dentro dessa área. Como que vocês consideraram a questão do número de novos veículos circulando pela região? Como foi o estudo da CET em relação a esses novos automóveis que vão ter, não só os que têm hoje, mas os de todos esses novos empreendimentos que estão surgindo? Como foi feita essa previsão para o futuro, até essa obra estar pronta e também o impacto posterior? E também em relação ao Conpresp, como foi essa licença, como foi feito esse contato com o Conpresp e essa autorização que o Conpresp acabou dando para a obra?

É isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. Quero registrar a presença da sempre Vereadora Lídia Correia.

Tem a palavra o Sr. Márcio Santana, da Comunidade do Piqueri.

O SR. MÁRCIO SANTANA – Bom dia a todos. O meu nome é Márcio, sou morador da Comunidade do Piqueri. Não sei se todo mundo conhece, mas ali a Comunidade, hoje, está bem saturada de carro. Ela é a Rua José Peres Campelo. E como ainda não existe a ponte, muitos carros pegam acesso para a Marginal através da Comunidade, que não suporta tantos veículos. Então, acaba prejudicando bastante os moradores. Tem bastante criança lá. Circulam bastantes viaturas, ambulâncias, etc.

Então, a importância também da Comunidade para a região, como um todo, pensando nos novos empreendimentos que estão surgindo, como o da MRV e próximo do Terminal Pirituba, à Escola Silvio Xavier Antunes e do Cingapura. E a Comunidade tem uma participação muito importante nessa região, porque a região carente impacta diretamente na questão da segurança, como um todo para a região. A gente vê, têm crianças ali, o uso de drogas e tudo o mais, e influencia no futuro da região, como um todo.

E outra questão também, a gente já tem moradores que já há mais 40 anos moram lá. Eu moro há 23 anos, a minha vida inteira. Eu nasci lá. E eu vejo que a região lá é um pouco esquecida.

Teve uma questão entre os barracos, que saíram devido ao muro. Mas, desde então, eu não vejo nenhum projeto pensando na comunidade, em sua importância. Então eu queria saber de vocês sobre a questão de projeto da comunidade, porque, como a obra está prevista para terminar em 2021, até lá, a comunidade vai ser de acesso, de refúgio, para a Marginal. Então eu queria ver se tem algum tipo de projeto e como que vocês olham para a comunidade. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. O próximo a fazer uso da palavra é o Sr. Adalto José Durigan.

O SR. ADALTO JOSÉ DURIGAN – Bom dia a todos e a todas.

Eu resido na Leopoldina. E a questão da Lapa: é a região que vai ser mais impactada nesse processo. Então eu queria basicamente, primeiro, parabenizar o trabalho que foi apresentado aqui, que na audiência de setembro de 2017, eu e mais algumas pessoas – inclusive, teve gente que não gostou – defendemos a construção das alças. Houve um avanço em relação a isso aqui. Então foi muito positiva, apesar de ter desagradado algumas pessoas presentes, a discussão e a reivindicação das alças, que foram incorporadas. Talvez não totalmente do jeito que a gente queria, mas tem a preocupação da Prefeitura, do Executivo, e houve a incorporação, encaminhando uma solução.

A reivindicação que faço é a seguinte: a nossa preocupação é que se tenha uma devolutiva para a Lapa. Nós sentamos em setembro de 2017, e não tivemos nenhuma conversa mais a partir de então. E como avançou, é positivo, eu não vejo por que... Inclusive, sociais Vereadores... Eu sei que aqui em Pirituba tem mais voto, etc, e vai ser muito mais beneficiado lá, é mais polêmico, mas seria muito importante – através dos Vereadores ou através do SPObras – que urgentemente tivesse uma devolutiva para a Lapa, até porque incorpora uma série de reivindicação que já colocamos. Seria positivo, o encaminhamento.

Eu colocaria a mesma preocupação da segunda pessoa que falou aqui, que é muito importante. E não, não é a questão do meio ambiente, que foi uma questão bem colocada; é a questão orçamentária e das duas etapas. Isso preocupa, haja vista a quantidade de obras paradas na cidade e no país, e as dificuldades financeiras que existem. Então eu queria colocar a preocupação, e esse debate teria que ser aprofundado talvez nessa audiência da Lapa, ou então colocar alguma questão, de algo que foi colocado aqui: a primeira etapa está garantida. Apesar de que eu tive uma informação, mas, depois, o Fundurb confirma. Parece que não tem 180 milhões de Fundurb para fazer a primeira etapa, tem menos em caixa para se fazer.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. ADALTO JOSÉ DURIGAN – Mas já está distribuído em várias obras na cidade. Então é uma questão, um detalhe, mas seria importante saber. E especialmente a questão da continuidade da obra, da segunda etapa, que está tudo dependendo da questão do Cepac, dessa discussão, pelo que já foi colocado aqui. Então preocupa esse tipo de encaminhamento, como que vai ser feito.

E reforçando mais uma vez: uma audiência devolutiva na Lapa – ou através dos Vereadores ou através do SPObras –, o mais urgente possível, dado que o impacto, não precisa explicar muito, é grande na região. E seria uma audiência mais de esclarecimento, de pegar mais algum tipo de questão. Não pararia a obra, mas avançaria bastante nessa questão

de esclarecimento.

É isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. Essas foram as palavras do Sr. Adalto José Durigan, que representa o Fórum Social de Vila Leopoldina. Ele reivindicou uma nova audiência pública, que já está sendo tratada na Câmara Municipal pelas Comissões de Política Urbana e também de Trânsito e Transporte, que já haviam, salvo engano, aprovado, restando definir tão somente data.

Tem a palavra a Sra. Silvia Ribeiro.

A SRA. SILVIA RIBEIRO – Olá, bom dia a todos. Meu nome é Silvia, sou moradora do Condomínio Boulevard Lapa, na Campos Vergueiro. E eu tenho algumas perguntas.

Falo em especial do meu prédio, mas acredito que isso valha para todos os prédios envolvidos na região. Como será verificada a estrutura do prédio, se há algum risco de, durante as obras, sofrermos com rachaduras e outras questões estruturais.

Por exemplo, a Campos Vergueiro, mas não somente ela, tem um fluxo bem grande de caminhões, tem centros logísticos, empresas, fábricas grande, então temos um fluxo bem grande de caminhões por toda a Vila Anastácia, e vou falar, em especial da Campos Vergueiro. Então, quando a alça para a Marginal vira Campos Vergueiro, o que será feito para resolver esse fluxo? Porque hoje, muitas vezes, eu estou com os meus vizinhos aqui, e, às vezes, para sair do nosso prédio, ou para entrar no nosso prédio, e é só um prédio que tem na Campos Vergueiro, por enquanto, a gente já tem dificuldade por conta do fluxo de caminhões. Então quais serão as medidas para melhorar o trânsito ali.

Também em relação ao trânsito: hoje, na Campos Vergueiro, a gente tem, de cada lado da via, faixas de estacionamentos. Eu não sei se esse é o termo, mas é possível estacionar. E ela, se tornando acesso para a Marginal, como que vai ser isso; onde vão parar esses carros – de moradores, visitantes e também de trabalhadores da região. Para onde vão esses carros?

Pelo que eu olhei do cronograma, a Fase 1 vai ficar pronta antes da Fase 2. A Fase 1 vai ser liberada antes, porque, se a gente vai ter a ponte funcionando, e não vai ter o alargamento da Raimundo, para onde vão os carros? Eles vão passar por debaixo do túnel? Ou vão liberar a Fase 1 e a Fase 2 ao mesmo tempo, mesmo que em tempos distintos de construção? Que isso, para mim, é o que seria mais óbvio, se não formos levar a questão eleitoreira.

Se a lei do Cepac não for aprovada, o que acontece? A gente faz a Fase 1, e a Fase 2 deixa?

Essas são as minhas questões. Tá bom? Muito obrigada e um ótimo dia a todos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra a Sra. Jupira.

A SRA. JUPIRA APARECIDA CAUHY – Eu, inicialmente, quando abrimos a audiência, Vereadores que presenciaram o que eu apresentei.

A Silvia, que me antecedeu, fez as duas perguntas mais importantes para mim. E eu acho que mesmo as pessoas de Pirituba precisam ter muita atenção em relação a isso, ao que o Giovani e o Marcelo disseram: nós temos dinheiro para a primeira fase, mas não temos dinheiro para a segunda fase. A segunda fase depende da aprovação de um projeto de lei que está tramitando na Câmara para reduzir os valores do Cepac; depende da venda, do leilão, do interesse do mercado imobiliário de comprar o Cepac; depende deste leilão arrecadar dinheiro suficiente para várias coisas, não somente a ponte. É importante que a SPUrbanismo, ao falar sobre isso, diga que também tem uma série de critérios e diretrizes para o uso do dinheiro. O total do dinheiro, 22%, vai para habitação. Fora isso, tem outras prioridades já determinadas na lei, e a ponte não é a primeira delas. A ponte já está com projeto pronto, já foi iniciada, mas esse debate, até ser resolvido, já chegou na segunda fase. Então não se iludam, não é tudo que está sendo falado aqui que corresponde. A Silvia, que me antecedeu, tem toda a razão. Se não tiver esse recurso, faz o que na segunda fase? E ela também fez a pergunta que eu iria fazer: você inaugura a ponte em outubro de 2020, e já começa a funcionar sem ter os

alargamentos de vias previsto, sem ter a chegada na Lapa previsto? O que vai acontecer? Então é importante que tenhamos essa informação.

