

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA - A.T.M.
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

REQUERIMENTO P COM PROCESSO : 06-0016/2000 DE 2000

MATERIA LEGISLATIVA: RPP

06-0016/2000 DE 09/05/2000

PROMOVENTE: VEREADOR

JOSE MENTOR

M E N T A:

REQUER A CONSTITUIÇÃO DE COMISSÃO PARLAMENTAR DE IN-
QUÉRITO, PARA AVERIGUAR POSSÍVEIS IRREGULARIDADES NA
PREFEITURA DE S.PAULO, NO QUE CONCERNE A OBRAS E MA-
NUTENÇÃO DO AUTÓDROMO DE INTERLAGOS.

OBSERVAÇÕES:

MC Solutions
io: Processo Legislativo
10/2010 10:51:30

00000001292-08



ARQUIVADO EM 16,03,2001


Maria Isabel Lopes Corrêa
Chefe de Seção Técnica - Substituto

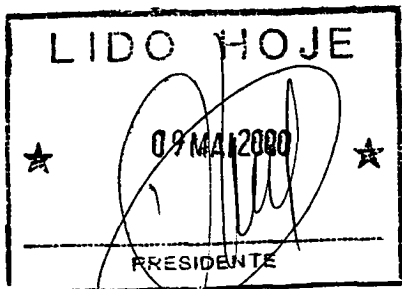


Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 01 do proc.

Nº 16 de 00

Ass. Parlamentar
RF. 100.406



REQUERIMENTO

06 - RFP

06-0016/2000

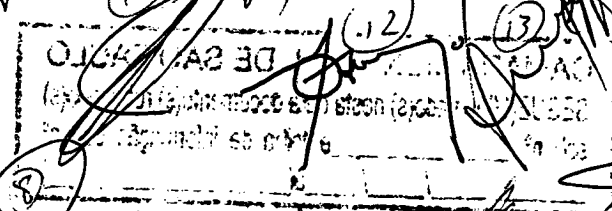
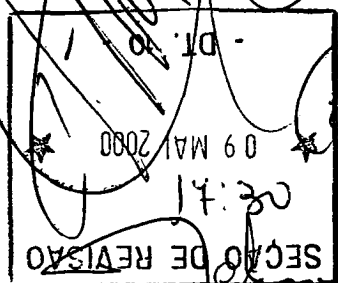
Requer a constituição de Comissão Parlamentar de Inquérito, com fulcro na Lei Orgânica do Município e no Regimento Interno desta Casa, para averiguação de possíveis irregularidades na Prefeitura do Município de São Paulo, no que concerne a obras e manutenção do Autódromo de Interlagos.

Requeiro, com fulcro na Lei Orgânica do Município e no Regimento Interno desta Casa, a constituição de Comissão Parlamentar de Inquérito, com 7 (sete) membros e duração de 90 (noventa) dias, para averiguação e apuração de possíveis irregularidades na Prefeitura do Município de São Paulo, no que concerne a obras e manutenção do Autódromo de Interlagos.

O pedido em questão encontra amparo em matérias veiculadas pelos jornais "O Estado de São Paulo" e "Jornal da Tarde", no último dia 30 de abril, sob os títulos "Obras em Interlagos custaram 'outro' autódromo" e "Interlagos: obras já consumiram mais que o valor do autódromo", respectivamente.

Além do tocante aos gastos com as obras, as matérias dão ênfase às absurdas despesas com manutenção, notadamente no que se refere à contratação de empresas para serviços de montagem e desmontagem de arquibancadas, passarelas e estandes.

Termos em que,
P. Deferimento.
Sala das Sessões,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE(M) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)

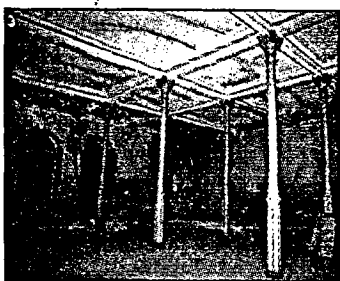
sob nº 2 e 3 e folha de informação sob nº

4 27-16/00 d. Co.

