



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

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA - PLANO DIRETOR.

LOCAL: SUBPREFEITURA DE SANTANA.
AV: TUCURUVI, Nº 808-SANTANA-TUCURUVI.

DATA: 14/12/2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Grafia(s) não confirmada(s)
- Qualidade de som incompatível com a transcrição
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Boa tarde a todos. Cumprimentos todos os presentes, nobre Vereador José Police Neto, Nuria Pardijos, assessoria da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Subprefeito Roberto Candela.

A Sra. Nuria, irá fazer uma apresentação sobre o Plano Diretor, por quinze a vinte minutos. Na discussão do Plano Diretor, que no meu ponto de vista particular tem muitos problemas principalmente questões de adensamento, nos eixos de mobilidade, a definição de novas ZEIs sem terem implantadas as que já existem, implantação de alguns terminais de ônibus em lugares que não são adequados ou do interesse da população local, enfim, o papel da audiência pública é exatamente esse, ouvir as pessoas de forma que, aqueles que moram e trabalham no lugar, que quem conhece a região de verdade, possam opinar, sugerir e dar as melhores sugestões para esse plano diretor.

Passo a palavra a Sra. Nuria.

A SRA. NURIA – Boa tarde a todos. Bem-vindos a nossa audiência pública para discutir o Plano Diretor. Com a Câmara, fizemos um processo a partir de discussões quando o plano diretor estava sendo elaborado, o projeto de lei estava sendo elaborado, fizemos a avaliação e tudo e não sei se alguns dos presentes participaram de algumas das audiências anteriores? Não! Temos algum conselheiro eleito agora? Muito bem. Parabéns!

Vou passar brevemente, porque parte de vocês já participaram, tiveram contato, todos já leram, estudaram o Plano Diretor, com vou passar bem brevemente, no intuito de dar um início de discussão. O plano diretor foi elaborado no seguinte sentido, com a ideia de que precisamos ter sempre a relação de São Paulo com os demais municípios da região metropolitana. Não estamos isolados, muita gente trabalha em outro município, ou mora em outro município e trabalha aqui. Enfim, nossa relação é constante. Nossas fronteiras são muito próximas. Parte da cidade que atravessamos e já está em outro município. Não podemos desconsiderar isso.

Outra questão são os eixos de transporte coletivo. Consideramos, desde o início a importância de dinamizar, os eixos de transporte coletivo ampliar e garantir de fato uma mobilidade para toda cidade e por outro lado, outra estratégia importante, a redução da vulnerabilidade. Temos regiões muito vulneráveis, e outras bem servidas, de serviços, transporte e tudo mais. Essas que são muito bem servidas de transporte, equipamentos sociais e tudo mais, também necessitam de ser qualificadas. As melhorias têm de ser constante. Mas essas que não tem nem isso, precisam chegar a esse patamar. Essa é uma ideia. O Plano Diretor não irá resolver todas as questões, não prevê todas as obras iniciativas, investimentos de todas as políticas urbanas, seja, de transporte, habitação, saneamento, ou meio ambiente. O plano diretor não faz isso. Não é sua pretensão. Cada uma dessas políticas têm um processo de discussão do qual os conselheiros participaram, cada uma dessas políticas tem os seus próprios planos, que são instrumentos para direcionar os investimentos. Então não se esgota. Os investimentos alguns deles, que estão colocados no Plano Diretor, são indicativos de prioridades, porque se percebeu já pelo acumulo que se tem de análise de avaliação, que essas são fundamentais e que tem de estar no horizonte dos próximos governos. Esse é um plano que tem um período de duração. Um instrumento de planejamento para os próximos dez anos.

O Plano Diretor se divide em cinco grandes capítulos: o primeiro trata dos princípios que devem reger a política de desenvolvimento urbano, gestão democrática, direito à cidade, Meio Ambiente sustentável e tudo mais, e o título 2, trata de como a gente ordena, de como a gente divide o território em alguns pequenos territórios e para esses pequenos territórios, a partir das características que esse território tem, que regras podemos estabelecer para que ele continue se desenvolvendo, para que ele melhore, para corrigir problemas que por ventura tem naquela pedaço territorial e no capítulo 3, vai tratar dos nossos sistemas urbanos: saneamento, transporte, mas vai tratar apenas com diretrizes gerais. O que podemos concordar ou não, mas elas são diretrizes gerais. A política em si de cada uma dessas áreas serão definidas sim nos

seus respectivos planos que também devem ser discutidos de forma participativa com a sociedade. Temos no capítulo 4, o que fala da gestão democrática, de como deve ser na Cidade de São Paulo. Quais os mecanismos que temos, indica como importantes para discutir a cidade e o seu desenvolvimento. O título 1, irá tratar dos grandes pedaços da cidade. A cidade em duas grandes macrozonas. Temos de reconhecer que parte da cidade ainda tem uma formação muito sensível ou ainda possui vegetação, cursos de rios, nascentes que precisamos preservar. Percebemos grandes manchas aqui que é a macrozona de estruturação de proteção e recuperação ambiental e a macrozona de estruturação e qualificação urbana. São grandes manchas. Mas elas não são suficientes para dizer o que tem nesse território. Temos um olhar mais específico e consegue dividi-las em macroáreas. Isso aqui é o que diz o que tem de características na cidade, que se repetem, por exemplo, temos uma grande macroárea de estruturação metropolitana que é aquela mancha mais vermelha que é a que dá ligação, justamente, considerada uma área bem equipada, mas que precisa ser requalificada. Tem muito área ainda sendo má utilizada. Precisamos requalificar. Mas ela também faz a ligação metropolitana, por isso que classificamos dessa maneira. E aí temos as demais macroáreas que são: macroárea de qualificação, da urbanização consolidada. Veja que essa região têm vários pedaços diferentes. Não é uma coisa única. Cada pedaço desse temos um objetivo de desenvolvimento diferente. A região que estamos agora, você não encontra uma área de vulnerabilidade. Para essas áreas temos uma política específica e para essas outras temos outro tipo de ação importante. Para cada área da cidade tem uma ação importante. O Plano Diretor procurou enfrentar o problema das desigualdades territoriais, resguardando, algumas áreas para que pudéssemos implantar habitação de interesse social, habitação para população de baixa renda, O mercado dá conta de atender para quem tem recursos financeiros para poder adquirir sua própria moradia. Quem não tem acaba usando outras alternativas. Vai para uma área que acaba se tornando vulnerável. Nossos loteamentos, nossos assentamentos precários, nossas favelas, cortiços. Precisamos resolver isso, porque é uma grande

desigualdade em uma cidade rica como São Paulo, ter uma enorme quantidade de pessoas vivendo em condições precárias. Precisamos conseguir trazer essas pessoas para morar de uma forma mais digna. O que o Plano Diretor pode fazer, até onde ele possa ir, é demarcar separar algumas áreas da cidade para que futuramente possamos usar para a construção de unidades e habitação de interesse social para a população de baixa renda. O Plano Diretor não tem como objetivo resolver todas e descrever todas as políticas que serão implementadas para resolver esse problema. Apenas ele vai até a demarcação das áreas. Complementando isso você terá de ter os planos de habitação, os planos de redução de risco que vão enfrentar os problemas dessas áreas. Na nossa região, podemos ver, são poucas as áreas, me parece que tem só algumas áreas, no alto próximo do Horto, que são loteamentos irregulares, favelas que precisam ser regularizadas, eliminado o risco, as famílias que moram em áreas de risco precisam ser retiradas. Aquele risco precisa ser tratado, recuperado ambientalmente a área, enfim. Além disso, outra estratégia no Plano Diretor foi aproximação de moradia emprego do transporte coletivo. Para isso o plano Diretor previu vários instrumentos para serem aplicados para incentivar que nas áreas onde você tenha o transporte coletivo, tenha de fato pessoas morando, pessoas que não usam carro, preferem usar o transporte coletivo. A Prefeitura do Município de São Paulo estabeleceu o que chamamos de área de influência, onde passa um corredor, um metrô, onde será implantada uma nova linha, essa área de influência, que vamos incentivar, particularmente que desenvolva com moradia, emprego, comércios, serviços. Temos nessa área de influência que a princípio a Prefeitura do Município de São Paulo, pelos estudos chegou a essa sugestão de área, 150m quando você implementam um corredor de ônibus e 400 metros do entorno de uma estação de metrô, essa é a chamada área de influência, para essa área iremos incentivar vários instrumentos: o uso misto, um teto que permita o uso público, que tenha espaço para que as pessoas possam andar e passear, ou seja o contrário do que tivemos nos últimos anos, como a implantação de vários prédios enormes murados, que não se comunicam, não se relacionam com a rua. Claro que é uma questão de segurança,

