



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 POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE – PLANO DIRETOR

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: SUBPREFEITURA DE SÃO MIGUEL PAULISTA
DATA: 09 DE NOVEMBRO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

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

- O nobre Vereador José Américo, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, inicia os trabalhos.

- Apresentação do Plano Diretor.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Jonathan Ferreira de Lacerda.

O SR. JONATHAN FERREIRA DE LACERDA – Boa tarde a todos.

Meu nome é Jonathan Ferreira de Lacerda. Sou morador do Bairro de São Miguel Paulista e a minha pergunta é para o Kazuo.

Kazuo, você falou tanto da área de risco, do avanço, da construção, queria saber daquelas moradias que já se encontram na área de várzea. Serão construídos parques? Esses imóveis serão regularizados?

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Nogueira, Assessor do Deputado Paulo Teixeira.

O SR. NOGUEIRA – Boa tarde a todos.

Queria perguntar para a Mesa e para o companheiro que apresentou o projeto, se a população ainda pode apresentar proposta.

Também, em uma reunião que tivemos, abordamos bastante o Secretário com essa questão do corredor de ônibus. Vai ser muito bonito, vai avançar bastante, mas se não vai ter intervenção na questão do Plano Diretor?

Uma outra situação, Nabil e para o Presidente da Comissão, Sr. Andrea Matarazzo, tivemos uma reunião no dia 7 com Siurb, eles estão fazendo um movimento pela duplicação da Avenida Nordeste e a possibilidade da Avenida Aristodemo Pinote, que é uma avenida Itaquera, Itaquarão, que liga a Jacu-Pêssego, que liga a Marechal Tito a Imperador. Ou seja, está tudo aqui. É a minha contribuição para a mobilidade e do transporte.

Vou deixar com vocês, para ver a questão da duplicação da Nordeste e a obra,

inclusive, o nosso Subprefeito já tinha mandado o ofício para a Siurb e a resposta deles foi que a empresa, que estava tocando a obra, faliu, e não se processou nem essa empresa, nem abriu licitação para outras obras.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra a Sra. Rita de Cássia Batista, Associação Mensageiros da Paz.

A SRA. RITA DE CÁSSIA BATISTA – Boa tarde a todos.

Meu nome é Rita de Cássia, faço parte também de São Miguel Paulista, sou da Associação Mensageiros da Paz.

Queria saber, principalmente dentro da área de habitação, temos um problema: quando vai acontecer alguma desapropriação, as famílias, primeiro são atingidas para, depois, officiar que se faça o projeto.

Já que tem tantas áreas, como você mesmo acabou de nos colocar, por que não se facilita? Faz primeiro as habitações e, aí, tirando essas famílias, que estão nessas áreas, se providencia o projeto. Enfim, e está acontecendo principalmente com o Complexo Viário, que vamos ter agora os corredores de ônibus.

Então, essa é a minha questão, a minha dúvida. Sabemos que têm vários prédios vazios, como o senhor acabou de concretizar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Diogo Alves da Silva.

O SR. DIOGO ALVES DA SILVA – Boa tarde a todos.

A nossa preocupação é priorizar a região de São Miguel Paulista em relação ao Centro, porque perdemos muitas obras. Percebemos que em muitas regiões de São Paulo está saindo muito corredor e acabamos, mais uma vez, ficando para trás em algumas questões.

A Estação de São Miguel foi inaugurada. Temos uma população de 60 mil famílias abaixo da linha do trem. A CPTM teve a coragem de não fazer uma linha de acesso entre a

estação, por cima da linha do trem, para que o pessoal abaixo da linha do trem tivesse acesso à estação do trem. Isso, para a gente, foi decepcionante.

Então, gostaríamos de prioridade nesses corredores.

Outra sugestão, que vou passar por escrito, é a seguinte: aqui na região de São Miguel, esse miolo está estrangulado. O que acontece? Temos uma via de acesso lá no jardim São Vicente, é uma ligação que pode sair por trás do Terminal de São Miguel, beirando a linha do trem, desafogando esse centro comercial.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Gláucio França.

O SR. GLÁUCIO FRANÇA – Boa tarde a todos.

Queria fazer dois questionamentos. Primeiro para o Kazuo. Na apresentação que ele nos colocou aqui, ele cita que foram feitos mais de 200 quilômetros de corredores de ônibus. Eu queria só entender em que momento isso é feito? Em que gestão isso foi feito? Porque, para se licitar isso e fazer toda essa programação, isso leva algum tempo, né. E a gente confunde um pouco esse corredor com essas faixas de ônibus, que são duas coisas que são bem diferentes, a meu ver.

No segundo questionamento, eu queria saber que garantia, onde está se aumentando o potencial construtivo, aonde tem essa faixa de ônibus em até quatro vezes, qual a garantia que a Habitação de Interesse Social vai ser construída e em que momento que isso se dá? Porque, na hora em que você aumenta o potencial construtivo, a especulação imobiliária começa a ir para cima desses imóveis, e o comerciante que está lá hoje, pagando aluguel, é chutado dali para fora porque a especulação vem contra. E a mesma coisa imagino que deva acontecer com os apartamentos. Vamos ter apartamentos caros no local onde a especulação imobiliária vai estar tratando o espaço com muito interesse.

