

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO
ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.M.
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

REQUERIMENTO P COM PROCESSO : 06-0023/1995 DE 1995

MATERIA LEGISLATIVA: RPP

06-0023/1995 DE 18/04/95

PROMOVENTE: VEREADOR

SERGIO RICARDO SILVA ROSA

E N E N T A:

Requer a criação de Comissão de Estudo, para análise do problema do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo.

O B S E R V A C O E S:

VOLUME I

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
06/10/2010 15:43:59

00000000711-02



ARQUIVADO EM 22/4/96

REGINA APARECIDA BARRIOS
COES DE COES BARRIOS



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE

COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS

Comissão Especial de Estudos referente à problemática do trânsito de São Paulo.

Presidente: Sr. Vereador Sérgio Rosa

Membros : Srs. Vereadores

Manoel Sala

Dalmo Pessoa

Devanir Ribeiro

Edson Simões

Ana Martins

Tereza Cristina de Souza Lajolo

Reunião realizada no Salão Nobre da Câmara Municipal de São Paulo em 08 de junho de 1995.

Solicitante: Sr. Vereador Sérgio Rosa

(Memo nº 04/95-CT).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 414
Rpp 123

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X5	2	Monteiro	Trânsito	08.06.95		

tal maneira que não traga nenhuma perturbação porque nós temos plena consciência de que se o sindicato for contra isso vai ser uma barreira difícil porque você instala uma máquina a primeira coisa é que essas máquinas vão chegar todas elas quebradas no final do dia nas gragens. Aí, vai virar... quebrou a máquina, mandou emora o cobrador, vai virar discussão, greve e tal. Nós não precisamos de nada disso. Se houver a consciência de que nós temos que implantar isso, vamos ver como é que a gente implanta, não tem problema nenhum.

A tão afamada e discutida privatização das atividades operacionais da CMTC, na qual de fato realizamos vinte e cinco mil desligamentos na empresa, 70% desse pessoal foi empregado nas outras empresas e tantos outros foram para outras atividades. Os bons profissionais continuaram no sistema, não tenho dúvida disso. Tem estatística que prova, foi feita, tenho o registro, nome a nome das pessoas. Então, não tem nada, é uma questão de como fazer as coisas e não negar a coisa porque isso vai causar perturbação, isso vai gerar desemprego. Não é nada disso.

Sem querer estender-me mais, diria que a então CMTC sempre foi um celeiro de especialistas na área de transportes nas mais variadas funções e especializações. Foi a CMTC a empresa pública que criou um centro de treinamento equipado, preparado para treinar e capacitar o pessoal de transportes da cidade de São Paulo. Durante um longo período, era a CMTC que criava, que preparava os profissionais de transporte. Infelizmente, de um tempo em diante, o empregado da CMTC foi estigmatizado, ele não conseguia emprego no setor priva-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X5	3	Monteirom	Trânsito	08.06.95		

do por razões que estão aí, não sou eu que estou dizendo. Mas que, de qualquer maneira, eles receberam um rótulo, receberam. Nós tivemos dificuldade de colocar essa mão-de-obra que saiu da então CMTU no setor privado, mas enfim, acho que como ela hoje não tem mais essa mão-de-obra, essa mão-de-obra está aí no setor privado e agora virou a mão-de-obra do setor privado.

Entretanto, nosso centro de treinamento, que tinha uma tecnologia de equipamentos, de manuais de treinamento, de monitores, tudo isso nós transferimos para o SENAT. Houve uma certa coincidência, o SENAT foi criado mais ou menos à mesma época que em que nós estávamos caminhando para a privatização das atividades operacionais da então CMTU e não tínhamos por que manter aquele centro de treinamento. Fizemos um convênio com o SENAT e transferimos as instalações, os equipamentos, os manuais, os monitores e até a gerência do SENAT, a nossa "chefe" de departamento, a Francisca, foi transferida para o SENAT, o SENAT a contratou para que ela desse continuidade.

Acho que o SENAT, exatamente por ser um organismo não de uma empresa mas de um setor, tem um papel importantíssimo no aprimoramento dessa mão-de-obra, na capacitação, nos seus mais diversos níveis, desde a função mais humilde do sistema, o porteiro, o cobrador, até a mais qualificada, os engenheiros de planejamento de transporte, os economistas, os advogados. Quer dizer, não é para ficar apenas nessa mão-de-obra meio do setor, mas nós precisamos, para enfrentar o desafio de transportar seis milhões e setecentos mil passageiros no modo ônibus numa cidade como São Paulo, ter incentivos, precisamos

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 419
n.º Rdy 23
78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X5	4	Monteiro	Trânsito	08.06.95		

ter condições de estar constantemente investindo na capacitação do pessoal que eu chamaria de gerência do sistema, independentemente de eles estarem na São Paulo Transporte, na CET, na EMTU, no Metrô, quer dizer, essa comunidade de alguma maneira acaba girando, hoje está numa empresa, amanhã está em outra, mas vejo como um papel muito importante do SENAT auxiliar na capacitação e na formação dessas pessoas que acabam sendo responsáveis pela elaboração dos planos e na melhoria que o transporte de fato precisa, independentemente daquele setor mais operativo, mais operacional, que necessita também, até que sejam construídos corredores, Toré, o pessoal ter um pouco de paciência. Sou capaz de avaliar a dureza que é você dirigir um ônibus lotado, andando a uma velocidade baixa no verão, submetido a todo esse esforço físico e mental que eu já mencionei aqui.

Acho que, por hora, Sérgio, são essas as minhas considerações e, numa segunda rodada, a gente fala um pouco mais,

O SR. SÉRGIO ROSA - Agradeço a participação inicial do Sr. Francisco Cristovam e passo então a palavra agora para o Sr. Celso Consenza, que é ex-presidente da CMTU.

O SR. CELSO CONSENZA - O que eu ia colocar inicialmente, para não repetir algumas coisas que de fato é consenso na análise dos problemas de transporte, é de fato reafirmar algumas questões. Em primeiro lugar, o sistema de ônibus, concretamente, historicamente em São Paulo teve relativo pouco investimento. Na prática, o que se fez dentro do sistema de ônibus foi apenas aumentar a frota, como foi ci-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 420 do prop.
n.º 23 de 1975

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X6	1	Monteiro	Trânsito	08.06.95		

tado, e renovar a frota. Condições para essa frota operar foi um investimento muito pequeno. Na realidade o ônibus continua circulando na cidade, no meio dos automóveis, sem nenhum tipo de privilégio e sem nenhum plano concreto. Ou seja, cada linha, na realidade, é um atendimento, não existe nem mesmo um plano dentro do sistema de ônibus.

Então, isso de fato é necessário, é consenso que se dê condições de operar um ônibus. E a condição se dá, em primeiro lugar, pela prioridade, ou seja, na falta de espaço de circulação é necessário que se dê prioridade ao sistema de ônibus, para ele poder desempenhar o seu papel. Hoje o ônibus tem milhões de interferências, ou seja, é só o trânsito congestionar, o ônibus está congestionado junto, as lombadas prejudicam a operação do ônibus, os semáforos... enfim, ele está sujeito a todas as interferências possíveis, externas à sua operação. Então, para ele poder atingir, dentro do seu limite de capacidade, é evidente que o ônibus tem um limite de capacidade, mas para ele poder atingir o seu máximo tem que receber esse tipo de tratamento, ou seja, ele tem que ser operado no todo. Aí então, eu acredito, pelos debates que a gente tem assistido na Comissão, que não há uma negativa pura e simples em relação aos corredores. Ou seja, há um consenso, percebo, entre os Vereadores e as pessoas que debatem, que é necessário haver esse tipo de tratamento. O problema que ocorre é a forma em que se está dando esse tipo de tratamento ao ônibus, o projeto em si dos corredores de ônibus.

Então, o que entendo que poderia ser destacado nessa questão,



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X6	2	Monteiro	Trânsito	08.06.95		

e que foi questionado até agora, foram as questões do BDI, ou seja, os custos, uma taxa de custo muito alta, muito elevada que acaba podendo camuflar uma série de custos que não aparecem. Ou seja, é uma previsão de BDI, ou seja, de despesas indiretas, de alguma coisa que ainda não existe. Então, aí já se chega a um valor nessa licitação. Ao mesmo tempo, a questão da fiança, a fiança exigida pelo BNDES para a empresa privada obter o financiamento. Na realidade, essa fiança tem um custo também, o banco vai afiançar mas vai cobrar alguma coisa e isso acaba também sendo objeto de custo. Se a gente analisar algumas fianças que a CMTU inclusive já obteve no passado chegava a um e meio por cento do valor do contrato trimestralmente, ou seja, para um contrato de oito anos isso pode chegar, só no valor da fiança, a um acréscimo de 30 a 35% do valor do contrato. Isso acaba tendo de ser considerado também e não ficou claro nesse sentido porque as fianças ainda não foram realizadas.

Tem uma questão também que é de princípio, que é a questão da parceria. Há um consenso também, eu entendo, em que a falta de recurso público hoje acabou forçando o Poder Público, independente de partido, independente de ideologia, a buscar junto à iniciativa privada os recursos que o Poder Público não tem. E aí há uma até louvável parceria com a empresa privada no sentido de você conseguir os recursos para poder investir no sistema e, a partir daí, melhorar a qualidade do serviço. Mas nesse plano de corredores a gente não vê exatamente isso porque os recursos que vão ser mobilizados para o plano são recursos públicos, ou seja, do BNDES e, na realidade, na prá-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
K6	3	Monteiro	Trânsito	08.06.95		

tica, por mais que se coloque termos jurídicos e tudo o mais, há um endividamento público, ou seja, quem vai pagar esse contrato, em oito anos, vai ser o usuário, através da tarifa, como está previsto no contrato e mesmo a Prefeitura no momento de cobrir alguma diferença, o que está previsto em contrato também.

Essa é uma preocupação que eu sinto que a Comissão está sendo nos debates e tudo mais e que eu entendo que vai acabar se posicionando no final dos trabalhos. De qualquer forma, o corredor ainda tem um problema a mais. Por mais que a gente insista, eu sei da dificuldade de uma relação mais forte e compromissada entre os diversos poderes, municipal, estadual e federal, mas de fato é fundamental que um plano de corredores seja de fato, para mexer estruturalmente com o sistema da cidade, esteja articulado aos demais modos de transporte. Ou seja, ele seja complementar, ele seja parte desse sistema como um todo. E isso na realidade não é responsabilidade única da Prefeitura mas a responsabilidade também do governo do Estado, principalmente, porque é responsável pelos outros modos de transporte que operam na cidade de São Paulo. Então é fundamental que de uma vez por todas se tome a iniciativa e o compromisso em se fazer um plano integrado de fato comum. E mesmo as medidas que sejam isoladas, por parte do Governo do Estado ou da Prefeitura, de uma forma geral, dentro da região metropolitana, sejam partes, parcelas desse plano mais global, que evidentemente pode ser ajustado durante todo o tempo, mas que tem que tem um sentido de buscar uma estrutura do transporte porque as



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X7	1	Monteiro	Trânsito	08.06.95		

viagens que hoje se realizam entre os municípios são muito grandes. Mesmo dentro do Município de São Paulo, se você contar o Metrô, embora estadual ele está na área do município e essa integração, essa complementação de trabalho tem que ser necessária mesmo. Ou seja, deve haver um plano concreto que os investimentos estejam voltados para isso.

Um outro aspecto que é importante se considerar é que também se você investir só no sistema de transporte vai ter um limite de sua atuação. A própria história da cidade de São Paulo mostra que nos momentos de congestionamentos, nos momentos de deseconomia dentro da Cidade, o que ocorria era um aumento na oferta simplesmente. Essa aumento na oferta às vezes se dava por colocar mais ônibus numa linha, ou por alargar uma rua, uma avenida, ou construir uma nova avenida, sempre havia uma maior oferta tentando solucionar esse problema. Só que como a cidade é dinâmica e se você não tiver uma legislação correta no uso do solo e no desenvolvimento da cidade os problemas vão se agravando. A zona Leste é um exemplo disso, ela tem na realidade todos os modos de transporte operando lá e todos congestionados. Na realidade, ela é congestionada só num período do dia. Na maior parte do tempo o equipamento acaba sendo ocioso.