Audina Creone

Assistente Parlamentar

13/03/2006



Beleza em ruínas

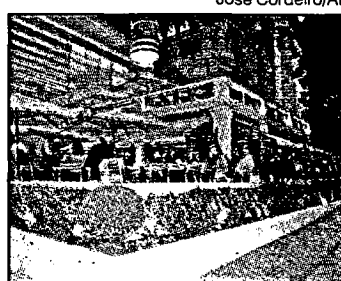
Prédio do Conservatório Dramático e Musical de São Paulo aguarda por reforma. Pág. 4.

Cidades

DOMINGO, 30 DE ABRIL DE 2000

Point consolidado

Câter, novo bar do Jockey Club, que consolida-se como point paulistano. Pág. 10



Obras em Interlagos custaram 'outro' autódromo

Heitor Hui/AE - 24/2/2000



O prefeito Celso Pitta vistoria a nova pista de Interlagos

Autódromo de Sepang custou US\$ 120 milhões

Considerado extraordinário por suas instalações, foi inaugurado em 1999

LIVIO ORICCHIO

O extraordinário autódromo de Sepang, próximo a Kuala Lumpur, custou US\$ 120 milhões. A Fórmula 1 o inaugurou ano passado. Trata-se do autódromo mais espetacular em acomodações para pilotos, equipes e público jamais construído, pela funcionalidade, dimensões generosas e requinte no acabamento de todas as suas instalações.

Há outros casos de autódromos que foram projetados, construídos ou completamente remodelados nos últimos anos. Em Zeltweg, na Áustria, o antigo traçado de levada velocidade foi substituído, em 1997, por outro mais lento, além de os boxes aninharem novo prédio, ao preço de US\$ 15 milhões.

O circuito mais esperado pela Fórmula 1, há alguns anos, o de Indianápolis. Este ano, em 24 de setembro, será disputado novamente o GP dos Estados Unidos. A grande novidade é a criação de um traçado novo dentro da área do oval de Indianápolis. "Estamos investindo US\$ 50 milhões para maior festa que a Fórmula 1 teve", disse Tony George, presidente da empresa que administra o autódromo.

Depois das mortes de Ayrton Senna e Roland Ratzenberger, no GP de San Marino Fórmula 1 de 1994, em fim tanto os carros da categoria quanto os autódromos passaram por uma profunda revisão técnica na sua segurança, assim como as do circuito de Dino Ferrari, em Imola,

tuição de grades por muros e das antigas zebrazas por outras de concepção distinta. Aumentou também o número de fileiras de pneus de proteção. Federico Bendinelli, por exemplo, diretor da Sagis, empresa que gerencia o circuito de Imola, investiu, na época, na adequação da pista, cerca de 10 milhões de libras (US\$ 5,2 milhões).

O proprietário do circuito de Silverstone, o British Racing Drivers Club (BRDC), transformou a antiga seção compreendida entre as curvas Stowe e Club, bem como a existente entre curva e Abbey e a Bridge, originalmente de elevadíssima velocidade, em trechos a serem percorridos em menor velocidade. Outras reformas foram também realizadas nas edificações do autódromo para aumentar o conforto dos que trabalham.

lham. Total gasto: 4 milhões e 800 mil libras (US\$ 8,2 milhões). Em Monza as obras foram menores. A briga lá foi com os ecologistas, que impediam a derrubada de algumas árvores para ampliação de áreas de escape, como na Curva Grande. Os dois lados chegaram a um acordo e o trabalho executado chegou ao preço de 3 milhões e 800 mil libras (US\$ 2 milhões).

Reformas desde que F-1 voltou para São Paulo, em 1990, consumiram US\$ 100 milhões

ALCEU LUÍS CASTILHO

A curva do cifão no Autódromo de Interlagos é ascendente: desde que o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 voltou para São Paulo, em 1990, a verba para reformas, manutenção e infraestrutura para as corridas só tem crescido. Mas os pilotos continuam reclamando das condições da pista.

Desde o acordo feito pela prefeita Luiza Erundina com a Shell, em 1989, até as reformas da gestão de Celso Pitta (PTN), as obras para os GPs vão parar nas mesas de promotores, policiais e conselheiros do Tribunal de Contas do Município (TCM), em investigações sobre diversos tipos de irregularidades.

Um levantamento feito pelo Estado no Diário Oficial mostra que os valores gastos unicamente com os GPs em uma década já ultrapassam US\$ 100 milhões (ou R\$ 184,78 milhões). A cifra equivale a uma vez e meia o valor estimado para a venda do autódromo, cuja privatização consta do acordo de rolagem da dívida da cidade com o governo federal.

