



ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº002/2023, DA CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE HOLAMBRA, REALIZADA EM 08 DE AGOSTO DE DOIS MIL E VINTE TRÊS, ÀS 19 HORAS, PARA DISCUSSÃO DOS PROJETOS DE LEIS COMPLEMENTARES Nº007/2023 - “CONSOLIDA O PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS” E O Nº 008/2023- “ALTERA DISPOSITIVOS E ANEXOS DA LEI COMPLEMENTAR Nº. 300 DE 2019, QUE DISPÕE SOBRE O PLANO DIRETOR DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE HOLAMBRA”.

Aos oito dias do mês de agosto de dois mil e vinte três, às dezenove horas, reuniram-se na sede provisória da Câmara Municipal da Estância Turística de Holambra, sito a Rua Dr. Jorge Latour, nº. 152, Centro, sob a Presidência do Vereador Janderson Adriano Ribeiro, Presidente da Comissão de Obras, Serviços Públicos, Saúde, Educação, Cultura, Lazer e Turismo, Planejamento, Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo, para realização da Audiência Pública, para Discussão dos Projetos de Leis Complementares nº007/2023 - “Consolida o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, e dá outras providências” e o nº 008/2023 - “Altera Dispositivos e Anexos da Lei Complementar nº. 300 de 2019, que Dispõe sobre o Plano Diretor da Estância Turística de Holambra”. A lista de presença está anexa à presente Ata. O Presidente da Comissão de Obras Janderson Adriano Ribeiro iniciou a Audiência dizendo: “Conforme o regulamento, Eu, Janderson Adriano Ribeiro, serei o Coordenador Geral desta audiência pública, e, assim, declaro aberto os trabalhos. Convido para compor a Mesa Diretora desta audiência pública: representando o Poder Legislativo, Senhor Mauro Sérgio de Oliveira, Presidente da Câmara; Representando o Poder Executivo, o Excelentíssimo Prefeito Fernando Henrique Capato; a - Diretora responsável pelo Departamento de Obras e Planejamento e também assessoria técnica, Yessica Eltink; Nesse momento convidou para tomar os assentos da frente, os demais Vereadores, bem como os membros dos conselhos municipais e demais autoridades presentes: o Senhor Antônio Hulshof, Franciscus Schoenmaker, Gilberto Wigman, representantes do CMDU; o Senhor Martin Peter Hendrixx, representando o CMDR; o Senhor Rafael Esperança, representando o CONSEG e demais Diretores e funcionários da Prefeitura (conforme nomes na lista de presença, anexada a presente ata) . Janderson iniciou a dizendo:” A audiência pública tem por objetivo a apresentação e discussão da proposta de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (Projeto de Lei Complementar nº 007/2023) e alterações do Plano Diretor de nosso município (Projeto de Lei Complementar nº 008/2023). É importante esclarecer que esta audiência pública, realizada pelo Poder Legislativo, tem a finalidade de garantir a participação da sociedade na elaboração das proposições, conforme determina a Lei Federal nº 10.257/2011 – Estatuto da Cidade, e, ainda, cumprir norma regimental. Lembrou a todos que essa audiência que está sendo realizada pelo Legislativo é uma exigência regimental, ou seja, já não cabe mais emendas de ordem técnica e nem podemos inovar na matéria, esse momento foi na audiência realizada pelo Executivo no dia 22/11/2022, que inclusive tiveram algumas propostas de alterações e tiveram análises técnicas que foram acolhidas, depois a Yessica vai comentar mais a respeito. Janderson continuou