Então, é fundamental que esse plano de transporte que a cidade tenha que ter esteja vinculado também a um plano de desenvolvimento urbano, um plano que altere a forma como a cidade foi crescendo até hoje e altere a própria demanda. Então, na realidade não só a gente tem que atuar em cima da oferta, principalmente a curto prazo é



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X7	2	Monteiro	Trânsito	08.06.95		

fundamental isso, mas também é necessário, e aí a gente sabe que é uma medida a médio e longo prazo, atuar em cima da demanda, alterar o perfil da demanda, alterando alguns usos do solo, colocando alguma renovação urbana. Aí também a própria iniciativa privada pode contribuir através das operações urbanas, renovando áreas na cidade, enfim, atuando e colocando recursos para alterar esse comportamento das viagens. Então, entendo que também para se alterar a qualidade do sistema de transporte em São Paulo necessariamente é preciso se concluir por um plano diretor, que hoje infelizmente não temos, o único que existe já é superado, o zoneamento mesmo é superado, não foi aprovado o plano proposto na gestão passada e aí acabou ficando sem plano nenhum. Assim, é uma condição necessária, ou seja, seria ilusão achar que introduzindo corredores ou mesmo introduzindo novas tecnologias de transporte como o VLT se vai resolver o problema. A curto prazo pode até desafogar, mas se não alterar a característica do desenvolvimento urbano daqui a um tempo ali onde foi investido já está tudo congestionado de novo.

Outro ponto que é importante a gente verificar aqui é a questão dos recursos humanos na área de transporte. Como foi colocado pelo Cristovam, de fato o trabalhador na área de transporte é fundamental na qualidade do serviço, principalmente no serviço de ônibus. Ou seja, ele toma decisões o tempo todo, toma decisões no momento de parar o veículo, toma decisões no momento de alterar uma marcha, uma curva, como ela é feita, então o motorista de ônibus toma decisões o tempo todo. Então, depende dele a qualidade do serviço. Se ele for



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 427
Rpp 23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
X7	3	Monteiro	Trânsito	08.06.95		

um trabalhador bem treinado, consciente, que tenha uma perspectiva de trabalho adequada, que esteja tranqüilo para trabalhar, ou seja, que tenha todas as condições de trabalho, com certeza a qualidade do serviço vai ser melhor. E, na realidade, os investimentos na área e nos recursos humanos historicamente em São Paulo foram relativamente poucos. Na prática o setor de transporte teve um investimento muito forte quando veio o metrô, como era uma nova tecnologia, em que as pessoas teriam que aprender a lidar desde o equipamento até a própria obra do metrô, como era uma obra muito cara e duvidosa dentro da cidade teria de ser muito bem estudada no sentido do exato local onde ser instalada, se desenvolveu um trabalho muito grande nesse setor, inclusive realizando as pesquisas origem-destino, estudos de engenharia de tráfego. Veio um investimento muito forte na área de recursos humanos na ocasião da implantação do metrô e nos seus primeiros anos de atividade.

Hoje, o metrô ainda mantém um treinamento, mas já não é a mesma coisa, ou seja, os investimentos em área técnica, a troca de tecnologia, o conhecimento de novas tecnologias também estão sendo desativados dentro do metrô.

Agora, dentro do sistema de ônibus, esse investimento foi muito mais restrito. Quer dizer, se limitou à atuação da CMTU, de fato a CMTU acabou treinando muita gente do setor, o seu centro de treinamento era atuante durante esses anos todos e, no entanto, ele atuava em cima de uma parcela pequena, ou seja, em torno de 25% da mão-de-obra que operava o ônibus era da CMTU e treinada lá na CMTU.



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X8	1	Monteiro	Trânsito	08.06.95		

Os demais acabavam tendo que treinar por conta própria, essa que é a verdade. Ou seja, para ele se habilitar ser um motorista de ônibus tinha que ele investir, tirar a carteira, ir numa auto-escola, dirigir um caminhão durante dois anos para, aí, poder fazer um teste numa empresa e poder realizar o serviço de condutor do veículo, ao contrário, por exemplo, do Metrô que fazia todo um treinamento na sua própria empresa para isso.

Uma preocupação que eu vejo é que com a desativação da CMTU e mesmo passando para o SENAT o centro de treinamento, a escolinha de manutenção e tudo o mais, o SENAT tem uma abrangência maior, além dos antigos sistemas ou linhas que a CMTU operava ela abrange todo o sistema de transporte coletivo por ônibus e por outros modos de transporte e inclusive o transporte de carga. Então, aí, o centro de treinamento ficou muito menor porque ele passa agora a ter que treinar também o transportador de carga e isso está sendo feito lá. Então, há uma necessidade premente de investimento nesse setor, mais urgente ainda do que anteriormente porque o espaço do trabalhador do serviço de ônibus urbano, nessa área acabou sendo diminuído.

Então, o que a gente vê é que mesmo as propostas que a gente está tendo conhecimento na área de transporte, nenhuma delas cita qualquer tipo de investimento maior no trabalhador. É fundamental que isso ocorra de uma forma imediata. Hoje, com essa questão da implantação de uma nova tecnologia na arrecadação, que envolve a catraca eletrônica e tudo o mais, é uma situação premente. Ou seja, ou se senta já, imediatamente, quem está envolvido na questão, ou seja, o



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X8	2	Monteiro	Trânsito	08.06.95		

Poder Público, a empresa e o trabalhador e se começa a estudar as formas de assumir essa nova tecnologia, ou a coisa de fato vai ser decidida unilateralmente e o trabalhador simplesmente vai ser descartado. Ou seja, a hora que surge a catraca, assim como em outras categorias como o caixa eletrônico no banco, ou seja, a tecnologia vem, gera o desemprego e se não há um equacionamento da questão, e um reaproveitamento de fato e concreto dos trabalhadores que estiverem envolvidos naquela serviço, vamos ter uma situação de fato grave. São vinte e três mil pessoas, só aqui em São Paulo, que estariam desempregadas. E, como já foi colocado, é uma mão-de-obra relativamente desqualificada, ou seja, é uma oportunidade de você qualificar essa mão-de-obra para fazer ainda um serviço dentro da área de transporte e melhorar a qualidade desse serviço.

Então, eu vejo também o SENAT como uma esperança muito grande e um posicionamento necessário, ou seja, o SENAT está recebendo, acredito, recursos que vêm das empresas, esses recursos eu entendo que devem, refletindo o número de trabalhadores que tem no setor, devem ser razoáveis e de fato chegou o momento de se colocar, de se investir, de se fazer de fato alguma coisa porque as coisas vão acontecer. Em relação à catraca eletrônica é quase que fato consumado porque existem já licitações, existe uma série de problemas. Quer dizer, eu entendo que é o momento de quem na verdade tem o poder e a decisão da situação, no caso é o Poder Público, convocar os envolvidos nessa questão, ou seja, empresa, o SENAT e o trabalhador para promover desde já esse equacionamento e essa transformação. E encarar tudo aquilo

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X8	3	Monteiro	Trânsito	08.06.95		

que for necessário.

Era o que queria colocar de antemão.

O SR. SÉRGIO ROSA - Agradeço também ao Celso e passarei agora a palavra para a Vera, representante do SENAT.

A SRA. VERA - Em primeiro lugar, em nome do Conselho Regional de SET-SENAT, do nosso presidente Dr. Adalberto Panzan (?), gostaríamos de agradecer o convite e cumprimentar, na pessoa do Sérgio Rosa, a iniciativa da Câmara Municipal de colocar esse tema em debate. Gostaria de cumprimentar também o Vereador Edison Simões, no qual cumprimento todos os Vereadores da Casa e o Francisco, na pessoal do qual cumprimento também os trabalhadores do setor.

Antes de entrar propriamente no tema, a questão dos recursos humanos, gostaria de fazer uma breve explanação do que é o SEST-SENAT. O Serviço Nacional de Aprendizagem de Transporte, o SENAT, e o Serviço Social de Transporte, SEST, foram criados em 14 de setembro de 93. É um serviço recente, está estruturando-se

[REDACTED]

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 5129
n.º Rpp 23 do proc.
de 19 78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X9	1	morg.	Trânsito	8.6.95		

e traz uma herança de um setor culturalmente bastante preocupado com a área de treinamento que fora trazido do Senai e na separação da Confederação Nacional de Transportes e CNI se fez uma criação de serviços específico para o setor de transportes e ele envolve não somente prestadores, o sistema patronal que mantém o sistema o e o setor de trabalhadores, beneficiários do sistema, restringe ao trabalhador do sistema de transportes de passageiros, ele abrange o setor de trabalhador de passageiros o setor de cargas e também as empresas e trabalhadores autônomos e casos de clandestinos, também pelos autônomos, envolve setor de taxistas, também de trabalhadores no sentido da sua presença nessa área. O Senac tem uma abertura centralizada no departamento executivo em Brasília. Todos os serviços solicitados a nível conselho regional de São Paulo eles são do setor executivo e o conselho regional de São Paulo tem caráter deliberativo e ocorre da seguinte maneira a detisão dos serviços sociais e também de apoio ao lazer, atendimento médico e odontológico são determinados elencados em São Paulo e passam para o departamento executivo nacional para serem executados em São Paulo. Nesse sentido está previsto e estamos bastante adiantados na parte de planejamento está previsto para São Paulo 14 centros, os caps como a gente costuma falar, centros assistenciais integrados de apoio ao trabalhador em transporte, esses centros ao contrário do Senai tem equipamentos congregados os serviços de treinamento e desenvolvimento profissional e também serviços de lazer, social e serviço médico odontológico. São 14 inicialmente em São Paulo, dois dos quais funcionando aqui em São Paulo e os outros planejados para Araraquara, nós já tivemos a notícia da doação do terreno e neste momento começa

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 430 do prog. 23 de 1978



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X9	2	morg.	trânsito	8.6.95		

a ser planejado o centro, estivemos ontem em Taubaté e o Prefeito está fazendo a doação do terreno para a construção do centro e nós estamos procurando correr atrás do prejuízo na medida em que esses serviços eram ofertados pelo Senai e agora passam para a responsabilidade do Senac, a diferença básica entre os serviços oferecidos inicialmente pelo Senai e agora pelo Senac, é que no Senac, além da criação no Senac não está contemplado a educação fora o ensino básico de primeiro e segundo graus. Nós assumimos a responsabilidade em relação aos serviços de atendimento médico e odontológico básicos e não a responsabilidade de educação formal.

Essa transição vale a pena ser dita pelo seguinte, quero fazer uma declaração aqui bastante importante para nós e mais do que um investimento dos recursos físicos de estrutura para o transporte na nossa concepção o elemento, o motor chave de todo elemento do sistema de transporte é o elemento humano, o homem em torno dele se deve gerar todo o planejamento de transporte. A gente imagina um funcionamento na cidade de São Paulo mais o estresse que recebe o trabalhador é um estresse que não devemos desprezar, a questão de sobrecargas, acidentes, distribuição da malha viária e os serviços traz uma sobrecarga muito grande aos trabalhadores do setor e aí não me refiro a motoristas e cobradores, me refiro a todos aqueles que são responsáveis pela organização do sistema como um todo, e nós a questão do treinamento e desenvolvimento é fundamental e todo o setor do Senac está voltado não só para treinamento e desenvolvimento mas para melhoria da qualidade de vida do setor de transportes e aí a gente pergunta como o empresariado se comporta em relação a isso, o sistema criado pelo setor empresarial voltado para os trabalhadores o pessoal



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X9	3	morg.	trânsito	8.6.95		

costuma dizer, o pessoal aprende dirigir e aí assume o ônibus e vai para a rua. Essa responsabilidade de transportar homens e bens é uma responsabilidade que traz a todo sistema de transporte dentro da sua manutenção arrumação, distribuição de cargas e de pessoal uma responsabilidade muito grande aos trabalhadores. É inconcebível hoje no Brasil não se pensar em qualquer sistema que não se tenha a parceria entre capital e trabalho. Essa combinação ^{de parceria} ~~expressão~~ de capital e trabalho encontra no Senac uma expressão verdadeira. O poder concedente, o poder público concedente do setor de transportes tem que ter o seu apoio hoje fundamentalmente nos empresários do setor e nos trabalhadores do setor, esses três pilares são fundamentais para a construção, planejamento, organização do setor, sem o qual qualquer melhoria, não digo resolução, porque eu acho que o transporte em São Paulo nós ainda estamos longe da resolução dos problemas, mas qualquer encaminhamento ou soluções setoriais passa necessariamente por um acordo e uma parceria fundamental entre esses três setores sem os quais não se desenvolve absolutamente nada.

Do ponto de vista dos recursos e aí é bom deixar claro normalmente a pessoa fala que o Senac e o Sesc tem muito dinheiro, ele pode vir a ter, no momento estima-se que apenas 20% do setor contribui efetivamente com os 2,5% da contribuição compulsória destinada ao Sesc e Senac. Esses recursos hoje somam dentro do Conselho Regional de São Paulo uma quantia razoável e estão sustentando esse planejamento, desenvolvimento, concretização das ações que estão sendo implementadas.