Aos Vereadores da Mesa, todos vocês, com que já conversamos, em audiência da Comissão de Política Urbana, com a participação de quase mil pessoas, e é uma unanimidade na sociedade civil que esse projeto de lei que está tramitando não vai nos beneficiar. Porque aqui foi dito valor de Cepac de 700-800. Não, tem uma tabela que reduz para até 230. Significa que o valor arrecadado vai ser bem menor daquilo que é necessário. Então, o valor arrecadado deve dar conta de fazer uma série de intervenções públicas importantíssimas com a ponte – habitação de interesse social, escola, UBS, uma série de outras coisas –, reduzindo valor para tudo, inclusive, para a ligação viária Pirituba-Lapa, que não é só a ponte – tem duplicação de via, tem drenagem, tem uma série de outras coisas. Então é importante que a gente não se engane e nem se deixe enganar. Fizemos esse debate com bastante amplitude na audiência pública anterior; fazemos com bastante amplitude dentro do Grupo de Gestão da Operação Urbana Água Branca; e acho que importante que aqui também se faça isso.

Quero reiterar o pedido de uma nova audiência pública, que havíamos pedido várias vezes à SPObras fazer audiência pública devolutiva, tanto para a Lapa quanto para Pirituba, e nós fomos acatados pela Comissão de Trânsito e Transporte, à qual agradecemos muito. E acho que é importante, e reitero o pedido de todos, para fazer também para a Lapa, porque os impactos na Lapa são diferentes. Então para ninguém ficar aqui reclamando: “Ah, falou da árvore, falou disso, falou daquilo”. Vamos conversar também com a Lapa, no que for mais específico.

Por fim, eu queria que a CET falasse, respondesse uma das questões que a gente colocou nas perguntas, que é o volume aqui de Pirituba também, porque conta dos empreendimentos imobiliários. Qual foi o estudo desse volume de veículos. Como a ponte está na Lei da Operação Urbana Água Branca, o EIA-RIMA que discutiu os impactos, quando foi feito, em 2010, não tinham esses empreendimentos imobiliários, e cada um deles têm o seu

EIV-RIV. E como não tem um debate de impacto cumulativo, a gente quer saber da CET qual é esse estudo de volume de carros dos empreendimentos, da mesma forma, quando chega na Lapa.

E mais um comentário sobre a questão de desapropriação de bens tombados: temos acesso à avaliação do técnico que fez avaliação da parte de tombamento, da desapropriação de bem tomado. O técnico da Condephaat fez avaliação, deu parecer contrário, mas o Condephaat deu parecer favorável. Mas, se tivermos uma segunda audiência pública, a gente pode falar melhor sobre isso, para não nos estendermos tanto.

Obrigada. (Palma)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Januário Figueiredo de Almeida, no Movimento Ponte Pirituba.

O SR. JANUÁRIO FIGUEIREDO DE ALMEIDA – Bom dia a todos.

Primeiro, quero agradecer à Câmara Municipal, especialmente ao Vereador Senival, da Comissão de Transporte, porque nos atendeu lá para nos proporcionar essa questão da audiência pública, porque estávamos há muito tempo, desde a última audiência, sem informação com relação à questão da ponte. O que nós tínhamos de informação àquela época é que não iria ter a alça, o projeto era um pouco diferente; e, depois, a obra começou, e nós não tínhamos o retorno. Então, primeiro, agradecer à Câmara Municipal, e, especificamente, à Comissão de Transporte, que nos trouxe a audiência pública.

Como todos nós sabemos, essa é uma proposta muito antiga, que vem de muitos anos – 40 anos –, e é uma demanda da população, articulada com movimentos populares. O Preto está aí hoje, que é o companheiro que está sempre à frente dessa luta. E hoje estamos aqui com ela realizada.

Eu confesso que eu achei que iria chegar aqui e brigar muito, porque achava que a alteração do sistema iria alterar o projeto inicial, o que não aconteceu. Eu acho que valoriza o Poder Público, o transporte público, valoriza todo o processo, e, enfim, não altera.

O que nós resta agora, e eu acho que é um processo que está colocado, e aí o Adalton, a Silvia e a Jupira levantou, e eu poderia até me retirar para falar isso, mas é insistir no seguinte: essa é uma obra que não pode começar e parar. O sistema ali é muito complexo, é diferente de outras obras, em que se coloca um tapume lá e fala assim “quando tiver dinheiro, a gente vai tocar”. Essa obra, se parar, vai causar um impacto muito negativo, tanto em Pirituba como na Lapa. Então nós temos que ter muito cuidado com isso. E, nesse sentido, para dotação orçamentária, cronograma de obras e planejamento, ainda falta uma resposta mais concreta para nós. Então é oportuno, sim, os companheiros da Lapa reivindicarem uma audiência pública. Eu acho que essas explicações, as demandas, as consequências das obras, é tranquilo de se tocar; mas, sobretudo, essa questão do cronograma, do orçamento, da dotação, de como vai ficar claro até 2020, para realizarmos isso e não ter um problema maior naquela região. É isso.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Hugo César Casari Rodrigues, líder comunitário.

O SR. HUGO CÉSAR CASARI RODRIGUES – Queria agradecer e enaltecer, primeiro, os atuantes políticos Eliseu, Fabinho, Paulo e nossa Lídia Correia; agradecer à *Folha Noroeste*, ao Célio Pires e também ao Wilson Passarinho, pela atuação do nosso bairro.

Sou líder comunitário não vinculado a nenhum partido e a nenhuma associação, a minha preocupação é com o bairro em que moro. Sou atuante nesse bairro, do qual sou oriundo há 42 anos. É uma obra de grande vulto, de extrema importância. Ao meu ver, precisa haver muitas melhorias.

Carlos falou sobre a implantação de uma avenida.

Para a sua informação, a Favela do Piqueri é oriunda de uma obra de Maluf, que foi uma galeria, que ali seria uma avenida ligando o Terminal Pirituba até a Marginal. Então não há necessidade de desapropriação, a não ser a área de zona de interesse social, que é a Favela do Piqueri.

Eu vi nesse projeto, hoje, grandes melhorias na questão Lapa. Mas o mundo é diferente da ponte para cá: a periferia ainda é esquecida. Nós temos, por exemplo, no final da Cônego José Salomão, na Igreja do Pastor Valter, uma rua, na antiga Codema, que nem iluminação pública tem até agora. E eu não vi nenhuma melhoria nessa situação.

Hoje, no Condomínio Portal dos Bandeirantes existe uma rua, que é de propriedade da Prefeitura, que é apropriada pelo síndico, o Sr. Luís. Ele tomou posse daquilo, virou um estacionamento.

Então, essa obra de grande vulto, sobre a qual a inteligentíssima senhora que me antecedeu aqui falou, também tem que ser pensada não só nessa questão de trânsito e tudo. O único posto que temos para essa região que iremos colocar – só no condomínio Portal dos Bandeirantes são cerca de 20 mil pessoas, são mais 26 torres que serão construídas –, vamos supor que chegue a 40 mil pessoas, o posto Chácara Inglesa não irá comportar. Preocuparam-se sim com o posto policial, por quê? Porque em Pirituba só tem bandido? Não. A renda per capita de Pirituba é de dois mil reais, então temos um dos maiores cartórios eleitorais com cerca de meio milhão de eleitores. Estou falando de eleitores. A minha preocupação é: as benfeitorias para cá serão só alças?

Outra preocupação que eu tenho é: será que essa obra é eleitoreira? Porque teremos uma eleição ano que vem. Será que se transformará num fura-fila de Pirituba? Será que viemos aqui fazer toda essa política pública para amanhã, na hora em que o novo prefeito for eleito, falar assim: “Tchau, Pirituba, vocês já votaram em mim, muito obrigado”?

Não quero ser um revolucionário sem causa, mas Pirituba é responsável pelo desenvolvimento do país. A primeira linha férrea do país foi essa daqui, Santos-Jundiaí. A Rodovia dos Bandeirantes foram os bandeirantes, a Marquesa de Santos morou aqui, Tobias Aguiar veio daqui. Philippe Pinel, primeiro hospital; Jaraguá, a primeira mina de ouro explorada por Afonso Sardinha. Toda a escoagem de produto, de matéria-prima como cana-de-açúcar e café foi feita aqui no terminal de Pirituba e eu acho que Pirituba, principalmente essa região na

que está implantada essa obra, em que sou oriundo há 42 anos, precisa de um pouco mais de atenção.

O Fabinho já me ajudou bastante na época do Pastorello, mas não temos um parque, ele foi tirado. Já foi excluída uma área de lazer, o Esporte Clube São Bento. “Ah, não, mas tem os outros garotos’, cara, nós estamos falando de 40 mil pessoas residentes só naquela região, naquele polo. Isso sem contar os que são itinerantes, frequentadores do *shopping*.”

Colocar uma rua daquela como a Cônego José Salomon, que nem asfalto e iluminação tem, fazer uma obra de grande vulto, Lapa, não Pirituba, porque essa rua, se a gente tirar essa Zona de Interesse Social, que é a favela – eu amo a favela, eu sou oriundo de lá – mas, eu amo o progresso, eu amo a evolução. Se só tirarmos aquela Zona de Interesse teremos uma avenida que vai desafogar a Paula Pereira, Edgar Facó, Anastácio e Raimundo Pereira de Magalhães.

Peço desculpas por ter estourado o tempo. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras do Hugo Cezar Casari Rodrigues, líder comunitário. O próximo a falar é o Sr. Fernando Pinto, morador de Vila Anastácio. Em seguida, o Sr. Francisco Ari Almeida, Comunidade Spama.

O SR. FERNANDO PINTO – Bom dia a todos. Como vocês viram, o meu nome é Fernando, sou morador da Vila Anastácio, moro mais precisamente na Raimundo.

O que acontece é o seguinte: eu queria nortear primeiro, não queria começar dessa forma, porque afinal existe há mais de 50 anos essa intenção, não é uma coisa de hoje. Nós, moradores do lado da Lapa, sabemos da necessidade dessa ponte. É lógico que existem alguns radicais que não queriam, como existe radical em todos eles, no entanto a gente só quer que seja uma coisa bem feita.