—

peessoas muraram porque tem receio, querem se proteger. Mas ao mesmo tempo elas geram mais insegurança, eu acho terrível passar em uma rua de um, dois, três quarteirões, com muro de um lado de outro. Morro de medo, prefiro que tenha algum bar, mercearia, supermercado, farmácia, porque sei que ali é um ponto focal em eu estarei mais com gente passando e com isso sinto-me mais segura. Queremos aproveitar mais isso. o que tinha antes, as pessoas poderem fazer passeios pelo espaço público tem esse receio. Claro que não iremos resolver problema de segurança pública, isso também não é parte do Plano Diretor, é um conjunto de políticas que tem de ser pensado, O Plano Diretor tem uma função, tem papel. Ele vai tentar desenvolver esse papel que é incentivar esse uso mais coletivo e mais publico. Vai sugerir um coeficiente de aproveitamento para as áreas diferenciadas para esses lugares. O que é o coeficiente de aproveitamento? A quantidade de metros quadrados que eu posso construir em um determinado terreno. É uma proporção. Por exemplo: em um terreno de 100m² se o meu coeficiente de aproveitamento é um, significa que eu só posso construir alguma coisa, um edifício, uma casa de 100m². O coeficiente 1, corresponde ao mesmo tamanho do terreno. Quando falo que o coeficiente é 2 posso construir 200 m². falo que é 4, posso construir 400 m². Damos incentivo para que nessas áreas de influência possamos ter um adensamento maior, mas não pode ser um adensamento construtivo. O que temos hoje na cidade? Tem estudos que fizemos. Isso foi disponibilizado no site da Prefeitura do Município de São Paulo, também. O próprio sindicato da construção concorda conosco que isso aconteceu mesmo. Você verticalizou a cidade tem de trazer mais gente para morar. Trouxe mais carro, mais gente, não necessariamente. Para morar em lugares bem localizados com uma boa infraestrutura e para isso a gente incentiva, por meio da cota aparte. É uma outra conta que se faz, que diz o seguinte, a grosso modo, não vou entrar em detalhes para não tomar o tempo do debate de vocês, mas a ideia é estabelecer que em determinadas zonas da Cidade, em determinados pedaços da Cidade, se eu tiver um terreno de mil metros quadrados em determinadas zonas poderei construir, porque terei uma cota parte pequena e, portanto, poderei construir mais

unidades. Por exemplo, num terreno de mil metros quadrados, construirei 50 unidades. Mas, se esses mesmos mil metros quadrados estiverem em uma área de proteção ambiental, não construirei 50 unidades e sim, no máximo, 25. Então, fazer a divisão na Cidade para garantir com isso que se adense com pessoas. Não se trata de um prédio a mais, mas um prédio que traga pessoas que usufruam de fato daquela infraestrutura.

Pois bem, no capítulo de sistemas urbanos e ambientais, o Plano Diretor estabelece algumas ações prioritárias para: saneamento, sistema ambiental, implantação de parques, sistema de mobilidade, alguns corredores colocados. Há também algumas iniciativas já previstas pelo Governo do Estado de ampliação e os metrô também estão propostos aqui. Equipamentos urbanos também estão previstos, principalmente na área da educação referentes aos CEUS e por último o sistema de redução de riscos.

Risco é um problema sério em vários pedaços da nossa cidade. Tem gente morando de forma muito perigosa, com risco de vida em alguns pedaços. Precisamos resolver isso, porque é responsabilidade do Poder Público tirar as pessoas dessas áreas, recuperar os locais para que de fato se tornem lugares aproveitáveis para o lazer ou que haja recuperação de córregos e tudo o mais. Mas, ao mesmo tempo é preciso um plano de risco, de diretrizes dessas políticas. Ele não estabelece tudo, mas algumas ações prioritárias. Algumas, por que não todas? Porque estamos indicando algumas coisas que estão acumuladas e já foram solicitadas. Está vindo ao longo do tempo a necessidade de que precisam ser feitas, porém nem tudo está inserido aqui.

Porém, cada ação será complementada em cada uma das áreas por planejamentos específicos, dos quais os conselheiros participativos participarão sim e o restante da Cidade também, por exemplo, do sistema de mobilidade. Recentemente foi reconstituído o conselho de política de transportes. Foi articulado com o Conselho Municipal de Política Urbana para que ambos elaborem um plano de discussão com a sociedade do que deve ser feito em termos de mobilidade, implantação de ciclovias, melhoria da vida do pedestre.

Esses são os mapas que não estão muito bons para que possam ver sobre as intervenções prioritárias em geral.

Queria tocar num último assunto, antes de terminar, sobre a gestão democrática. O que esse Plano Diretor trouxe de acréscimo em relação ao anterior? O Plano anterior já previa que vários planos deveriam ser discutidos com a sociedade e que a mesma deveria participar. O que acrescentamos aqui? Reforçamos o papel das subprefeituras, então elas têm, a partir do Plano Diretor, uma responsabilidade e uma força decisória maior do que antes e de controle e avaliação da política urbana. Terão isso em mãos. Faremos isso aos poucos, porque ainda é preciso muita infraestrutura para que a subprefeitura consiga dar conta desse papel.

Ao longo dos últimos anos as subprefeituras foram sucateadas. Então, precisamos recuperar essa capacidade que as subprefeituras devem ter de planejar e executar o planejado. Mas, o Plano Diretor já diz que elas possuem essa responsabilidade e esse poder.

Os conselhos participativos terão uma função muito importante de controle do que está sendo feito com o Plano Diretor a partir da sua lei, se está sendo correto ou não, de controlar se as políticas estão seguindo o que está colocado no Plano Diretor. Essa será uma atribuição dos conselheiros participativos.

Há também o Conselho Municipal de Política Urbana que já está instituído. É um conselho que hoje já tem uma participação da sociedade indicada pelo Poder Público. O Poder Público escolhe quem quer chamar para participar, quem quer de parceiro na discussão. Mas, a partir dessa revisão do Plano Diretor há a alteração disso, a sociedade elege quem quer, como aconteceu agora com os conselheiros participativos. Não é o Poder Público, não é a Prefeitura e nem a Secretaria que têm que dizer com quem querem conversar. A sociedade que tem que dizer quem a representará para discutir com o Poder Público a política urbana.

Então, a partir de agora, esses conselheiros serão eleitos em conferências pelos seus pares. Há representantes dos movimentos populares, dos empresários, das universidades, dos conselhos de categoria, enfim, de todos os segmentos que hoje participam

de uma forma ou de outra ou discutem a política urbana e que não necessariamente estavam representados no conselho anterior. Essa foi uma mudança importante também.

Além disso, outra mudança fundamental é ampliar e melhorar o sistema de informação da Prefeitura. A partir da aprovação do Plano Diretor, a Prefeitura, independente de quem for o prefeito, tem que produzir informação e deixá-la disponível para a população ter acesso. Informações a respeito das obras, em que pé estão, quanto foi gasto de dinheiro até o momento e quanto ainda está empenhado para ser gasto, o que foi executado e assim em relação a todas as políticas da Prefeitura. Estão previstos quantos hospitais estão sendo implantados, onde, quando foram e em que pé estão essas obras ou quando foram entregues e assim com todas as políticas. Isso é fundamental, pois para que as pessoas participem elas precisam ter acesso à informação. Se não souberem o que significa o Orçamento público, o que está sendo previsto e pensado, não conseguem dizer se o que estamos pensando está errado ou temos que mudar ou temos que aperfeiçoar ou concordamos ou não ou temos que ampliar o dinheiro para isso. Então, ela precisa ter acesso.

Esse Governo já está deixando disponível uma série de coisas. Já começou a implantar esse sistema de informações. Há muitas informações e todas têm de ser trazidas para o mesmo conjunto para que todos tenham acesso. Não adianta dizer que implantaremos dez corredores na Cidade, é preciso dizer em que lugar isso irá acontecer. Então, esse aperfeiçoamento em dizer onde, em que lugar do território isso vai acontecer já está sendo implantado. Mas, com o Plano Diretor isso passa a ser uma obrigação do Governo, não é uma prerrogativa de quem tem interesse de ser transparente ou quer ser transparente. A transparência será uma obrigação.

Queria parar por aqui. É o suficiente como primeira sugestão para o debate.
Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado. Tem a palavra o Sr. Tadeu Jorge Ulian.

O SR. TADEU JORGE ULIAN – Boa tarde. Meu nome é Tadeu, sou morador da região de Tucuruvi desde a década de 70. Venho tentando acompanhar essa mudança do Plano Diretor e gostaria de fazer um protesto em relação à forma de divulgação. É lógico que se vocês colocassem faixas em alguns eixos centrais do bairro, as pessoas teriam essa informação e o auditório estaria com maior participação.

Acredito que grande parte do trânsito hoje em São Paulo é gerado pelo deslocamento da zona Norte em busca de emprego todos os dias, porque a nossa região não gera empregos. Moro no Jardim França desde a década de 70 e hoje o Jardim França e Palmas do Tremembé envelheceram. As pessoas não querem mais morar nesses bairros. Os jovens estão casando e indo procurar empregos nas zonas Sul, Leste e Oeste. Brinco que o Jardim França e Palmas do Tremembé estão se tornando um asilo e caminham para se tornarem um cemitério.

Muitos amigos perguntam para mim o que pode ser feito. Falo para eles que é preciso mudar o zoneamento. O zoneamento ZR-1 foi muito bacana na década de 70. Por exemplo, a zona Leste não tinha nada antes. Havia bairros sem desenvolvimento algum. Hoje, existe uma infraestrutura. Quem mora no Tatuapé ou Penha não precisa sair de lá para encontrar comércio, serviço, lazer, segurança.

A minha ideia é desenvolver o nosso bairro para que os moradores permaneçam aqui encontrando emprego, lazer e habitação. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sr. Ulian.

Tem a palavra o Sr. Manoel Silva Almeida.