Em relação a colocação do Cristóvão e do Celso foi uma feliz coincidência, na época de abertura do sistema Sesc Senac a desativação da CMTC em São Paulo que estava se consolidando na São Paulo Trans-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 432 do proc.
n.º 18823 do 19 76

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X10 1		morg.	trânsito	8.6.95		

portes e nós recebemos em termos de Sesc e Senac um patrimônio considerável do setor. de treinamento e desenvolvimento de pessoal, ajustes estão sendo feitos porque os dois centros de treinamento que passaram a fazer parte do Sesc e Senac, o Centro de Treinamento do Tatuapé e o centro de treinamento do Canindé, eles estavam voltados para o setor fechado. A CMTC era um setor fechado porque ele atendia a esses treinos e treinamentos a uma empresa fechada, e nesse momento há mais ou menos oito meses e no início deste ano está sendo feito um ajuste muito grande na diversificação de cursos na ampliação desses cursos, na possibilidade de certificação, acompanhamento, supervisão e monitoramento dos cursos oferecidos pelo Senac, e hoje existe uma reestruturação. O Sesc e Senac atendem aos trabalhadores, aos sindicatos de profissionais e aos sindicatos empresariais, as empresas mediante solicitação tanto a nível do capt a esses dois locais como também o pessoal, os técnicos, monitores, ~~tantos~~ técnicos do Sesc e Senac podem se deslocar para atender empresas, organizações, etc. no seu próprio local. No caso específico que está sendo colocado do transporte urbano na cidade de São Paulo existe uma preocupação de estarmos também com Sesc e Senac fazendo uma parceria com o poder público e essa parceria ainda não foi consolidada e também com o setor dos trabalhadores que também ainda não foi consolidada. Precisamos de muitas conversas e muito ajuste para poder estar ajustando todas essas mudanças que tendem a vir. Queria dizer duas coisas em relação ao problema dos corredores e também os terminais intermediários e também sobre a questão das catracas eletrônicas que traz de fato uma modificação no perfil da mão de obra existente. Tenho conversado com empresários e trabalhadores e



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 433 78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X10	2	morg.	trânsito	8.6.95		

digo a eles o seguinte, não é possível imaginar uma transposição pura e simples de um trabalhador que faz o serviço, que tem a função de cobrador a escolaridade desse trabalhador nem sempre atende a qualquer possível curso de reciclagem profissional, acho que a gente tem que estar atento seria uma falácia uma falsidade da nossa parte imaginar que um cobrador com quinta série de primeiro grau quer fazer um curso de direção defensiva em operação de transportes de produtos perigosos, aí ele se inscreve e ele não tem condição de captar o conhecimento necessário para desempenhar aquela função. O diploma que esse cidadão vai receber é vazio porque nem o trabalhador consegue alcançar o elemento necessário para aquele curso como também esse certificado não vai poder ser conferido ao trabalhador porque ele não tem condições de receber isso. É culpa do trabalhador? Não, é culpa de um sistema perverso no qual apoiado no milagre brasileiro e no desenvolvimento a todo custo que esse país vem enfrentando há algum tempo, faz com que os trabalhadores larguem na origem, no seu ingresso no mercado de trabalho, larguem qualquer e toda qualificação profissional ou não completam os seus estudos. Isso traz várias decorrências, primeiro a educação no Brasil, vamos dispensar qualquer comentário para não se alongar, mas os problemas que hoje nós enfrentamos no trânsito, a questão urbana, ela é que tem que ter postura, educação, determinados elementos para viver num centro urbano como São Paulo. O trânsito caótico de São Paulo, desorganização, super posição de ações do poder público municipal estadual e federal no setor de transportes é uma sobrecarga a toda a população, milhões de reais são investidos e as soluções são precárias, milhões são investidos em equipamentos, planejamentos, organização e as



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
XII	1	morg.	trânsito	8.6.95		

melhoras ou alterações são pequenas. Então, veja bem a postura do cidadão, a postura da cidadania, a educação é fundamental e não é tarefa única e exclusiva do Sesc ou Senac, ela é uma postura que tem que ser assumida por toda população, por esse triplé que falei poder público, empresários e trabalhadores, ou todos nós nos conscientizamos do pouco investimento feito no setor de educação para essas situações ou os problemas e investimentos serão pequenos em face dos recursos. É necessário ter uma educação para o trânsito, não é possível contemplar as mudanças que o poder público quer fazer se elas não forem contempladas e o esclarecimento que de organização e engajamento de todo o setor dentro da capital de São Paulo. Digo isto não só como alguém responsável pela promoção de serviços mas falo também como usuário do setor de transportes. Queria deixar como último ponto de reflexão o seguinte, o Celso disse aqui que os investimentos na área de treinamento são pequenos e eu vou dizer o seguinte, eles não são pequenos, eles são praticamente inexistentes e ineficazes porque não se tem o perfil nem do usuário nem do trabalhador, sem saber qual o perfil que se quer, qual o profissional que se pretende formar e desenvolver recursos humanos inadequados para as mudanças que estão sendo planejadas. Isto é um alerta que gostaria de fazer e deixar registrado porque muitas vezes, recebemos um patrimônio muito grande da CMTC em termos de treinamento, porém hoje a velocidade das transformações, o acoplamento dos componentes eletro-eletrônicos, componentes mecânicos deixam defasado muitas vezes todo o patrimônio que temos em termos de recursos e treinamento, ou este país e esta cidade e a responsabilidade dos vereadores, da Câmara Municipal se volta para o setor de educação

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 435 do processo nº 12-71
n.º RPP



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
XII	2	morg.	trânsito	8.6.95		

decisivamente acoplano no caso com os empresários e com o poder concedente, ou qualquer investimento em recursos humanos será inócuo. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) - Agradecemos essa contribuição inicial. Passo agora a palavra ao Presidente da Transurb, o Sr. Maurício.

O SR. MAURÍCIO - Srs. Vereadores, Srs. trabalhadores, senhoras e senhores, não vou falar muito, porque pelo que já foi falado, vou repetir muito mais do que acrescentar. Só quero colocar que tanto as empresas como os trabalhadores de transportes podemos contribuir em muito para a melhoria do trânsito na cidade, que acho que é o tema principal da discussão, porque a partir do momento que o transporte for mais eficiente para atender as necessidades dos clientes e usuários, vamos poder retirar carros da rua porque as pessoas vão andar de ônibus, do que ficar parado nos carros, para fazer isso as empresas precisam ter condições de investir mais principalmente no pessoal, em treinamento, investimento em material mais moderno e métodos de trabalho, métodos gerenciais, só para que seja possível fazer isso e manter isso funcionando, porque não é só fazer a estrutura, mas precisa mantê-la funcionando, para que isso seja possível e acho que estou num dos locais ideais para discutir isso é preciso que os homens públicos, administradores, os políticos mudem um pouco na abordagem do transporte na utilização da língua portuguesa, é preciso fazer mais política de transporte e menos política no transporte, quando ocorre a política no transporte há



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 436
no R.p.p. 23 75
A

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. À PARTE
XII	3	morg.	trânsito	8.6.95		

uma falta de continuidade de investimentos e condições de trabalho e isso prejudica, apesar das empresas serem privadas, mas sofrem um efeito político que toda empresa pública sofre no Brasil. Então, é preciso que diminua esse tipo de ação, porque quando as regras forem mais claras e mais contínuas o desenvolvimento vai ser natural e muito mais rápido. Só obedecidas essas condições eu repetiria mais uma vez que o trabalhador de transporte e as empresas onde eles trabalham têm realmente condições de prestar um transporte com qualidade. Os trabalhadores que estão aqui sabem disso e nós temos condições de prestar um bom transporte só precisamos que nos dêem condições e nessa linha, foi falado aqui de treinamento e preparação do pessoal, sabemos que no setor privado é mais recente do que era na extinta CMTTC, é uma preocupação que tem aumentado cada vez mais e talvez não na velocidade necessária mas nesse ponto o Transurb e o sindicato das empresas que estou aqui representando está atuando nessa direção no intuito de estimular e incentivar cada vez mais as empresas a instituírem e manterem e aumentarem o treinamento dos seus pessoal. Então, só para terminar nós como o programa de qualidade que está sendo iniciado aqui na cidade de São Paulo entre as empresas e a São Paulo Transportes, nós entendemos que a médio prazo porque isso não vai ser um resultado imediato nós podemos ter muitos benefícios para o trabalhador do setor na mudança de mentalidade tanto das empresas como da estrutura inicial gerencial do próprio trabalhador, acredito em benefícios para os usuários, para as empresas de transporte também e como consequência disso benefícios para o trânsito porque como já tínhamos mencionado, quando tivermos um transporte melhor mais pessoas vão dei-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Forma n.º 431 do proc. 19 57

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X12	1	morg.	trânsito	8.6.95		

xar os carros em casa e vão andar de ônibus porque vai ser mais conveniente e melhor para eles fazer isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE(Sérgio Rosa) - Vamos passar à próxima fase do debate com as perguntas dos Srs. Vereadores, antes disso para reafirmar o objetivo da nossa comissão, o Francisco Mx manifestou um certo ceticismo com os trabalhos da nossa comissão, tem todo o direito de opinião, só queria dizer que o nosso objetivo com esta comissão é levantar o máximo de informações para que os senhores vereadores possam a partir desses subsídios pensar refletir formular políticas e elevar a qualidade de intervenção da Câmara Municipal nessa questão de trânsito e transporte. Esse objetivo acho que tem se materializado na pluralidade das pessoas que temos convidado, com liberdade de todos os expositores virem aqui com as mais diversas opiniões e funções dentro desse complexo sistema de transportes, expor e defender idéias, apresentar sugestões com a máxima liberdade. Nesse sentido compreendo que vir três vezes na Câmara pode onerar o tempo de uma pessoa que tem bastante trabalho a fazer, mas é sem dúvida um exemplo de oportunidade para se discutir. Quero dizer também quando vamos atrás de informação reflete sobre ela e nem sempre concorda com as informações prestadas. No papel de parlamentar é refletir, analisar, concordar ou não, na medida que detecte alguma coisa que contraria o interesse público tomar as providências que julgar necessárias e eu acho que cada um faz o seu papel, a obrigação do homem público é prestar informações e a obrigação do parlamentar é com bastante consciência e seriedade analisar as informações e tomar as providências necessárias. De qualquer maneira a comissão de estudos transcende essas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 438 do proc.
pp 23 de 19 77

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
XI2	2	morg.	trânsito	8.6.95		

questões de corredores de ônibus, do FUNCOR, transcende a figura da minha pessoa que por acaso preside a sessão, mas é composta de outros vereadores que têm absoluta independência de pensamento para poder refletir, analisar e contribuir para esses trabalhos. Em relação ao Funcor e os corredores de ônibus, quero dizer de público que analisando as informações já recolhidas, construímos um posicionamento não da comissão, da minha pessoa e de vereadores da minha bancada, contrários ao Funcor e de questionamento profundo dos corredores de ônibus como solução para a cidade. Estou fazendo esta declaração de público aqui na frente do Sr. Francisco porque buscamos junto a São Paulo Transportes um conjunto de informações refletimos sobre elas não tomamos uma posição açodada nem disprovida de fundamento técnico e material e chegamos a essa conclusão. Mas acredito que nem este é o espaço privilegiado para discutir isto, hoje o Funcor está na pauta de votações da Câmara Municipal e vamos debater isso na sessão, e apesar das discordâncias agradecemos a disponibilidade que a São Paulo transportes teve no sentido de prestar todas as informações cumprindo o papel de órgão público prestando as informações que nós solicitamos. Feitos estes esclarecimentos, gostaria de passar para os Srs. Vereadores para suas questões. O primeiro é o Vereador Edson Simões, relator da comissão.