Fico me perguntando que engenheiro que estuda cinco anos numa faculdade para construir primeiro o banheiro, colocar primeiro a privada para depois ligar o esgoto? A gente

está num país que infelizmente nenhum orçamento público de obra pública fica dentro do planejado.

A gente ainda não tem o dinheiro para a fase dois, então voltamos a bater na mesma tecla. Quando vai ser entregue a fase dois e quando vai ser entregue a fase um? Nós vamos fazer uma ponte, vamos trazer Pirituba, vamos trazer Caieiras, vamos trazer Perus e jogar todo mundo na Marginal numa alça de acesso pequena? Vamos jogar todo mundo na rua de acesso? Convido vocês a irem entre 7 e 8 horas da manhã na Ponte da Anhanguera. Todo mundo que vem da Ponte da Anhanguera continua para a Lapa. Você tem a pista que é para entrar na Marginal, ela fica livre. Quem aqui pega a Anhanguera de manhã sabe disso. Ela fica livre. Está todo mundo indo para a Lapa. Se você não fizer a saída primeiro, o que adianta ter a ponte? Só para ganhar voto?

É como eu falei, que engenheiro liga primeiro a privada para depois fazer o cano de esgoto? Isso não existe. A gente não pode ter uma obra onde você vai jogar milhares de carros. Estamos aqui numa audiência pública para ouvir o lado da Lapa e de Pirituba. Fiquei muito contente que o pessoal de Pirituba está vendo isso, porque não adianta a gente fazer um negócio mal feito e jogar todo mundo lá e acabou. Só vai mudar o estrangulamento, nós vamos tirar da Ponte do Piqueri para jogar para cá.

Outra coisa: os moradores da Raimundo vão ter que dar a volta por trás para poder chegar em suas casas. Não foi pensado num acesso dos prédios para a fila. Vocês estão preparando o bairro para isso? Vocês estão pensando que são quase 2.000 moradias? Vamos dizer que morem três pessoas em média em cada uma, são 6.000 pessoas que terão de pegar aquelas ruazinhas estreitas do bairro para isso. vocês pensaram nisso?

O meu amigo Marcos, da Vila Anastácio, disse que temos problemas de enchente na parte interna da Vila Anastácio, não tem problema só no túnel. Pelo que eu vi, vai ser mexido, “ah, nós vamos fazer galerias, vamos fazer na avenida”. Mas, e a parte interna? Como vou entrar na minha casa depois? Se um dia chover e ficar com a água na parte interna do

bairro? Uma vez que a rua vai ficar com uma alça de acesso para a Marginal – como a Sílvia falou – como ficam os caminhões que tapam aquela rua? Como ficam os moradores? Quer dizer, amanhã é Dia dos Pais, se essa ponte estivesse pronta, meu pai teria que parar o carro a quatro, cinco quarteirões do meu prédio. E depois teria de sair no máximo seis horas da tarde, com luz ainda, porque ali é uma região perigosa, vive tendo roubo de carro direto. Qual garantia teremos disso?

Então, assim, pedimos outra audiência pública e volto a reiterar: quem é o engenheiro, quem é o arquiteto que primeiro constrói o banheiro para depois fazer a saída de esgoto? Isso não existe, me desculpa. A fase um tem que ser feita junto com a fase dois. Teremos uma troca de comando na Prefeitura, talvez nem tenha troca, mas se tiver a troca, aí o Prefeito vira e fala: “agora eu preciso acertar as contas do Município, não vamos mais terminar essa obra”. Teremos uma ponte que vai cair aonde? Se formos ver, é uma coisa primária para se pensar. Vamos fazer primeiro as saídas, depois as pontes. Eu sei que é a ponte que dá voto, é a ponte que vai aparecer, mas se fizerem uma ponte mal feita será pior.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras do Fernando Pinto, morador da Vila Anastácio. Convidamos o próximo a falar, Sr. Francisco Ari Almeida, da Comunidade Spama. Em seguida será o Gabriel Carvalho.

O SR. FRANCISCO ARI ALMEIDA – Bom dia, gente. A minha pergunta é simples e objetiva. Sou morador da Comunidade Spama e queria saber o seguinte: com todos esses benefícios que vamos ter para construir a ponte, como vai ficar a questão da comunidade, tipo se continua ou se sai. Quais são os benefícios que trará para a comunidade, a 600 metros de distância da obra? E como na operação urbana, que era para ter sido incluída e não foi, quero saber como vai ficar.

É isso. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Okay. O próximo é o Sr. Gabriel Carvalho,

Condomínio Parque da Lapa. Declinou? Convido já o próximo para fazer uso da palavra, Joaquim Balbino da Silva, morador da Vila Anastácio. Por gentileza, Sr. Joaquim.

O SR. JOAQUIM BALBINO DA SILVA – Bom dia a todos. Estou aqui representando o morador da Vila Anastácio. Todos os moradores da Vila Anastácio são a favor da ponte, estamos há muitos anos esperando essa ponte. Moramos numa ilha, é em Vila Anastácio, só que moramos numa ilha.

Só que eu acho que com tantos anos esperando uma ponte ela deveria ser completa. Para mim está incompleta, ponte que só tem uma alça é incompleta. E outra, vão jogar o trânsito para a Rua Campos Vergueiro, uma rua que tem muito trânsito de caminhão. Outra, depois quando jogarem a alça na São Tito, eu não concordo com esse tipo de construção de ponte sem alça, ainda mais na Vila Anastácio. Nós, moradores, estamos indignados com essa situação.

Outra coisa, a Anastácio está desenvolvendo muito, há muitos empreendimentos, mas nada de melhoria até agora. Não tem infraestrutura. Na minha casa já troquei cinco aparelhos esse ano, tudo por falta de que? Tensão de energia, cai direto. Não somente eu, boa parte dos moradores. Isso acontece com energia, água, tudo. O asfalto é uma vergonha, quem não conhece a Vila Anastácio só há remendo, asfalto que é bom, recapeamento, não tem. Por que outros bairros têm recapeamento, lugares em que nem tem necessidade de trocar o asfalto e na Anastácio não? Onde estão nossos representantes, nossos vereadores representantes do bairro da Lapa? Têm que aparecer mais, desculpa falar isso, eu tenho amigos vereadores, mas eles têm que aparecer mais. Não temos representante no distrito da Lapa para dizer assim: “vamos assumir”.

Nós, moradores da Vila Anastácio, vamos ter uma UBS, tem que pagar aluguel há mais de 60 anos. Não temos creches municipais, nem conveniadas. Então, quer dizer, tem que ser uma vergonha.

Agora, gastar 205 mil de início por uma obra. Quando tem uma galeria de água,

porque quando chove, por exemplo, o meu colega perdeu um carro novo. Botou o carro na Campos Vergueiro, no condomínio. Isso é uma vergonha, tem uma escola, uma creche municipal que, quando chove há muitos anos, alaga e a escola fica cinco dias sem aula. Onde estão os governantes? É uma vergonha, desculpa falar isso.

É só isso e estou pedindo também nova audiência. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Okay. O próximo a fazer uso da palavra é o Sr. Paulo Maluf, munícipe. Em seguida, Isabel Souza, moradora de Vila Anastácio.

O SR. PAULO MALUF – Bom dia, senhores e senhoras. Faço parte do Cades, sou conselheiro do Cades Lapa e essa audiência, apesar de ter acontecido só em setembro, estamos tendo uma devolutiva, não sei se há como mudar alguma coisa após essa conversa toda. Acho que é importante deixar claro se o projeto está pronto, se ainda vai haver mudanças depois da fala de todos.

A minha preocupação de quando foi apresentado, primeiro deixar claro que a ponte é necessária. Eu sei que é necessário, morei aqui em Pirituba, realmente sem essa ponte não tem como ter mobilidade. Infelizmente está saturado, isso tem que ficar claro. Só que o que me preocupa é quando demonstra todo esse projeto, eu acho que o projeto tinha que atender um raio maior para atender, por exemplo, as comunidades que falaram aqui, as pessoas que vêm e falam “olha, essa rua precisa de asfalto, iluminação, mais segurança”.

O que me preocupa do lado da Anastácio, eu participei das outras audiências públicas, é que vai jogar todo o trânsito. Eu não sei, mas muitos dos senhores já conhecem a Anastácio: as casas são antigas. Quando se tem orçamento do trânsito, se tiver problema de infraestrutura, a Prefeitura vai pagar isso? Isso tem de ficar muito claro, porque são mais caminhões que vão passar, mais carros. Eu imagino se eu tivesse comprado um apartamento naquela região, agora estaria quase tendo um elevador na minha porta. Estamos falando em outras audiências de tirar o elevador.

Então, todas essas coisas, eu acho que a nossa Câmara Municipal tem que cobrar

da SPUrbanismo e fazer uma coisa que atenda realmente à necessidade.

Srs. Vereadores, precisamos da alça direta para a marginal. Não dá para jogar esse trânsito dentro da Anastácio. A situação, como já foi falada, é crítica. É importante a ponte. Nós queremos a ponte, mas tem de ter essa alça como foi feito do lado de cá. Tem de encontrar uma forma.

Outra situação que vi na apresentação, é o tema que estou atuando ultimamente, é o meio ambiente. Vocês falaram muito do meio ambiente, vai ter 700 e poucas árvores plantadas. Onde? Vão plantar árvore aonde? Tem de ser dentro do bairro. Essa infraestrutura ambiental, por quê? Quantos monóxidos de carbono serão jogados no ar nessa região? Já está previsto onde será esse plantio.

Então peço aos senhores que analisem com calma isso, porque não podemos errar. A fala do colega, do engenheiro, acho que ele resume tudo. A ponte é necessária, mas acho que antes tem de fazer toda infraestrutura para receber a ponte e não fazer a ponte para depois receber infraestrutura.