Somente nos GPs dos últimos cinco anos os gastos específicos para as corridas, com as obras feitas em cada início de ano, somaram US\$ 73 milhões, mais que os R\$ 126 milhões (US\$ 70 milhões) que, segundo estimativas, totalizariam o valor de venda do autódromo.

Pole position - O gasto médio por Grande Prêmio quase dobrou da gestão de Luiza Erundina (1990-1992) para a de Paulo Maluf (1993-1996). Em dólares, o salto foi de US\$ 4,76 milhões, média do governo Erundina, para US\$ 7,75 milhões, média da administração Maluf.

Esse aumento é detectável mesmo com a inclusão do gasto de US\$ 3,5 milhões da Shell com a reforma de 1990, que aumentou a média do período Erundina. "Fizemos um novo autódromo", define a ex-prefeita. Essa reforma foi decisiva para a volta a Interlagos das corridas que vinham sendo realizadas em Jacarepaguá, no Rio. (A Vega Sopave, contratada pela Shell na época, alega ter gasto ainda mais US\$ 14,5 milhões na reforma.)

O valor médio de gastos com reformas e infraestrutura também praticamente dobrou durante a gestão de Celso Pitta (1997-2000): passou a ser de US\$ 14,3 milhões por corrida. Mais que os US\$ 10 milhões que, conforme cálculos da As-

sociação Brasileira da Indústria de Hotéis, são movimentados anualmente nos restaurantes, hotéis e rede de transportes por causa dos GPs.

Pit stop - Diante dos gastos evidentes com a corrida, a privatização do autódromo - defendida pelo ex-presidente Fernando Collor (PRTB) - não é a única hipótese em pauta: a deputada Erundina, pré-candidata ao retorno ao Palácio das Indústrias, prefere falar em racionalização. "O valor de venda é ínfimo em relação à dívida do Município", define. Erundina defende o enxugamento dos gastos atuais. Outros pré-candidatos à Prefeitura, como Marta Suplicy (PT) e Geraldo Alckmin (PSDB), também são contrários à privatização.

Para o representante da International Promotions, que promove a F-1 no Brasil, Tamas Rohonyi, a privatização pode até ser tentada. Mas ele é cético quanto aos resultados. "Ninguém vai querer aquela área se a condição for a utilização como autódromo", afirma.

Ele acha que mesmo os R\$ 126 milhões calculados para a venda do autódromo são superestimados. "Os empresários comprariam se pudessem fazer um shopping."

Rohonyi afirma que os gastos com reforma e manutenção são inevitáveis, para que São Paulo continue fazendo parte do circuito internacional de F-1. Ele diz que os serviços de manutenção valem para o ano todo e não podem ser associados ao GP, apesar de serem realizados sempre às vésperas da corrida. Sobre a reforma mais complexa realizada no autódromo durante a década, ele não tem dúvidas: "A de 1990 foi absurda", afirma.

O empresário reconhece que, na comparação com outros autódromos, os gastos com reforma e manutenção soam altos. "É claro que sai muito mais barato fazer um autódromo novo", avalia. "Mas

foi no de Interlagos que (Emerson) Fittipaldi, (Ayrton) Senna correram, seria como derrubar o Teatro Municipal para fazer um novo."

Sem resposta - O Estado procurou também o prefeito Celso Pitta e o ex-prefeito Paulo Maluf para analisarem os dados sobre os dez anos de GP-Brasil em Interlagos. A Assessoria de Imprensa informou que Maluf estava na Europa e não seria possível colher suas opiniões.

A assessoria de Pitta pediu o envio de perguntas por escrito, mas acabou remetendo o fax ao secretário de Esportes, Lazer e Recreação, Fausto Camunha, para quem a reportagem já havia feito, há dez dias, outras 15 perguntas.

Até a noite de sexta-feira, nem Pitta nem Camunha responderam às questões.

■ Mais informações na página 3



Compaq na Fast Shop. A maneira mais fácil de acessar a alta tecnologia.

Exclusivo teclado com acesso à Internet e Multimídia.

Softwares em português.