Queria só colocar esses dois questionamentos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Edmar de Lima Ferreira, candidato ao Conselho Participativo.

O SR. EDMAR DE LIMA FERREIRA – Boa tarde a todos.

Queria aproveitar para falar a respeito de melhorias em postos de saúde. Queria saber se essa melhoria é estrutural ou serão benefícios da Saúde. Porque, se for estrutura, é interessante. Mas, em benefício da saúde, já estamos em situação bem precária. Não está falido o sistema, mas está precário.

Queria saber se tem melhorias para a saúde e se essas melhorias são a nível físico ou se têm novos projetos para atendimento residencial ou outros tipos de atendimento que podem favorecer o paciente e também gerar empregos.

Eu já tenho um projeto em andamento e se alguém tiver interesse em conhecer, eu faço questão de apresentar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado. Tem a palavra o Sr. Olicio Alves Rocha, do CMDCA.

O SR. OLICIO ALVES ROCHA – Boa tarde a todos. Na verdade eu cheguei atrasado e, peço desculpas, porque vou cair na incoerência de ser repetitivo. O Sr. Nabil, como é urbanista, talvez tenha alguma resposta nesse sentido.

Um dos problemas de São Miguel e, talvez, em toda a região metropolitana da cidade de São Paulo, foi o processo de urbanização que o solo sofreu durante todos esses anos. Lembro-me que, na gestão de 2000 a 2004, a Prefeita Marta Suplicy trabalhou muito na questão da regularização fundiária, embora que pouco, mas foi um começo.

Pelo pouco que acompanhei do Plano Diretor, parece-me que chega a dois ou três mil as regularizações fundiárias na nossa região. Se pegarmos o distrito de Jacuí, bairro do Limoeiro, Jardim das Camélias, Parque Guarani, praticamente em 90% do solo não há nenhum tipo de propriedade das pessoas.

E o que eu quero dizer com isso? Fazendo a regularização fundiária você também está dando a cidadania para essas pessoas, que não têm a quem recorrer. Ou elas pagam muito caro para um advogado para entrar com um pedido de usucapião, que leva de três a quatro anos, no mínimo; ou elas ficam na ilegalidade. Estou falando de loteamentos, e não áreas de ocupação, embora áreas de ocupação também careçam de regularização fundiária e urbanização.

Uma coisa é estar ocupando uma área municipal, outra é ocupar área particular. Então, qual é a proposta de urbanismo no Plano Diretor para a Cidade?

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado. Tenho uma pergunta do Sr. Carlos Alberto Prata Ferreira, do Conselho de Meio Ambiente. “Rio Itaquera. Por que não há previsão de parque linear?” Segunda questão: ciclovias na região de São Miguel. Vou passar a palavra para o Subprefeito, que pode dar alguns esclarecimentos sobre algumas das perguntas; depois, o nobre Vereador Nabil gostaria de falar sobre vários dos questionamentos e, qualquer dúvida, ele pergunta ao Sr. Kazuo.

O SR. SUBPREFEITO(?) – Boa tarde a todos. Quero cumprimentar o nobre Vereador Andrea Matarazzo pela presidência desta Comissão que trata do Plano Diretor; o nobre Vereador Nabil Bonduki; o Sr. Kazuo pela apresentação desse PL do Plano Diretor que, embora seja bem complexo, ele conseguiu transmitir bem a ideia.

Eu quero salientar a importância do Plano Diretor e da participação de todos, embora hoje não tenha vindo muita gente, mas seria importante mais participação popular, porque é o Plano Diretor que dá as diretrizes do crescimento da cidade de São Paulo e, principalmente, na nossa região.

Em relação ao que o Sr. Kazuo falou em relação à mobilidade urbana, quero salientar que, hoje, toda a malha viária na região Leste está na Radial e nós sentimos na pele todo dia que há necessidade de um eixo transversal, ou melhor, um eixo que saia da parte

norte da região leste e vá para a parte sul, que é o eixo da Jacú Pêssego, que está sendo incluso no Plano Diretor até com certa importância.

Basta passar na av. Jacú Pêssego a qualquer momento para ver que está completamente congestionada de caminhões principalmente, porque é uma ligação para o aeroporto e para o Porto de Santos, e isso está realmente muito complexo. Então, o Plano Diretor, dando a importância a essa questão, melhorará muito essa região.

O Sr. Diogo já deu uma ideia de como resolver o problema do centro de São Miguel em relação ao trânsito. Quero dizer que essa proposta sua do corredor de ônibus já está sendo viabilizada em projeto, e o início da obra está previsto para fevereiro de 2014. Então, essa questão de São Miguel será resolvida com o corredor de ônibus Celso Garcia.

Na verdade, o corredor Celso Garcia começa no Parque Dom Pedro e vai até o Itaim Paulista. Inclusive está prevista a construção de um terminal de ônibus na Vila Mara, na região de São Miguel; a integração do Terminal São Miguel, que está um pouco isolado, mas será totalmente integrado ao sistema de transporte; e também haverá uma ligação importante, da av. Imperador com o sistema viário Itaquera/ Itaquera, integrando esse Terminal de São Miguel. Então, o terminal de ônibus resolverá demandas de vinte anos atrás de ônibus que estão paralisados, digamos assim.