Obrigado! Um abraço. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – A próxima a fazer uso da palavra é a Isabel Souza, moradora de Vila Anastácio. O décimo inscrito é o Sr. Jusevaldo Nascimento, da Associação Zona Oeste e Noroeste de Futebol de Várzea, mas na ficha consta que ele não fará uso da palavra. Como o senhor veio questionar, está garantida a sua fala, o senhor será o último a falar.

Vamos lá, dona Isabel.

A SRA. ISABEL SOUZA – Boa tarde. Sou moradora da Vila Anastácio. Esse projeto, sem dúvida, é um projeto bacana, mas como costume dizer: todo projeto pode ser rasgado e fazer outro. O que não pode é começar e não terminar, porque tudo na vida não é o começo, é término dele.

Vou pegar o gancho de algumas pessoas que falaram sobre a verba. Tem a fase 1

e a fase 2, mas já tem de ter no caixa o dinheiro correto para execução de toda a obra. Não existe começar, ficar esperando e depois receber. É minha opinião.

A Vila Anastácio hoje é um bairro abandonado pelos órgãos públicos. Hoje ele não tem nada lá, simplesmente a Prefeitura autoriza a construção de apartamentos de alto padrão, mas não coloca uma estrutura no bairro. Não tem nada hoje.

Hoje eu convivo com cem carretas circulando torno do meu condomínio, para onde quer, destrói postes, já derrubaram duas vezes a iluminação. O CET não toma uma providência, a Prefeitura não toma uma providência. Agora, construir essa ponte, é óbvio que merece o bairro, mas primeiro tem de ver a situação que está hoje esse bairro, Vila Anastácio. Ele é um bairro abandonado. Tem a Estação Domingos de Moraes, que é um perigo para toda a comunidade ali que atravessa para pegar o transporte. Não tem nem iluminação.

Eu acho que os senhores, primeiro, tem de fazer o certo, antes que o certo aconteça. Vejam a necessidade do bairro em si, não simplesmente só fazendo e deixando para lá.

A minha pergunta é a seguinte: diante desse projeto, como ficam essas transportadoras que hoje circulam no bairro da Vila Anastácio, porque não foi comentado nada sobre isso. Essa é a minha pergunta. As transportadoras, inclusive tem uma de um porte muito grande que causa transtornos nesse bairro. É a Transportadora Maroni, eu dou o nome aqui. É uma transportadora de grande porte. Circula mais de duas mil carretas por mês no bairro.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras da Dona Isabel, moradora de Vila Anastácio. Agora o último dos inscitos a fazer uso da palavra é o Sr. Jusevaldo Nascimento, que representa a Associação zona Oeste e Noroeste de Futebol da Várzea.

O SR. JUSEVALDO NASCIMENTO - Bom dia a todos. Quero parabenizar o Poder Público pela iniciativa de estar dando andamento ao projeto da Ponte de Pirituba. É uma luta antiga e gente fala da questão partidária. Foi iniciada pelo Prefeito Haddad, do PT, e o Prefeito

Bruno Covas, do PSDB, está dando continuidade à obra, graças à intervenção de nossa população.

Então todo mundo que vem aqui e fala que é obra eleitoreira, essas coisas, não! Depende de nós, da população, estar mobilizando para cobrar do Poder Público para dar continuidade à obra.

Nesse novo projeto, a gente defende o futebol de várzea e a gente percebeu que o campo do São Bento foi destruído para a construção dessa alça. A gente fica um pouco contente, porque no mapa apareceram duas quadras, parece que vai ter ponto esportivo no local, no meio da alça, e já sugiro para o rapaz que aqui falou histórico da região de Pirituba, que na Avenida Mutinga, próximo à estação de Pirituba, tem uma área federal, que é o antigo campo dos engenheiros. Ela está disponível e a gente solicitou ao Prefeito Bruno Covas para que seja feito o CDC Charles Miller. Está na mesa do Sr. Prefeito, ele já encaminhou ao Secretário, e eu conto com o apoio dos Vereadores para que essa obra possa ser transformada em um CDC.

Outra questão: sugiro que nas audiências públicas seja apresentado junto o projeto SP2030, que fala da mobilidade na cidade de São Paulo. Vejo pessoas aqui falando de carro para lá, carro para cá, milhões de carros, e essa obra da ponte prioriza a mobilidade urbana. É um projeto que valoriza o corredor de ônibus e a ciclovía. O projeto SP2030 demonstra que a intenção da cidade de São Paulo é diminuir de 30 a 40% o acesso de veículos ao Centro, inclusive com a ideia de cobrança de pedágio. Temos de priorizar o transporte público.

Estamos na onda dos patinetes elétricos, das bicicletas, e tem gente que está andando na contramão. Falar de orçamento da cidade de São Paulo, que é a cidade mais rica do Brasil, que mais arrecada na América do Sul, é uma vergonha questionar 300 milhões de reais para construção de uma ponte. Inclusive a própria Operação Urbana Consorciada Água Branca tem quase um bilhão de reais, dentro do seu orçamento, que está represado há alguns anos, para algumas construções, inclusive, de moradia popular.

Então acho que dinheiro, sinceramente, não é problema para construção dessa obra. É só uma questão de estar remanejando o orçamento. Obrigado a todos. Parabéns.
(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. Essas foram as palavras do Jusevaldo Nascimento, que representa a zona Oeste e Noroeste de Futebol Varzeano.

Passando a palavra aos nobres Pares para fazerem uso da palavra, iniciando com o nobre Vereador Paulo Frange, em seguida o nobre Vereador Eliseu Gabriel e o terceiro é o nobre Vereador Fabio.

Com a palavra, nobre Vereador.

O SR. PAULO FRANGE – Eu acredito que esta audiência pública, mais uma vez, traz um esclarecimento muito maior do que a gente esperava.

A apresentação do Executivo mostrou para vocês que a grande parte que está aqui acompanha esse assunto desde quando começaram as audiências públicas dessa matéria, e esse assunto começou a ser tratado mais fortemente em 2013, durante a Operação Urbana Água Branca, que era a aprovação da lei. Tinha chegado em dezembro de 2012 pelo Prefeito Kassab e era absolutamente fora da realidade, porque era o último mês da legislatura.

No mês seguinte, já começou o outro governo e a ordem era levar adiante a Operação Urbana Água Branca para que pudesse ter uma revisão.

Os conceitos da Operação Urbana avançaram muito. Era completamente diferente a Operação Urbana Água Branca de todas as outras na Cidade; e, naquela ocasião, junto com o movimento que está aqui hoje, que representa o pessoal do esporte, nós tivemos a oportunidade de tratar pessoalmente com o Prefeito, para que permitisse duas situações que não existem em nenhuma das outras leis: mudar o perímetro expandido da lei, porque Pirituba não estava na lei da Operação Urbana Água Branca, a área expandida, não existia. Então foi feita uma mudança no desenho para poder pegar essa ponte da Raimundo, esse pedacinho da Raimundo, para que a gente pudesse colocar na própria lei a indicação de que recursos da

operação Urbana Água Branca pudessem pagar por uma futura ponte sobre o rio Tietê.

Esse artigo foi contemplado, a Câmara votou e, portanto, passou a ser realidade. Daquela época para cá, nós começamos a fazer e acompanhar todas as audiências públicas entre o Executivo e o Legislativo, todas as Comissões da Câmara, de que todos participaram; a sociedade participou muito, e nós evoluímos muito.

Presidente, nós tínhamos simplesmente um desenho que era uma transposição em cima rio, era só a ponte. E aí começaram todas as discussões, os corredores, depois veio a história das bicicletas e a ciclovia; e a calçada. Esse desenho já mudou de posição inúmeras vezes. Então começou a discussão das alças, a situação da Lapa. À medida que foi agregando, esse projeto mudou muito. É uma pena que a gente vai perdendo a memória, mas se puder colocar essas imagens de hoje em cima daquilo que nós discutimos em 2013, 2014 e 2015, veremos que nós estamos muito longe, evoluiu muito.

Primeiro, quero aqui parabenizar a sociedade da região Pirituba, Lapa, que trouxe muita contribuição, ao longo desses anos, para o projeto. Segundo, os técnicos do Executivo não falharam com vocês. Atendeu 100%? Não, mas atendeu muito. Antes não tinha nada disso. O único impacto até agora de prejuízo é que nós vamos perder, provavelmente, uma atividade de esporte, que é o São Bento, histórico na região, amado por todos, que deve perder ali o seu espaço. Isso já foi publicado, mas vai se procurar outra solução para ele.

Portanto, não há nada melhor do que essas parcerias que se estabelecem nas audiências públicas. Por isso que todos os atos do Executivo que são tratados de forma monocrática por alguém sentado na Secretaria exatamente sozinho, assinando, ou mesmo o Prefeito assinando sozinho sem que passe por este debate com vocês; não dá resultado positivo.

Acho que avançou demais. Nós temos poucas situações para serem resolvidas. E é da minha responsabilidade tratar desse assunto, que a gente está desde o início junto com outros Vereadores tratando. Essa ponte é a ponte mais complexa e mais importante que nós

temos sobre o rio Tietê e Pinheiros na cidade de São Paulo.

Tem uma ponte bonita que é para a Rede Globo, mas essa aqui atende a ligação inteira da região Oeste e Noroeste, e ela não é uma transposição, é um complexo diário, que vai interligar dois terminais importantíssimos, os maiores: Terminal de ônibus de Pirituba com o Terminal da Lapa.