CRÉDITO

Notabo

- Processador
- 32 MB de memória SyncDRAM, expansível a 160 MB
- 4 MB de memória compartilhada para vídeo
- HD 4.8 GB Ultra DMA • CD-ROM de 24X
- Display 12,1" (WPA) • Modem integrado de 56K ITU V.90 (dados e fax) • Bateria NiMH
- Teclado com botões de acesso fácil à Internet e Multimídia
- Software pré-instalado Windows 98 • Plug&Play
- Garantia Compaq de 1 ano (balcão)

5X no cartão ou cheques: R\$ 1.266,00

Total a prazo: R\$ 3.798,00

ou 0+8 em cheques: R\$ 540,80

Total a prazo: R\$ 4.326,40

Redes de proteção?

LISTÃO DO ESTADÃO.

ADMINISTRAÇÃO

Montagens “eternas” consomem 51% dos gastos

Promotor da área de Justiça da Cidadania critica opção por gasto com trabalhos não-definitivos; já solicitou à Prefeitura os papéis de contratação das empresas, para comparar com itens definitivos

ALCEU LUÍS CASTILHO

Os gastos da Prefeitura com o aparato desmontável para o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 somaram US\$ 52,4 milhões, ou 51,3% do total gasto desde 1990 para a realização das corridas, conforme levantamento em edições do *Diário Oficial* do Município. Boa parte desse valor foi gasta na contratação de empresas que montam e desmontam itens como arquibancadas, passarelas, sanitários e estandes. O Estado não incluiu no levantamento outros serviços de infra-estrutura, como os de sinalização da pista ou aquisição de pneus.

Ao contrário das reformas e manutenções, que supostamente têm uma sobrevida, esse tipo de serviço é previsível: na falta de uma arquibancada definitiva, todo ano tem de ser feito.

Mesmo assim, o valor ano a ano vem aumentando. Enquanto em 1992 foi gasto somente US\$ 1,17 milhão para a contratação das empresas, a média do governo de Celso Pitta (1997-2000) saltou para US\$ 7,5 milhões.

Com o tempo, as montagens-relâmpago tornaram-se uma regra para o Grande Prêmio. Em 1995 e 1996, a própria Prefeitura, com o Departamento de Controle do Uso de Imóveis (Contru), interditou as arquibancadas, dias antes da corrida. Em 1997, a montagem chegou a ser suspensa dez dias antes do GP, por falta de pagamento às quatro empresas contratadas para o serviço.

O Estado procurou os pre-

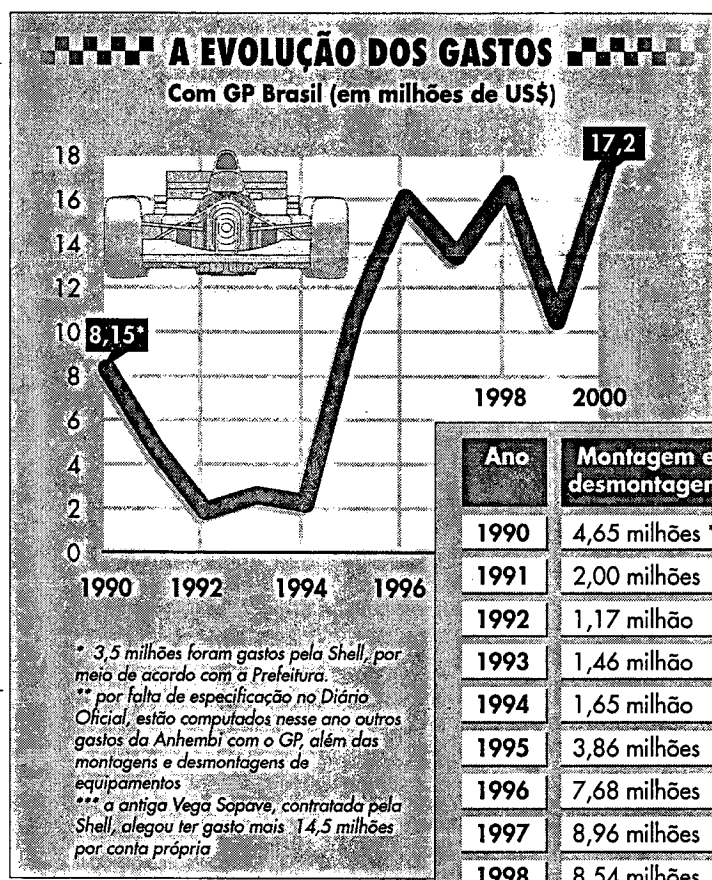
feitos dos três períodos para comentar a evolução dos gastos com infra-estrutura. O ex-prefeito Paulo Maluf está na Europa. A deputada Luiza Erundina disse que a variação dos valores em relação a suas gestões mostram, no mínimo, a irracionalidade dos gastos nas demais gestões. Pitta não respondeu ao questionário enviado por fax à Assessoria de Imprensa. O mesmo ocorreu com o atual secretário de Esportes, Lazer e Recreação, Fausto Camunha.