Alguém também falou em ciclovia. Foi o Sr. Carlos. Não sei se vocês sabem, mas vamos construir uma ciclovia em São Miguel, que beneficiará o distrito de Jardim Helena. Não sei descrever exatamente o projeto agora, mas se trata de uma obra muito grande, com pavimento especial, com toda a sinalização adequada. Então, quem tiver interesse, estou à disposição para mostrar esse projeto.

Eu acho que a bicicleta é uma alternativa muito importante para a nossa região, que é plana, principalmente o distrito do Jardim Helena; e, como os terminais de ônibus terão bicicletários, a ciclovia é de fundamental importância ao sistema de mobilidade, que está caótico.

Obrigado.

O SR. NABIL BONDUKI – Quero fazer alguns questionamentos sobre as questões específicas da região.

Depois eu passo a palavra para o Kazuo para ele responder as questões que já foram feitas.

Primeiro, estamos preocupados, sim, que em cada audiência pública regional consigamos dar um olhar específico para cada Subprefeitura.

A Subprefeitura de São Miguel, por exemplo, se quisermos dividir em duas grandes problemáticas diferentes, temos da linha do trem para baixo, a chamada baixada – que já está na base do Tietê – e a parte da linha do trem para cima, que é São Miguel e Jacuí – ali há o Jardim Helena, São Miguel e Jacuí.

A proposta do Plano Diretor define exatamente, na linha do trem, a Macroárea de Estruturação Metropolitana. É ao longo da linha do trem, portanto, da Marechal Tito – basicamente da Marechal Tito, mas ela já vem desde antes – quer dizer, desde a avenida Assis Ribeiro, passando pela Marechal Tito e vai embora.

Ali, considera-se uma área estruturadora, onde estão previstos coeficientes mais altos. Na verdade, é uma coincidência e, por isso, minha pergunta ao Kazuo.

Temos, na verdade, uma sobreposição entre a Macrozona de Estruturação Metropolitana e o Eixo Estrutural de Transformação Urbana, é isso, Kazuo?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Exatamente, que é ao longo do trem.

Ao longo do trem temos ainda um raio de 400 metros em torno da estação e ao longo dos corredores de ônibus, lembrando que ali terá também um corredor de ônibus - na Marechal Tito - que vem da Celso Garcia, Amador Bueno e Marechal Tito. Isso significará um corredor de ônibus que, em alguns momentos, coincidirá com a ferrovia. Então justamente ali temos uma faixa que é de estruturação metropolitana, um Eixo Estrutural de Transformação

Urbana. E isso também está sobre a Macrozona de Estruturação Metropolitana.

Na verdade, temos uma sobreposição de duas diretrizes. Por isso, gostaria de entender um pouco mais como funciona. Se funciona já, imediatamente, as diretrizes relacionadas aos coeficientes e as diretrizes relativas aos eixos; ou se isso ficaria reservado para um projeto mais detalhado em conjunto com o restante das várias áreas de estruturação metropolitana.

Vejam, nas áreas de estruturação metropolitana, temos a região do Tietê, onde há o projeto do Arco Tietê. A antiga – chamada – Diagonal Sul, ao longo da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí tem uma operação urbana sendo planejada que é a Móoca Vila Carioca.

Da Jacu-Pessegueo tem o plano da própria Jacu-Pessegueo. Na verdade, temos quase toda ela com planos específicos, onde não é simplesmente um eixo. Ela teria um planejamento maior.

— Não sei como vocês pensam essas sobreposições. Como é que foi pensado no projeto.

A outra questão – também gostaria de entender melhor – é que tem um pedaço de São Miguel considerado Macrozona de Qualificação e Urbanização Consolidada. Um trecho de São Miguel, quando, aparentemente – não sei se estou certo – deveria ser São Miguel como um todo.

Seria a parte da Macrozona da Redução da Vulnerabilidade Urbana.

E, em relação ao Jardim Helena, tem outra questão. O Jardim Helena está considerado, vejam, queria entender um pouco, pois tem uma área amarela, mas não tão amarelo quanto à área de redução da vulnerabilidade. Não sei se o Jardim Helena tem um tratamento diferente, pois temos a zona de vulnerabilidade, no amarelo mais escuro. Talvez por ser várzea tem uma característica diferenciada. Gostaria de entender um pouco mais isso.

Tem ainda o tema da várzea. É a questão da habitação na várzea, pois ela é, ao mesmo tempo, zona de proteção ambiental e uma área já ocupada, portanto, com

vulnerabilidade, e também uma zona de conflito, à medida em que o Governo do Estado, quando definiu o parque linear, removeu uma série de famílias e há o plano de uma maior remoção. Mas não está muito claro exatamente qual é o limite dessa remoção.

Portanto, é importante que estabeleçamos no Plano Diretor mais claramente o que é uma área para parque, o que é uma área para consolidação do assentamento e, daí, fazer o trabalho de regularização fluviária e de consolidação da urbanização.

Gostaria de entender como isso comparece na proposta, para poder definir esses limites. Fundamentalmente é isso.

Há algo um pouco mais geral: São Miguel, assim como toda a zona Leste, principalmente, o chamado fundão da Leste, tem uma carência de empregos. Há muitas moradias, mas com grande necessidade de movimento pendular, ou seja, centro-periferia e periferia-centro. O Plano Diretor estabelece uma estratégia clara que é de simular a geração de emprego na região, propondo, por exemplo, isenção fiscal e eliminação da outorga onerosa.