O SR. EDSON SIMÕES - Sr. Presidente, queria aproveitar a oportunidade da presença do Dr. Francisco Cristóvão, Presidente da São Paulo Transportes, antiga CMTC, e em primeiro lugar reconhecer o esforço que está fazendo de vir à Câmara para informar, nesta semana veio vários dias e em segundo lugar discordar de uma tese que já tinha comentado com

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X12	3	morg.	trânsito	8.6.95		

ele em outra reunião de que a única solução para a cidade de São Paulo seriam os corredores. Diria que os corredores são uma alternativa, uma solução passageira neste momento, mas não vai resolver o problema de São Paulo a partir do Século XXI, estamos praticamente nele. É necessário que se utilize outras alternativas. Isto já discutimos quando esteve aqui o Secretário de Transportes. O Metrô, a montagem das linhas do Metrô é caríssima, e seria interessante que se visse outras alternativas como é o caso da utilização de trilhos leves e outras tecnologias existentes que nós já conversamos. Em relação aos corredores da zona sul

~~então já conversamos com o Secretário de Transportes e ele já apresentou~~
~~uma proposta para a zona sul, que seria a construção de uma linha de~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha nº 490
pp 23
do prop. do 19 17

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTÉ
XL3	1	Norma	08.06.95	Trânsito		

E também já comentamos isso, aquele corredor que no mapa apresentado pela antiga CMTA, que vem de Parelheiros até a área de Varginha, pegando ali a Teotônio Villela, é complicado, porque a Teotônio Villela chega a um determinado ponto e para a duplicidade dela, e depois fica uma estrada, ou uma avenida, estreita, com vários problemas, cortando uma região de manancial, portanto, pelo menos aquele corredor, é problemático, porque precisa desapropriar, precisa ampliar, precisa fazer uma série de coisas, então era necessário que se repensasse essa questão. Da área de Varginha em diante, os mananciais já eram, porque a gente fala em manancial teoricamente, mas ali com uma grande concentração demográfica, inclusive há problemas de ocupações, de tudo, que têm de ser resolvidos por intermédio da Prefeitura e do Estado, de forma concomitante.

Então, eu gostaria, para encerrar a minha pergunta, de que o Dr. Francisco abordasse esse problema do sistema ali na Zona Sul, que está vinculado ao setor de mananciais, e explicitasse mesmo o que é que está sendo programado para aquela região, por intermédio da Prefeitura.

O SR. FRANCISCO CHRISTOVAN -- Em primeiro lugar, Vereador, não tem discordância, não, eu estou de pleno acordo. Eu acho que de fato, eu, aliás, iniciei minha exposição dizendo que São Paulo, embora, possa ser comparada às grandes metrópoles do mundo, não pode ser comparada no que diz respeito a transportes, porque as grandes cidades, Nova Iorque, Londres, Paris e Tóquio, por exemplo, têm redes de metrô na proporção inversa das que a São Paulo tem; 70% dos transportes nessas grandes cidades são feitos pelo sistema sobre trilhos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

folha n.º 441
n.º Rpp 23 do proc. 19 70

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
XI3	2	Norma	08.06.95	Trânsito		

Nós estamos muito próximos da Cidade do México, que é bem parecida com a nossa, tem 30% de transportes sobre trilhos e 70% no modo ônibus; lá muito mais desorganizado do que nós temos o transporte por ônibus aqui na Cidade de São Paulo.

Portanto eu sou favorável; claro que a expansão do Metrô, na medida das possibilidades e particularmente das possibilidades da obtenção de recursos, nós não podemos esquecer aqui que um quilômetro de metrô custa entre 100 a 250 milhões de reais, dependendo se é subterrâneo, se é de superfície, assim por diante; mas nós temos, em termos de construção, um dos metrô mais caros do Mundo.

Enquanto que no sistema de corredores nós estamos falando de alguma coisa como 2,5, 3,0 milhões de reais por quilômetro de corredor de ônibus. Agora, não significa, tenho plena consciência disso, que a Cidade de São Paulo não tenha espaço para outras modalidades, outras alternativas tecnológicas, tais como o veículo leve sobre trilho, o mono-trilho, o sistema aeromóvel, e assim por diante. Acho que São Paulo tem espaço para tudo isso, o de fato o que aconteceu foi um distanciamento, na medida em que o Governo do Estado ficou responsável pelo sistema sobre trilhos, quer seja metrô, quer seja o chamado subúrbio, que agora foi fundido na CPTM - Companhia Paulista de Trans Metropolitano, e a antiga CMTc, responsável pelo sistema de ônibus. Quer dizer, quem fica responsável pelo sistema de implantação de outras modalidades ?

Se discute hoje, nesta Casa, a eventual, um eventual projeto de lei que possa atribuir à São Paulo Transportes a responsabilidade



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X13	3	Norma	08,06.95	Trânsito		

pelo planejamento, implantação e gerenciamento dessas modalidades intermediárias, e eu, particularmente, como técnico de transportes, sou plenamente favorável, porque acredito que nós, em primeiro lugar, com o sistema de ônibus, não vamos dar conta de transportar, ou de realizar o número de viagens que se prevê para o ano 2.000. Nós temos mais ou menos um índice que é muito conhecido, que é ~~XXXXXX~~ chamado de "hábito de viajar, que em São Paulo é de um; para cerca de 11 milhões de habitantes, que nós temos na Cidade de São Paulo, são realizadas 11 milhões de viagens em ~~em~~ todos os modos. Significa que no ano 2.000, de acordo com a projeção da população que se faz aí, nós vamos ter vinte e tantos milhões de habitantes, praticamente dobra a população da Cidade de ~~de~~ São Paulo, e aí significa que nós vamos ter que dobrar, nós vamos realizar 20 milhões de viagens. Se o modo ônibus é responsável hoje por 70%, continua fácil de fazer, nós vamos estar com o modo ônibus realizando 14 milhões de viagens, diariamente; impossível, impossível!

Então nós temos de, de fato, caminhar para outras ~~tecnologias~~ tecnologias que oferecem uma capacidade de transporte maior do que essa. Portanto, no que diz respeito a essa primeira colocação, não há discordância, Vereador, da nossa parte aqui; defendo, com a mesma veemência, a implantação, primeiro, o aumento da velocidade de implantação do Metrô, e, segundo, a introdução de outras tecnologias, sob responsabilidade da São Paulo Transportes, ou não, para a Cidade de São Paulo.

Com relação ao Corredor Rio Bonito-Guarapiranga, ele foi, ele não é resultado de se pegar um mapa, uma caneta hodrígráica, e se desenhar o corredor. Foram feitos estudos de capacidade viária, de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Processo nº 443
RPP 23
da 12.ª sessão
de 1995

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X13	4	Norma	08.06.95	Trânsito		

condições de circulação na região, e se optou por um traçado do corredor; diga-se de passagem, quando da elaboração do EIA-RIMA, que é o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente, esse traçado foi alterado; os técnicos que lidam com essa matéria de proteção ao meio ambiente sugeriram, primeiro, que não se desse um tratamento uniforme em todo o corredor, desde Santo Amaro até Parelheiros, mas que exatamente a região adensada, a partir de Cidade Dutra, até Santo Amaro, aí, sim, houvesse um tratamento mais pesado, na medida em que -- entre Cidade Dutra e Varginha já é um tratamento mais simples, e a partir de Varginha até Parelheiros, praticamente nada -- praticamente nada -- simplesmente recuperar o pavimento, e tal, para deixar claro que o modo ônibus não está induzindo à ocupação maior do que aquela que já está instalada na região.

A única coisa que nós estamos fazendo é transportar aquela população que hoje já usa o transporte coletivo por ônibus, é o único modo disponível na região, de uma maneira que tem um mínimo de conforto, de qualidade, aumentando a velocidade comercial, consequentemente diminuindo o tempo que é gasto por aquela população que mora na extrema periferia para chegar ao subcentro de Santo Amaro, ou então até o Centro da Cidade, se o corredor continuar pela Santo Amaro-Nove de Julho.

Então foi isso, o papel dos ambientalistas nesse contexto, nesse projeto, foi importantíssimo, porque alterou inclusive o traçado nessa região da Teotônio Villala, e aí eu não vou ter condição de dizer por qual rua, mas um trecho do corredor foi proposto pelos ambientalistas um térreo, vai por uma via, volta pela outra, e tal, e



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 499 do proc.
nº Rpp 23 de 13 78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X14	1	Norma	Trânsito	08.06.95		

não concentrando todo o tráfego de ônibus, porque vai diminuir, a intenção é diminuir o número de ônibus que hoje circulam na Teotônio Villela, porque nós vamos substituir veículos de pequena capacidade por veículos articulados, que transportam 180 passageiros como capacidade nominal, então nós vamos ordenar a circulação dessa frota, e ainda diminuir o número de veículos que por lá circulam, por essas vias que já são bastante congestionadas.

Então, quer dizer, o meu corredor Rio Bonito-Guarapiranga, o estudo é um estudo que envolve tecnologia de transporte, planejamento de transporte e planejamento ambiental.

O SR. EDSON SIMÕES - Sr. Presidente, eu queria, para complementar a minha pergunta, então, chegar a um ponto: o plano teórico é perfeito, só que - e perguntei isso ao Secretário de Transportes, ~~mas~~ quando aqui esteve, e ele não me respondeu um número enorme de perguntas - acontece o seguinte, mesmo com o corredor não haverá resolução dos problemas de congestionamentos na área, na medida em que foram autorizados, pela própria Prefeitura, abertura de vários supermercados e shoppings, tanto na área do Guarapiranga como na área inclusive da Teotônio Villela. Eu queria saber como é que foi feito esse planejamento, se a sua Empresa foi consultada, se vão continuar fazendo isso - porque não ~~isso~~ adianta, inclusive neste momento, porque poderia minimizar, a abertura de corredores na medida em que fazem verdadeiras obras para esses shoppings e supermercados, congestionando de uma forma violenta, verdadeiros comboios de ônibus ficam parados na região. Às ~~vezes~~ vezes demora de 30 a 45 minutos para você conseguir transpor três quarteirões



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

445
Rpp 23
do pre
de 19 77

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
XI4	2	Norma	Trânsito	08.06.95		

ou tentar sair daquilo, e os ônibus ficam paralisados, estáticos; então, não me responderam essa pergunta na primeira reunião, e gostaria de saber qual é a sintonização em termos de planejamento, porque me parece, então, que não está havendo um plano interligado na Prefeitura, pelo menos nessa região, região da Guarapiranga, da Teotônio Vilela, M'Boi Mirim também apresenta problemas, e a Nações Unidas com a Avenida Interlagos e a Nossa Senhora do Sabará, porque praticamente há dois shoppings em Interlagos, um que já tinha sido feito de maneira até irregular a maneira que foi construído aquilo, depois um outro que está ligado ao setor de Imóveis, outras coisas, e ali é um caos, os ônibus então ficam em filas duplas, etc, não por culpa dos ônibus mas por culpa da estrutura montada pela Prefeitura.

O SR. FRANCISCO CHRISTOWAN — Eu queria dizer o seguinte, pelas informações de que dispõe, de fato quem é consultado a respeito dessas questões é a CET — Companhia de Engenharia de Tráfego, que trata-se de um polo de geração de viagens quando se muda a utilização do solo da região. O problema é que se discute a capacidade, com a criação, por exemplo, de um shopping, de um supermercado, ~~uma área comercial~~ vai gerar e vai atrair viagens, em função da capacidade do sistema viário. Só que depois nós, representantes do ônibus aqui, nós somos candidatos dessa decisão, nós vamos correr atrás do prejuízo, e a forma como temos feito isso até hoje é disputando o espaço do sistema viário com o automóvel. Então gera um número de viagens maior numa determinada região, num determinado polo, e aí o ônibus vai disputar o espaço viário com o automóvel.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Rpp 23 19 98

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X14	3	Norma	Trânsito	08.06.95		

Então o que nós estamos fazendo com esse programa de corredores, inclusive, é, na medida do possível, segregando, o quanto possível, em prejuízo do transporte individual, quando necessário, o transporte coletivo. E nós estamos tentando sair daquele discurso enfadonho, que eu já não conugio mais ouvir, ao longo dos meus 17 anos de atuação na ~~III~~ área de transportes, de que precisamos privilegiar o transporte coletivo. E temos em São Paulo apenas 98 quilômetros de faixas tratadas, e o que eu chamo de faixas tratadas é considerando inclusive o "tachão", a Brigadeiro, a Consolação; é só colocar, somando o corredor Nove de Julho, corredor Vila Nova Cachoeirinha, Paes de Barros e mais tudo o que tem de faixa chamada de faixa exclusiva, separada unica e exclusivamente com o "tachão", nós temos 98 quilômetros de vias tratadas para 3.000 quilômetros de vias principais, que compõem o sistema viário na Cidade de São Paulo. É impossível transportar essa quantidade, regular essa quantidade de viagens com essa, ~~III~~ entre aspas, exclusividade, ou privilégio do transporte coletivo.