Erundina é a favor da construção de uma arquibancada definitiva. “Ficaria muito mais barato construir em definitivo”, avalia. Ela diz que, em 1990, a opção pelos equi-

pamentos desmontáveis foi feita porque não havia tempo. “Ou fazíamos tudo em quatro meses ou São Paulo perdia o Grande Prêmio.”

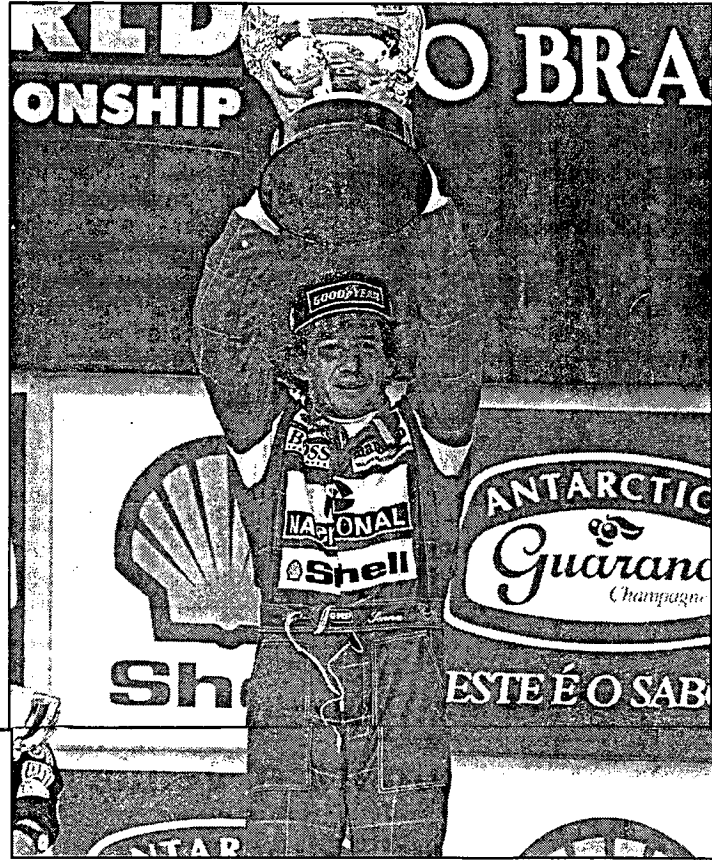
Como se São Paulo não soubesse que teria a cada ano um Grande Prêmio em março ou abril, também foram feitas contratações por emergência, sem abertura de licitação. Em 1993, a Prefeitura contratou dessa forma as empresas para serviços de infra-estrutura por US\$ 2,05 milhões, pouco menos que os US\$ 2,34 gastos com o GP daquele ano.

O promotor Nilo Spínola Salgado Filho, que atua na área de Justiça da Cidadania do Ministério Público Estadual, critica a opção por esse tipo de gasto. Ele solicitou à Prefeitura os processos de contratação das empresas para comparar com a construção de arquibancadas e outros itens definitivos para o autódromo.



Ayrton Senna no pódio do GP Brasil de F1 de 1993

Luiz Prado/AE - 28/3/93



na. Somente no ano passado ela foi absolvida pelo TJ.

As sucessivas e onerosas montagens e desmontagens de arquibancadas, sanitários, lanchonetes e outros itens de infra-estrutura, sempre feitas de última hora, estão sendo investigadas pela promotoria de Justiça da Cidadania do Ministério Público Estadual. O inquérito civil foi aberto após as reportagens sobre superfaturamento em obras e sobre a “máfia das reformas”, que citou o autódromo como cenário das obras municipais com os maiores valores de “manutenção”, por meio da utilização das atas de registros de preços do Departamento de Materiais (Demat). A Polícia Civil abriu inqué-

rito na mesma época, por meio da força-tarefa que investiga a máfia dos fiscais, sobre as obras em Interlagos e sobre as tais atas. A delegada Juliana Godoy Rodrigues aguarda resultado de perícia sobre as seguidas obras de “manutenção” do autódromo. “Todas foram realizadas sem pesquisa de preços no mercado”, diz a delegada.