O SR. MANOEL SILVA ALMEIDA – Boa tarde a todos e a todas. Boa tarde, companheiros, senhoras e senhores. Queria pautar algumas coisas, o tempo é curto, não há tempo suficiente para falar o que gostaríamos de ter na nossa região Norte.

Meu nome é Manoel, sou secretário de mobilização e movimentos sociais do Partido dos Trabalhadores. Não entendo muito do Plano Diretor, mas quero colocar a questão

dos corredores de ônibus. Os governos anteriores começaram as grandes avenidas como Cruzeiro do Sul, Engenheiro Caetano Álvares, a avenida que sai debaixo da subprefeitura e ficamos sem um viário adequado.

Temos que ter novos corredores de ônibus na zona Norte dentro dessa nova mobilização. Moro em bairro de classe média, mas nem por isso deixo de visitar a periferia todo o santo dia. É difícil para a população que está na periferia. Acho que a periferia teria e tem que levar para esse setor da população. Precisamos construir terminal de ônibus em Santana. Não é possível um terminal de ônibus como aquele que temos em Santana há 40 anos. Dá vergonha e o governo do Estado sequer tira o banco que está quebrado do terminal de ônibus.

Alguns setores da população querem um terminal moderno de ônibus, corredores que resolverão o nosso problema de transporte público. Estamos fazendo uma discussão muito mais ampla, clara e sincera sobre a questão de moradia. Agora, têm alguns setores da sociedade na região Norte que não querem. E aí companheiro, a mobilização da zona Leste favorece isso para a população.

Sou assessor de um vereador e sou incapaz de levá-lo para conversar com dez pessoas. Trabalho para o Vereador Paulo Fiorilo e fico com vergonha de levá-lo para falar com dez pessoas. Se não tiver pelo menos 30 pessoas não o levo.

Hoje estou vendo uma parte de funcionários públicos e meia dúzia de munícipes. Isso para nós é vergonhoso. Para a subprefeitura é vergonhoso. Queremos a população aqui dentro, afinal de contas vencemos a eleição com o voto da população. A população tem que participar, mas para que ela participe alguém precisa avisá-la. É inadmissível isso. Quero cobrar dos dirigentes da subprefeitura que sequer se mobilizaram para isso.

A nossa proposta de encaminhamento é de que façamos o nosso terminal na zona Norte e os corredores de ônibus.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sr. Manoel. O terminal

de ônibus que o senhor falou é do Estado ou do Município?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Qual terminal é?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Rogério Rei Moreira.

O SR. ROGÉRIO REI MOREIRA – Boa tarde a todos. Meu nome é Rogério, sou morador da região há 59 anos, completados agora no dia 11.

Estive num debate promovido pela Folha, inclusive com a presença do nobre Vereador Andrea Matarazzo. Infelizmente, aquilo nem pode ser chamado de debate, porque a pessoa não podia fazer a pergunta, tinha que ser colocada num papel e a resposta era curtíssima. Debate é o que está ocorrendo aqui neste momento, a pessoa faz a pergunta e justifica, *okay*?

O meu pronunciamento será dirigido mais para o nobre Vereador Andrea Matarazzo que naquele debate se pronunciou muito bem. Quero parabenizar o Vereador e o Engenheiro Ivan, que também participou. O Vereador José Américo também teve um momento de felicidade no seu pronunciamento, quando a faixa que a Lucinda Lacrete dizia sobre os 400 milhões de metros quadrados... Quatrocentos milhões é uma vida, ninguém vai construir 400 milhões em dois, três, cinco, dez anos.

Naquele debate sobre o atual Plano Diretor disseram que não é tão zen assim. E não é mesmo. Têm várias zonas, bolsões onde é permitido construir quatro vezes a área do terreno computável. Esse novo Plano Diretor, que está acabando com esses bolsões que permitem quatro vezes a área computável. Isso no meu modo de ver está errado, porque quem mora na Vila Maria ou Vila Medeiros e gostaria de morar num prédio, por exemplo, quando se reduz o coeficiente, reduz-se também o número de unidades por terreno. Com isso, o condomínio vai ficar mais caro obrigatoriamente. Nas áreas favorecidas com quatro vezes o

coeficiente, o condomínio é mais baixo. Moro num terreno em que foram construídos 108 apartamentos e o condomínio vale 350.

No quadro 4, eixos de estruturação da consumação urbana, área de influência, diz:
a - num raio de até 400 metros das estações do metrô, vai ser possível verticalizar o coeficiente de aproveitamento em quatro vezes. Nesses 400 metros, pelo menos 250 metros estão totalmente tomados, construídos comércios, estacionamentos, prédios, etc. Então, construtora nenhuma vai conseguir comprar esses terrenos por um preço que possa viabilizar a construção para moradias daqueles que necessitam, que são os usuários do metrô. Apartamentos de dois dormitórios de 50 metros, 55 com uma única vaga que seja, embora a vaga não seja um estorvo para o preço de São Paulo.

O governo federal incentiva a compra de veículo zero. Basta passar na frente de uma concessionária e você consegue comprar carro à vontade, mas para comprar um imóvel não é assim.

Então, o plano está inviabilizado nos primeiros 250, onde está tudo tomado de construção... (ininteligível)

- Gravação de má qualidade. Transcrição prejudicada.

O SR. ROGÉRIO REI MOREIRA – Está tudo tomado num raio de 250 metros. Não há uma área nesse raio que esteja disponível para verticalização no metrô Tucuruvi, Parada Inglesa, Jardim São Paulo, Santana. Vai ter que comprar as lojas daqueles comerciantes, os grandes estacionamentos, e não vão conseguir.

Então, é bom, é ótimo verticalizar no eixo do metrô, mas um raio de 400 metros é pouco. Isso teria de ter sido elevado para, pelo menos, uns 700 metros. No mínimo, no mínimo, miseravelmente, uns 600 metros. Como eu já disse, nos 250 primeiros metros tá tomado.

E outra, se conseguir fazer um prédio, aqui, para habitação dos usuários de metrô, dois dormitórios, uma vaga, 50, 55 metros quadrados, esse apartamento por conta do custo alto do terreno custará 550 mil reais, é só fazer a conta. Pura e simples, o metro quadrado do

terreno vai custar 10 mil reais. Ninguém compra por menos, nessa avenida nova, o metro quadrado de um terreno por 10 mil. Na Avenida Ataliba Leonel, num raio de 250 metros do metrô, não compra. No mínimo o valor é 10 mil, e para colocar o prédio em cima, esse custo será repassado a quem compra os apartamentos. Então, esse apartamento que eu cite, num raio de 250 metros, perto do metrô custará 550 mil. O usuário, o pobre que precisa da habitação não conseguirá comprar. Então, o raio tem de ser aumentado para até... (ininteligível)

Por exemplo, Rodrigues Alves tem apartamento novo que está sendo vendido, dois dormitórios, por 350 mil. Fica na Rua Cristovão Ruiz, em frente ao posto de saúde. Quem conhece sabe do que estou falando. É um prédio bom e tudo mais.

Outra coisa, é preciso criar um bolsão de estacionamento no metrô. É estação do metrô, vai até aonde? Vila Mazzei? Jaçanã? Para essa região deve ser colocado um bolsão que permita quatro vezes a área, de tal forma que as construtoras começam a verticalizar, a pessoa compra, está longe do metrô, mas nos próximos, quatro, cinco, dez anos, pode ter uma estação do metrô e essas pessoas vão ser beneficiadas.

A Construtora Odebrecht está construindo no Parque Edu Chaves duas torres, que estão sendo vendidas a preço baixo, mas quando o metrô chegar perto, as pessoas que compraram vão ser beneficiadas.

Quero lhes dizer que há um déficit habitacional, eliminaram os bolsões coeficiente zona-4 do Plano Diretor. Isso está errado, pelo menos deveriam ficar os bolsões que favorecem quatro vezes, Vila Medeiros, Vila Maria, etc.

Por favor, transmitam as minhas palavras de elevar o eixo do metrô para 600 metros, para os demais Vereadores. Até porque estou fazendo um manifesto e vou divulgar em toda mídia. Acho que racionalmente falando, quem precisa de apartamento de dois dormitórios, e morar perto do metrô, é interessante mexer nesse raio.

Era só isso.

Obrigado.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Quero dar as boas-vindas ao Vereador Nabil Bonduki, relator do projeto, sentado à minha direita.

Tem a palavra Fernando Novico. (?).

Estão encerradas as inscrições.

O SR. FERNANDO – Boa tarde, pessoal. Meu nome é Fernando, pai do Miguel, morador da região desde sempre, há 35 longos anos. Minhas perguntas são as seguintes: por que demandas históricas de infraestrutura viária da região não foram incorporadas no novo PDE? Cito alguns exemplos: Avenida Cruzeiro do Sul fazendo ligação com a Avenida Eng. Caetano Álvares; Túnel Dumont Villares com a Carlos Gentil de Laerte; e Ataliba Leonel com a Braz Leme. Essa é a dúvida: por que essas demandas não foram incorporadas no novo Plano Diretor? E também a extensão da Avenida Eng. Caetano Álvares, que termina num prédio da PM, no Barro Branco.