dizendo que o Poder Executivo iniciou os estudos para a implantação do Plano de Mobilidade Sustentável ainda no ano de 2015. Posso citar que em 20/03/2015 houve uma reunião com o Setor de Segurança e Trânsito; em 26/03/2015 foi realizada uma audiência pública; em 10/04/2015 houve uma reunião com os Vereadores; em 11/04/2015 houve Workshop Acessibilidade, Workshop Passeio Ciclístico e apresentação de projetos para a Rota dos Imigrantes. Em 02/07/2015 houve reunião com o CMDR; em 13/10/2015 houve um Encontro Participativo – Zona Urbana; em 14/10/2015 Encontro Participativo – Zona Rural, e, em 15/10/2015 novamente reunião com os Vereadores. Ao decorrer desse tempo, houve diversas reuniões com diversos segmentos da sociedade, inúmeras reuniões com o CMDU e departamentos da Prefeitura, e, ainda a realização de Audiência Pública em 22/11/2022. Concluída essa fase, com as sugestões e contribuições apresentadas, somadas aos levantamentos e estudos técnicos realizados pelo departamento competente, tivemos a elaboração da proposta do Plano de Mobilidade Sustentável e alteração pontual no plano diretor vigente, as quais foram protocoladas nesta Casa e seguimos agora para o rito regimental. Para esta fase, de responsabilidade do Poder Legislativo tomamos as seguintes medidas: publicamos o regulamento dispondo sobre a realização da audiência, com antecedência, para que todos pudessem participar ativamente; fizemos as publicações no Diário Oficial Eletrônico do Município e no site oficial da Câmara; colocamos faixas na cidade, comunicando data, local e assunto a ser discutido em diversos pontos da cidade; Todos estes atos, visam demonstrar a transparência e imparcialidade com que este Poder Legislativo está trabalhando com as propostas apresentadas. Sabemos a grande importância da participação de toda a sociedade, e agradecemos todas as sugestões recebidas, que hoje refletem no objeto desta audiência pública. Os Conselhos Municipais sempre foram muito importantes, atuantes e responsáveis, e, aliados a esta postura dos conselheiros, nos colocamos à disposição da sociedade, para trabalharmos sempre com transparência e seriedade. Agradeço aos demais Vereadores, em especial aos membros da Comissão Permanente, Oriovaldo e Eduardo pela presença nas reuniões e debates sobre este assunto, e, tenho certeza, que finalizaremos esta etapa de audiência pública, e poderemos dar seguimento às proposituras, de acordo com as determinações do nosso Regimento Interno. Dando sequência, nomeio para secretariar os trabalhos, Vereador Fabiano Soares Lima, pedindo a ele que realizasse a leitura do regulamento da presente audiência”. Fabiano, após cumprimentar todos os presentes, fez a leitura dos esclarecimentos necessários quanto ao procedimento desta audiência: esclareceu que esta Audiência Pública está regulamentada através da Portaria nº 27/2019 e Regulamento próprio publicado no Diário Oficial do Município em 12 e julho, sendo dispensada sua leitura; informou que o evento está sendo gravado e a esta ficará arquivada na Câmara Municipal e disponível nos canais oficiais desta Casa, para análise dos interessados. Informou também, que a Audiência Pública adotará os seguintes procedimentos: A Audiência Pública foi aberta e será encerrada pelo Coordenador Geral, Sr. Janderson Adriano Ribeiro, Presidente da Comissão Permanente responsável pela matéria; Todos os presentes deverão assinar a lista de presença, momento em que receberão os formulários para aos questionamentos; O tempo previsto de duração da Audiência Pública é até as 21h00; Os assessores técnicos e auxiliares apresentarão os trabalhos num prazo aproximado de 30 minutos; Cada