Daí vem outra pergunta ao Sr. Aldo ou para o pessoal da região: vocês acham que apenas esses instrumentos são suficientes para a região de São Miguel transformar-se numa região que consiga gerar maior quantidade de empregos e que se possa equilibrar um pouco mais essa relação emprego-moradia.

E também o que eventualmente seria mais necessário, ou mais importante, para gerar e alcançar esse objetivo do Plano Diretor.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Deixarei para o Sr. Kazuo responder. Estou mais fazendo umas perguntas para ele também, especificamente da região, e assim aproveitar essas audiências públicas no sentido de aprofundar alguns detalhes do projeto. É mais com esse olhar regional, pois, às vezes, embora tenhamos conversado muito sobre esse projeto – e vamos conversar outro tanto ainda -, quando vamos para uma audiência pública específica, conseguimos identificar problemas locais e é importante para aproveitar e aprofundar o debate

sobre esses temas.

Vou passar para o Kazuo para responder as questões que foram colocadas por você e a gente fazer um pouco esse diálogo.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Luiz Nogueira, deixe-me falar. Você precisa falar no microfone, pois esta reunião está sendo gravada.

O SR. LUIZ NOGUEIRA – No dia 7, dois representantes de subprefeituras: a Rosemary, representando a Subprefeitura de São Miguel Paulista, na Siurb; e o Engenheiro Arnaldo, para discutir a questão da duplicação da Nordeste, cuja proposta acabei de entregar, e sobre a questão da ligação da Avenida Marechal Tito com a Avenida Itaqueruna, hoje chamada Aristodemo Pinotti, e com a Avenida Imperador.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Tem a palavra o Sr. Kazuo Nakano.

O SR. KAZUO NAKANO – Há muitas questões que vários participantes desta audiência levantaram. Esta é a terceira audiência da qual participo em subprefeitura nesta fase da Câmara Municipal de São Paulo e, do ponto de vista do conteúdo das questões, estou achando a mais qualificada e a mais consistente, pois os temas têm relação mais direta com o Plano Diretor.

Acho que não é o caso de comentar todos os pontos, mas alguns que, de fato, têm relação direta com as questões do planejamento da Cidade, ou seja, do Plano Diretor.

Sobre a questão abordada pelo Jonathan, das moradias de áreas de várzeas, se serão regularizadas e urbanizadas, respondo que depende, porque demarcamos essas moradias como Zona Especial de Interesse Social 1, que são as que devem ser consolidadas, urbanizadas e regularizadas, pois há condições de os moradores permanecerem lá. Então, há muitas áreas de moradias que inclusive estão nessas áreas de várzeas que demarcamos como Zona Especial de Interesse Social 1 para fazer esse trabalho de urbanização e regularização fundiária. Então, não dá para responder isso no genérico de todas as várzeas da Cidade que

têm moradia. É preciso analisar cada situação. Em algumas situações, por exemplo, há moradias, mas não dá para os moradores permanecerem, pois estão em áreas inundáveis, de risco ou às vezes em cima do córrego. Então, esse trabalho de demarcação da Zona Especial de Interesse Social tem que ser feito com muito cuidado e ainda vamos voltar para fazer as vistorias.

Em relação às propostas dos corredores, o Plano Diretor a recebeu e a incluiu. Então, não há contradição entre a proposta do Plano Diretor e os corredores, pois entendemos que, para melhorar o transporte público de São Paulo, tem que melhorar o ônibus, que é o tipo de transporte público, mais do que metrô e mais do que trem, que transporta o maior número de pessoas na Cidade: são 9,9 milhões de passageiros transportados por dia em várias viagens. Então, tem que melhorar o ônibus, e por isso que o Plano Diretor incluiu essa proposta de construção de mais de 400 quilômetros de corredores.

Agora, uma observação. O Plano Diretor de 2002 já tinha incluído 385 quilômetros de corredores, assim como a adoção do Bilhete Único, que barateou a tarifa e integrou ônibus, trem e metrô. O problema que aconteceu em 2004 foi que implantamos o Bilhete Único, trazendo mais passageiros para o trem, para o ônibus e para o metrô, porque a tarifa diminuiu e o passageiro pôde fazer a viagem de ônibus e de metrô por um menor preço na época. Implantou-se o Bilhete Único no Governo da Prefeita Marta Suplicy, mas parou o investimento na implantação de corredores de ônibus e de terminal de ônibus. Com isso, esse aumento de passageiros superlotou os ônibus e os trens. Esse é um erro que não podemos mais cometer.

O Bilhete Único continua, está-se discutindo a implantação do Bilhete Mensal e há a proposta do aumento de corredores, mais 400 quilômetros, e novas linhas do metrô. Esse investimento não pode parar do jeito como aconteceu lá atrás. Se parar, vai acontecer um problema muito grave no sistema de transporte coletivo da Cidade.

Isso, então, é algo em que temos que prestar muita atenção no Plano Diretor. Essa proposta de novos corredores tem que continuar permanentemente nos próximos dez anos.

Caso contrário, não alcançaremos o objetivo de melhorar o transporte coletivo da Cidade.