Outras perguntas são mais focadas no conselho participativo. O marco regulatório estabelece que a última etapa da discussão é a aprovação dos planos de bairro. Queria saber se essa gestão – conselhos participativos recém-eleitos – vai deliberar sobre os planos de bairro. Vai dar tempo, pois permite que aprove os Planos de Bairros, pois como é a última etapa, não se fica para esta gestão ou para a seguinte.

Uma última pergunta sobre os conselhos participativos. Haverá um conselheiro de cada subprefeitura compondo o CPOP, que é o conselho maior do Orçamento? Queria saber como e quando será feito, para não ser surpresa a ninguém.

Obrigado.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra Elpídio Uliam Júnior, CADES Santana – Tucuruvi.

O SR. ELPÍDIO ULIAM JÚNIOR – Boa tarde a todos, à Mesa. Quero dar boas-vindas ao novo subprefeito, ao Andréa; e ao Police Neto que tanto nos ajuda quando temos reivindicações. Saúdo todos os componentes. Mas principalmente você que está sentado aqui, como população, como cidadão, como pessoa consciente de que podemos, devemos e queremos fazer pela nossa região. Como foi dito, tudo depende da sociedade. Tudo que pudermos cobrar do Poder Público de forma enérgica, transparente e consciente, temos de ter o respaldo do poder público, que nada mais é do que uma ferramenta social para atingirmos os nossos objetivos, o desenvolvimento da nossa região e, claro, queremos desfrutar, e não deixar no papel para daqui a 30, 40 anos.

Um dos exemplos que foi uma batalha nossa, do CADES, deste ano, dentre outros grandes avanços, grandes realizações, a região tem sido contemplada e fomentada com obras. Por exemplo, em Santana, uma grande luta do CADES, da subprefeitura, através de alguns conselheiros. A força toda que nos uniu partiu justamente da sociedade, os conselheiros eleitos para a nova gestão, e aproveito para conclamá-los para o ano que vem candidatarem à conselheiros do CADES para assumir o biênio que virá, para que juntos possamos fortalecer nossas relações e junto ao poder público reivindicar.

Tenho em minhas mãos – e é para vermos apenas o poder da sociedade quando exige e se legitima junto ao poder público. No meio do ano, nas audiências do Plano de Metas, em agosto, fizemos reivindicações dentre as quais tivemos cinco determinantes e aceitas como prioridade, conforme documentado. Não vou ler todas, mas vou enfatizar. A audiência foi conduzida por Mariana Almeida, Coordenadora de Planejamento da Secretaria de Planejamento. A prioridade um é a criação de vagas para educação de jovens e adultos. Para essa meta a previsão orçamentária de 2014 são 178 mil; e para o período de 2015 e 2016 o Orçamento previsto são 654 mil. A prioridade dois é a implantação de unidade de pronto-atendimento UPA Lauro Ribas Braga, Santana. Essa obra deve ser executada entre 2015 e 2016, com previsão orçamentária no PPA – Plano Plurianual de seis milhões. As prioridades

três e quatro propõe a criação de 331 unidades habitacionais na região da Subprefeitura, conforme a Lei Orçamentária de 2014, são cinco milhões para o projeto e para obras de 257 unidades. E a prioridade número cinco, inclusive tenho aqui uma cópia grafada e vou entregar ao nosso Subprefeito, que foi uma reivindicação forte do Cades, que foi contemplada pela população também, porque foi a população que votou e escolheu essas metas, essas metas não foram impostas pelo Poder Público, foram escolhidas e votadas na audiência, se é justamente a número cinco, a comunidade presente na audiência de agosto votou como prioridade número cinco a construção de um polo de educação ambiental. Esse polo de educação ambiental na época, em agosto, que foi colocado aqui, inclusive tem cópias da audiência, foi chamado Tumas(?) Posto de Informações sobre Meio Ambiente e Sustentabilidade, que é justamente a preparação da nossa sociedade para o século XXI, porque nós temos uma demanda em relação ao meio ambiente gravíssima, nós trabalhamos o ano inteiro essa conscientização através de trabalhos, contando aqui com a nossa Subprefeitura, dentro daquilo que foi possível ser realizado, porque nós tivemos muitas limitações também com relação aos nossos trabalhos, mas conseguimos algum êxito de trazer algumas coisas para a região, e ela foi escolhida como a prioridade número cinco. O Orçamento de 2014 prevê uma dotação de 30 mil reais para essa meta, que se propõe suficiente para o projeto, obras, contratação de pessoal e material de consumo, ou seja, nós precisamos informar a nossa população sobre as questões ambientais, sobre as questões daquilo que ainda está por vir com relação ao meio ambiente para que as próximas gerações estejam preparadas para enfrentar esses desafios.

Agradeço ao Poder Público, a todos os presentes e convoco e reforço, venham, a partir do ano que vem, participar das reuniões do Cade, juntos nós somos e seremos sempre mais fortes.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado. Tem a palavra o Sr. José

Ramos de Carvalho, da Agenda 21.

O SR. JOSÉ RAMOS DE CARVALHO – Boa tarde. Sou da Agenda 21 do Vale do Rio Cabuçu. Pertencço à Vila Maria-Vila Guilherme e sou da área ambiental e pertencço também ao Cades Vila Maria-Vila Guilherme. Quando houve também a discussão do Plano Diretor na Vila Maria, eu queria reivindicar junto ao pessoal que divulga o Plano Diretor, que o Cades é um conselho oficial e ele faz parte da vida de todos nós. O Conselho Participativo é uma nova aquisição, ótimo, mas o Cades vive há quase seis, sete anos, passando por duas legislações e passando pela terceira agora. Então ele também tem muita importância nesses aspectos para a gente.

Na realidade eu vou falar, como o Cades é ambiental e a minha formação foi em gestão ambiental também, para vocês sobre um tema que não foi abordado no Plano Diretor, para ver se foi abordado no Plano Diretor específico da área ambiental de São Paulo. Estava até preocupado do Vereador Nabil não ter chegado, quando ele chegou eu fiquei mais tranquilo, porque o próprio Vereador Police Neto, na Vila Maria defendeu ele com muita razão até, e vou até dizer o motivo.

Na verdade, gente, se vocês saírem agora lá no *Shopping Tucuruvi*, e aí até o Vereador Matarazzo pode perceber, existe um aspirador. Esse aspirador o que faz? Ele chupa o ar, joga para dentro do *shopping* para fazer a refrigeração do ar condicionado. Quando percebi isso, aconteceu a mesma coisa no Banco do Brasil do Jardim Japão, vocês podem perceber que ele está todo preto. O que é aquele preto lá? Aquele preto chama-se enxofre. Ele é dióxido de carbono, ele é material nocivo à nossa saúde. E de onde vem isso? Vou explicar para vocês, muito simples. Até o Vereador vai poder perceber, os outros até conhecem. Na verdade nós temos dois platôs, um teclado esquerdo é Tucuruvi e do lado direito é Guarulhos. Então estamos nesse segundo buraco. Nesse buraco moram exatamente 300 mil pessoas. Agora vou encostar no meu peito. Eu vou encostar no meu peito, que significa a Serra da Cantareira. Se eu tenho vários produtores de dióxido de carbono aqui dentro, o que acontece

com essa população? Elas começam a ter aquilo que eu vou falar agora e vocês vão identificar nos seus vizinhos, ataque cardíaco, câncer de tireoide, trombose – perdi minha mãe por trombose. Então são várias doenças de saúde ambiental que acontece dentro do vale. Por quê? No vale nós temos quatro grandes produtores de dióxido de carbono. O primeiro grande produtor, e isso vocês convivem, quem está aqui em Santana mais ainda, que é a aviação de Cumbica. São 500 voos diários jogando para vocês todos dióxido de carbono oriundo da queima de querosene. E há lógico, com essa nova intervenção, o terceiro módulo de Cumbica, que vai passar para 800 voos, passando e jogando totalmente dentro do vale. Dentro do vale significa Santana. Tucuruvi, do lado de cá, é só vocês saírem aqui que já veem o buraco do outro lado. Então todos os idosos e crianças especialmente. Se vocês forem nas UBSs a maioria são as rinites. Quem não tem criança aqui que não tem rinite? Todos, sem exceção. Quem não sente boca amarga quando está lá embaixo? Todos com certeza. Esse é o primeiro produtor de dióxido de carbono, que é a aviação. Os dois outros são naturais, porque quando chegamos aqui eles já existiam ou iam existir ainda, que são a Rodovia Fernão Dias e a Rodovia Dutra, dentro do buraco também. E elas se cruzam e diariamente, o dia inteiro agora, elas produzem congestionamento diário em torno de 10 a 15 quilômetros lineares, juntando com a Avenida Paulo Freire, na nascente, isso dentro do buraco. Mas como dispersar esse material que está sobre o ar? Não tem como porque ele bate na Serra. Então um grande climatologista, Luís Carlos Murion, eu convidei ele para vir conhecer e ele disse: “Ramos, o rio de vento dentro do vale ele vem ou do oceano, empurra e para quem mora nesse trecho da serra recebe todo esse volume desses bolos de dióxido”, justamente confirmado pelo Dr. Saldiva, que estava junto também. Quando o vento está ao contrário, a mesma coisa.