Então, há todo um processo de complexidade muito grande. E o custo, quando nós começamos, era de cento e poucos milhões e chegou a R\$ 386 milhões, aumentou mesmo. Aí vem a preocupação de todos vocês: recursos, nós temos orçamento para isso? Tem. O Fundurb tem dinheiro e a arrecadação do Fundurb é cada vez maior, à medida que vai crescendo a economia. Mas tem recurso e tem a vontade política de usar o recurso do Fundurb. Essa foi uma posição política do Prefeito Bruno Covas. Nós vamos começar a obra desse jeito e vamos conduzir. Se começar a faltar dinheiro, de onde tira? Dois lugares onde tem dinheiro mesmo: um deles, todos nós aqui temos no bolso uma quantia dele doída, que é o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito e Transporte, que recolhe todo o dinheiro das multas de São Paulo: quase R\$ 3 bilhões.

Sou autor da lei que criou esse Fundo no Município de São Paulo, no Governo Kassab. O dinheiro desse Fundo não pode sair para outro lugar, ele só pode ser usado em três situações: fiscalização, educação e sinalização do trânsito.

O tempo, de 2009 para cá, e o Conselho Nacional de Trânsito, os órgãos de Brasília disseram que podia ser gasto também em pavimentação, por isso que o asfalto está sendo feito. Agora pode também fazer reforma em obras de arte. As pontes São Paulo estão sendo pagas por esse Fundo. E pode também ser utilizado para a construção de corredores.

Então, se tratando de reformas e até obras de arte, essa ponte pode receber dinheiro desse Fundo. Existem pareceres técnicos seguros desse assunto.

Houve audiência esta semana com o Secretário de Finanças, numa audiência na Câmara, para saber se esse recurso está seguro com relação a isso. Ele não é atrelado, mas

ele pode ser utilizado.

E o terceiro, que é com o que vocês se preocupam, e eu também, é a venda do Cepac. Ainda não temos o valor. Esse Cepac, sendo vendido a R\$ 800,00, residencial, e R\$ 900,00, eu não tenho dúvida de que nós teremos leilão positivo com dinheiro no caixa. Isso, se não tiver aquela trava.

O atual governo, nos últimos meses, está muito seguro de que não é aquela tabela que nós vamos usar. Então deve ter outra situação, mas não vai chegar a utilizar para que a gente baixe o valor a níveis tão baixos.

Na primeira etapa, são nove desapropriações; na segunda, são mais de 30. As desapropriações são pesadas. Só as desapropriações de duas ou três ruas que estão dentro daquela escola, do outro lado, custam mais de R\$ 30 milhões mesmo. É um absurdo. E corta uma escola que está lá há mais de 50 anos, então não há razão nenhuma. Enfim, não tenho dúvida de que o fluxo de recurso para esse fim vai ser mantido.

É lógico que nós temos que estar sempre desconfiados, porque a gente fica muito triste com o que acontece no Brasil. Mas nós temos um erro no sistema eleitoral brasileiro, porque nós temos uma campanha com eleições a cada dois anos. Isso é muito ruim, então não há momento e que a gente vai falar alguma coisa e dizer que é por causa da eleição. Nós só estamos aqui porque saiu a licença em abril.

Se essa licença não tivesse saído, a gente nem estaria aqui. Essa ponte ficaria para 2021, porque no ano que vem não teríamos nem chance de vir aqui, nós ficaríamos com vergonha de aparecer por causa da eleição. Se a obra dessa ponte não andar bem, ela tira mais voto do que traz, então o Prefeito não vai querer errar.

Para nós, Vereadores, a ponte é importante? Sem dúvida, nós vivemos na região, mas ela não traz voto pontualmente para nenhum de nós. Pelo contrário, ela faz muito trabalho porque a gente está sentindo cada um de vocês que falaram, e temos o maior interesse de buscar a solução para vocês.

Enfim, agradeço muito a oportunidade de estar aqui, Presidente Senival, que tem experiência de atividade política e é muito forte na região Leste da cidade de São Paulo. Essa região da Cidade vem se organizando, cada vez mais, e tem trazido produtos muito bons, tem aprimorado muitos projetos que a gente articula e que faz aqui junto com o Executivo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. Obrigado pelas palavras, nobre Vereador Paulo Frange. Fiz questão de que ele falasse primeiro, mesmo porque começou este debate desde 2013, já se passaram várias eleições e não parou o debate, não se esgotou; nem vai se esgotar no dia de hoje, porque o objetivo é que este projeto seja concluído. A primeira etapa, obviamente; E a segunda etapa, eu tenho certeza de que todos os pares aqui lutarão para que isso seja alcançado, porque é o objetivo de todos vocês.

Tem a palavra o nobre Vereador Eliseu Gabriel.

O SR. ELISEU GABRIEL – Bom dia a todos. Primeiro, quero dar os parabéns para a Comissão de Transportes, o Vereador Senival, Presidente da Comissão, pela iniciativa de fazer esta audiência pública.

Essa luta por essa ponte é uma briga de 40 anos. Sou Vereador já há muito tempo e, durante muitos anos, eu passava na Prefeitura, na Secretaria de Infraestrutura Urbana, falando da ponte, e ninguém do que se tratava; a própria Prefeitura não sabia do que se tratava. Só finalmente, em 2011, que a Prefeitura parece que acordou que realmente tinha essa questão da ponte; e, na eleição de 2012, foi colocado no programa de um dos candidatos, o Haddad. Só então caiu a ficha para a Prefeitura de que precisava fazer essa ponte.

O Prefeito Haddad iniciou o trabalho, fez o projeto, e não estou aqui defendendo nenhum governo, para deixar claro, mas o Prefeito fez a parte dele, que foi fazer o projeto, por pressão também nossa, dos moradores, do movimento e dos Vereadores; depois, fez a licitação, no final de 2015. E agora o Prefeito Bruno está colocando em prática. É um projeto extremamente complexo. É uma ponte que não é simples, porque será feita depois da Marginal

feita, e sem previsão. Então é uma obra muito complexa, com um custo bastante elevado.

Além disso, essa obra exige desapropriações, porque não foi prevista antes, como deveria ter sido; embora a gente tenha insistido várias vezes, mas a Prefeitura não se dava conta de que era importante. Por isso, é uma coisa que exige paciência.

Acho que uma coisa muito importante é essa consulta está sendo permanentemente com a população nessas audiências públicas. E, embora não pareça, o Executivo e nós Vereadores recebemos influências da população. Não é que a gente muda, é que a gente começa a perceber que a pessoa tem razão, como foi dito aqui que não se deve fazer o banheiro antes da casa.

Talvez, até seria mais interessante fazer primeiro todo o entorno para, depois, fazer a ponte. A gente tem que pensar nisso. Mas também tem outro lado: se você gastar o que tem que gastar de uma vez, se você ficar só fazendo o entorno, pode até se esquecer de fazer a ponte, de tanto investimento, de tanto detalhe que tem de fazer. Mas eu acho que tem de ser considerado isso que foi falado, porque ele também não está errado.

O Sr. Paulo falou com uma coisa interessante: se o Prefeito começar a fazer a obra e parar, ele vai se queimar com a população; e não nós, Vereadores, que estamos defendendo a ponte, gravando vídeo; Então, se faz e para a população vem cobrar a gente, então nós temos o maior interesse de que a coisa aconteça. E acho que a pressão da sociedade para que a ponte termine, continue, faça o entorno, é fundamental.

E a presença da população é absolutamente fundamental. Existem pessoas que estudam muito sobre a questão da Operação Urbana, então é muito importante conversar com pessoas que estão interligadas, que estão estudando o assunto e que não estão aqui como massa de manobra, ou coisas do tipo.

Essa ponte tem como prioridade o transporte coletivo. Alguém falou sobre a questão de diminuir os carros, e ela tem prioridade o transporte coletivo. Recentemente, estive na Secretaria de Serviços e Obras, com o Secretário Vitor Aly, numa comissão de

comerciantes da Lapa, justamente estudando como será a chegada dos ônibus depois que passarem pela ponte, no centro da Lapa.

Depois de muita conversa com o Secretário de Obras Vitor Aly e anteriormente com o Secretário Marcos Penido também, foi feita uma mudança nesse projeto. Os ônibus vão pelas ruas, mais à direita, para impedir e fazer uma conclusão no centro da Lapa e atrapalhar o comércio especialmente do Mercado Municipal.

Existem pessoas muito mobilizadas na Lapa, na Vila Anastácia, na Vila Leopoldina. Isso tudo tem sido muito importante para que haja ajustes no projeto. E nós temos que estar desconfiados, como a gente sempre fica em tudo aqui, mas a gente tem que saudar o início das obras. O Prefeito Bruno está sabendo que não pode fazer besteira, porque as obras custam caro, os recursos estão previstos.

As obras custam caro, aumentam de preço, porque muitas vezes fazem a licitação pelo projeto básico. Esse é um equívoco da legislação brasileira. A licitação das obras deveria ser feita pelo projeto construtivo. Então, na hora que vai fazer o projeto construtivo, você vê que o custo é muito maior do que o projeto básico. Isso tudo acaba acarretando desconfianças, etc, mas é real, acontece.

O Brasil precisa se desenvolver. O que é consequência disso tudo? A própria obra da Operação Urbana parada, as construções não acontecendo; o preço do Cepac muito alto ou muito baixo, não vem ao caso. Isso é fruto da crise de crescimento do Brasil. Por isso a gente precisa que o Brasil cresça para que gere atividade econômica, para que gere mais imposto e que os governos consigam fazer o seu papel.

No Brasil, a gente reclama muito de que o copo está vazio. Mas a gente precisa fazer determinadas contas. O Brasil é um país pobre, com uma imensa população, sem instrução, com saúde precária, sem oportunidade de trabalho. Isso é muito grave para o Brasil.

Para concluir, quero citar um exemplo. Em 1970, o Brasil foi campeão do mundo de futebol. Ele jogou contra a Itália e ganhou de 4x1. A gente estava em plena ditadura e havia

uma música que dizia o seguinte: “Noventa milhões em ação, para frente Brasil, salve a seleção”. Quem se lembra dessa música.