Em relação à questão abordada pela Rita de Cássia, sobre a realocação, acho que essa é uma parte que dá para aprimorar bastante no projeto. Já há uma discussão sobre procedimentos de como fazer desapropriações e realocações de famílias, de como fornecer um a solução habitacional definitiva. O que temos que fazer é reduzir essa solução do Bolsa Aluguel como solução habitacional para famílias realocadas, porque isso não é solução habitacional.

Sobre os procedimentos de realocação e desapropriação, há os documentos da Relatoria Internacional do Direito à Moradia Adequada, da ONU, cuja relatora, uma brasileira, Raquel Rolnik, está encerrando seu segundo mandato e produziu uma série de documentos sobre procedimentos de como fazer realocação. Acho que isso dá para ser recepcionado e trabalhado no Plano Diretor.

Durante a fase do Executivo, houve propostas para se exigir que se faça a realocação, mas com a participação das famílias realocadas e que haja audiências públicas antes de se fazer a realocação, para que elas participem desse processo. Então, essa é uma parte que o projeto pode melhorar.

Em relação à Habitação de Interesse Social nos corredores, evitar a especulação imobiliária nos corredores. Há 21 milhões de metros quadrados de Zona Especial de Interesse Social demarcados só nas áreas dos corredores. Diferentes tipos de Zona Especial de Interesse Social. Então, estamos gravando ZEIS dentro dessas áreas dos corredores, perto dos corredores de ônibus e das linhas de metrô para ter áreas para produzir e melhorar moradias de interesse social perto do transporte coletivo.

Há um instrumento que incluímos nesse PL que se chama Cota de Solidariedade, que ainda precisa ser regulamentado. É um instrumento que tem como objetivo obrigar que o empreendedor imobiliário destine uma parte do empreendimento para Habitação de Interesse Social, que pode ser exigido que seja produzida nessas áreas de corredores. Esse é um

instrumento novo que estamos incluindo no Plano Diretor e que pode ser usado para evitar especulação imobiliária nas áreas dos eixos e ampliar possibilidades de produzir Habitação de Interesse Social nesses eixos.

Agora, sobre esses eixos de corredores, há um ponto que eu queria chamar atenção: há um critério que limita a uma vaga de garagem por unidade habitacional nesses empreendimentos nos corredores.

Há um critério que limita. É claro que não impede que tenha mais de uma vaga, mas se tiver mais de uma vaga, essa vaga entra na área computável e, se tiver acima do básico, o empreendedor vai ter de pagar a contrapartida financeira por essa vaga a mais. Essa limitação na vaga de estacionamento nos empreendimentos hoje em São Paulo é uma das coisas que definem para qual segmento do mercado vai o empreendimento, então, se você limita vaga de garagem, é um dispositivo que vai orientar esse empreendimento para classe média e classe baixa.

Porque a classe média alta não vai comprar apartamento só com uma vaga de garagem porque eles têm mais de um carro. Esse é um dos dispositivos que mais induz talvez, essa é a nossa aposta. A produção desses empreendimentos imobiliários para setores de classe média baixa junto com as HIs.

Um dos penúltimos pontos dos participantes que quero comentar é com relação a regularização fundiária em áreas privadas, de fato, a Marta promoveu lá atrás a regularização fundiária de assentamentos e ocupações em áreas públicas, que é mais fácil para a Prefeitura dar o título da concessão do direito real de uso, a concessão de uso especial para fins de moradia.

Para regularizar loteamentos irregulares em áreas privadas é mais difícil mesmo. Nos últimos dez anos fizemos uma avaliação de todas as zonas especiais de interesse social em área pública e privada e essa parte foi a que menos avançou porque tem que fazer toda uma pesquisa em cartório, identificar o loteador, quando não dá para identificar, tem de usar

outras estratégias para regularizar o parcelamento porque você tem de regularizar primeiramente o parcelamento, depois que se regulariza o lote. É assim e para regularizar é difícil, registrar em cartório, depois regularizar o lote.

Estamos incluindo no Plano Diretor dois instrumentos superimportantes, que a lei do Minha Casa, Minha Vida trouxe e que agiliza esse processo. Que são a legitimação de posse e a demarcação urbanística. A demarcação urbanística dá mais agilidade para regularizar essas áreas de loteamentos irregulares. Então, estamos incluindo esses instrumentos novos nessa proposta para agilizar esse problema.

Agora, falarei com relação aos pontos que o Nabil levantou, essa relação entre macroáreas de estruturação metropolitana e eixos de estruturação da transformação urbana junto ao transporte coletivo.

A macroárea de estruturação metropolitana tem trechos que são atravessados por esses eixos. As regras do coeficiente de aproveitamento 4, limitação das vagas de estacionamento, vale para as quadras localizadas junto aos eixos de transporte coletivo. As áreas que estão fora, mesmo estando dentro da macroárea de estruturação metropolitana, essas áreas não entram nessas regras. Mesmo dentro da macroárea de estruturação metropolitana que não está perto do transporte coletivo, não vai ser usada para aumentar adensamento e quantidade de empreendimentos imobiliários. Nessa macroárea de estruturação metropolitana a ideia, porque é uma área de várzea, se você vai aumentar a densidade, promover o aumento do coeficiente de aproveitamento, aumentar o adensamento, tem de ter o projeto de intervenção urbana para preparar o lugar para aí sim poder ter o aumento na quantidade de prédios e atividades. Tem de ser feito com muito cuidado nessas áreas.