Agora vou finalizar dizendo o seguinte, então eu dei três e agora vem o quarto, que entra diretamente dentro do Plano Diretor, que é a ampliação do terminal de cargas Fernão Dias. Para vocês terem uma ideia, esse terminal está a 30 metros de 22 condomínios, onde moram cinco mil pessoas. Trinta metros, não estou falando de dois quilômetros. Nos Estados

Unidos, nos países desenvolvidos, as rodovias têm que estar a 10 quilômetros de qualquer conjunto de moradores e ele está justamente a 30 metros. O que fizemos no ano passado e estamos debatendo desde o início da discussão do Plano Diretor. Na verdade a gente vem discutindo, o próprio Vereador Police Neto tem acompanhado essa nossa luta contra a ampliação desse terminal, porque realmente ele é o quinto produtor, fora o rodoanel que a gente vai ganhar de presente.

Então na fala que o Vereador Police Neto defendeu na Vila, na verdade o entendimento meu foi errado porque o Vereador Nabil disse o seguinte: “Nós não temos na zona Norte – e aí ele pode confirmar depois – uma manifestação sobre algo dentro do Plano Diretor” e, na verdade, a gente produziu sim uma manifestação, primeiro, Manoel Garcia no Plano Diretor; segundo, quando da específica ambiental do Plano Diretor que aconteceu na Uninove, depois fizemos inclusive no próprio diretório do encontro do setor de engenheiros na Câmara Municipal, também junto com o próprio Vereador Nabil. Então eu trouxe, até vou pedir para a Daniela, que é sua assessora e arquiteta, que tome os documentos pertinentes a isso e também o documento que nós demos entrada no Ministério Público também, porque a ampliação desse terminal está sob a característica do EVA, que é Estudo de Viabilidade Ambiental, é um estudo normal que qualquer técnico faz e vai entrega lá e acabou, só que estamos pedindo EIA-Rima. Se realmente tiver esse tipo de coisa, que acredito que não vai ter, pela sensibilidade, porque realmente as mortes são presentes e aqui os documentos que vou passar ao Vereador Nabil, pedindo desculpas pelo fato dele não pode atender, e também para o nosso novo Subprefeito Carlos, para tomar um pouco de conhecimento sobre o estudo.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado. Tem a palavra o Sr. Amaro.

O SR. AMARO – Boa tarde a Mesa, boa tarde a todos.

Meu nome é Amaro. Moro no Jardim São Paulo, há 25 anos.

O assunto é bastante complexo. Se me permitem, vou ler o que eu redigi, para

sistematizar melhor o meu pensamento.

“São Paulo, com os seus mais de 10 milhões de habitantes é maior que muitos países. Portugal, por exemplo, tem uma população nessa faixa, de 10 milhões.

Como a maioria das cidades, o surgimento, o crescimento e o desenvolvimento de São Paulo esteve sempre ligado às atividades econômicas, gerando oportunidades e empregos.

Partindo da necessidade de geração de centenas de milhares de empregos por ano, faz-se necessária uma política de desenvolvimento econômico. O desenvolvimento de uma nova indústria de alta tecnologia, aproveitando-se a concentração da inteligência em nossa Cidade, com nossas universidades, centros tecnológicos e assim por diante, pode ter condições de gerar os empregos e uma descentralização tão necessária.

A urbanização que a Cidade vai precisar estará subordinada a esses projetos.

Para que possamos entrar nessa questão da viabilidade econômica da Cidade, estaremos assumindo um projeto econômico que não é explícito, mas prevalece nos últimos 30 anos em nossa Cidade.

Ao analisar o PIB de São Paulo desdobradamente, podemos observar que é o setor financeiro que tem feito o PIB da Cidade crescer. Houve tempo que o núcleo de um bairro era a igreja. Hoje são as agências bancárias.

A Cidade, na situação que se encontra hoje, tem muito a ver com o modelo de desenvolvimento econômico que está prevalecendo. A especulação imobiliária anárquica está sofrendo um desdobramento das prioridades do sistema financeiro”.

Acho que temos de pensar um pouco mais sobre o que queremos para a nossa Cidade para os próximos 30, 50 anos, porque nós crescemos. A Cidade precisa de planejamento, precisa de um plano que indique para onde vai e como fazer isso. A descentralização, inclusive, que é uma necessidade fundamental hoje poderia ser bastante desenvolvida, como foi feito, por exemplo, na zona Leste, com o incentivo do ISS. Mas acho

que precisa dar incentivo de IPTU e outros incentivos para a gente resgatar e incentivar uma nova indústria na Cidade.

Obrigado. (Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado, Sr. Amaro.

Sr. Anselmo Silva, do Conselho do Idoso e Conselho Participativo.

O SR. ANSELMO SILVA – Boa tarde a todos e a todas.

Quero falar sobre quatro pontos.

Falou-se sobre divulgação. Não nos esqueçamos que colocar faixa na Cidade, hoje, é proibido por uma lei aprovada, chamada Cidade Limpa, que, na verdade, é a ditadura do anúncio. Essa é a primeira questão.

A segunda. O Sr. Manuel falou sobre o Terminal de ônibus Santana. O Metrô não cuida, porque o Metrô costuma cuidar só do seu usuário e se esquece do entorno. Ele não cuida. Mas o entorno das estações fica abandonado, criando mato. Eles desapropriam mais do que necessitam e, depois, não cuidam.

Se chegarmos aqui na Estação Tucuruvi, temos uma escadaria. Primeiro, não cumpre a lei da acessibilidade. O Terminal Santana também não cumpre a lei da acessibilidade e essa lei está em vigor e tem que ser cumprida. Lá não tem rampa. Só tem de um lado. Do lado do terminal de ônibus é pura escadaria. Eu represento os idosos dessa região e eu tenho que cobrar isso, sim. Tem que haver rampas para os idosos e para as pessoas com mobilidade reduzida. Eu tenho obrigação de fazer isso, senão não estarei cumprindo meu papel social.

Terceiro. Destruir o trânsito que, com a construção do shopping, piorou e muito. E a gente já sabia que isso iria ocorrer. Já protocolei isso por duas vezes nesta Subprefeitura e não obtive resposta. Colocamos que tem que alargar a Rua Tomé de Lara, que é paralela à Avenida Tucuruvi, para sair aqui do lado da Subprefeitura, para que ela possa servir de alternativa para quem vem da cidade, Centro/bairro, e fazer mão única na Avenida Tucuruvi, que não é possível alargá-la. Na medida em que subir um espigão de apartamentos, ou de

comércio, na Tomé de Lara, isso não será mais possível. Então, precisamos prevenir do que ter que remediar. E fazer um túnel passando por aqui, ligando a antiga Estrada do Cabuçu ao que chamam de Avenida Nova, que é a Dumont Villares.

Antes de construir o shopping, levava 12 segundos para se fazer esse contorno. Agora, demora, no mínimo, 12 minutos. Isso é inconcebível em uma Cidade que precisa de mobilidade.

Quero parabenizar os que me antecederam, especialmente o Sr. Ramos, que nos deu uma aula de saúde ambiental. Eu já fui conselheiro de saúde e tenho responsabilidade, porque dediquei a minha vida à saúde. Eu quero saber se o Conselho Participativo poderá influenciar na dotação de verbas para que a Subprefeitura tenha o suficiente de dotação orçamentária para fazer aquilo que necessita.

Muito obrigado a todos. (Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado, Sr. Anselmo.

Sr. Cândido Freitas.

O SR. CÂNDIDO FREITAS – Boa tarde às senhoras e aos senhores.

Estou falando aqui como Delegado Estadual dos Delegados Estaduais, na Conferência Nacional da Cidade.

A zona Norte é uma região de moradia e comércio. Então, temos de aumentar essa área de emprego. Temos de trazer empregos, empregos na área de serviços. Aí, temos a questão do Arco Tietê, a questão da parte da Brás Leme que poderá ser transformada.

O Plano Diretor também, temos muitas áreas na zona Norte que estão degradadas. Por que não fazer ZEIS nessas áreas para habitações de baixa renda?

Temos, ao longo do Metrô Santana, por exemplo, a José Debieux, são regiões que estão degradadas que você já tem toda a infraestrutura, tem Metrô, tem transporte, por que não transformar em uma ZEIS? Não fazer moradia na periferia a 30, 40 quilômetros do Metrô. Eu acho que o Plano Diretor tem que ter para isso.

Temos que contemplar, também, as grandes reformas urbanas. Por exemplo, como enterrar esses fios que ficam pendurados? Por exemplo, o Terminal de Pinheiros teve toda uma reforma em torno, e gerou uma melhoria na região. Por que não esse novo Terminal em Santana, na Leite de Moraes, com toda essa reforma no entorno, em que você vai melhorar o comércio, gerar mais emprego e você trazer, também, um monte de recursos para a região?

Outra questão, na reforma, essas regiões, como Jardim França, serem mais aproveitadas. Você tem muita área ali que você pode aproveitar. Não só para moradias, mas para equipamentos públicos.

Então, contemplar a questão da ZEIS, contemplar os corredores e o transporte público e o sistema viário também, que está muito degradado na região. (Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado.

Sr. Jorge Efraim. (Pausa).

Police, Nabil?

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Recebemos nove fortes contribuições. Todas elas passam por dois ou três temas que vêm sendo repisados em todas as reuniões. Na Vila Maria também não foi diferente, a preocupação com a melhora na mobilidade da Cidade. E, aí, dentro dessa questão da mobilidade, revela-se essa necessidade de discutir um pouco melhor qual a economia que a Cidade vai ter para os próximos anos. Portanto, como a gente pode melhor investigar essas capacidades que a Cidade vai revelar para emprego e que emprego é esse.