A utilização de serviços de manutenção com valores superiores aos de reformas é investigada pelo TCM – que prometeu em outubro uma “operação pente-fino” ainda sem resultado – e pela Corregedoria Municipal.

Entre contratações por emergência, interdições de arquibancadas pela própria Pre-

Preços com a manutenção dispararam na gestão de Pitta

Obras que dispensam concorrência pública são investigadas por quatro instituições

Os próprios preços de serviços de reforma e manutenção do Autódromo de Interlagos em anos diferentes ilustram a disparidade dos valores das obras de “manutenção” do local no governo de Celso Pitta (PTN). Essas obras estão sendo investigadas pela polícia, Ministério Público Estadual, Tribunal de Contas do Município (TCM) e Corregedoria Municipal.

pal desde que o Estado divulgou, em setembro e outubro do ano passado, uma série de reportagens sobre irregularidades na substituição de “reformas” por “manutenções”, recurso que evitou a abertura de novas licitações.

Tanto os valores de reforma como os de manutenção do autódromo, em regra, aumentaram – em dólar – nos últimos dez anos. De 1992 a 1994, eles variaram de US\$ 146 mil a US\$ 282 mil por ano. Essa quantia é cerca de 40 vezes menor que a empenhada este ano, US\$ 8,5 milhões, ou 30 vezes menor que a verba gasta em 1998, US\$ 6,1 milhões.

Em 1994, a Mendes Holler Engenharia e Comércio ganhou licitação para manutenção das instalações elétricas e equipamentos do autódromo por US\$ 30,2 mil. A Secretaria

feitura dias antes dos GPs, realizações de serviços elétricos sem a existência de uma planta, o Autódromo Municipal José Carlos Pace, símbolo da cidade, virou cenário de eternas reformas.

E elas nem sempre foram reconhecidas pelos principais protagonistas, os pilotos. O caso típico foi a reforma do asfalto deste ano, por R\$ 5,8 milhões. Os pilotos não gostaram. “A entrada da reta dos boxes está incrivelmente ondulada”, disse Rubinho Barrichello, do alto de sua Ferrari.

O representante da International Promotions, que promove a F1 no Brasil, Tamas Rohonyi ironizou: “Os pilotos sempre reclamam de duas coisas: asfalto ruim e motor fraco.” (A.L.C.)

de Esportes gastou também naquele ano US\$ 10,9 mil com a compra de lâmpadas. Três anos depois, a RJ Projetos e Empreendimentos gastou US\$ 1,16 milhão com a manutenção elétrica do local; em 1998, mais US\$ 1,98 milhão; no ano seguinte, mais US\$ 860 mil; este ano, mais US\$ 418 mil.

Tudo isso foi feito com a utilização de atas de registros de preços do Departamento de Materiais (Demat) da Prefeitura. Essas atas existem por meio de licitação prévia que, para ser confirmada, depende da realização de pesquisa de preços pela unidade, no caso a Secretaria de Esportes. Essa pesquisa, conforme já constataram a polícia e a Corregedoria, não foi feita durante vários anos, provocando uma situação que equivale à inexistência de licitação.

A delegada Juliana Godoy Rodrigues, que investiga as reformas de Interlagos feitas em 1999, já mandou os processos para a perícia. O Estado apurou que os fios comprados poderiam dar 18 voltas no autódromo.

O Ministério Público vai além do questionamento dos gastos: o promotor Fernando Capez contesta, por meio de ação, a própria elaboração de atas para serviços, o que não está previsto na Lei de Licitações. Para ele, todas essas contratações foram ilegais.

Mesmo comparando-se contratações, por meio de ata, os valores variaram muito – sempre em dólar – ao longo da década: a própria RJ fez em 1991 a manutenção elétrica do autódromo por US\$ 25 mil, durante a gestão de Luiza Erundina.

Para fazer a “reforma geral” do autódromo em 1996, a Construtora Progridor gastou US\$ 1,2 milhão. Somente para fazer “manutenção de pintura” no ano seguinte, porém, a mesma Progridor gastou US\$ 1,4 milhão. Outras duas empresas gastaram US\$ 1,5 milhão no mesmo ano, para fazer “manutenção de alvenaria” e “manutenção elétrica”.