participante poderá apresentar até 2 (dois) questionamentos, por escrito, dirigidos aos assessores técnicos, para que sejam respondidos em audiência, em folha própria, na qual consta nome, endereço, telefone, indicação de eventual entidade que represente; O Coordenador Geral poderá impugnar perguntas não pertinentes ao objeto da Audiência ou solicitar maiores esclarecimentos para as respostas; As respostas e esclarecimentos poderão ser feitos por bloco, a critério do Coordenador Geral; A Ata de Audiência será encerrada e assinada pelos integrantes da Comissão Permanente, dentro do prazo máximo de 10 (dez) dias úteis após o término da sessão. Informo, ainda, que todos os documentos referentes às proposições ora apresentadas, ficarão disponíveis para livre consulta de todos os participantes durante a Audiência Pública. Nesse momento a palavra voltou ao Presidente Janderson que citou que nesse momento para que possamos iniciar as explicações técnicas, convidou a Senhora Yessica, para que faça uso da Tribuna. A Diretora Yessica iniciou comentando sobre a proposta do Plano de Mobilidade, apresentando slides, citou que como referência eles tiveram a Lei Federal nº 10.048/2000, que fala sobre o atendimento preferencial a pessoas com deficiências, idosos, a Lei Federal nº 10.098/2000, que também promove acessibilidade às pessoas com deficiência e ou com a mobilidade reduzida, o Decreto Federal 5296 que regulamenta essas duas leis, a Lei Federal nº 12587/2012 que Institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Yessica comentou que são princípios da mobilidade urbana: a acessibilidade urbana como direito universal; garantir o acesso aos cidadãos ao transporte coletivo urbano e rural e cuidar do espaço público de circulação; garantir as mobilidades urbanas de transportes; garantir a mobilidade inclusiva; proteger e preservar o meio ambiente com políticas redutoras dos meios de poluição do ar, entre outros. Destacou que são diretrizes da política de mobilidade urbana: a utilização dos princípios universais, a adequação dos espaços, conforme a NBR 9050, o desenvolvimento de projetos para a implementação de rotas alternativas acessíveis, o incentivo ao desenvolvimento científico tecnológico, entre outros. Yessica continuou a explicação dizendo que são diretrizes do sistema viário de transportes: a priorização do sistema viário e seu uso preferencialmente por pedestres e ciclistas; transporte público coletivo sobre o transporte individual de veículos motorizados; promover a implantação do sistema cicloviário e promover o desenvolvimento econômico nas margens da Rodovia SP 107 e da Avenida Rota dos Imigrantes, entre outros. Continuando, destacou o que são infraestruturas da mobilidade urbana: calçadas, faixas de pedestres, ciclovias, ciclofaixas, rede viária urbana, estacionamentos, pontos de parada para embarque e desembarque, sinalização viária, equipamentos, garagens, entre outros. Explicou que as estratégias específicas da mobilidade urbana do nosso município, elas foram definidas através de estudos, de audiências e reuniões, como foi dito anteriormente, já foi trabalhado nesse plano desde 2015, passamos por audiências, encontros workshops, cursos participativos, reuniões com Vereadores, com o CMDU e CMDR e depois de tudo isso, estamos aqui hoje apresentando a nossa proposta do plano de mobilidade. Destacou que o capítulo III fala sobre acessibilidade e inclusão, a acessibilidade é o direito que garante a pessoa com deficiência e ou com a mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social. O capítulo IV fala sobre o sistema viário que compreende os seguintes conceitos: o sistema viário estrutural,



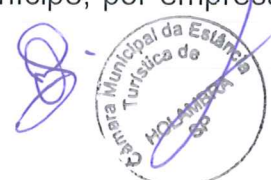


o sistema viário coletivo municipal e o diagrama de fluxo de veículos. O Anexo I trata do sistema viário estrutural, ele é compreendido pelo primeiro anel em amarelo, o segundo anel viário em vermelho, as interligações em azul e laranja e as marginais em verde. O primeiro anel em amarelo é compreendido pelas ruas Campo das Palmas, Campo do Pouso, Alameda Maurício de Nassau, Rua Ciclamens, Zinias, Rotas dos Imigrantes. O segundo anel que está em vermelho, é o anel viário que praticamente contorna todo o perímetro urbano, se articula com o primeiro anel e permite a interligação do perímetro urbano com os bairros rurais, os trechos existentes desse anel viário serão adequados conforme a disponibilidade e os novos trechos que serão implantados quando houver o desenvolvimento das glebas e das áreas e aí, quando for o caso, eles devem respeitar o perfil da via em questão. Yessica continuou citando que as interligações são as ligações entre os anéis, as que estão em azul são as já existentes e as em laranja são as que serão futuramente implantadas, existe uma relação que será implantada para que esse sistema aconteça. Comentou que as marginais que estão em verde ao longo da SP 107, são vias de ligações urbanas e as ligações entre os anéis são vias auxiliares articuladas com a SP 107, o Anexo III fala sobre o diagrama de fluxo de veículos, então o fluxo primário está em vermelho, compreende a Rota dos Imigrantes, Avenida das Dálidas e a SP 107; o fluxo secundário em amarelo compreende a Avenida Van Aken, Avenida Mario Bonano, Alameda Mauricio de Nassau, Campo das Palmas, Avenida das Tulipas e Rua Solidados e o terceiro fluxo que está em verde, a Rua Campo do Pouso. Dando sequência, comentou que o Anexo IV é um perfil das ruas urbanas, então para o anel viário temos um perfil de vias para ser criado e para as demais vias urbanas temos algumas tipologias e elas vão variar de acordo com o contexto e o entorno do local. Para a eficácia e a eficiência do sistema viário proposto será utilizado, entre outros os seguintes instrumentos: ordenamento da circulação na área central, sinalização horizontal e vertical, implementação de equipamentos e implantar o diagrama estrutural para o completo funcionamento do primeiro e do segundo anel, ambos ligados por interligações e marginais. Os objetivos e diretrizes da mobilidade na zona rural são: regularização das estradas rurais e sinalização das mesmas; preservar os recursos naturais entre outros. O anexo V fala do sistema viário rural, as estradas rurais que ligam o perímetro urbano às divisas do município foram categorizadas de acordo com a sua importância, então são três categorias: a categoria A que são as estradas municipais em vermelho terão que ter para a faixa pública dez metros dentro de cada lado do leito carroçável e são compreendidas por leito carroçável, calçada, canteiro e precisam ter um recuo de cinco metros de cada lado. As estradas rurais na categoria B, que são as que estão definidas em azul, precisam ter uma faixa pública de sete metros de cada lado e são compostas por leito carroçável, faixa compartilhada, que é a calçada com a ciclofaixa juntas, e canteiro e o recuo também de cinco metros de cada lado da estrada. Yessica continuou explicando que, na categoria C em verde, as estradas rurais terão uma faixa pública de cinco metros de cada lado, leito carroçável compartilhado entre veículos, pedestres e ciclistas e também o recuo de cinco metros de cada lado. O Sistema de transportes compreende os seguintes elementos: veículos de transporte coletivos, estacionamentos, áreas de embarque e desembarque, veículos de transporte individual, entre outros. São objetivos das diretrizes do sistema de transportes: garantir aos portadores de necessidades