Está claro para a gente que a Cidade não produz a riqueza capaz de suportar a sua transformação rápida. Por isso, a gente também vai ter que buscar novos padrões de desenvolvimento econômico.

Fica claro, também, uma necessidade de qualificar a habitação. A gente tem um problema ainda muito sério: mais de três milhões de pessoas vivendo em habitações subnormais. Então, a gente tem, ainda, um processo muito degradante para a Cidade e isso acontece em todos os bairros. E o desafio do Plano é apresentar como a gente faz tudo isso

em uma Cidade que, a cada dia, a habitação fica mais cara e mais pobre. Cada vez que ela fica mais cara, mais difícil é a capacidade de ter acesso às coisas.

E uma das primeiras questões que fazem a Cidade muito cara é o acesso a terra. Então a terra, em São Paulo, é tão cara que faz com que tudo que se lance em cima dela também seja caro. E o Plano Diretor tenta, um pouco garantir essa fórmula de reserva de áreas para interesse social, exatamente para a gente poder dar oportunidade de acesso à população de baixa renda, mas também tem que ampliar a oferta de terra para a classe média também, para reduzir o preço da terra do acesso à classe média.

O Plano vem apresentando uma evolução. Eu não sei quem foi que falou que o Plano não é tão ruim. Foi o Rogério. É verdade. O Plano é o conjunto de oportunidades que a Cidade usou pouco até agora. A história que a gente contou recentemente, e ela é muito realizada pelas mãos do Nabil, o Nabil foi o primeiro relator, de fato, de um plano na Cidade. Antes disso, a gente não tinha tido um processo em que a sociedade minimamente tinha participado. A primeira vez aconteceu em 2002. Antes disso, a gente tinha planos. Mas eram planos que eram feitos por dez, doze cabeças da Cidade, só, fechados em um espaço, definindo as regras.

A partir do Estatuto da Cidade, em 2001, a sociedade passou a participar disso por uma obrigação. Então, os municípios e as autoridades públicas estão obrigados a ter a participação da sociedade na elaboração. Isso muda muito a regra. Uma das regras que a gente vai ter que mudar, neste momento, é ter um texto de lei mais fácil à compreensão das pessoas. Por quê? Muitas vezes o plano é bom, mas as pessoas não têm acesso nem àquela nomenclatura que está ali lançada.

Um grande esforço que a gente vai fazer, e o Nabil tem dito isso e o nosso Presidente Andrea Matarazzo também, o povo tem que entender da lei que é mais importante na Cidade. Se essa é a lei que vai regular essas relações importantes de acesso à terra, a baratear a terra, baratear o custo da Cidade, quando eu pego essa lei, essa lei tem que me dar

poder. Eu tenho que lê-la, compreendê-la e usá-la a meu favor. O Plano Diretor da Cidade ainda não é isso. A gente lê, relê, lê mais uma vez e entende muito pouco. Fica aquela impressão que a lei funciona para quem é bacana, para quem é rico, para quem tem gente para ajudar, mas não funciona para gente,

Então, esse movimento que a gente tem feito, de diversas audiências públicas, tem essa característica. A lei que sair do nosso debate tem que ser bem simples, para que a gente possa juntar as coisas que estão dentro dela.

Essas fórmulas têm que nascer da fala de vocês, da escuta de vocês.

Hoje, pela primeira vez, nesse longo debate que a gente está fazendo, eu escuto algo muito objetivo quanto a mudar o zoneamento de ZER. E vou falar para você, Tadeu, que é a primeira vez que a gente escuta formalmente alguém dizer que a ZER foi importante até certo momento, mas agora ela passou a ser um excesso. A gente vai ter que estudar um pouco mais algumas das ZERs onde de fato ela já superou e a gente precisa pensar em outra forma. É verdade, tem muita ZER que tem infraestrutura muito bem instalada e um aproveitamento, porque o modelo de ZER era essa, uma unidade por lote unifamiliar, portanto em uma quadra vão ter dez, doze famílias no máximo. É pouco? É muito? Depende de em que cidade está, em que contexto econômico e como se mantém isso funcionando para o bem de todos. Então a gente entende um pouco o que você está colocando.

É bastante importante esse diálogo que também aponta insuficiências na nossa relação com o Governo do Estado. Hoje de manhã a gente esteve em Perus, no Distrito Anhanguera, discutindo o desenvolvimento metropolitano daquela região. Foi um dia muito especial porque dois municípios vieram discutir com a gente, Caieiras e Franco da Rocha. Vieram estabelecer um diálogo metropolitano para aquela região, quer dizer, como a gente pode, em vez de olhar de Perus, do Anhanguera para a região central com uma sensação clara de subdesenvolvimento, olhar para os municípios vizinhos e dizer: essa rota de desenvolvimento econômico me interessa; a minha relação com o centro do município vizinho

pode fortalecer vínculos econômicos e gerar emprego, para não fazer com que toda a população que está na ponta da zona Noroeste venha de manhã cedo para a região central, em especial para a Lapa, para encontrar emprego.

Um pouco disso foi falado aqui: qual é a economia que, com sustentabilidade, se instala no nosso território para não termos todos que atravessar o rio? Porque não faz sentido todo mundo ter que atravessar o rio para encontrar emprego. Então vamos todos atravessar o rio? Não. A gente precisa parte da cidade para cá, e o Plano tem que prever isso. O Plano tem que dar as ideias e fórmulas para que isso aconteça de fato, que a gente enfrente ainda um debate muito duro de como fazer isso respeitando o meio ambiente, sendo sustentáveis, reconhecendo que recursos naturais se esgotam se não forem protegidos.

Então cada uma das contribuições de vocês na audiência pública serve para ir moldando o nosso raciocínio para a montagem do substitutivo, para numa segunda fase nós voltarmos aqui organizadamente para contar para vocês o que a gente conseguiu incorporar do que vocês orientaram, como melhorar a gestão dos terminais, que tem que ser terminal de integração, não só de ônibus com o metrô, do Estado com o Município. Não faz sentido nenhum fazer integração dos modais, mas não fazer integração da gestão, e aí ficar com uma gestão precária. Tem que integrar mais, tem que integrar bicicleta; tem que integrar o pedestre, portanto tem que qualificar o passeio e a calçada.

Essas questões são fundamentais e a gente está investigando muito, com muito detalhe, mas temos que deixar claros os grandes desafios. O primeiro deles, que foi dito em todas as audiências públicas, é qualidade habitacional. Não tem como fugir. Em toda audiência pública tem uma fala de ZEIS, tem uma fala de moradia. Outro: emprego. Junto com ele, mobilidade. Esses três itens permearam todas as audiências - esta é a 41ª -, então não dá para não dedicar uma parte do nosso tempo para isso.

Um dos avanços que a gente está trabalhando é guardar, nesse eixo que é de 150 e foi sugerido aqui para 700...

- Fala fora do microfone.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – O raio do metrô, da estação.

- Fala fora do microfone.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Quatrocentos.

- Fala fora do microfone.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – A gente está estudando já deixar reserva de ZEIS nessas áreas. Então não é que você vai ter que deixar o mercado sozinho operar isso. Não. A gente está estudando uma fórmula de a própria legislação já estabelecer uma condição direta, porque para a gente está ficando claro o que ficou para o senhor. Ou a gente coloca instrumentos que tragam essa realidade para mais próximo da gente, ou, mesmo acertando a forma, a gente distancia a execução dessa forma. (Ininteligível) também está trazendo para mais próximo a execução de muitas coisas que, se só o mercado tocar, a gente sabe que vai tocar por último o que é mais importante; vai tocar o que é mais importante para ele – e é natural - economicamente, e por último o que é mais importante socialmente. Então a gente tem também esse compromisso.

Quero concluir agradecendo as dez contribuições de hoje, que são importantes para a nossa reflexão. Elas mostram diferentes visões do espaço da cidade, mas têm muita convergência naquilo que se sonha: uma cidade em que as pessoas possam andar nas calçadas, possam se encontrar. Esta é um pouco a característica da zona Norte: as pessoas vão para as ruas, se encontram nas praças. Aqui é uma região ainda dotada de alguns espaços bons para isso. Tem regiões em que a gente não encontra isso. Quanto mais próximo vai chegando da Serra da Cantareira, menor é a quantidade de espaços públicos para a população de menor renda que está para lá.

Vejam como é injusta a cidade: quanto mais próximo da área que devia estar protegida e a gente não conseguiu proteger maior é a densidade populacional, menor é o número de equipamentos públicos e menor é a oferta de áreas públicas de lazer, de recreação.

Essa inversão a gente tem que fazer. Essa talvez seja a mais importante e para isso temos que ter regras claras, objetivas, que não permitam o famoso jeitinho, de o cara não fazer o que está determinado porque encontrou uma brecha.

Por isso a relatoria do Nabil é importante, o olhar atento do Presidente Andrea Matarazzo é importante, mas é fundamental a presença de vocês. Com a gente vem de um resultado eleitoral do domingo passado, na minha opinião muito positivo, do conselho participativo, a que o nosso mandato se dedicou totalmente, nós acreditamos que esse conselho participativo será o instrumento principal de controle, de fiscalização e de implementação desse Plano. Até porque artigos dentro da proposta já anunciam que o plano de bairro vai ser deliberado pelos conselheiros distritais, então a gente está ampliando o poder do cidadão que optou por participar da gestão democrática da cidade.