Outro ponto que o Nabil colocou, a macroárea de qualificação da urbanização consolidada aqui em São Miguel, o pessoal que mora aqui, tem um pedaço que se chama Morumbzinho. Essa ideia de que São Miguel é só bairro precário é parcial. É uma parte que de

fato está consolidada, mas que ainda precisa ser qualificada. Por isso que incluímos na macroárea da qualificação da urbanização consolidada, entendendo que é uma parte central de São Miguel que já está consolidada e que precisa ser melhorada.

Tem aquela parte onde fica o Jardim Pantanal, Jardim Romano, que é uma área de baixada que inunda, o Fórum do Jardim Helena nos procurou porque antes essa área ocupada estava inserida na macroárea de contenção urbana. Nós revimos e incluímos as áreas que estão ocupadas e urbanizadas na macroárea de recuperação urbana e ambiental, que é uma área que está perto do Tietê e inunda, precisa ser recuperada nos termos ambientais e urbanos. Por isso, junto com o Fórum do Jardim Helena, alteramos a pedido deles para incluir na macroárea de recuperação urbana e ambiental.

(NÃO IDENTIFICADO) – Rapidamente, é que ele ficou fazendo propaganda do governo da Marta, mas eu tinha feito uma pergunta sobre a licitação que foi feita na gestão, em que período que foi feito isso? Estava se falando do corredor de ônibus, você disse que são 200 quilômetros e que demora muito. Queria entender em que momento vai se fazer isso? Em que momento isso foi feito, você não respondeu?

O SR. KAZUO NAKANO – Não estou aqui para fazer propaganda de governo nenhum, meu papel é dar respostas para as questões da Cidade, colocadas pela sociedade, do ponto de vista do planejamento urbano. Não é falso que essas ações foram realizadas no governo da Marta, ninguém aqui está entrando no jogo partidário. Eu priorizei as questões relativas ao projeto de lei do Plano Diretor, que é objeto dessa audiência pública. Essas questões do andamento do processo de contratação dos projetos dos corredores é uma questão de gestão que, tudo bem, o que está em andamento, é a contratação das primeiras partes, dos primeiros trechos de corredores que foram lançados. Eram 150 quilômetros que foram incluídos no programa de metas e que a extensão aumentou para 202 quilômetros, sendo licitado o projeto básico para implantação desses corredores, que está em curso neste ano.

Essa é a situação em que se encontra com relação a essa contratação que mencionei durante a minha apresentação.

O SR. KAZUO NAKANO - Sem querer fazer propaganda de Governo nenhum, porque não é o caso aqui. Mas para a gente entender um pouco porque têm aspectos importantes essa proposta.

Nós temos hoje na cidade 130 quilômetros de corredores de ônibus, que foram feitos até o começo deste ano e os que já existiam.

Existiram projetos que foram resolvidos na Administração passada e que foram licitados de 66 quilômetros desses 200 quilômetros que constam do Plano de Metas, sendo que este é de 150 até o final dessa Gestão, mas já tem contratação – pelo que estou sabendo – de que somam 135 mais 66 quilômetros, estes últimos com projeto em contratação.

A proposta dos corredores que está no Plano até 2016 e somando-se tudo, chegue-se a 330 quilômetros além do Metrô e do Trem. Isso forma o sistema estrutural para 2016. No Plano Diretor consta também 2025, que é um número maior.

Na audiência pública de mobilidade, a representante da Secretaria de Transportes trouxe o mapa geral de corredores com um número grande que não me lembro.

Então, temos essas três coisas: o que está em andamento, o que pode começar a obra, o que está em projeto e o que está planejado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Vou colocar as coisas no lugar, pois se a gente deixar o Sr. Kazuo falar mais, daqui a pouco a Prefeitura da Marta fez o Metrô, os trens da CPTM, as estações, etc. Tem que lembrar como disse o Nabil: 60 quilômetros de corredor estão licitados - são projetos do governo anterior que não foram feitos porque o governo anterior encontrou a Prefeitura absolutamente quebrada, com fila de credores na porta. Também temos que lembrar que Bilhete Único a Marta fez do ônibus...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Eu estou falando e não interrompi ninguém quando falou. O senhor vai me ouvir, por favor, se não, se retire. Estou ouvindo e apenas corrigindo coisas que foram faladas, colocando elas como são de verdade.

A integração ônibus-metrô foi feita pelo Governo do Estado de São Paulo, pela CPTM, pela Companhia do Metro e, efetivamente, essa integração barateou o transporte e sobrecarregou tanto o metrô quanto a estação.

A questão do Plano Diretor, de colocar imóveis com uma garagem só, imaginando que as pessoas não têm carro ou não querem garagem, também é outra falácia. É o Estado querer definir como as pessoas têm que viver. O fato de ter uma garagem quem vai definir isso não vai ser a Prefeitura, vai ser o mercado. E quando ele diz que não, o empreendedor vai pagar a segunda garagem, não! Quem vai pagar a segunda garagem é quem vai comprar o apartamento. Isso é o óbvio.