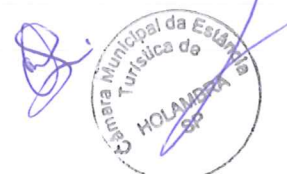


especiais o acesso e a efetiva utilização dos meios de transportes coletivos, promover a integração entre os diversos meios de transportes; priorizar o transporte coletivo sobre individual e zelar pela qualidade do serviço do transporte público prestado à população, entre outros. Dando continuidade, o anexo II fala sobre o sistema viário de transporte coletivo municipal e intermunicipal, então as linhas definidas na cor vermelha, são as linhas intermunicipais e as linhas definidas em azul são as linhas municipais, o capítulo VII fala sobre os espaços públicos, equipamentos e espaços públicos, inclui-se nessa condição a construção de calçadas para a circulação de pedestres ou adaptação de situações consolidadas, o rebaixamento de calçadas acessível ou elevação de via pra travessia de pedestres em nível; instalação de piso podotátil direcional e de alerta, em todas as áreas de estacionamento abertas ao público, de uso público e ou privado, de uso coletivo e em vias públicas, devem ser preservadas vagas próximas ao acesso de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para que os veículos que transportem pessoas físicas com deficiência ou com comprometimento de mobilidade estejam perto da entrada do estabelecimento; as vagas devem equivaler a 2% do total garantido, no mínimo uma vaga devidamente sinalizada. As calçadas deverão ter uma faixa livre de circulação, com largura mínima recomendada de 1,20 metro, calçadas com larguras maiores de 2 metros deverão possuir uma faixa de serviço de 70 centímetros; a inclinação transversal das calçadas não poderá ser maior que 3 % e a longitudinal no máximo de 8,33 %. A ciclovia é um espaço totalmente segregado e poderá ser implantada na lateral das vias e ou canteiro central; ciclofaixas consiste numa faixa exclusiva destinada a circulação de bicicletas, delimitada pela sinalização específica, então para as ciclofaixas unidirecionais, a largura mínima é de 1,20 metro e para ciclofaixas bidirecionais a largura mínima é de 2,40 metros; ciclovias unidirecionais largura mínima de 2 metros e ciclovias bidirecionais largura mínima de 2,60 metros. A faixa compartilhada permite a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, deve ser utilizada somente em casos especiais. Por último, o anexo VI fala sobre o sistema cicloviário urbano territorial, então em vermelho temos as ciclovias e ciclofaixas a implantar e em azul temos as ciclovias e ciclofaixas já implantadas, finalizando a explicação. Nesse momento usou a palavra o Senhor Antonius Hulshof que agradeceu a recepção de todos aqui para auxiliar os Vereadores nessa audiência, parabenizou a apresentação feita pela Diretora de Obras Yessica, pois já são cerca de oito anos de estudos em relação à mobilidade de Holambra, ressaltou que esse estudo já ficou mais que importante, fez esse comentário dentro da reunião do CMDU, em relação à integração da cidade, principalmente com os bairros que estão separados pela Rodovia SP 107, que é de domínio do Estado, então isso nos coloca que temos dois territórios separados, o norte e o sul e que com esse plano de mobilidade, acredita que com a gestão do Município, consiga fazer uma integração e solicitações e fazer encaminhamentos muito importantes para o Município. Tony continuou dizendo que foi dito que depois desse plano aprovado pelos Vereadores, nós vamos ter uma decisão e um desenvolvimento do município, antes do plano de mobilidade. Nesse momento, o Vereador Janderson usou a palavra e comentou que dando prosseguimento à Audiência Pública, indicou que os interessados em realizar algum questionamento, o faça por escrito nos formulários entregues. Lembrando que ficam limitados a duas perguntas por munícipe, por empresa ou