Estamos convencidos de que os passos estão sendo dados para envolver a sociedade na decisão. A gente tinha muita dúvida se o que a gente fala tem importância, se o que vocês falam aí tem importância para quem vai tomar a decisão. A gente está invertendo, está fazendo com que os conselhos, que é a parte da sociedade pura, tenham decisão, não transmita para a gente só o que importa para a gente decidir depois. Ao ter decisão, a gestão democrática da cidade acontece e, com certeza, a probabilidade de a gente errar é muito menor.

É assim que quero concluir, agradecendo muito não só a participação de hoje, mas a participação na eleição. O resultado da eleição foi muito positivo. Eleitos com 400, 300, 800, 2000 votos, não importa. O que importa é a participação que a sociedade teve, e revelou os seus conselhos distritais. Parabéns à sociedade que participou. Parabéns aos conselhos participativos recém-eleitos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andréa Matarazzo) – Muito obrigado, Vereador Police Neto. Devolvo a palavra ao Vereador Nabil Bonduki, relator do Plano Diretor.

O SR. NABIL BONDUKI – Obrigado, Andrea. Cumprimento o Subprefeito, a Núria,

o Police, o André, que têm sido incansáveis companheiros. Esta é a 41ª audiência pública, então nós conseguimos já passar pela maior parte da primeira fase do trabalho do Plano Diretor.

Nesse processo de 44 audiências públicas nós fizemos o grande esforço de percorrer todas as subprefeituras, de percorrer todos os temas para, portanto, ter uma ideia geral do que as pessoas mais envolvidas nesse tema pensam sobre ele. Evidentemente, embora alguns milhares de pessoas tenham participado desse processo, isso é muito pouco no total da cidade, não é tanta gente assim que participou. Mas são as pessoas que conhecem mais e que estão mais interessadas no assunto. Isso é muito importante, porque nos dá mais segurança para tomar certas decisões no processo de aprovação do projeto de lei.

Foi muito importante, nessa primeira etapa, ter ouvido vocês e ter feito uma avaliação do projeto, avaliamos inclusive a partir do que ouvimos. A próxima etapa, que começa a partir desta semana. Quinta-feira teremos a última audiência pública. Tentarei fazer, com base no trabalho que não só eu fiz, como os assessores, apoiando o trabalho da relatoria, fazer uma síntese do que apareceu, propostas que apareceram em todos os lugares, propostas conflitantes, assuntos que merecem aprofundamento, assuntos que ainda estão lacunares, não estão previstos no Plano Diretor.

Vou levantar um que o Sr. José Ramos levantou aqui, a questão do terminal de cargas. Um dos assuntos pouco trabalhados no plano diretor é a questão da carga, que é uma questão de mobilidade importante. Tem uma grande ênfase na mobilidade e no transporte coletivo, praticamente o Plano Diretor tem um princípio duro de que essa relação entre o transporte coletivo e adensamento, mas ele não trata, ou trata muito superficialmente – são três artigos – da questão de logística e de carga, mas que tem um impacto muito grande na cidade, particularmente na zona Norte, não tanto em Santana, mas aqui ao lado.

Numa audiência como esta a gente não se limita a falar do perímetro da subprefeitura, mas da região, porque a região está muito articulada. Na zona Norte,

principalmente na Vila Maria, na Anhanguera, na Bandeirantes, as principais rodovias do Estado, que vão ligar com a segunda cidade do País, que é o Rio de Janeiro, (ininteligível) Vale do Paraíba, e outra com o interior do Estado. A terceira (ininteligível) situação é (ininteligível) em direção a Santos. Então a carga é uma questão importante, precisa ser aprofundada e trabalhada para que a gente tenha respostas mais claras a respeito do tema.

Outro tema muito importante, falando de logística e de mobilidade, e que impacta fortemente Santana, que é importante debater e até me surpreendi que ninguém tenha falado aqui, é o Campo de Marte.

- Fala fora do microfone.

O SR. NABIL BONDUKI – Não faltará oportunidade para você falar, Laércio. O Campo de Marte é uma questão para que o Plano Diretor propõe uma progressiva... um estudo. Ele não fala em desativar o Campo de Marte, mas fala que devem ser desenvolvidos estudos dessa perspectiva. É um assunto muito importante em Santana, principalmente porque se articula com outra questão da qual Santana faz parte, mas a zona Norte como um todo é a parte principal, que é o chamado Arco Tietê.

O Arco Tietê começa praticamente no Distrito de Vila Jaguara, na zona Noroeste do município, e vem até Vila Maria, e atravessa Santana. Se vocês virem os mapas, ele atravessa Santana basicamente numa área de ZOE, Zona de Ocupação Especial. O que está previsto nele? O Campo de Marte, o Anhembi, o Carandiru, a região do Terminal Tietê. Por que Zona de Ocupação Especial? Ela não tem uma característica única de zoneamento. Cada uma delas é uma, por isso que é uma zona de ocupação especial. Esses equipamentos obviamente são muito especiais.

O que vai acontecer com essa região, na perspectiva do Arco Tietê, é uma questão muito importante. Eu entendo – e isso nós vamos discutir muito na segunda-feira de manhã, quando haverá na Câmara um debate específico sobre a macroárea de estruturação metropolitana – que o Plano Diretor deve trazer as diretrizes para o Arco Tietê, deve

estabelecer o que se espera do Arco Tietê e, portanto, o que se espera inclusive do Campo de Marte.

Por que o Campo de Marte é importante em relação a isso? Porque o entorno do Campo de Marte é uma região de aproximação de aeronaves e, portanto, tem limites de gabarito; e, portanto, a desativação ou não desativação do Campo de Marte está relacionada àquilo que vai ser todo esse tramo sul da zona Norte.

Se não me engano o Cândido falou que existe em Santana, e na zona Norte como um todo, principalmente junto ao Tietê, uma área com subocupação que tem origem histórica. O Rio Tietê era cheio de meandros. Como houve retificação do Rio, essas áreas eram de propriedade não regulamentada, muitas eram de prefeitura. Antigas áreas do leito do rio eram de prefeitura; muitas delas são da prefeitura e têm propriedade duvidosa até hoje. O Center Norte é uma delas, era uma área municipal e tem toda uma controvérsia sobre a propriedade da área do Center Norte, e várias outras. Então tem aí uma área de conflito fundiário muito grande.

Esses três fatores - ser antigo meandro do Rio; ter propriedade que muitas vezes não é clara, com pendências judiciais... E o Campo de Marte faz com que essa seja uma região de baixa ocupação. Tinha muitas favelas, ainda tem algumas favelas, alguns conjuntos habitacionais onde eram favelas, escolas de samba, áreas de baixa densidade de ocupação. Isso é um potencial enorme, porque hoje essa região está na expansão do Centro Expandido e pode se constituir numa área importante de desenvolvimento para a zona Norte, para inclusive fazer com que a zona Norte, que hoje tem uma baixa relação emprego-moradia, quase igual da zona Leste... Está certo que a zona Leste está mais distante do Centro Expandido e a zona Norte está mais próxima, mas os (ininteligível) não são muito diferentes. Então é muito importante que tenhamos um equilíbrio.

A zona que fica ao norte (ininteligível) mais fisicamente clara dentro do município, ela fica entre o Rio Tietê e a Serra da Cantareira. A zona Norte é muito claramente delimitada

dentro da Cidade, é uma região que tem limites físicos muito bem definidos e poderia e deveria ter um equilíbrio melhor para evitar que tantas pessoas precisassem cruzar o Rio. Todos vocês sabem a dificuldade que é cruzar o Rio, principalmente de manhã e à noite. Esse equilíbrio é muito importante e essa região com baixa ocupação pode ter um papel importante.

Outra questão importante da zona Norte – e Santana está no meio da zona Norte, no centro dela – é a falta de ligações perimetrais, ou seja, ligação Leste-Oeste. Para ir de uma ponta à outra da zona Norte tem que ir até a Marginal do Tietê, fazer a volta. Nós vemos muitas ligações radiais - muitas delas precárias, mas existem, que ligam o Tietê com a área Norte das subprefeituras, mas não temos ligações perimetrais, o que faz com que inexista uma centralidade forte na zona Norte. Por que não existe? Não existe porque nem todas as linhas de comunicação são de regiões de bairros (Ininteligível) da zona Norte com o Centro Expandido. A gente vê, por exemplo, que a Lapa desempenha um papel de centralidade para a zona Noroeste, Perus, Pirituba, Brasilândia. Isso enfraquece a centralidade na zona Norte.

Com as ligações perimetrais que estão previstas, ou seja, a ligação chamada Apoio Norte que, se vier a ser feita e está prevista no chamado Arco do Futuro - na verdade era uma obra importante – que é a ligação Leste-Oeste na zona Norte, obviamente é um projeto de grande envergadura que envolve aterramento de fiação, etc.

Acho que esse é um aspecto importante que eu queria falar e essa discussão de hoje continua na segunda-feira, esse tema que estou trazendo, quando vamos discutir então a macro zona de estruturação metropolitana que pega o Sul do Município.