Em 1970, existiam 90 milhões de brasileiros. A Itália tinha 54 milhões de habitantes. Deu para entender o que eu falei? Brasil, 90 milhões; Itália, 54 milhões. Em 2019, qual é a população do Brasil? É de 210 milhões. Aumentou mais 120 milhões de habitantes, passando de 90 milhões para 210 milhões. A Itália, que tinha 54 milhões, passou para 60 milhões. De 1970 até 2019, o Brasil cresceu duas Itálias a partir do zero. Então, é como se nessas duas Itálias tivesse que se fazer saneamento, educação, transporte público, saúde pública, tudo isso.

Agora, vamos ver o quanto o Brasil arrecada de dinheiro. O PIB do Brasil é 2.2 trilhões de dólares, aproximadamente. O PIB da Itália é o mesmo. Aí, você pega o que o Brasil arrecada por habitante – dá para entender? – e o que a Itália arrecada por habitante. Se você pegar o PIB da Itália e dividir pelos 60 milhões de habitantes, dá 14 mil dólares por habitantes. A cada ano, em média, a Itália arrecada 14 mil dólares por habitante. No Brasil, fazendo as mesmas contas, arrecadam-se 3,6 mil dólares. Então, arrecadamos quatro vezes menos impostos por habitante do que a Itália. Ganhamos de 4 X 1, mas eles ganham de 1 x 4, entenderam? Quatro vezes menos impostos.

Então, temos que fazer o seguinte: temos que ficar com raiva *etc.*, mas temos que entender que as coisas são difíceis e temos que otimizar ao máximo possível os recursos que temos e ter paciência para podermos construir um Brasil melhor, para podermos construir uma vida melhor. É muito importante que haja essa pressão de todos para que consigamos fazer – como no caso da ponte – o melhor possível, aproveitar o melhor possível o dinheiro público. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras do nobre Vereador Eliseu Gabriel. Passo imediatamente a palavra ao nobre Vereador Fabio Riva.

O SR. FABIO RIVA – Bom dia a todos. Serei muito breve. Não irei contextualizar,

até porque há aqui três Vereadores experientes, os quais, de uma forma ou de outra, já mostraram a importância desse complexo viário Pirituba-Lapa.

Aproveito para externar meu agradecimento a todos os presentes nesta audiência pública, pois aprendemos muito com as falas de todos vocês. O Fernando deu um exemplo bastante prática de uma coisa sobre a qual temos que refletir. Acho que é mérito de cada um de nós entender que a humildade também nos ajuda a crescer como pessoa e a aprender todos os dias. Destaco que o Vereador Senival Moura, independente de questões partidárias, é um colega pelo qual tenho um grande apreço; também merece registro a contribuição do Vereador Paulo Frange, colega vereador experiente, e do Vereador Eliseu Gabriel. Deixaram-me para falar por último como caçula, Presidente Senival, mas esta é uma missão importante de Líder do Governo Bruno Covas. Assim, tenho a grata satisfação de dialogar com todos os que me antecederam de forma muito clara, objetiva e verdadeira.

Falo de um sentimento pessoal meu sobre a ponte. Estão aqui o Adauto, a Jupira e outras pessoas da Lapa e de Pirituba. Fizemos duas audiências públicas: uma aqui na Casa de Nassau, outra lá na Lapa. Eu tinha uma preocupação: de terminar o meu primeiro mandato e não ver essa ponte iniciada. Fico muito feliz em saber que estamos vindo a uma audiência pública para discutir pontos importantes, mas que o primeiro passo foi dado: a máquina está lá trabalhando, está perfurando, está fazendo. Digo isso porque, em minhas conversas com o Prefeito Bruno Covas para discutir os projetos do Executivo visando a sensibilizar os Vereadores sobre a importância deles, eu falei a ele o que foi dito aqui pela Sra. Isabel: temos que começar e temos que terminar.

Falei isso ao Prefeito, olhando nos olhos dele e dizendo assim: sou morador de Pirituba, minha família mora lá, minha vida é lá – está aqui o Hugo, parceiro de muitos anos, de favela -; e a gente, que amassa barro, tem que ter compromisso. Eu falei isso a ele. Quando fomos anunciar o “autorizo” da ponte, estavam aqui os Vereadores Paulo Frange e Eliseu Gabriel, eu, o Deputado Marcos, o Secretário Vitor Aly. Nós, em coro, dissemos: “Prefeito, essa

obra tem que começar e terminar”. Se ela tem fase 1, fase 2, fase 3, ela tem que ser concluída. Isso é compromisso de homem público e sério. Muitos de nós foram pegos de surpresa quando fomos chamados para assinar o “autorizo” dessa obra.

Esse compromisso do governo Bruno Covas, vamos cobrar e estaremos atentos a ele. Tenho certeza de que muitos de vocês presentes são representantes na região. Fiz reunião com muitos de vocês juntamente com o Secretário Vitor Aly, e os Vereadores Eliseu Gabriel e Paulo Frange levaram muitos de vocês. O Presidente Senival também levou gente de vocês para falar sobre isso em Siurb. Acho que esse é o trabalho. Agora, precisamos ter o voto de confiança. É como foi dito aqui: isso pode ser um tiro no pé, inclusive eleitoralmente. Como o Vereador Paulo Frange já disse, ano sim, ano não, e estamos em um ano pré-eleitoral. Agora, ter a coragem de tirar o projeto do papel e começar a obra, o Prefeito Bruno Covas teve. Isso ninguém pode negar.

Enfatizo a importância da transparência. Agradeço a SP Obras, na pessoa do Secretário Vitor Aly, do Giovani, do Maurício; ao pessoal da SP Urbanismo. Temos uma tarefa, que é a Operação Urbana Água Branca, que está lá na Câmara Municipal sob a responsabilidade dos Vereadores agora. Uma coisa tem que estar muito casada a outra, até para que possamos usufruir, utilizar os recursos - sejam eles de Fundurb, das multas, da venda dos Cepac's – da melhor maneira possível. Precisamos parar com esse negócio de um governo começar uma obra e o subsequente para. Temos que avançar, dar um passo além, e quem ganha com isso é a população. Os governos passam, e temos que ter uma política de Estado.

Pirituba e Lapa precisam se desenvolver cada vez mais, e a ponte vai levar mais ainda a esse desenvolvimento. Precisamos melhorar o transporte, o viário. Minha mãe mora nessa região, nasci em frente à Casa de Nassau.

Aproveito minha fala para fazer esse meio desabafo, mas como uma forma de confiança em um governo que irá cumprir aquilo que está aqui estabelecido. Acho que essa é a

nossa responsabilidade, e vocês precisam nos ajudar fazendo as cobranças e as críticas. Esse é, principalmente, o nosso papel: de ouvir e representar cada um de vocês. Um gosta de um, o outro gosta de outro, isso faz parte do processo democrático; mas precisamos pensar nas pessoas que vivem aqui em Pirituba e nas pessoas que está lá na Lapa, e que busquemos o desenvolvimento dos dois bairros.

Está aqui o Sr. Joaquim, da Vila Anastácio. Minha família é de lá, família Bretz, dos húngaros da parte do meu tio, dali da Rua Fortunato Ferraz, onde meu pai morou muitos anos antes de vir para Pirituba. Então, a gente conhece um pouco daquilo que ficou, de certa forma abandonado, como a Lapa de Baixo, da qual eu falo com tristeza também. Mas eu tenho certeza de que a Anastácio vai se desenvolver, e vai se desenvolver muito na hora em que essa obra for terminada, pois é um empreendimento de alto padrão, como também é Pirituba. Então, essa rixa de que falam com Pirituba não existe, muito pelo contrário. A gente está aqui construindo pontes e não construindo muros.

Que Deus possa abençoar a cabeça do Prefeito Bruno Covas e a de todos nós para que tenhamos discernimento para fazermos sempre o melhor possível e, mais do que isso, ouvir as pessoas, porque, quando o Poder Público ouve as pessoas, erramos menos. Por isso que o nosso papel é estar aqui ouvindo cada um de vocês.

Muito obrigado. Deus os abençoe. E vamos à luta, porque tem jeito. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras do nobre Vereador Fabio Riva, Líder do Governo na Câmara Municipal de São Paulo. É muito importante a sua fala no sentido de contribuir e de cobrar do Governo. Claro que todos os Vereadores vão trabalhar para isso, mas é importante e foi muito prudente a fala de S.Exa.

Corroboro a fala de todos, porque cada um conhece infinitamente mais do que eu, que atuo em outra região. Parabéns aos Colegas Vereadores pela exposição que fizeram.

Sobre o que disse o Hugo César Casari Rodrigues, líder comunitário, que disse que está sozinho, não tem associação, que é um líder isolado, sua fala foi muito prudente e será

considerada, porque abordou pontos importantes para a sociedade, especialmente para a população que mais precisa. Tenho certeza de que sua fala não será ignorada. Parabéns pela sua exposição. Inclusive, sem querer questionar absolutamente nada, você foi quem teve o tempo mais estendido.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Não, não estourou o tempo, falou no tempo e foi bacana sua exposição.

Agora vai falar o Sr. Giovani Oliveira da Costa, Diretor Técnico da SPObras.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Inicialmente, acho que houve um mal-entendido em relação à minha resposta sobre a origem dos recursos, porque o Prefeito Bruno Covas, desde que assumiu a Prefeitura, tem determinado que a pior obra é a que está parada. Por isso, todas as Secretarias da Administração estão empenhadas em viabilizar a retomada dessas obras que foram paradas em outras Administrações, a fim de não haja mais obras paradas, pois esse é o maior prejuízo que pode haver para a população.