Então é assim que o planejamento tem sido conduzido na Cidade. Aí eu discuti aqui com o Vereador, discutia não, a gente simplesmente fez um comentário, que a Lei Orgânica inclusive exige a realização de um Plano Diretor, e de subplanos, Plano de Transportes, e essas coisas não acontecam, não é? E de tal maneira que a gente pudesse, inclusive com a expansão das vias, que estão sendo realizadas em São Paulo, abertura, por exemplo, da Faria Lima, eu não acho porque se realizar uma avenida daquele tamanho, a necessidade existe mas que não se destine desde já um espaço exclusivo para o transporte coletivo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

497
Rpp 23
78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X15	1	Norma	Trânsito	08.06.95		

E assim é feito, sabem ? Naquele Morro do S, que foi feito um total remanejamento ali dos sistema viário, e não se deu exclusividade de para o transporte coletivo. A notícia que tenho do único lugar onde isso está acontecendo é um prolongamento, na Região do Capão Redondo, se não me engano, aí sim houve um entrosamento entre a SVT e a CET e a São Paulo Transportes no sentido de já com a canalização do córrego destinar um espaço exclusivo para o transporte coletivo. Talvez seja esse o primeiro passo que tenha sido dado para que essas coisas agora caminhem de maneiras mais convergentes, não é ?

O SR. SÉRGIO ROSA - Se vê que algumas críticas às obras viárias não são de cunho ideológico, ocorrem até...

O SR. FRANCISCO CHRISTOVAN - São de bom senso.

O SR. SÉRGIO ROSA - É, de bom senso. Só para a gente continuar os debates, eu só proporia o seguinte, para a gente poder terminar inclusive todos os Vereadores que quisessem usar a palavra, e até o público, porque nós temos sempre o limite das 13 horas para ~~terminar~~ encerrar os trabalhos, que as intervenções tentassem se limitar ao tempo máximo de cinco minutos para perguntas e observações, e o mesmo tempo para as respostas, para que possamos ~~ver~~ contemplar todos os Vereadores e se possível, de preferência, o público que está aqui presente.

Então, o próximo é o Vereador Devanir Ribeiro.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - Em primeiro lugar eu quero - porque o Christovan disse que na outra reunião eu falei da questão da diminuição da frota; infelizmente no nosso País, e São Paulo não foge à re-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X15	2	Norma	Trânsito	08.06.95		

regra, os números muitas vezes não são confiáveis, não é? Os números oficiais são uma coisa, os oficiosos são outros. Então é um grande drama para n-os, legisladores, sabermos qual é o número que de fato é confiável. A informação que eu tenho - isso foi dito aqui até pelo pessoal que trabalho com os ônibus, a fiscalização, os ônibus saem da garagem, dão uma volta, e está tudo bem, então aquilo é catalogado dizendo que está funcionando, o ônibus saiu; agora, para a empresa que gerencia - fala assim, tem 10 mil, 11 mil ônibus; nós temos informações que não é assim, eles dão uma volta, ficam lá todos parados, depois retornam, então aparentemente estão rodando. Isso é uma coisa. É para dizer - por isso que a Comissão, aqui, nós queríamos, o objetivo é o de buscar todos os dados possíveis para que - dados confiáveis.

A outra coisa é que São Paulo, a gente queira ou não, fica a critério de quem está no governo da Cidade, São Paulo foi de fato inchada e mal planejada. Veja bem, se nós pegarmos essas cohabs, se nós pegarmos a COHAB que tem aqui na Zona Leste - que cada cohab é uma cidade, da noite para o dia surgem, Santa Etelvina é assim, em 24 horas tinha 15.000 apartamentos, isso multiplicado por quatro são 60.000 pessoas, é uma cidade média da noite para o dia, sem nenhuma estrutura, não digo nem de transporte, outras estruturas, não pensadas.

E fico me perguntando: como eu moro aqui na Vila Prudente, às vezes eu passo pela Henry Ford, eu passo próximo da linha de trem, e a gente vê que está tudo deteriorado, e então por que não houve, na época, o pensamento - e isso já é uma coisa bem anterior - de fazer o fluxo ao contrário; tirassem as empresas do Centro e colocassem para



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º	489	C.º	91
n.º	Rjop 237	de	22

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X15	3	Norma	Trânsito	08.06.95		

lá para fazer a inversão do transporte e do trânsito, quer dizer, o pessoal deveria morar onde já tem toda a estrutura, água, esgoto, escola, tudo ali montado, não, foram construir lá no fundão, e depois nós temos de levar o ônibus, levar o esgoto, a água, o telefone, levar não-sé-o-quê e cada vez o trânsito, hoje, e ~~estava~~ estava comentando com o Vereador Mário Noda aqui presente - estava comentando que tinha de chegar às oito e meia e cheguei às nove, normalmente da minha casa até aqui demoro meia hora mas quem entra na Radial Leste, de manhã, só entra ali e quem não conhece, ou quando não tem outra saída, isso acontece na Zona Sul, acontece em outras regiões.

Mas tem uma outra questão, nós estávamos vindo quando chegou aqui, próximo do Centro, na Rangel Pestana, me cai lá não-sei-o-quê do troleibus, aí embananou tudo, aí ninguém andava, nem para frente e nem para trás, aí é um outro drama que nós temos com relação a isso.

Mas o que me assusta, para finalizar aqui, é que o Governo Municipal diz que tem como única saída a questão dos corredores, neste momento, e isso me assusta porque nós só planejamos as coisas imediatas, damos uma de bombeiro, fazemos as coisas assim: bom, aconteceu? Então nós vamos fazer imediatamente alguma coisa para sanar a questão do sistema do trânsito na Cidade, mas será que essa é a única saída? Não sei, acho que devemos buscar outras saídas.

E fico me perguntando: o dinheiro que vai ser investido, que é financiado pelo BNDES, o quê, para nosso espanto, é a primeira vez que financiam esse tipo de operação, por que não juntarmos aí o Governo Municipal, o Governo Estadual, e buscamos no Governo Federal: assim, São



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 450
do Rpp 23
de 1995
75

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X15	4	Norma	Trânsito	08.06.95		

Paulo precisa melhorar o sistema de transporte de massa, e para transportar massa, só o Metrô. Por que não investimos todo esse dinheiro no Metrô? E aí também vai um negócio: normalmente - e agora está uma onda muito grande, todo mundo privatiza todo mundo, tudo agora é vamos privatizar que a coisa vai funcionar, a gente esquece da Light, depois veio a Eletropaulo, nós esquecemos da Companhia Telefônica Brasileira, que também nós não tínhamos telefone mas agora vamos arrumar telefone para todo mundo; agora, cadê o capital mesmo, que quer investir no sistema de transporte? Por que é que não juntamos o dinheiro do BNDES com o do Governo Federal, Estadual e Municipal e vamos investir no trem e no Metrô? E que o capital privado também entre com a sua parcela, porque é fácil depois ir ali na Bolsa, ~~montar~~ com tudo montado, que o dinheiro público já montou, e tal, aí é só buscar o dinheiro, aí todo mundo vai à Bolsa e compra as ações.

O SR. EDSON SIMÕES - Vereador, eu queria um gancho da sua afirmação, está perfeita: é o seguinte, a empresa privada, que está sendo colocada como a solução ~~para o problema~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º	251	do proc.	
n.º	R. 8.10	de 19	77
ORADOR	CONT. APARTE		

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
XI6	1	NORMAN	Trânsito	08.06.95		

absoluta também não é a solução absoluta, tanto é que no caso dos corredores, das empresas que vão entrar, foi feita inicialmente, pela área financiadora, uma proposta para que dessem imóveis, sei lá, para ~~caucionar~~ o empréstimo, e eles tiraram o corpo fora, e já que tiraram o corpo fora, os empresários, jogando o seguinte, jogando nas passagens, como uma espécie de nota promissória, quer dizer, é no futuro. Então o investimento da área privada - e até eu vou aproveitar para depois o Presidente da CNTC fazer um comentário - não é tão assim, eles estão jogando exatamente, daí esse projeto que está aqui hoje com a gente para votar; quer dizer, eles são bons, mas nem tanto, são paternalistas, mas nem tanto; e nesse aspecto o Estado, apesar de uma série de falhas, de críticas que vêm ocorrendo, ele tem uma postura social muito mais ampla, porque a empresa privada tem como objetivo única e exclusivamente o lucro, e às vezes um lucro ~~antropofágico~~ antropofágico.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - Então, para encerrar e colocar a pergunta - e se os corredores vão demorar um certo tempo para serem construídos, a médio prazo, aí nós ~~em~~ dizemos assim: - não, o Metrô é caro, mas vamos reunir todas as forças que temos para solucionar a médio e longo prazo, porque não podemos ficar esperando que daqui dez anos, ou daqui cinco anos, surja novo problemas e nós inventemos novos corredores. Eu estou imaginando São Paulo daqui uns vinte anos, espero e star vivo, só vai ter corredores, só corredores, e daí? Os corredores talvez não solucionem os problemas. Então eu ainda aposto que o Metrô, o sistema de trem - e aí entra a EMTU, a CBTU, que agora mudou o nome também, aí sim, nós teríamos um transporte de massa com qualidade, desafogariamos o



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

452
Fez n.º Rpp 23 de 27

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X16	2	Norma	Trânsito	08.06.95		

trânsito, não teríamos a poluição, uma série de fatores que envolveriam até a qualidade de vida na nossa cidade,

O SR. FRANCISCO CHRISTOVAN - O Vereador Devanir Ribeiro levanta uma série de questões aqui que vou procurar me restringir aos cinco minutos para a resposta, não mais do que isso. Quanto aos números, Vereador, nos meus o senhor pode confiar; eu tenho feito questão de abrir democraticamente esses números de que disponho não só porque é obrigação minha como administrador público mas sem nenhuma problema ideológico ou partidário. São vários os Vereadores da sua Bancada que já foram me visitar e discutimos questões outras, e eles obtiveram os números, e quantos minutos, informações e dados foram solicitados eu mando os dados oficiais de que disponho na Empresa e que uso para efeito de planejamento, e tudo isso. Não significa que eles estejam certos, são os dados até que eu uso, por isso que estou dizendo que são confiáveis, porque eu confio naqueles dados, então na medida em que confio naqueles dados, são os mesmos dados que vou passar para quem me solicitar.

Com relação a essa discussão de saída de ~~XXXX~~ frota, e de frota em operação, só para dar uma explicação: até onde sei, o empresário privado gosta de ganhar dinheiro, e ele não ganha dinheiro se ele sair, der uma voltinha com o ônibus na garagem e parar no quarteirão seguinte, por que hoje ^{com o} tipo de remuneração que adotamos, ele recebe pelo passageiro que é transportado, então se ele solta a frota, dá uma voltinha, eventualmente ele deixa de correr o risco de ser multado, se a fiscalização o apanhar divergindo entre o que foi programado e o que foi realizado, mas a maior penalização que ele sofre é a de não transportar o passagei



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	453	de	Proc.
n.º	25	de	77

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X16	3	Norma	Trânsito	08.06.95		

passageiro, portanto não ter direito a uma remuneração que ele depois vai buscar lá na São Paulo Transportes. Entretanto, para solucionar esse problema de vez, nós já estamos implantados na Cidade de São Paulo com o projeto do fiscal eletrônico, que vai ser uma fiscalização feita eletronicamente, quer dizer, os veículos são equipados com um emissor de informação, os detectores, os laços embutidos estão ~~na~~ espalhados em locais estratégicos, onde há a passagem do maior número de veículos possível, é que vai medir. Então cada vez que esse veículo passar naquele laço indutivo lê número da linha, número do veículo, e outras informações que se quiser que o Transponder(?) forneça lá. E aí nós vamos tirar até aquela possibilidade de o fiscal, da pessoa que tinha um transponder na mão e que ficava digitando o número do ônibus, e tal, mas quando ele tinha que tomar um café, ou até que ia ao banheiro, os ônibus que passavam não eram registrados, isso vai ser feito, já estão implantado, nós estamos testando neste mês de junho todo o projeto, está totalmente implantado, nós vamos fazer a verificação da sensibilidade do projeto agora, e a partir do mês de julho os empresários sabem bem disso, eles terão a circulação da frota na Cidade de São Paulo verificada eletronicamente. Então não tem o que discutir, a menos que quebre lá um laço indutivo no transponder, qualquer coisa assim, mas aí nós vamos atuar na exceção.

Quanto à colocação que o senhor fez, e com muita propriedade: a característica das cidades brasileiras, e São Paulo então é drástico em relação a isso, é o inverso, novamente nós estamos no sentido inverso daquilo que acontece nas outras grandes cidades, onde a população de

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X16	4	Norma	Trânsito	08.06.95		

Folha n.º 439 do p.º
n.º Rpp 23 de 19.76

mais baixa renda mora mais próximo do Centro da Cidade; a ocupação do pessoal de média e alta renda é na periferia, não é? À semelhança do que nós temos aqui com Alphaville. Mas é a única, Alphaville e Tamboré, centralizadas, no mais é a população realmente de menor poder aquisitivo, que vai morar na extrema periferia.