Eu queria fazer uma referência à fala do Rogério, se não me engano, que levantou umas questões a respeito do adensamento: de fato, o único eixo de transformação na Subprefeitura de Santana é aquele que está ao longo do Metrô. Eu falei uma coisa parecida com essa no debate, se não me engano, da Vila Maria. Essa é uma reflexão que deveremos fazer em conjunto com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e com a Secretaria de Transportes.

Veja, como o Plano Diretor está estabelecendo uma relação entre transportes coletivos de massa e uso do solo, como existem já os corredores de transporte coletivo de massa, estamos subordinando o uso do solo às definições de transporte, quando nós poderíamos ter o raciocínio contrário, ou seja, poderíamos pensar onde estão as áreas que, pelas características físicas e condições, deveriam ser adensadas e como é que poderíamos, então, ali estabelecer um corredor de transporte coletivo ou algum outro tipo de sistema de transporte coletivo.

Observando o Plano Diretor atual...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. NABIL BONDUKI – Bom, essa é uma outra discussão, vou chegar nela já.

Não sei, só estou aqui vendo, observando. Nós temos hoje no Plano Diretor atual, algumas áreas de adensamento que são as amarelas e laranjas escuras, onde há eixos, por exemplo: na Av. Caetano Álvares, que é aquela que começa no Limão, na Marginal, e entra para cima, em direção à Santana, quase chegando no Distrito do Mandaqui, está mais ao Norte, vai até a Invernada, ali nós temos hoje várias áreas de adensamento possíveis.

Qual é a ideia da proposta? A ideia da proposta é adensamento nos eixos de transporte coletivo e não adensamento, adensamentos mais baixos, nos chamados miolos. Então, nas regiões onde hoje é possível maior adensamento, vão ser controladas, o que é uma aspiração de muitos bairros da Cidade, inclusive, que não tenham mais tantos espigões. Seria concentrar o adensamento dos espigões em alguns eixos e não em outros.

Agora, precisamos analisar um pouco melhor o tecido da Cidade para saber se o que está previsto aqui contempla adequadamente, tanto no que diz respeito à eventual falta de regiões, como também onde hoje, na proposta, onde está previsto o adensamento nos eixos em regiões que não caberia o adensamento. Isso nos leva à necessidade de diferenciar talvez alguns corredores.

O senhor falou aqui de ruas estreitas, áreas que têm algum tipo de, por exemplo,

patrimônio, como as ZER, obviamente os cemitérios, os grandes equipamentos. Mas eu vejo as ZER que foram excluídas, por um critério: excluir as ZER dos eixos de adensamento, que é mais ou menos (Ininteligível) que ela prevalece isso; as áreas de patrimônio histórico, tem que prevalecer sobre o adensamento; eventualmente áreas que não tenham viário adequado.

Não vou me alongar, mas essa diferenciação é importante. Acho que tem outras contribuições importantes, não vou me prolongar muito, mas queria dizer que foram bastante ricas as colocações, embora não foram tantas como de hoje de manhã, quando tivemos quase 20 pessoas que se manifestaram.

Fiz uma referência no meu discurso na Vila Maria, depois tive que sair e parece que houve um mau entendimento do que eu falei. Vou repetir porque (Ininteligível). O que falei lá foi o seguinte: a zona Leste embora até hoje isso não foi contemplado, ela tem um movimento antigo - movimento que eu digo do conjunto da zona Leste -, pela necessidade de ali ter uma zona de desenvolvimento econômico. Ali já gerou o Distrito Industrial de Itaquera, gerou Plano de Desenvolvimento Econômico no passado, agora temos os incentivos fiscais.

Na zona Norte nós começamos a ver isso agora em Perus, hoje nós vemos que em Perus começa a se formar um conjunto de organizações da sociedade que está batalhando no mesmo sentido. Eu sinto um pouco que na zona Norte como um todo - não estou falando de movimentos importantes da zona Norte, mas como um todo, vários movimentos, lutas importantes -, mas vejo menos na zona Norte uma coesão sobre a discussão de um plano de desenvolvimento, até porque são muito articulados. É difícil a gente falar de Santana sem falar da Vila Maria, sem falar do Tremembé. O problema da Cantareira unifica a região, assim como o Tietê. A falta de ligações perimetrais são questões que unificam a região. Há problemas comuns.

Estou aqui quase que conclamando a necessidade de vocês se juntarem mais e criarem um fórum de debate e discussão sobre a região, não estou dizendo que não existe militância, que não existe força importante, mas é uma região que merece, precisa, tem

problemas comuns e poderia estar trabalhando junto com mais força até para garantir.

A gente vê, por exemplo, quantos corredores estão previstos na zona Leste e Sul e aqui para a zona Norte temos pouca coisa prevista.

É um pouco nesse sentido que fiz a colocação na Vila Maria, peço desculpas àqueles que entenderam que eu estaria menosprezando a capacidade de mobilização e de luta que sei que existe em várias regiões, várias associações que estão trabalhando faz tempo em relação a isso.

Obrigado, parabéns para vocês pela presença neste sábado à tarde, já na véspera do Natal, mas a gente quis cumprir a tarefa até o final do ano, portanto, fomos até à beira do Natal. Afinal de contas, temos de trabalhar mesmo.

Estive ontem no Rio de Janeiro e soube que a Câmara do Rio já tinha fechado na outra semana e vai ficar fechada até o dia 15 de fevereiro. Como é perto do Carnaval do Rio de Janeiro acho que só vai abrir depois do Carnaval. Acho que isso é indecente, porque o Rio de Janeiro estava debaixo d'água e a Câmara fechada. Nosso trabalho na Câmara Municipal de São Paulo tem sido, está chegando perto do Natal, até pedindo desculpas para vocês, na verdade, estamos trabalhando que é a nossa obrigação e a gente só pode trabalhar ouvindo vocês.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Aliás, amanhã tem sessão, domingo, às 10h, na Câmara dos Vereadores. Temos que estar lá.

Esta audiência pública foi publicada no Diário Oficial, foram feitas todas as publicações legais. Queria agradecer muito a participação.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Com o maior prazer. Vamos ouvir a palavra do novo Subprefeito Roberto Candella.

O SR. CARLOS ROBERTO CANDELLA – Boa tarde a todos, aos Vereadores, à

colega que apresentou o Plano para a gente, agradeço a presença de todos, os membros do Conselho Participativo e uma homenagem aos servidores públicos que vieram aqui. São funcionários e a maioria, moradores. Por conta disso, acho que não são menores, estão representando, estão aqui presentes, foram convidados, agradeço especialmente a eles, funcionários que também são de carreira. Sei a importância de vocês que são multiplicadores de opinião, porque muita gente pergunta como anda a Prefeitura, perguntam para nós e temos aquele *feeling* de saber como andam as coisas.

Quanto à melhor divulgação, vamos procurar melhorar. Realmente não podemos fazer faixas, talvez um meio seja melhorar a internet. Sou arquiteto como Nabil, ele sempre me manda e-mails, eu os leio por sermos colegas, provavelmente, vamos procurar outros meios de conseguir melhorar a nossa divulgação.

Algumas coisas a gente tem por conta de, gostaríamos de estar enchendo este nosso auditório, mas todos sabem que há grandes eventos. No Campo de Marte, hoje o Banco do Brasil está fazendo um grande evento de música que vai até às 23h, estimativa de quase 30 mil pessoas. Estamos tendo no Anhembi um evento da Igreja Bola de Neve, que também deve ter levado pessoas e estamos com a Praça.

Uma coisa que observei nesses 10 dias foi que os participantes que vêm se repetem, tive reunião com o pessoal do CADES, estavam aqui. Tivemos outras reuniões, são sempre os mesmos. Às vezes a gente pergunta por que não tem outros? Não tem porque talvez as pessoas não estejam interessadas nas coisas que são do bairro. Vocês estão hoje novamente aqui, então um especial agradecimento a todos. Em especial mesmo aos meus funcionários que poderiam estar fazendo outras coisas e vieram aqui através da nossa convocação. Obrigado mesmo. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Gente, muito obrigado pela presença de todos, pela participação, pelo debate, pelo interesse. Como disse o Nabil em pleno sábado à tarde, perto do Natal, um calor de rachar, todos estão aqui.

Agradeço a presença do Sr. Laerte Brasil que tem estado em todas as nossas audiências (Palmas).

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Vereador honorário. O Jorge Efraim que tenho visto e recebo e-mail dele diariamente sobre os assuntos da região. Mas acho que o que vale é isso, esse é o objetivo dessas audiências públicas e dessa comunicação.

A Cidade tem de ser agradável para quem mora e trabalha nela em cada uma das regiões. É muito difícil conseguir fazer um Plano Diretor sentado numa escrivaninha, numa prancheta, definindo tudo sem você viver a região. Quem vive a região é que consegue dizer onde estão os problemas, quais são as prioridades e o que é preciso ser feito. Esse é o papel que a Comissão agora, ouvindo todas essas audiências públicas, sistematizando da forma que o Nabil está fazendo, para a gente poder atender, dentro do possível, todas as demandas que nos foram feitas.

Não tendo nada mais a ser tratado na audiência, dou por encerrada esta que é a 41ª audiência pública do Plano Diretor Estratégico.

Muito obrigado. Boa tarde. (Palmas)