Antes de vir para cá, estávamos justamente no Anhangabaú por conta da decisão de uma liminar de uma juíza para retomar as obras que haviam sido paralisadas de forma liminar, sem a avaliação completa dos dados; a juíza determinou, *ad cautelam*, em prol da paralisação, mas peticionamos uma defesa demonstrando que todos os projetos foram devidamente discutidos com a sociedade, passando por todos os ritos administrativos e burocráticos necessários e por todos os órgãos de controle existentes. Não é um empreendimento novo, assim como esse da ponte também não é, mas, da mesma forma que aqui também foram transpostos todos os ritos e passos que deveriam ser feitos para que tivéssemos a plena legalidade do que está sendo feito.

No momento em que foi determinado que íamos dar a ordem de serviço para essa obra, ela foi determinada por compromisso de começar e terminar. Mesmo que não seja dentro do mandato do Prefeito Bruno Covas, todo o empenho e necessidade de recursos, mesmo

que, a priori, a ponte esteja contemplada dentro da Operação Urbana.

Nunca podemos não prever o uso desses recursos. A primeira fase foi dada com recurso cem por cento do Fundurb; a segunda está prevista para iniciar em janeiro de 2020. Então, não vai haver descontinuidade entre uma fase e outra; a obra vai ser sequencial e não há nenhuma previsão de paralisação. Se, por acaso, os recursos do Cepac não forem captados, através dos outros fundos, das outras fontes de recursos, vamos alocar os recursos necessários para finalizar essa obra. Ela não vai ser finalizada cem por cento no mandato do Prefeito Bruno Covas, mas ele vai, de acordo com a Lei de Responsabilidade Fiscal, deixar o recurso disponível para que ela seja concluída, seja através da Operação Urbana, seja através dos fundos, como confirmaram os nobres Vereadores.

Do ponto de vista de diretriz do Sr. Prefeito, essa obra não vai ter descontinuidade. Como foi feito todo o planejamento, não vamos construir primeiramente a privada para depois fazer o esgoto. A questão é o *timing* de execução da obra, que foi pensada como um todo e tem uma sequência executiva, e a ponte é o trecho que mais vai demorar, e exatamente por isso que foi começada antes e dispõe de balanços sucessivos e prazos pré-determinados, não tendo como fazer gestão para reduzi-lo. Está tudo devidamente estudado, planejado e aprovado na Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Portanto, podem ter certeza de que vamos levar essa obra até o fim.

Com relação à questão de recursos e continuidade da obra, acho que já respondemos a várias questões feitas.

Com relação ao pedido da Helena, feita na audiência pública na Lapa, o Vereador Senival já explicou que já está programada a data em que vai acontecer, e também vamos estar lá presentes para fazer uma apresentação e para ouvir a população e esclarecer suas possíveis dúvidas.

Outra demanda a Helena é em relação às exigências ambientais. Como é um conjunto muito grande de exigências, vamos disponibilizar, através do *site* da própria SPObras,

um *link* para a obra Pirituba/Lapa, onde constarão todas as informações relevantes, inclusive a apresentação de hoje, além de imagens do projeto para toda a população.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Nós precisamos ver a questão técnica, mas o mais breve possível; acredito que 15 dias será o tempo máximo para operacionalizar isso. Para quem não esteve presente aqui, portanto, disponibilizaremos essas informações, que poderão ser acessadas a qualquer tempo e a qualquer hora. Nosso papel é ser transparente e disponibilizar as informações para a sociedade.

Com relação à LO, a priori, não há previsão de fazer uma parcial. A ideia é que a obra seja feita de forma contínua e obtenha a licença de operação de forma integral. Se houver necessidade de fazer uma LO parcial, eventualmente, vamos discutir com os órgãos ambientais, mas não é essa a previsão.

Com relação à fala do Fabrício, sobre impactos na Avenida Raimundo, estamos prevendo ampliação paralela à Raimundo no sentido de Pirituba, atrás do Pastorinho. Vamos fazer a continuação e a posterior ligação com ela mais acima, passando os loteamentos.

- Manifestação no recinto.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Ela só vai até a Rua Preta.

- Manifestação no recinto.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Não, a continuidade é outro projeto. As intervenções as necessidades das regiões são muito grandes. Não vamos exaurir, em um projeto, em um empreendimento, todas as demandas que existem. Temos que, paulatinamente, agregando, incorporando e melhorando a infraestrutura do bairro e da região para melhorar a qualidade de vida da sociedade.

Então, no projeto, está incluído até a Água Preta.

Com relação ao tombamento do patrimônio histórico do Conpresp e Condephaat, reitero que todos os projetos foram tramitados, analisados e aprovados, então, a gente tem

todas as licenças necessárias para fazermos a intervenção. Não há qualquer dúvida quanto a risco de prejuízo ao patrimônio histórico tanto em Pirituba, quanto em Lapa. Temos arqueólogos acompanhando as escavações para avaliarem qualquer eventual descoberta, seguindo toda a burocracia necessária para garantir segurança à execução das obras.

Com relação à consideração da Silvia Ribeiro, sobre eventuais riscos estruturais para os prédios, no início das obras, em cada uma das etapas e microetapas, faremos vistorias cautelares num raio de intervenção direta para avaliar eventuais danos preexistentes nos imóveis, e todas as obras que estão sendo feitas estão cumprindo todas as questões de segurança. Os projetos preveem contenções, sistema de bombeamento, para que não haja extravazamento, erosão, solapamento de taludes, das alas de drenagem.

Então, não podemos garantir a questão estrutural de coisas preexistentes em edificações que já estão construídas e já têm patologias. Isso será averiguado previamente, identificado e notificado aos moradores dessa preexistência e, eventualmente, coisas que surjam depois disso será discutido e avaliado se são decorrentes dos problemas preexistentes ou decorrentes da obra. Mas a equipe de execução das obras vai fazer a vistoria em todos os imóveis para garantir a segurança estrutural do que está sendo feito.

Então, respondendo outro comentário, em relação à operação da ponte, independente das ampliações, não há uma previsão de paralisação da obra. Ela é sequencial, conforme um cronograma, para que a gente tenha benefícios sendo entregues para a população de forma mais imediata. Não adianta entregarmos a ponte, sendo que a principal demanda de acesso – e depois a própria CET pode explicar - vai ter ligação direta com a Marginal, tanto na Lapa quanto em Pirituba.

Então, já existe um benefício direto e as obras de continuidade serão executadas. A primeira obra prioritária da fase dois é a questão da drenagem e a questão da passagem inferior. Com essas intervenções de drenagem, a gente pretende melhorar muito a condição de reduzir os alagamentos nessa região, e o alagamento vai fazer um fluxo, uma mobilidade muito

maior para o bairro. Então, só respondendo: não há previsão de paralisação de obras. Os recursos estão previstos, quer seja de uma fonte de operação urbana, quer seja de outra fonte, inclusive, de recursos próprios do Município.

Com relação à colocação do Hugo, da área privada do Condomínio Bandeirantes, será liberada. Isso já foi identificado dentro do projeto, e está previsto que essa rua será liberada para uso e incorporada dentro do projeto das intervenções que estamos fazendo.

O benefício da ponte não é só para a Lapa. O maior benefício é para Pirituba, porque a condição de mobilidade que Pirituba vai agregar, o ganho de mobilidade, os 35 minutos diários para a população é para Pirituba e não para a Lapa. O ganho vai ser primordialmente para Pirituba. Acho que isso é importante a gente frisar. Os dois bairros terão benefícios, mas Pirituba tenho certeza que terá um benefício muito maior.

Os impactos existem, estamos reduzindo o desenvolvimento; hoje, já existem restrições. Então, mesmo que não haja intervenção nenhuma, como vocês já colocaram, já havia problemas estruturais lá que precisam ser resolvidos, e a gente precisa discutir com a Subprefeitura. Tem formas de viabilizar essas intervenções urbanas, talvez, dentro da operação urbana também. Acho que é um canal importante de pleito.

Então, convido vocês a participarem das reuniões das operações urbanas, e lá pleitearem, porque é uma fonte de recursos que podem...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Durante a execução das obras, a gente está acompanhando, de fato, todos os problemas da região não vão ser resolvidos com esse projeto, mas é o primeiro passo de muitos que têm que ser dados. Acho que temos que louvar os benefícios que estão sendo gerados.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Não vai ser um cotovelo porque isso não foi pensado, não foi colocado...

Só mais uma questão, então, que foi colocada por mais uma pessoa, com relação à questão de esporte do CDC São Bento. Está previsto, como a gente apresentou, a reconstrução de duas quadras poliesportivas de CDC São Bento, na alça em sentido de Piqueri e previsto dentro do projeto, como uma condicionante ambiental, 0,5% do valor das obras destinados para melhorias de lazer na região. Vamos atuar através da identificação de outras áreas junto com a Secretaria do Verde e a sociedade civil para fazermos esses investimentos em melhorias e criação de outras oportunidades e equipamentos de lazer para a sociedade.

Eu agradeço, mais uma vez.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – Essa área do condomínio vai ser liberada junto com o andamento das obras que estão sendo feitas no sentido Norte.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. GIOVANI OLIVEIRA DA COSTA – A CET vai responder essa pergunta.

Mais uma vez, eu gostaria de agradecer ao Vereador Senival Moura, aos outros nobres Vereadores que estiveram presentes; estamos à disposição para a próxima audiência, para prestarmos todos os esclarecimentos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Eu quero agradecer ao Giovani Oliveira da Costa, Diretor Técnico SP Obras que respondeu os apontamentos trazidos por todos vocês. Foram cerca de 20 inscritos que fizeram uso da palavra, somente um não fez uso porque não apareceu no momento e não questionou depois.

Passo a palavra a Sra. Denise Maria, da CET, para falar sobre os apontamentos que dizem respeito à mobilidade.

A SRA. DENISE MARIA DIAS GOMES – Boa tarde a todos. Vou tentar ser breve e colocar de uma forma geral e, depois, podemos conversar detalhadamente sobre os problemas de cada um sobre a CET.

