

O presente projeto de Lei que autoriza a implantação do Corredor Capão Redondo / Campo Limpo / Vila Sonia é apresentado de maneira descolada do Projeto de Lei 0017/2014, ora em 2ª votação, e que autoriza a intervenção em 66 vias para construção de 150 km de corredores .

É importante deixar claro que nenhum dos vereadores é contra os corredores ou contra a melhoria dos transportes públicos. Muito pelo contrário: durante os últimos 2 anos da gestão anterior, quando integrava a Comissão de Transportes, indaguei, pleiteei, apelei ao então Secretário de Transportes, Marcelo Cardinale Branco, o seu comparecimento na Comissão para falar a respeito do Plano de Mobilidade Urbana e a priorização do transporte coletivo, mas não fomos atendidos.

Na época, junto com o nobre vereador Senival Moura que também era membro da Comissão de Transportes, por três anos consecutivos pedimos que fosse realizado o Plano de Mobilidade Urbana na cidade de São Paulo, inclusive com o compromisso de alocarmos recursos do Orçamento para os estudos técnicos necessários, mas infelizmente isso não foi feito.

Apesar da Lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, datar de janeiro de 2012, até agora, passados dois anos

da atual gestão petista, nem se fala em discutir o Plano de Mobilidade Urbana.

O Art. 18 da referida Lei, de nº 12.587/2012 estabelece:

São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município;

Por enquanto, não temos sequer uma linha desse Plano de Mobilidade Urbana, apesar de o Plano Diretor ter se referido a ele. Ainda estamos aguardando o envio do Projeto para que possamos analisar e debater essa questão crucial para a nossa cidade.

Enquanto isso, o transporte público na nossa cidade só piorou na atual gestão ao permitir que mais de mil ônibus com mais de dez anos circulem pela cidade. Também, a implantação das faixas de ônibus, sem qualquer critério, trouxe mais caos ao já insuportável trânsito, além de prejuízos. Na semana passada, tivemos mais uma manifestação, desta vez na Avenida Lacerda Franco, no Cambuci, com o protesto dos comerciantes que

reclamavam dos prejuízos que amargam com a implantação de faixas naquela via, acabando com o movimento de clientes.

O consultor Frederico Bussinger, com larga *expertise* em transporte público, autor do texto “Transporte Coletivo: Direito do Cidadão, Dever do Estado”, escrito há 27 anos e que inspirou o Passe Livre, Movimento que impôs uma das mais sonoras derrotas à Prefeitura no ano passado, alertou que essas faixas exclusivas de ônibus, uma das principais bandeiras da atual gestão, estão sendo implantadas "sem critérios e em locais onde não há necessidade" e que isso pode gerar grandes problemas no trânsito de São Paulo.

Nas palavras de Bussinger, "as faixas estão sendo implantadas à solta. Tenho receio de que com tantas faixas implantadas se crie uma resistência a elas. Se isso acontecer será um desastre", salienta, o que aliás já está acontecendo. O especialista reconhece que elas podem ajudar a diminuir o custo unitário da produção do transporte, **porém**, é preciso colocar as faixas onde elas são mais eficientes, o que não está acontecendo.

O problema é a forma como a Prefeitura vem fazendo, querendo tudo às pressas, sem apresentar qualquer estudo técnico e sem levar em conta o enorme custo social. A atitude apressada da Prefeitura ignora, deliberadamente, o respeito pelas pessoas, por sua história de vida, por tudo

que elas conquistaram. É o mínimo que se precisaria fazer quando se pensa em algum tipo de interferência urbana, como são esses corredores de ônibus, numa cidade tão complexa quanto a nossa.

O Parecer Técnico 02/2014 do Cades, ao expedir a Licença Ambiental Prévia para a concessão do Corredor Capão Redondo / Campo Limpo / Vila Sonia, fez 79 exigências a serem cumpridas pela Prefeitura. Muitas dessas exigências são básicas, corriqueiras e usuais.

Temos ainda, o Estudo de Pesquisa Origem/Destino – O/D, que contempla a esperada migração de usuários de automóveis para ônibus, assim como a expectativa do tempo médio de viagem.

Pergunto: Por que este PL do corredor Capão Redondo / Campo Limpo / Vila Sonia foi apresentado de maneira descolada do PL 0017/2014, se estava no plano de integrar todos os demais corredores?

É importante destacar, que esta obra afetará importantes vias, como a Estrada de Itapequerica, Avenida Carlos Lacerda, estrada do Campo Limpo e Avenida Francisco Morato, na Região Sudoeste, e vai causar a desapropriação de 585 imóveis. São centenas de residências e centenas de pequenos e médios comerciantes, de serviços diretos, que compõem uma

estrutura ou cadeia socioeconômica da região. Este cenário com certeza não se recomporá em médio prazo, mesmo com ações e medidas que visem reduzir esse impacto. Apesar desse impacto, não há um estudo de viabilidade econômica conclusivo, tendo em vista esse grande número de desapropriados. Outro problema é que antes de começar já está atrasada, pois o início estava previsto para março de 2014.

Alerto esta Casa que precisamos ficar atentos para acompanhar o cumprimento de **TODAS** as 79 exigências do Parecer Técnico 002/2014 do Cades. Muitas delas já deveriam fazer parte do escopo, do estudo, deste Projeto de Lei, pois as obras vão causar sérios impactos ambientais, e se essas exigências não forem obedecidas acabarão levando a danos irreversíveis na qualidade de vida dos moradores da região.

Se existe essa preocupação com a renovação tecnológica dos ônibus, por que a atual Administração permite que quase mil ônibus com mais de dez anos de uso continuem a circular pela cidade, o que é proibido por contrato? Essa falta de comprometimento com a qualidade dos serviços só beneficia os barões do transporte, que mantêm em circulação a frota a mais velha dos últimos tempos, com média de 6 anos.

Vejam senhores aqui presentes e público que nos assiste pela TV Câmara, a complexidade de uma obra como os Corredores de Ônibus. Não podemos

ser ingênuos ao imaginar que a totalidade desses 79 itens será cumprida. Basta verificar que os procedimentos que fazem parte do dia a dia da população como uma simples marcação de consulta médica leva meses; e conseguir uma vaga na creche chega a demorar anos.

Muitas das exigências do Parecer Técnico do Cades vão ficar no meio do caminho seja pela falta de tempo hábil, seja pela pressa da prefeitura em implantar esses corredores. E quem sairá perdendo, mais uma vez, será a população local.

Volto a insistir que a implantação dos corredores é um projeto de zoneamento disfarçado. O potencial construtivo ao longo deles será aumentado para 4 vezes num raio de 200 metros, e isso vem atraindo a atenção dos empreendedores, pois a construção de novos espigões ficará limitada a essas grandes avenidas e áreas vizinhas.

Além disso, isentam os empreendimentos das contrapartidas, retirando recursos vitais para a construção de habitação social, pois parte substancial desses recursos, que a Prefeitura vai abrir mão, seria destinada justamente para aquelas famílias que lutam pelo direito de ter uma moradia digna.

Sabemos que as linhas de metrô e corredores de ônibus provocam uma enorme valorização imobiliária no entorno. No caso dos corredores mais ainda porque haverá incentivos e isso, com certeza, empurrará mais pessoas para morar nas periferias.