A soma dos serviços de “manutenção”, de 1997 a 1999, foi muito maior que os serviços de reforma, que exigem licitação específica por serem teoricamente mais complexos. Em 1998, a “manutenção” do autódromo para o GP custou aos cofres públicos US\$ 4,38 milhões. O valor é o dobro dos US\$ 2,16 milhões gastos pela Planova, empresa contratada pela Emurb para construir muros, adequar serviços de drenagem, elaborar projetos executivos, realizar serviços de pista, assistência à prova e acompanhamento técnico de todas as obras no autódromo.

A reportagem tentou falar na sexta-feira com Rui José Furtado, sócio da RJ, e Aduino Charles Perazza, da Progridor, mas, segundo as atitudes nas empresas, eles só podem falar na terça-feira. (A.L.C.)

Câmara não recebeu projeto de privatização

Prefeitura não enviou o texto, conforme acordo com o governo federal para renegociar dívida

Ao contrário do que chegou a ser divulgado, a Prefeitura ainda não enviou à Câmara projeto de privatização do Autódromo de Interlagos, conforme prevê o acordo de renegociação da dívida com o governo federal. Segundo a Mesa Diretora da Casa, o projeto que trami-

treinos da última corrida. A Federação Internacional de Automobilismo acenou com a suspensão da realização no Brasil, mas se ateve a aplicar multa de US\$ 100 mil para a Confederação Brasileira de Automobilismo.

A responsabilidade não foi da Prefeitura: pelo convênio com a Interpro, a exploração de publicidade nos estádios (e o lucro decorrente) fica a cargo da empresa. A Prefeitura, segundo Tomas Rohonyi, da Interpro, cabe “manter o autódromo”.

prática, a Interpro já estava gerenciando o autódromo.

Poder – A Federação Internacional de Automobilismo (FIA), pelo menos, tem tamanha interferência ali que chega a interferir no resultado das licitações. Em 1996, a construtora Progridor ganhou de outras duas empresas a tomada de preços para reforma geral do autódromo. A uma semana da corrida foi alterado um dos itens exigidos pela Prefeitura.

Apartamento com Zero de entrada.

A ITAPLAN

Folha nº 02 do proc.
Nº 16 de 00

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406



A média de investimentos em reformas passou de US\$ 4,7 milhões na gestão de Erundina para US\$ 7,7 milhões com Maluf. Pitta empurrou o valor a US\$ 14,3 milhões

A curva do cifrão no Autódromo de Interlagos é ascendente. Desde que o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 voltou para São Paulo, em 1990, a verba para reformas, manutenção e infraestrutura para as corridas só tem crescido. Mas os pilotos continuam reclamando das condições da pista. Desde o acordo feito pela prefeita Luíza Erundina com a Shell, em 1989, até as reformas da gestão de Celso Pitta, as obras para os GPs vão parar nas mesas de promotores, policiais e conselheiros do Tribunal de Contas do Município, em investigações sobre irregularidades.

Um levantamento feito pelo JT no Diário Oficial mostra que os valores gastos com os GPs em uma década já chegam a R\$ 184,78 milhões. A quantia equivale a uma vez e meia o valor de venda do autódromo, que totaliza R\$ 126 milhões. Somente nos GPs dos últimos cinco anos, os gastos com as corridas e com obras feitas em cada início de ano somaram US\$ 73 milhões.

O gasto médio por Grande Prêmio quase dobrou da gestão de Luíza Erundina (1990-1992) para a de Paulo Maluf (1993-1996). Em dólares, o salto foi de US\$ 4,76 milhões, média do governo Erundina, para US\$ 7,75 milhões, média da administração Maluf. Esse aumento é detectável mesmo com a inclusão do gasto de US\$ 3,5 milhões da Shell com a reforma de 1990, que aumentou a média do período Erundina. Essa reforma foi decisiva para a volta a Interlagos das corridas que vinham sendo realizadas no Rio.