Depois, querer levar pessoas para o centro da cidade, o que é maravilhoso, colocando o IPTU com uma correção de 78% em três anos, obviamente, vai tirar gente de perto dos empregos para levar para longe dos empregos. O que temos que procurar trazer é atividade econômica para as regiões mais distantes do centro. E se quiser levar mais gente para o centro tem que baratear o IPTU, para atrair para que as pessoas possam morar e ter comércio em locais com IPTU a preços compatíveis com a sua renda. Esse é um aspecto importante. Imaginar que vai forçar o mercado a fazer alguma coisa, a gente sabe que não é realidade, porque a força do mercado sempre foi maior que a força do Poder Público.

Esses são aspectos importantes de serem colocados. Escutei todo mundo falar sem abrir a minha boca. Sou o Presidente da Comissão e tenho a minha vez de falar e estou falando. Se o senhor tiver alguma coisa a falar, poderia ter se inscrito e ter falado à vontade como eu não interrompi o senhor nem ninguém.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Todo mundo que quis se manifestar se inscreveu. Pode apoiar. Não estou pedindo para ninguém apoiar. Só estou falando a minha posição. Acho que é importante termos as coisas de forma clara: uma coisa é a cidade, o plano, a cidade do power point, outra coisa é a cidade real, o que as pessoas vivem no seu dia a dia, um apartamento com uma ou duas garagens. A prioridade é ter o apartamento. Se com uma ou duas garagens, isso é secundário. O que a gente tem visto são diversos conjuntos habitacionais, feito Cidade Tiradentes, Itaquera, Guaianases, todos sem garagem. Acontecem os puxadinhos. As pessoas têm automóveis e continuarão tendo automóveis. É um direito. Isso não significa não ter um bom transporte público. As duas coisas são fundamentais: ter um transporte público de qualidade e, quem quiser, ter um automóvel, poder tê-lo a preço bom, ruas boas e com garagem em casa, se ele quiser. Isso não é o Estado que vai definir. Ele tem que regular isso e estimular. No caso, estimular – aliás, como vimos o Prefeito Haddad agora reformular – o projeto de incentivo para a zona Leste, que deve ser votado na semana que

vem. Isso é estimular – como vi agora. As empresas de serviço estão sendo estimuladas a virem para a zona Leste de São Paulo. É isso o que temos que fazer, trazendo os empregos para perto. Levar as pessoas para morarem lá também, sem problema algum, mas, fundamentalmente, é a regularização fundiária. Não foram só nesses 10 anos que parou. A regularização fundiária não se faz há 40 anos em São Paulo. Nenhuma gestão fez do PSDB, PT, nenhuma gestão fez a regularização fundiária que deveria ter feito. Você vai para a Cidade Tiradentes e até hoje lá você tem duas coisas que se pode fazer: agricultura e extração mineral, quer dizer, o que se fez de melhoria nesse período todo? Nada. Fez hospital, fez CEU e um monte de coisas, mas o fundamental que é dar tranquilidade para as pessoas terem suas escrituras não foi feito. Na zona Sul de SP, 2,5 milhões de pessoas que a Erundina estimulou a invadirem naquela região até hoje o que foi feito para elas? Nada. Estão morando lá como se fosse ocupação irregular, não tem um emprego na região, essas pessoas têm que se deslocar duas horas e meia todos os dias para ir e duas horas e meia para voltar. O mesmo acontece em Guaianases, Jardim Pantanal, Jardim Helena e toda a região Leste.

Então, vamos parar de falar quem fez, quem não fez. Se tivesse alguém feito regularização fundiária na cidade de São Paulo nós não teríamos a situação que se vive na zona Leste, sul e Norte de São Paulo, onde você pega, por exemplo, Brasilândia, com 800 mil pessoas, 100% irregulares. Você não consegue abrir uma padaria, uma UBS, um hospital, porque você não acha um terreno regular. Aqui não se consegue fazer creche, fazer UBS nem hospital, porque não se acha terrenos regulares. Isso acontece em várias regiões da zona Leste e, na zona Sul, praticamente, integral.

Então, eu não quero fazer proselitismo político. Acho que a gente tem que falar as coisas como elas são independente de governo. A sociedade de São Paulo – todo mundo insiste em falar que essa é uma cidade moderna, internacional, compara São Paulo com Nova Iorque – é uma piada. Nós podemos comparar São Paulo com cidades africanas pela qualidade de vida que o Município oferece aos seus habitantes, independente de governo. É abaixo da crítica a qualidade de vida das pessoas hoje.

Temos que planejar pensando num mundo real. A zona Leste tem 5 milhões de pessoas morando. Nós não vamos transferir todas para o centro de São Paulo. Nós temos que trazer os empregos para cá; criar novos centros pela cidade toda onde as pessoas hoje moram.

Eu queria agradecer e acho que podemos encerrar a audiência pública.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Qual é a sua pergunta?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Esse é o ponto. Acredito que você tem que criar novas centralidades e trazer a cidade para cá. Não levar as pessoas para o centro.