associação participante desta audiência. Serão respondidos apenas os questionamentos referentes ao objeto desta audiência pública, no prazo de cinco minutos. Não havendo nenhum questionamento por parte dos presentes, Janderson comentou que ele não havia se atentado que o Plano Diretor também está sofrendo duas pequenas alterações, ou melhor, correções, então pediu novamente a Yessica que faça a explanação dessas correções. Yessica iniciou a explicação dizendo que a primeira alteração no Plano Diretor trata do ordenamento do território do processo de ordenamento urbano e da estruturação urbana, na legislação vigente, na redação atual, no Artigo 22, diz o seguinte: "As regras de ocupação do solo, onde se verifica a relação entre o total da área edificada e o terreno compreendendo a taxa de ocupação e o coeficiente de aproveitamento definido pela legislação específica, atendendo no mínimo: a) edificações comerciais, piso térreo mais três pavimentos e edificações residenciais, piso térreo mais dois pavimentos, sendo o quarto pavimento autorizado mediante outorga onerosa, no zoneamento em que ele for permitido". A proposta de alteração da nova redação, ela tem o objetivo de diferenciar a quantidade de pavimentos pelo zoneamento, então na zona mista especial de interesse turístico, a proposta é que as edificações comerciais e mistas tenham piso térreo mais dois pavimentos; edificações residenciais, piso térreo mais um pavimento e edificações de caráter especial, como hotéis e pousadas, piso térreo mais três pavimentos e nas demais zonas mantem-se o que estava existente e aprovado, que é edificações comerciais mistas e especiais, piso térreo mais três pavimentos e edificações residenciais, piso térreo mais dois pavimentos, sendo o quarto permitido através da outorga onerosa, no zoneamento no qual ele for permitido. A justificativa para essa alteração é manter a região central como uma paisagem urbana de gabarito baixo, arquitetura com características e estilo europeu, e modo a preservar a cultura e o ambiente construído, assim como garantir que novas construções possuam padrão construtivo, fomentando uma das vocações definidas por esse Plano Diretor, que é a vocação turística da cidade. A segunda alteração trata da estrutura urbana e das políticas setoriais, então a redação atual do Artigo 34 fala sobre a zona especial de interesse e proteção ambiental e ela descreve a zona como: "corresponde as áreas de prioritário interesse ambiental, abrangendo as zonas de proteção permanente, áreas de expressiva concentração de vegetação e áreas consideradas inadequadas à habitação urbana, pelas características do sítio natural ou pela necessidade de conter a expansão do tecido urbano, deverão ser priorizadas ações que visem a proteção ambiental e uso sustentável da área, onde for permitido, sendo vedada a aprovação e ou a execução de projetos de parcelamento do solo de qualquer tipo, bem como a instalação de atividades residenciais e de uso econômico de qualquer porte. As áreas de preservação permanente, protegidas pela legislação estadual e federal, especialmente aquelas correspondentes às margens de cursos d'água e ao entorno de nascentes". A proposta de nova redação é retirar esse trecho grifado do Artigo 34, o porquê disso não é a intenção de proibir o desenvolvimento das áreas compreendidas pelo sistema de áreas verdes, que são todas essas áreas verdes destacas no mapa e sim permitir o desenvolvimento sustentável das mesmas, de acordo com as diretrizes do Código de Meio Ambiente e as demais leis estaduais e federais vigentes e ainda de acordo com as conclusões do estudo de impacto de vizinhança e o estudo de impacto ambiental a ser realizado para cada projeto em cada área.