Então eu vivi um E drama profissional na minha vida, porque ~~durante~~ durante dois anos estive na Secretaria da Habitação do Estado, e nós lá implantávamos conjuntos habitacionais, através da CEMU, e eu, que sempre lutei por essa questão que foi colocada aqui, da necessidade de um planejamento integrado, que busque a otimização das instalações, dos serviços colocados à disposição, e no entanto os empreendedores, privados ou públicos, de habitação, acabam fazendo conjuntos habitacionais do tipo de Cidade Tiradentes, e vão lá porque a área é disponível, a área é mais barata, com isso o custo da habitação fica mais reduzido, pode ser mais acessível à população de baixa renda,

~~até que depois disso não há mais nada. Página 227~~

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 458 do processo nº Rpp 33 de 19 97



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
XL7	1	regina	trânsito	8.6.95		

Só que depois isso traz um tremendo de um ônus para o Estado, porque é o Estado que tem de levar água, energia, transporte. Mas esse é o dilema com o qual lidamos diariamente. Particularmente, a discussão que já foi feita hoje em relação aos mananciais. Tem uma lei de proteção dos mananciais, só que essa lei, e isso foi discutido na audiência pública particularmente no que se refere à Billings, o que aconteceu? A lei foi de tal maneira impeditiva quanto ao desenvolvimento auto-sustentável da região, que o terreno ficou barato, a ocupação deu-se pela população de baixa renda, que se instalou lá, e hoje temos de colocar transporte à população. Não dá para negar o transporte àquela população.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - Só um minuto. Ontem, e isso me assusta neste País, estava assistindo um debate no Canal 2 e o Ministro Gustavo Krause, o ministro dizia o seguinte sobre a questão da Amazonia: que no Brasil tem lei que pega e tem lei que não pega. Isso vindo de um ministro! Nós temos a lei dos mananciais aqui e é uma lei que não pegou. Se partisse de uma pessoa comum, do povo, tudo bem. Mas um Ministro dizer que se está tudo degradado é porque a lei não pegou. Então, no Brasil tem isso: lei que pega e lei que não pega. E eu me assustei.

O SR. _____ - É pior Vereador, e eu não sou especialista na área, mas o que é pior, que eu acho, é que a lei de proteção dos mananciais pegou. Porque foram feitos loteamentos de padrão médio, de áreas, lotes, grandes lotes para se ordenar a ocupação. Só que se aprovava um loteamento desse, por exemplo, com lotes de 1.500 a 2.000 m², só que depois o cara que comprava vendia picadinho. E aí não tem fiscalização, a gente sabe como são essas coisas, e sabemos que tem lá uma situação instalada. A nossa proposta está colocada, e só falta-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Fez 456 do proc
no Rpp 23 19 71

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
XL7	2	regina	trânsito	8.6.95		

va dizer que não temos a menor preocupação com o meio ambiente, que se lixo
~~lixo~~ o meio ambiente, porque não é nada disso. Foi feito um Rima, nós
estamos adaptando o projeto ao que o Rima sugeriu, Relatório de Impacto
ao Meio Ambiente. Mas a nossa preocupação, o nosso dever é oferecer trans-
porte de melhor qualidade à população que está lá, com a preocupação
de não induzir mais ocupação, e isso eu tenho discutido inclusive na au-
diência pública. Nós não estamos instalando lá um sistema permanente,
que seria um sistema sobre trilhos, porque o dia que colocar lá um sis-
tema sobre trilhos, acabou, porque ~~esses~~ sistema é permanente. O sistema
de ônibus, não, ele é flexível. Se amanhã mudar a legislação, de alguma
maneira, você vai lá e tira o ônibus, circula para outro lado. O siste-
ma sobre trilhos, não, ele por ser permanente acaba induzindo.

Mas sem querer me estender muito sobre essa questão, e indo pa-
ra a última colocação, só para comentar, queria dizer o seguinte: essa
necessidade de se unir estado, município para investimento no setor de
transporte, óbvio, que seria desejável. Nós estamos vando, acompanhando
a tentativa de entedndimento entre o Sr. Prefeito Paulo Maluf e o Go-
vernador Mário Covas. Mas de uma coisa não podemos esquecer: o orçamen-
to para todo programa de corredores, no que diz respeito as obras de
infra-estrutura, está estimado em 700 milhões de reais. Ao preço que men-
cinei de 100 mil reais por quilômetro, estamos falando de 70 quilômetros,
desculpe, 7 quilômetros de metrô. Enquanto que esse programa que esta-
mos tentando implantar vai ordenar a circulação da frota em 240 quilô-
metros de vias da cidade. Outra questão: prazo de implantação tem sido
ao longo dos anos, a média de 2 quilômetros por ano para o metrô. Nós
temos 44 quilômetros em 21 anos de existência do metrô. Esse nosso pro-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha nº	457	do processo	
nº	23	de 19	94



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X17	3	regina	trânsito	8.6.95		

grama se implanta de 18 a 24 meses, é possível, quando se iniciar a implantação, em 24 meses ter 240 quilômetros de vias tratadas, todos os terminais de integração e transferência construídos, com frota de 1.353 articulados equipados com portas dos dois lados circulando na cidade. E todo remanejamento, todo estudo da rede de transporte, também, de tal maneira que se possa melhorar, aumentar a quantidade de ônibus nas linhas alimentadoras, aumentar a velocidade comercial nas linhas tronca-
is. Então, sem querer deixar aqui a posição de que estou defendendo o meu peixe e não estou minimamente preocupado. Volto a insistir: sou fa-
vorável e acredito, como técnico de transporte, que a solução para São Paulo é sistema sobre trilhos, de preferência metrô, mas também tem es-
paço para o velho trem e também para o monotrilho, onde é preciso estu-
dar. Não é abrindo um mapa e traçando com uma caneta hidrográfica, on-
de a gente acha que deve ser colocado. Tem que ver a questão da demanda,
em relação aos transportes, as desapropriações, custo de implantação,
prazo de implantação, tudo isso. São variáveis técnicas dominadas pelos
especialistas. Então, estamos fazendo aquilo que está ao nosso alcance,
aquilo que a situação nos empurra a realizar, no menor prazo, ao menor
custo com a possibilidade de melhorar 240 quilômetros de vias para o a-
teendimento. Outras medidas que inclusive já foram discutidas aqui, acho
que em outras sessões, são as medidas chamadas de "soft ware" do trans-
porte e do trânsito, tais como pedagogar a circulação em área central,
eliminar, fazer circulação chapa par, dia par. Isso eu chamo de medi-
das ligadas ao "software" do sistema. As de "hardware" que estamos fa-
zendo, mexer nas vias, tratar as vias, construir terminais, estações de
transferência e mudar perfil de frota, é o que a gente está tentando



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 458
n.º Rpp 23 de 10 78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
XL7	4	regina	trânsito	8.6.95		

fazer.

A SRA. TEREZA CRISTINA DE SOUZA LAJOLO — Bom, um dos temas do corredor é a questão do trabalhador no sistema de transportes. Então, eu não entendi que é um serviço a ser prestado à população. E é evidente que tem de ser levado em conta, não só a questão do carro, em termos de qualidade, manutenção, sua capacidade, mas também as condições do trabalhador, que vai ali fazer o ônibus andar. Queria, então, fazer algumas perguntas. Uma primeira é para o Maurício da Transurb. Quais são os critérios utilizados pelas empresas para ~~o emprego de mão de obra~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 459
nº 2 pp 23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X18	1	dalvg	Trânsito	08.06.95		

(...) para o emprego de mão de obra, por exemplo, motoristas ou cobrador a nível de transportes. Essa é uma questão. A segunda questão eu queria fazer para o Toré. Nós sabemos que ao longo dos anos, que a necessidade da redução da hora de trabalho, normal é 8 horas, e os estudos que a gente estabeleceu de 6 horas e 40 minutos. EU gostaria de saber se atualmente essa questão de 6 horas e 40, está sendo obedecido a nível das empresas de ônibus na Cidade de São Paulo, e quando as empresas vão empregar mão de obra, quais são os critérios que ela utiliza para o emprego da mão de obra, seja motorista, cobrador. Eu gostaria de saber de Cristovão, qual o papel da gerenciadora, no sentido de fazer com que as empresas qualifiquem e dê condições de trabalho hoje para os trabalhadores. COMO é que essa questão está sendo abordada, e está sendo trabalhada pela gerenciadora de transportes. *

Antes de tudo eu gostaria de fazer algumas colocações, a questão da qualidade do motorista na nossa cidade, seja ele para ônibus ou para carro, demanda uma discussão maior que a nossa qualificação como motorista. Se nós entrarmos numa auto escola, --- eu entrei --- eu aprendi só colocar a primeira e a segunda, e nem sabia como é por que entrava a terceira ou a



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 460 do proc.
nº 14p 23 de 19 25

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X-18	2	dalva	Trânsito	08.06.95		

quarta, ~~em~~ e nem para ~~que~~ servia aquilo, pela auto ~~em~~ escola. Ao
ir prestar o exame, isso aprendi muito bem. E disto me parece que
é um padrão estabelecido, ~~em~~ e nós sabemos por dia 300 exames
são feitos no DETRAN, mais ou menos, e metade desse povo, é apro-
vado, e nós ~~xxxx~~ sabemos em que condições, não ~~x~~ só condições,
em torno do que eu falei aqui e outras ~~maiores~~ condições também
de aprovação. Portanto a qualidade de motoristas, é necessário que
se aborde também a questão desta qualificação que é inclusive
~~chancelada~~ chancelada pelo DETRAN. Quais são as posturas que o DETRAN
assume diante dessa realidade.

A outra questão ~~x~~ diz respeito a questão
da ~~x~~ educação, não colocaria em termos da discussão de es-
colas, mas a questão da educação, portanto da postura, a minha pos-
tura diante de estar manejando um carro ou um ônibus, é muito deter-
minado, ~~parar~~ por aquilo que é transmitido pela sociedade. Então
você hoje, por exemplo, todo mundo planeja ter um carro, porque in-
clusive vamos abastecer, está lá concorrendo a ~~em~~ um outro carro,
então a gente quer ou renovar, a nossa ~~frota~~ frota particular,
ou queremos ampliar a nossa frota através do que a gente ganha.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

461
ADP 23 15

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X-18	3	dalva	Trânsito	08.06.95		

E tudo mundo quer também, não tendo uma pista de interlagos, quer torna a cidade uma pista de interlagos, porque os heróis nacionais, são aqueles que desenvolvem muita velocidade e ganham com a velocidade desenvolvida, a gente pode ganhar, no mínimo a nossa projeção social" diante até de uma mina, como os meninos, querem se projetar diante da mina... se não houver uma compreensão da necessidade, e aí eu gostaria de colocar que a responsabilidade maior é do Poder Público, é ele quem maneja a questão de comportamentos e exigências sobre o comportamento. Eu dizia, o cinto de segurança, ele é importante, mas ele é um elemento na questão da segurança, porque se nós eliminamos o desastre a vítima fatal, no desastre, eles continuam existindo. Portanto qual é a causa origem de tudo isso, eu acho que o papel do Poder Público, ele é fundamental e mais, nós evoluímos também, mas ele tem um papel fundamental na exigência de um dado comportamento na sociedade, diante de uma compreensão de que esse espaço é um espaço público e que se tem que estabelecer relações de respeitabilidade, nós temos que ter consciência por isso eu acredito que no caso do condutor de ônibus, ele terá consciência daquilo que ele está fazendo, na medida em que



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 462 do proc.
n.º 23 de 1991
Rpp

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X 18	4	dalva	08.06.95	Trânsito		

ele tiver consciência do papel que ele cumpre na sociedade. Ele está prestando um serviço a população, ele não está simplesmente carregando mais um fardo, subiu mais um pacote, subiu mas não sei o quê. Essa é a expressão que normalmente se usa, é a compreensão de que é um objeto que eu estou transportando e não um ~~xxx~~ ser humano que está vivendo a sociedade, está se usufruindo dela e fazendo com que ela se usufrua da sua locomoção, e portanto ele tem o papel social, e não simplesmente um papel de carregamento de fardos, seja ele por caminhão ou por ônibus, está certo, que vai garantir alguma coisa não sei quando e não sei como. Eu gostaria, inclusive de saber por parte — o seu nome é? (Pausa) Veraverrada Vera, se neste processo de do Senado, esta visão, pelo menos eu identifiqueir que me parece que sim, mas ~~xxx~~ esta visão ~~x~~ está colocada e como é que vocês não só em termos de formação, mas enxergam a necessidade de mudanças e alterações a nível de Poder Público, para que estas questões se coloquem, e no caso a São Paulo Transportes, que se transformou em gerenciadora, se estão... quais são as ~~exigências~~ exigências também, que ~~faxx~~ faz eu estão fazendo, na medida em que a escolinha deixou de existir, a Escolinha do Professor Raimundo deixou de existir, então deixou na Globo,



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X18	5	dalva	08.06.95	Trânsito		

deixou na CMTA, e qual é a ~~atua~~ atitude da São Paulo Transportes no sentido de não só ~~maximizar~~ capacitar em termos de mudanças de marchas, mas em termos de condições de trabalhos e de qualificação e ~~maximizar~~ compreensão por parte dos trabalhadores e da São Paulo Transportes.