O valor médio de gastos com reformas e infraestrutura também praticamente dobrou durante a gestão de Celso Pitta (1997-2000): passou a ser de US\$ 14,3 milhões por corrida. Diante

dos gastos evidentes com o evento, a privatização do autódromo – defendida pelo ex-presidente Fernando Collor (PRTB) – não é a única hipótese em pauta: a deputada Erundina, pré-candidata ao retorno ao Palácio das Indústrias, prefere falar em racionalização. “O valor de venda é ínfimo em relação à dívida do Município”, define.

Outros pré-candidatos à Prefeitura, como Marta Suplicy (PT) e Geraldo Alckmin (PSDB), também são contrários à privatização. Para o representante da International Promotions, que promove a F-1 no Brasil, Tamas Rohonyi, a privatização pode até ser tentada. Mas ele é cético quanto aos resultados. “Ninguém vai querer aquela área se a condição for a utilização como autódromo”, afirma. Rohonyi afirma que os gastos com reforma e manutenção são inevitáveis, para que São Paulo continue fazendo parte do circuito internacional de F-1.

Sem respostas

Ele diz que os serviços de manutenção valem para o ano todo e não podem ser associados ao GP. Sobre a reforma mais complexa realizada no autódromo durante a década, ele não tem dúvidas: “A de 1990 foi absurda”. O empresário reconhece que, na comparação com outros autódromos, os gastos soam muito altos. “Sal mais barato fazer um autódromo novo”.

O JT procurou também o prefeito Celso Pitta e o ex-prefeito Paulo Maluf para analisarem os dados sobre os dez anos de GP-Brasil em Interlagos. Foi informado pela assessoria de imprensa de que Maluf estava na Europa e que não seria possível ouvir sua versão. A de Pitta também não respondeu.

O autódromo de Sepang, próximo a Kuala Lumpur, custou US\$ 120 milhões. A Fórmula 1 o inaugurou ano passado. Trata-se do autódromo mais espetacular em acomodações para pilotos, equipes e público jamais construído. Isto devido a sua funcionalidade, dimensões generosas e requinte no acabamento de todas as suas instalações.

Alceu Castilho

Interlagos: obras já consumiram mais que o valor do autódromo

Preço das obras sobe todo ano

Os gastos da Prefeitura com o aparato desmontável para o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 somaram US\$ 52,4 milhões, ou 51,3% do total gasto desde 1990 para a realização das corridas, conforme levantamento em edições do Diário Oficial do Município.

Boa parte desse valor foi gasta na contratação de empresas que montam e desmontam itens como arquibancadas, passarelas e estándes.

Ao contrário das reformas e manutenções, que supostamente têm sobrevida, esse tipo de serviço é previsível: na falta de uma arquibancada definitiva, todo ano tem de ser feito. Mesmo assim, o valor ano a ano vem

aumentando.

Enquanto em 1992 foi gasto somente US\$ 1,17 milhão para a contratação das empresas, a média do governo de Celso Pitta (1997-2000) saltou para US\$ 7,5 milhões. Com o tempo, as montagens-relâmpago tornaram-se uma regra para o Grande Prêmio. Em 1995 e 1996, a própria Prefeitura, com o Departamento de Controle do Uso de Imóveis (Contru), interditou as arquibancadas, dias antes da corrida.

Em 1997, a montagem chegou a ser suspensa dez dias antes do GP, por falta de pagamento às quatro empresas contratadas para o serviço.

O JT procurou os prefeitos dos três períodos para comentar a evolução dos gastos com infraestrutura. O ex-prefeito Paulo Maluf está na Europa. A deputada Luíza Erundina disse que a variação dos valores em relação a suas gestões mostram, no mínimo, a irracionalidade dos gastos nas demais gestões. Pitta não respondeu às perguntas. (A.C.)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº

de nº

(a)

04 05
ED
Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Ao DT.94 - Sra. Chefe:

Arquivar o presente processo, de acordo com o art. 275 do Regimento Interno (mudança de legislatura).

16, 3, 01

Breno Gandelman
BRENO GANDELMAN

Assessor Tec. Legislat. Chefe

ATM

*OBS: Entre as folhas nº 01 e 02 há uma folha sem
numeração. M*

Maria Isabel Lopes Corrêa
Chefe de Seção Técnica - Substituto

DEPARTAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO	
Proc. encerrado ci	<i># 05 #</i> fls.
Arquivo em	<i>16.03.2001</i>
O Func.º	<i>M</i>
Maria Isabel Lopes Corrêa Chefe de Seção Técnica - Substituto	