Conforme a Lei Complementar nº 170/2005, que é o Código do Meio Ambiente, dependendo do curso d'água temos que respeitar, por exemplo, trinta metros do eixo do curso d'água de cada lado e isso é a nossa área de preservação ambiental ou ainda cinquenta metros do raio de nascentes. A alteração três, na verdade ela decorre dessa alteração do sistema de áreas verdes, então a maior parte dos mapas, pelas mudanças do desenho da maioria dos mapas de áreas verdes, que são todas as manchas verdes que todos irão ver nos mapas, teve que ser alterados todos os outros mapas. Nesse momento ela mostrou o mapa de macrozoneamento, onde foi feita a alteração dos sistemas de área verdes, no mapa de zoneamento temos algumas outras alterações, além do sistema de áreas verdes, a gente tem a proposta de alterar ao longo da SP 107, nos cantos direito e esquerdo, nos limites tem duas áreas grandes em azul, que são zonas predominantes agroindustriais e industriais, mas por que? Porque já temos muitas empresas consolidadas e instaladas nessas áreas, citou exemplos como Straba, Garden, Krafoan, Incotec, SBW entre outras, faz sentido manter essas áreas e serem caracterizadas como agroindustriais ao longo da SP 107. A segunda questão, que é a zona mista especial de interesse turístico, que é essa mancha central em cinza no mapa, realmente antes ela era na Alameda Mauricio de Nassau e na Avenida Rota dos Imigrantes e na proposta passa a contemplar toda a região central, o objetivo disso é manter o gabarito baixo, a arquitetura europeia, preservar o ambiente construído e garantir um padrão de construção, que será regulamentado através de projeto de lei específico. Por último, a Avenida das Tulipas e das Dálias, antes estavam caracterizadas como zonas predominante residenciais e agora nessa proposta, passam a ser zonas predominantes de comércio e serviços, porque é o que elas são. Nesse momento Yessica mostrou o mapa de direito de preempção, de ZEIS, do sistema viário, eles foram apenas alterados por causa das alterações nas áreas verdes, dando destaque ao mapa de áreas verdes, pois tem pontos nele que foram revisados, anteriormente marcados como sistema de áreas verdes e agora tudo que for área de preservação permanente ditadas pelas leis, elas permanecem como sistema de áreas verdes e o que não for, foi retirado desse mapa. Parcelamento, uso compulsório, IPTU progressivo e desapropriação, outorga onerosa e o direito de superfície, também foi alterado somente o sistema de áreas verdes, finalizou a apresentação. O Presidente Janderson perguntou se alguém queria fazer mais alguma colocação, como não teve manifestação, ele comentou que as alterações no Plano Diretor visam corrigir e ou melhorar alguns itens do atual Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento de planejamentos e ações a curto, médio e a longo prazo, que visam garantir acessibilidade, segurança, eficiência, qualidade de vida, dinamismo econômico e também garantir, de forma segura e confortável o deslocamento de um ponto a outro do nosso município, a importância de termos nosso plano de mobilidade é de prioridade máxima, contando também que Holambra acaba também perdendo a oportunidade de captar recursos na esfera estadual e federal por ainda não ter um plano de mobilidade, além do ranking de municípios feito pelo Tribunal de Contas, que nós também não pontuamos e o desejo de todos e que nossa cidade consiga essa pontuação na próxima auditoria do Tribunal de Contas. Janderson perguntou se tiver algum questionamento sobre o Plano Diretor, que se faça por escrito e encaminhe aqui para a Comissão. Como não houve nenhum questionamento, o Presidente deu sequência, agradeceu a





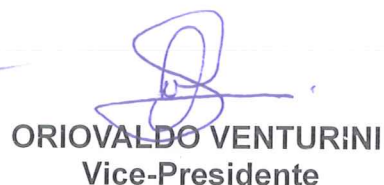
presença de todos os presentes nessa audiência, a partir daí os projetos voltam as Comissões, que serão deliberados e serão destinados para votação. Janderson agradeceu a presença dos Vereadores, Diretores, do nosso Prefeito Fernando, os membros de alguns conselhos municipais, agradeceu a participação e colaboração de todos. Não havendo mais nada a esclarecer, Janderson declarou encerrada a presente Audiência Pública, às 19:45 horas, informando que as proposituras seguirão para análise das Comissões Permanentes desta Casa, para posterior deliberação. O Presidente da Comissão de Obras Janderson agradeceu a presença de todos, principalmente dos funcionários desta Casa e dos técnicos da Prefeitura que nos auxiliaram na realização desta audiência pública.

Câmara Municipal da Estância Turística de Holambra, aos 08 de agosto de 2023.

**COMISSÃO DE OBRAS, SERVIÇOS PÚBLICOS, SAÚDE, EDUCAÇÃO,
CULTURA, LAZER E TURISMO, PLANEJAMENTO, USO, OCUPAÇÃO E
PARCELAMENTO DO SOLO**



JANDERSON ADRIANO RIBEIRO
Presidente



ORIOVALDO VENTURINI
Vice-Presidente



EDUARDO DA SILVA
Secretário