O SR. MAURÍCIO - E gostaria antes de fazer uma colocação a respeito de um ponto que o vereador Devanir Ribeiro colocou em relação a atitudes menos idêneas de eventualmente em algumas empresas o seguinte: como o Presidente da São Paulo Transportes colocou, se ocorre isso, eu não tenho conhecimento, quem faz isso é muito burro, porque está dando tiro no próprio pé. Esse sistema de fiscalização que a São Paulo Transporte está adotando o Dr. Cristovão pode confirmar, é um anseio antigo nosso, até para ~~maximizar~~ evitar esse tipo de comentários, e esse tipo de deposições porque o ~~nosso~~ nosso interesse é que a coisa ~~se~~ fique...e. o nosso sistema de transportes seja cada vez ~~mais~~ mais claro e ~~mais~~ transparente....

O SR. _____ - Só para comple-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º	469	do proc.	
n.º	Kpp 23	de 19	78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X19	1	daiva	Trânsito	08.06.95		

tar Sr. Maurício, as informações que chegaram, é de que os funcionários não são tão burros a fazer isso, porque eles não ~~deixam~~ deixam de transportar passageiros, eles transportam mais passageiros naquele outro Ônibus que seguem, economizam na verdade ao ~~aproximar~~ custo de um ônibus, tive que percorrer aquela linha, então a alegação de estarem dando tiro no próprio pé, não é verdade, a esperteza estar a no seguinte. Sai um ônibus para fazer a linha, carregando os passageiros de dois ônibus que deveriam fazer aquela linha, um ônibus fica economizando combustível no trajeto, essa é a informação que chega de algumas regiões, onde a população sente a ausência de ônibus e percebe ~~uma~~ de vez em quando que os ônibus que estão ali destinados, ~~uma~~ cinco ou ~~uma~~ seis ônibus naquela linha não estão circulando. Essa é a ~~uma~~ informação que chega, a Comissão está ~~permanecendo~~ levantando esse questionamento para ~~uma~~ obter informações a respeito.

O SR. MAURÍCIO - Só complementando essa informação, ~~uma~~ nós temos problemas que podem ocorrer, eventualmente, gera muitas das vezes ~~uma~~ uma sensação de ausência de ônibus, como agora vindo para cá o trânsito no Centro da Cidade está



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 965 do proc.
n.º 8823 de 1994

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X19	2	dalva	Trânsito	08.06.95		

totalmente paralisado no horário em que muitas vezes algumas pessoas necessitam o veículo não está a disposição, mas o que ocorre, quando eu coloco isso de dar um tiro no próprio pé é que os empresários não estão — e nisso a TRANSURB tem atuado de forma consistente — não estão mais naquela fase de quere se enganar, de quere esconder as coisas dos outros. Eu acho que essa fase no setor de transporte já passou, nós estamos preocupados sim, em trazer mais pessoas para o sistema de transportes, nós estamos preocupados sim em tirar pessoas, que hoje usam o automóvel, que usam o ônibus de fretamento, que usam outros meios de transportes que ~~xamix~~ venham para o sistema de ônibus, que é dele que vivemos. Então o ônibus, que hoje esteja colocação acima do ~~x~~ deve, ele não vai ter condições de ~~x~~ trazer novos passageiros ~~para~~ novos clientes ~~para~~ e novos serviços. ~~Xamix~~ Então eu queria até esclarecer, um problema até ~~deixar~~ de mentalidade. Agora para responder a pergunta da Vereadora Ljolo, eu queria só que a senhora me esclarecesse, a senhora falou dos ~~critérios~~ critérios de contratação nas empresas, como se contrata um ~~motorista~~ motorista. Então o que acontece é o seguinte: no caso do motorista é dos trabalhadores de mais qualificação que nós temos no setor, ele se apresenta a empresa ~~para~~ para solicitar va-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

466
23
RPN



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X19 3		dalva	Trânsito	08.06.95		

gas, quando a empresa tem vagas, ou algumas empresas que costumam selecionar pessoas para quando tiver vagas, não ter que agir de forma rápida na seleção, ele apresenta sua carteira de trabalho, ela é analisada do ponto de vista da ~~permanência~~ permanência da pessoa nos vários empregos, se não é uma pessoa que pula muito de emprego, é feito ~~uma~~ uma análise da carteira, depois essa ~~análise~~ análise de carteira, na ~~maioria~~ maioria das empresas é feito um teste ~~psicotécnico~~ psicotécnico, entrevista com psicólogos, e depois o teste de volante, e depois disso, aprovado os candidatos por esses critérios, numa parte das empresas e as outras tem caminhado nesse sentido, o trabalhador passa por um treinamento antes de iniciar os serviços.

O SR. _____ - Há discriminação

quanto aos motoristas da DMTC, porque o Sr. Francisco Cristovão disse que sentiu, ao Presidente da São Paulo Transportes, a dificuldade da colocação dessa mão de obra que foi dispensada pela CMTC. Há discriminação concreta, não digo, que há orientação que evidentemente, não deve estar escrita e... mas há discriminação no processo de contratação.



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X19	4	dalva	Trânsito	08.06.95		

O SR. MAURÍCIO -

O, ha o que acontece

com funcionáries da extinta CMTQ, é que em outros tempos, eu vou ser sinceros que não foram muito bem cistos, dentro de muitas empresas privadas. Agora eu não acredito que isso hoje esteja ocorrendo, eu não acredito eu não posso afirmar que não ocorreu. Eu não acredito.

A SRA. TERESA CRISTINA DE S. LAJOLO -

Quando

houver, podemos comunicar a São Paulo Transportes.

O SR. MAURÍCIO -

Faço questão.

O SR. FRANCISCO CRISTOVAM

~~O SR. CRISTOVAM~~

O, ha o Devenir falou certo.

Tem leis que pegam e tem leis que não pegam. Essa da jornada de 6 horas e 40, não pegou. Na maioria das empresas não cumprem. Ela até pode pagar 6 horas e 40, mas hoje 99% das empresas tem carro direto. Então hoje o mau funcionamento do transporte está por esse motivo. O motorista é obrigado a trabalhar de 12 a 14, em vez da CMTQ, que é a São Paulo Transportes, estão multando os motoristas, e os cobradores, deveria estar fazendo uma multa para isso daí. Por que isso está colocando a população em risco.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

468
no Rvp 23 / 96



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR.....	CONT. APARTÉ
X20	1	dalva	Trânsito	08.06.95		

cos. Hoje em média de um motorista trabalhando 6 horas e 40, por dia, ele dá 5 mil pedaladas na ~~matrix~~ fricção, imagine isso. O motorista trabalhando 14 ou 15 horas, como é que ele está no final do dia. Então essa lei não pegou, nós esperamos que tanto a São Paulo Transportes que está evoluindo, fiscalize isso como nós enquanto sindicato, agora vamos jogar duro em cima das empresas e em cima dos carros diretos. E também as duas pegadas, hoje muitas empresas tem as duas ~~pegadas~~ pegadas. Em 83, 84, houve aquela contratação de 4 horas, ~~e~~ foi no tempo do Hanshiro, e hoje o que está acontecendo em muitas das empresas. O motorista dá uma viagem de manhã, vai embora para casa, e volta a tarde para dar mais uma ou duas viagem, termina o dia todo a disposição da empresa. Então essa lei nós esperamos que tanto a São Paulo Transportes, que está fiscalizando tanto, que é um bom transporte para a população ela que verifique isso em vez de ficar só multando o ~~maxtax~~ motorista. E outra coisa também, você perguntou a discriminação, se houve ou não é a contratação? As empresas particulares discriminaram totalmente os trabalhadores da CMTC, ~~e~~ é só verificar quantas mulheres as empresas pegaram. Eu conto as empresas que pegaram mulhe-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X20	2	dalva	Trânsito	08.06.95		

res, Muito poucas. Tinha uma média de 4 a 5 mil mulheres no transporte coletivo, hoje nós estamos com 450 mulheres. Então já houve discriminação aí. É só verificar quantas mulheres tinha motoristas, e hoje quantas tem. Então houve a discriminação. E verificar, era 26 mil trabalhadores que tinha na CMTC, e quantos hoje estão nas empresas particulares. Existe a mesma coisa que era aquelas frotas de taxi, o listão, chegou lá é da CMTC, é de feita uma repescagem, não é qualquer um que passa na empresa privada, então existe isso, ~~mas não qualquer um que passa pela fiscalização~~ existe essa discriminação, ela continua. Quero deixar bem claro aqui para o Maurício, ela continua, principalmente alguns mais novos, e isso acontece principalmente nessas empresas novas, é difícil pegar qualquer funcionário que era da CMTC.

A SRA. TEREZA CRISTINA S. LAJOLO - Na

medida em que tem carro dirto e dupla pegada, existe a ~~mesma~~ velha prática da fominha. Ela continua sendo praticada?

O SR. JOSÉ CARLOS ALVES DO COUTO (TORÉ) -

Continua. É isso que eu estou falando. Tem leis que pegam e tem leis

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



Folha n.º 470
n.º 23 do proc. de 1991

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X20	2	dalva	Trânsito	08.06.95		

que não pegam. Hoje a maioria das empresas ela coloca no máximo 8 horas e 40, no holerit, e o restante é pago por fora, é só verificar, a ~~maior~~ maior parte das empresas faz isso, e ~~as~~ ainda mais não pagam como hora extra, paga como hora normal. E isso, inclusive já estive em contato ~~com~~ várias vezes com o Maurício para tentarmos verificar isso. E também só queria lembrar aqui, porque já fiz ~~com~~ várias propostas ~~para~~ tanto para o ~~Senhor~~ Cristovam, como para o Maurício, é o seguinte: esse Centro de Treinamento que o maior da América Latina, nós já fizemos ~~as~~ propostas para nós trabalharmos em conjunto, porque os motoristas e cobradores ~~em~~ ele pega, maior parte das empresas não dão treinamento para o ~~Motorista~~ motorista e cobrador, e depois, se exige a qualidade total do ~~motorista~~ motorista e cobrador. Se quer exigir a qualidade total, vamos trabalhar em conjunto, ~~porque~~ porque com isso nós vamos mostrar onde estão os erros, porque não adianta só a patrão terinar o motorista e o cobrador do ~~mesmo~~ modo dele e depois colocar ele na rua porque ele tem que ser a peça fundamental, ele tem que ser o espelho, mas quando chega na hora esse espelho ~~termina~~ termina quebrando porque o trabalho é de 14 a 15 horas por dia.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

471
R p p 23
17



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X20	3	dalva	Trânsito	08.06.95		

A SRA. TEREZA CRISTINA DE S. LAJOLO - Qual é o

papel da São Paulo Transportes com relação aos alternativos, entre as
aspas, que para mim são clandestinos, e sobre a questão da coopera-
tiva, porque na questão de trabalho, na cooperativa, segundo eu
tenho já dados, os trabalhadores estão lá, entendidos como coopera-
dos, donos de de cooperativas, através de cotas, estão trabalhan-
do de segunda segunda, ~~ix~~ e tendo assim, no mínimo 8 horas, mas no
máximo que eu sei --- porque eu estou tendo esse controle --- as
pessoas estão trabalhando de 14 a 15 horas, eu gostaria de saber
se você ~~xx~~ tem dados sobre essa realidade, e sobre os clandestinos
porque ontem saiu matéria dizendo que a Secretaria de clarou que
não tem condições, por ~~x~~ exemplo, desfazer a manutenção o controle
da manutenção dos clandestinos, por que é gozado que no mesmo dia
ela manda para mim, a relação de quem são ~~xx~~ os ônibus alternati-
vos, nome, placa, linha, tudo... Então se a Secretaria, conhece,
você conhece, qual é o ~~mantenimento~~ controle que se tem de manutenção
e também dos trabalhadores, nos alternativos.