Quer ver um exemplo que independe de governo de novo? Ciclovias. Quantas ciclovias fizeram em São Miguel Paulista, que é o lugar em que mais se anda de bicicleta em São Paulo? Nenhuma. Por quê? Porque não sai na imprensa. Todas as ciclovias estão na Faria Lima, Avenida Europa, tudo na região central.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Eu vou aplaudir e acho maravilhoso que se faça. Com relação aos corredores de ônibus, Nabil, eu queria saber se esses 120 quilômetros que estão previstos são corredores propriamente ditos ou são as faixas pintadas? As faixas – vejam bem – não é uma crítica, acho que foram uma das boas sacadas que o Secretário Tatto teve, a de fazer algumas faixas exclusivas para ônibus. Quero saber se são faixas ou se são 120 quilômetros além de faixas?

O SR. NABIL BONDUKI – O que está previsto aqui como eixo de estruturação, de transformação urbana, são corredores DRPs, um corredor de ônibus à esquerda com um sistema estruturado de transporte coletivo, não é faixa. Com as faixas soma muito porque seriam como meta 150 até o final do governo. As faixas o Secretário me falou que pode até superar 200. Elas não implicam em modificação de coeficiente, porque fazem parte de um sistema meio improvisado, não um sistema que dá uma alta capacidade.

Quero responder duas perguntas. Primeiro, acho que, realmente, nós não devemos transformar a discussão do Plano Diretor numa discussão de uma ou outra Administração, numa discussão política-partidária, porque nós estamos projetando e planejando uma cidade para o futuro e todas as Administrações terão de segui-la. Portanto, temos que construir um projeto. Claro, podemos ter divergências sobre o projeto de cidade de futuro e dos instrumentos, e vamos discutir em certos momentos.

Mas, é um projeto para o futuro da Cidade. Ao longo desse período, teremos que afinar as nossas posições para poder trabalhar num projeto que seja para a Cidade. A nossa intenção, da Câmara – o Vereador Andrea Matarazzo e os demais devem concordar – é que

haja um projeto em que todos os vereadores possam votar.

Poderão, eventualmente, ter divergências localizadas em outro ponto havendo a necessidade de acordo para se chegar à posição definitiva. Mas, o objetivo é conseguir um projeto para a Cidade, porque não está bem desse jeito. Devemos definir as obras prioritárias, consolidá-las, definir os instrumentos e seguir em frente.

Há uma pergunta: “Até quando poderemos apresentar propostas para o Plano Diretor?” Realizaremos audiências públicas sobre o Plano Diretor até o dia 16 de dezembro. Isso ainda não foi definido na Comissão, mas como Relator, já deixo a sugestão de que até essa data nosso sistema estará aberto para a recepção de propostas. Serão feitas propostas presenciais e também pelo *site* para, no dia 16, as analisarmos e compatibilizarmos para a construção do projeto. A princípio entendo que seja lógico que até o dia 16 esse espaço esteja aberto para a recepção de propostas.

Houve uma pergunta, acho que foi o próprio Nogueira, questionando se o projeto pode ser mudado. Sim, já disse que a ideia é que a partir dessa proposta original possam ser feitas alterações. O papel da Câmara é esse: ouvir a sociedade, analisar o projeto e propor algo que possa gerar algumas alterações. Por isso, vocês estão convidados a apresentar propostas e nós as analisaremos.

É isso. Agradeço ao Subprefeito pelos esclarecimentos e ao Sr. Kazuo.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Agradeço a todos vocês que participaram ativamente.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Qual a pergunta?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Mas, o Plano Diretor prevê a questão de postos de saúde, inclusive de quantidade de postos de saúde por habitante, isto é, a

integração do Plano Diretor com a própria Secretaria da Saúde.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Então, não é questão do Plano Diretor e sim da logística da Secretaria de Saúde. Você tem toda a razão, eu sei...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Não, acho que aí trata-se de projeto da Secretaria de Saúde. E tem, sim.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem. Se você tiver sugestão, mande-nos que levaremos à Secretaria.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Entendi. Deixe seu endereço e telefone com o secretário que entraremos em contato.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. NABIL BONDUKI – Deixe-me explicar o seguinte em termos de Plano Diretor: o Plano Diretor tem de estabelecer uma regra mais geral para garantir que todas as regiões da Cidade, de acordo com um critério, possam ter equipamentos para que sejam previstos e implantados. É claro que cada equipamento tem um raio de abrangência, uma UBS é menor, um pronto-socorro é maior e o hospital é maior ainda.

Agora, o Plano Diretor não vai tratar de questões específicas de atendimento, quantidade de médicos necessária, especialidades, etc. Tem de trabalhar especialmente para garantir que haja uma distribuição dos equipamentos na Cidade de acordo com certa regra. Então, esse é um aspecto do Plano Diretor. O aspecto de atendimento de médico, enfermeira, a maneira como é feito o trâmite de saúde é uma questão específica da saúde.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. NABIL BONDUKI – Então é isso, estrutura física.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Não, tudo bem. Vou encerrar a audiência pública formal de Plano Diretor para podermos debater outros assuntos.

Agradeço a presença de vocês para a audiência pública do Plano Diretor da Cidade; à Secretaria de Urbanismo; à Subprefeitura, na pessoa do Sr. Subprefeito; ao Vereador Nabil Bonduki, meu mestre em termos de arquitetura e urbanismo.

Não havendo mais nada a tratar está encerrada a audiência pública do Plano Diretor da Cidade.