Eu queria colocar para vocês que a CET se divide em duas áreas: operacional,

projeto e planejamento. Eu trabalho na área de planejamento. A área operacional faz interface com vocês na rua. Ela atende o dia a dia, e a gente trabalha junto pois o trabalho dela é fruto de uma interface com a gente. A área de planejamento trabalha com todas as Secretarias: de Obras, SP Urbanismo, e a CET tem o dever de operar e trabalhar todo o sistema viário da Cidade. Agora nós não temos nenhum poder de decisão sobre o uso do solo e nada. A gente tem que administrar o que é colocado no Plano Diretor e na Lei de Zoneamento da Cidade. Dentro disso nos é permitido participar e opinar em algumas intervenções, mas nunca falar se acha que deve ou não deve. Nós temos que trabalhar com aquilo que a Lei de Zoneamento permite, especificamente, a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães está no nosso foco há dois anos de forma muito intensa, porque existem duas formas de geração de viagens desses empreendimentos. Temos os empreendimentos de comércio e serviço, que geram o abastecimento da região; e os residenciais. Estou falando isso porque a Raimundo, especialmente, é uma via que está cada vez mais com adensamento de residenciais, residenciais grandes, loteamentos, parcelamentos, parcelamentos de solo, habitações de interesse social ou loteamento de alto e médio padrão. Nós somos chamados para responder sobre o impacto deles. Dentro do impacto deles, nós recomendamos o que deve ser feito.

O primeiro ponto: na Avenida Raimundo nós temos uma lei de alargamento; ela tem que ser cumprida por todos os empreendimentos que por nós são analisados. Há empreendimentos que não são polos geradores de impacto de viagens. Esses empreendimentos não passam pela CET. Os que passam nós pedimos o alargamento da via. Além disso, fazemos interface nas operações urbanas, com os planos distritais, com o que SP Obras faz, e pedimos outras melhorias viárias. Então, temos alargamentos, continuidades de vias, dentro de uma hierarquização de vias existente dentro da CET, sobre as quais fazemos estudos e conexões de como transformar essas vias que vão responder pelo fluxo principal na Cidade, transformando-as numa rede na Cidade todo, o que é muito difícil.

A gente sabe que as regiões mais periféricas da Cidade são as menos assistidas, e

é onde a gente pede mais.

A Raimundo não pode dar conta sozinha de tudo o que está adensando e vai adensar lá. Temos a região de Perus com grandes adensamentos: Rodovia dos Bandeirantes e Raimundo. Temos projetos de alargamentos em todo o entorno dessa região, propostas em planos distritais e em tudo o que nos aparece, nós temos nossas propostas também.

Entendemos a Ponte Raimundo como importantíssima porque é um divisor da Anhanguera e da Piqueri. Ela vai ajudar a desafogar, apesar de que todos nós sabemos que temos uma demanda reprimida.

Então, como ela foi pensada por nós?

Respondendo a Jupira: hoje, a gente tem um volume de quase 8 mil veículos na hora/pico manhã e 6 mil no pico/tarde na Ponte do Piqueri; na Ponte da Anhanguera, tem por volta de 4 a 5 mil veículos/hora.

O que nós pensamos para a Ponte Raimundo? Hoje, o volume da Raimundo por pista é de 1.800 a dois mil veículos. A Ponte Raimundo vem com uma previsão de volume por faixa de 1.500 veículos nas duas faixas, e ônibus hoje a gente tem uma previsão que deve passar por lá, de início, 65 a 70 ônibus. Esse é o volume que a gente tem previsto.

Fora isso, o que a gente pensa? Nós trabalhamos um conceito imediato que são essas melhorias. A todo momento a gente tem a gente reivindica, e tem o que a gente precisa brigar para o que vai resolver o problema da mobilidade na Cidade: o transporte coletivo de alta capacidade. Não adianta a gente se iludir. Tem que caminhar para o metro andar. O ônibus é de média capacidade. Ele é um suporte do metrô. O que posso falar é que a gente este tentando. Tem todos os planos de melhoria. E o que acontece é que a gente vai melhorar um pouco a mobilidade na região, com melhorias no viário do entorno, mas só existe uma solução para São Paulo: o transporte de alta qualidade e repensar os modos de circulação.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. DENISE MARIA DIAS GOMES – O projeto das carretas, o que acontece, é

o que eu falei do uso do solo, por isso que eu falei isso. A CET não tem o poder de falar “essas carretas, essa transportadora ou esse empreendimento que gera esse tipo de volume de veículos de maior porte não deveria estar ali”. Não posso falar isso, porque isso é posto pela Lei de Zoneamento. O que a gente tenta é mitigar esse impacto, como? Criando horários de circulação de veículos de grande porte na Cidade, mas isso é um paliativo.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. DENISE MARIA DIAS GOMES – Eu vou anotar isso e vou falar para você: também na Fortunato Ferraz. Essa é uma via que está sendo tratada à parte; todo o projeto dela está compatível com o projeto da ponte, toda a acessibilidade. Ela vai ser construída por grandes empreendimentos residenciais que vão se instalar lá. O projeto está sendo desenvolvido, mas o acesso à chegada da ponte está todo resolvido e compatibilizado.

Outra pergunta que vocês fizeram foi do viário de apoio da Raimundo, que passaria lá perto da linha de trem, com a continuidade da Rua Preta. Isso está pensado, inclusive, o MRV passou pela gente. Nós analisamos, pedimos o alargamento da Raimundo, inclusive, deu um pouco a mais, porque deu uma arrumadinha no outro lado que não era o lado dele, mas a gente mostrou para ele a dificuldade de calçada, principalmente, e ele arrumou. E o MRV construiu um viário interno – não sei se vocês conhecem lá – e deixou as duas pontas desse viário que vão engatar com essa via que fará a continuidade lá. Então, já está pensado em planos distritais. Agora, não posso prever quando. São nossas prioridades, a gente sabe que a Raimundo precisa de apoio.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. DENISE MARIA DIAS GOMES – Então, os acessos da ponte foram discutidos muito e muito por todas as secretarias. É muito difícil fazer o ideal porque é como Giovani já falou: a gente está colocando uma estrutura em cima do uso do solo existente. Se você mexe um pouco para cá, dá problema; ou mexe um pouco para lá... Então foi exaustivamente discutido. Acho que pode ser proposto e conversado, mas não foi fácil chegar

nessa solução. Por incrível que pareça, foi a solução menos impactante.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. DENISE MARIA DIAS GOMES - Existe sim passar por lá um viário, mas a gente pode conversar porque são planos distritais.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Denise, são 13 horas. O nosso tempo estava previsto até 12h30.

A SRA. DENISE MARIA DIAS GOMES – Eu já considero que está tudo bem.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – A minha sugestão, só para corroborar, como foi trazido o assunto pela Dona Isabel, o problema da carreta não é competência da CET.

A SRA. DENISE MARIA DIAS GOMES – Pois é, a gente pode criar paliativos, mas não podemos impedir o acesso ao lote do empreendimento.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – A sugestão, pelo que entendi, é que na próxima audiência pública convidemos alguém pra falar sobre esse tema. Seria muito prudente, acho que contemplaria todos vocês.

A SRA. DENISE MARIA DIAS GOMES – A Vila Anastácio talvez merecesse essa discussão.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Vereador Fabio Riva.

O SR. FABIO RIVA - Queria deixar claro ao pessoal da Vila Anastácio o seguinte: que tentássemos sinalização horizontal e vertical, proibir os caminhões de ficarem parados nas ruas. Na verdade, o que acontece é que a capacidade que eles têm de guardar os veículos dentro do próprio espaço, é muito pequena, então deixam na rua. E como não existe placa de sinalização de proibido, estão com o direito de deixar e isso prejudica tanto o transporte público quanto o particular, e principalmente pedestre e ciclistas de ir e vir. Acho que é essa a intenção. Na próxima audiência pública podemos discutir um plano de bairro para a Vila Anastácio.

Está aqui o seu Joaquim e outras pessoas da Vila Anastácio, se me permitem,

como já foi dito, como vai haver impacto muito grande, a gente pode pensar em algumas coisas que já possam melhorar aquilo já existente. Vamos mitigar alguma coisa que vai acontecer no futuro, a gente então começa a dar um passo hoje para não esperar o amanhã. Essa é a ideia.

A SRA. DENISE MARIA DIAS GOMES – Essas são questões operacionais, em outro momento podemos discutir toda essa questão operacional.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Vamos deixar para a próxima audiência. Está concluído, Denise?

A SRA. DENISE MARIA DIAS GOMES – Então, eu dou por encerrado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Então quero fazer um agradecimento especial a todos vocês, a toda sociedade que pode participar, que veio, se manifestou, apontou os problemas. Obviamente, o debate não se esgota aqui, haverá outras audiências públicas, mas acredito que nesta evoluiu bastante e na próxima, com certeza, será melhor ainda.

Quero fazer agradecimento também a todo o corpo da Guarda Civil Metropolitana que contribuiu, que veio e prestou seus serviços. Também fazer um agradecimento a todos os Vereadores que participaram: Vereador Paulo Frange; Vereador Eliseu; e Vereador Fabio; e aos Vereadores que mandaram mensagem de apoio: Vereador Ricardo Teixeira; Vereador Xexéu; Vereador George Hato; Vereador Mario Covas; Vereador Adilson Amadeu; e Vereador Quito Formiga, todos eles da Comissão de Transportes. Também à Vereadora Aline Cardoso, que mandou representante; e outros vereadores que, porventura, me esqueci de citar. Fazer um agradecimento especial aos representantes do Governo a que vieram prestar esclarecimentos. Agradecer à assessoria da Comissão de Transporte; aos assessores de gabinete que estiveram aqui e a Faculdade Anhanguera, que nos cedeu o espaço.

Então, nada mais a tratar, declaro encerrada a audiência pública.

Boa tarde a todos. Obrigado. (Palmas)