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X21	1	dalva	Trânsito	08.06.95		

O SR. JOSÉ ALVES DO COUTO (Toré) - Eu vou fazer men-
ção a uma questão que foi dita aqui, o Maurício também procurou
esclarecer a questão do empresário que sai com o carro, dá uma vol-
tinha e para. Isso não é uma coisa que não há grande discordância,
eu acho que nós temos um inimigo comum que é o empresário que faz-
isso, se é que faz, porquê nós como gestores temos obrigações exa-
tamente de fiscalizar a circulação dessa frota, os empresários não
querem isso, porque de acordo com o modelo de remuneração hoje que a
gente chama de popularmente da pizza, o empresário que está fa-
zendo isso, está tirando o dinheiro, porque ele teoricamente esta-
ria recebendo, mas do que devia receber, então ele está tirando de
alguém que está cumprindo a partida, que é de outro empresário.
Então por isso não há discordância quanto a ação, atuação efetiva,
eficaz dessa questão da fiscalização do cumprimento das partidas
e da circulação da frota, dos três, direi principais pilares, ges-
toras do próprio sindicato Patronal e do usuário, que no fundo é
grandeprejudicado nessa questão na medida em que essa frota na es-
tá a disposição, dele, como o Vereador Sergio Rosa disse, aqui,
o que devia ser transportado em dois ônibus acaba sendo transporta-
do em um ônibus só. Então está aí uma das poucas coisas onde há



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 473 do processo nº Rpp 23 de 1998

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X21	2	dalva	Trânsito	08.06.95		

tremendíssimo consenso, e todo mundo está afim de que de fato se cumpra com as partidas com a frota que ~~pax~~ é planejada para circular. Isso é só um adendo a explicação anterior que eu dei. ~~Agenciamento~~ ~~Relação~~ Com relação ao papel do Transportes na questão dos recursos humanos. Na medida em que deixamos de ser operadores diretos, nós não temos mais a necessidade de capacitar o motorista o cobrador, o fiscal, o pintor, todo o pessoal de manutenção de frota, isso passou a ser uma tributação das empresas que hoje têm 100% da produção dos serviços na cidade de São Paulo. Então qual o nosso papel, é de indutor, de fomentar, de montar parcerias com o setor privado para que isso aconteça na prática, e cumprimento a uma portaria da Secretaria Municipal de Transportes que eu não sei se foi da sua autoria, ou que do você foi secretário, mas existe uma portaria na Secretaria Municipal de Transporte, que eu posso garantir que não foi de lavra dos secretários, nem do Toledo e nem do Getúlio, mas que estabeleceu a necessidade de treinamento para essa mão de obra nos setores de transportes e nós estamos montando um grupo executivo de trabalhos, juntando os nossos técnicos remanescentes dessa área de recursos humanos com o

peças

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



479
Rpp-23 2V

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X21	3	dalva	Trânsito	08.06.95		

pessoal da Transurb para se montar programas de treinamento para o pessoal do setor. Agora ~~xx~~ independentemente das questões teóricas, e dos chamados planos e programas que podem ser desenhados, tem uma questão prática que se vai acontecer e que já está acontecendo, e que vai medir o resultado disso tudo que é o nosso chamado programa de qualidade que no fundo, vai ~~x~~ o usuário é que vai avaliar a qualidade, e ele é responsável por um terço da pontuação que será dada a empresa especificamente que está sendo avaliada. É aí que eu tenho discutido isso em várias oportunidades, eu acho que o usuário não vai avaliar se o ônibus, foi lavado com água destilada, se foi passado perfumes no ônibus, se ele está com os faróis funcionando, no fundo no fundo, a qualidade de transporte que é oferecida ao ~~usuário~~ usuário, vai depender única e exclusivamente da urbanidade com que os operadores vão tratar esse usuário, no momento em que tivermos a dupla, motorista e cobrador, depende dos dois a hora que houver a automação da cobrança, única e exclusivamente do ~~motorista~~ motorista. Nesse sentido, eu acho que as empresas estão conscientes disso, algumas já estão montando os seus centros de treinamentos, aquelas que tinham estão ~~xx~~ reaparelhando, ~~mantêm~~ estão



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº	435	do livro	88
nº	884-23	do 1º	88

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X21	4	dalva	Trânsito	08.06.95		

buscando novas tecnologias, e aí acho que o Senat vai ter um papel importantíssimo, até porque a Vera disse, ela tem disponibilidade de descentralizar esse treinamento, quer dizer, ~~se~~ levar os monitores, os formadores, junto as instalações das empresas, para ~~que~~ possam montar uma parceria de Senat com as empresas com o resultado de se ~~minimizar~~ obter uma capacitação melhor do operador.

A SRA. TEREZA CRISTINA DE S. LAJLO - Urbanida-

de, tudo bem, eu tenho que tratar as pessoas com urbanidade, mas haja condições de urbanidades, quando eu dirijo 14 horas em ônibus nessas condições ou 12, ou 8 ou 10. Mas eu dirijo esse tempo ~~em~~ todo. Tendo que dar 5 mil vezes a ~~uma~~ macha. Então isso em horário normal. Aí eu trabalho, 8, 10, 14 horas. Haja condições para dar urbanidade. Então além disso, eu trabalho tudo isso, tenho o direito, ele não é cumprido, eu quero saber se a São Paulo Transportes na hora da remuneração empresário ele está levando em conta o cumprimento das condições necessárias para que o operador treinado tenha condições de ser tratado com urbanidade a pessoa que vai ser levada pelo ônibus. Está se levando em conta isso, e

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 476 do processo
n.º Rpp 23/91



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X21	5	dalva	Trânsito	08.06.95		

está se remunerando , por exemplo, eles apresentam o balanço e
disse que pagava, e vocês pagam ou vocês estão fiscalizand-
vão fiscalizar dentro desta qualidade, o comportamento das empre-
sas com relação aos trabalhadores em termos de cumprir leis de
hora de trabalho e direitos que eles tem. ...

~~_____~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	45	da	118
n.º	Rpp-23	de	19 98

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
222 B 25	1	ant.	trânsito	81.6.95		

O SR.

— Eu tenho como expert prática, Tereza, o seguinte. Você fiscalizar no início da linha, não linha de ônibus, não adianta nada, Será que quando a empresa tiver uma avaliação dentro do programa de qualidade, o usuário estiver satisfeito, a hora que os avaliadores credenciados pela fundação nacional Prêmio da Qualidade, forem na empresa e ver que ela tem um grau de informatização, de controle de tratamento que dispensa a seus empregados, isso estiver pontuando a empresa, inclusive gerando pontuação essas coisas vão deixar de existir. Lembro de uma experiência que vivi quando fui diretor, quando resolvi fazer o seguinte, avisar as empresas de ônibus que fomos vistoriá-las. Aí fui questionado, como, você vai fazer uma vistoria e vai avisar a empresa. Acontece o seguinte. Qual o resultado que quero, quero multar a empresa porque frota dela não está bem mantida ou quero ter certeza que a frota é bem mantida, no dia seguinte está totalmente em operação e saio de lá sem aplicar uma multa. Quem ganha mais com essa estória. Se meu papel for fazer receita com multa é melhor nem avisar, uso o esquema de blits. Se estou preocupado com o resultado final, vou avisar, a empresa prepara, faz a manutenção e quando vou fazer a inspeção não acho nada errado. Então, o que estou querendo dizer é que estou preocupado com o resultado. Não sou fiscal do Ministério do Trabalho da Receita Federal e ficar vendo se o apontamento, e tal. Portanto, tenho que fiscalizar a qualidade do serviço que é prestado à população. Se isso estiver adequado, medou por satisfeito. Agora, não significa que vou passar um atestado de idoneidade para a empresa significando que outras entidades, como o Ministério do Trabalho, Receita Federal tenha que ir lá verificar se as coisas estão correndo em conformidade com a lei.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 458
n.º Rpp - 238
do 19 77
CONT. APARTE



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
222 a25	2	ant.	trans.	8.6		

[Voltando na questão de motoristas, eu não participei da reunião, mas tive notícias de que o Detran já conversou com o próprio sindicato, com o pessoal da secretaria sob a possibilidade de se estabelecer uma categoria nova para motoristas de ônibus e acho que seria motoristas de ônibus de transporte urbano, por quê? Uma experiência que constatamos foi quando da habilitação do pessoal do bairro a bairro. Então, vinham pessoas que tinham 15 anos de carreta em rodofia e não conseguia passar nos testes de veículos com duplo comando que foi uma fase anterior à transferência para o Senad e depois vinham reclamar, alguns vinha na Câmara reclamar ~~para~~ buscar apoio de vereador para dizer tenho 15 anos de estrada, dirigindo carreta e não passo no exame, aquilo é tendencioso. Não é. Aqui acho que tem profissionais do setor que sabe que dirigir um ônibus na cidade de São Paulo, submetido a todas situações que o motorista vive no cotidiano é diferente de você dirigir uma carreta numa estrada a 80, 100 quilômetros por hora. Estou transmitindo do jeito que se passaram, na necessidade de criar uma outra categoria, seria um "E", que o motorista não vai só aprender passar da primeira para a segunda mas fazer um teste específico para se habilitar a dirigir ônibus em São Paulo. A questão da cooperativa o que posso antecipar, Vereadora, é que estamos realizando uma auditoria normal na cooperativa, a questão do funcionário trabalhar mais ou menos leva a uma questão conceitual, é muito diferente você ser empregado de patrão do que ser de si mesmo. O que ouço de fato, várias pessoas que fazem parte da cooperativa quando empregados da CMTU faziam as ~~aproximadamente~~ seis horas e quarenta e se fosse solicitado a fazer qualquer outro serviço diferente, não ganho para isso, vou embora, cumpro a minha jornada. Acontece que hoje ele é cotista de uma cooperativa e ouvi dizer que as pessoas voltam da rua e perguntam se tem

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 479 do m.º 91
n.º Rpv 23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
22 B 25	3	ant.	trans.	8,6		

algum serviço para fazer e é motorista que vai ajudar limpar pátio, cobrador que vai ajudar veículo, porque eles são cotistas. Na medida que eles conseguem otimizar o dispêndio da mão de obra, eles acabam se beneficiando do resultado. De qualquer maneira é uma experiência que realizamos, que estamos acompanhando, verificando os erros e acertos. Ela é inédita, não se tem experiência nisso, quer dizer, juntar o patrimônio do poder público com uma cooperativa de mão de obra mais um detector de tecnologia de combustível, buscando atingir um resultado. É uma experiência que está sendo acompanhada com os seus erros e acertos. Não posso lhe assegurar que vai tudo bem na cooperativa, faz um ano que está funcionando. O que posso lhe assegurar que foi feita uma pesquisa satisfatória junto aos usuários e a pontuação obtida pelos usuários dos ônibus da COTU foi assustadora. Se o cotista está lá, mas está sendo prejudicado ele não estaria dando bom tratamento à população.

Na questão do bairro a bairro, os veículos são vistoriados trimestralmente, vão lá e verificam as condições de segurança. Não preciso dizer o que significa isso. Foi uma situação encontrada. Tinha 3.500 veículos rodando, clandestinamente, na cidade de São Paulo e houve um processo de regularização que já trouxe esses 3.500 veículos para menos de 800 e quiçá possa ser resolvido de tal maneira que esses chamados autônomos possam agregar em cooperativas de transporte e participar de uma licitação, ser regularizado, ao invés de ser pintado de branco e azul, ser pintado de branco e vermelho, com tudo aquilo que se aplica em termo de controle de fiscalização e cumprimento de horário de partida, de atendimento à população. No fundo é uma modalidade diferente que foi a forma que se encontrou de se inserir isso no contexto do transporte



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	420	de	25	de	19	24
n.º	280					

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
222 A	25	4	ant.	atrans	8.6	

com os erros e acertos próprios de uma tentativa que foi feita para ordenar minimamente.

A SR^{te}. VERA - Acho que esse princípio vale para o pessoal de implantação dos terminais. Toda mudança de comportamento depende de alguns fatores. O primeiro é a questão da motivação, não só na área de treinamento, como em qualquer mudança de hábito depende de motivação. A motivação vem simples esclarecimento, a pessoa esclarecida ~~em~~ em um determinado assunto, ela é passível de ter essa motivação para fazer um tipo de mudança de atitude. Então, mudança de atitude na organização urbana da cidade, supõe debates como esse e pressupõe por parte da São Paulo Transporte que a gente faça um grande debate sobre mudança. A população precisa introduzir determinados costumes, ou toda mudança acaba sendo comprometida e quiçá ineficaz. Para treinamento a motivação é ponto básico. O segundo ponto da motivação é o seguinte. Depois que o cara está motivado, conhece o que vai fazer, ou o que ele quer fazer, quais as possibilidades, ~~mas~~ é ele se apropriar desse conhecimento, ~~de~~ uma mudança ou dos conhecimentos necessários para essa mudança de atitude. Não dá para falar em qualificação de pessoal, ou de mudança de atitude, ou uma nova atitude ou que as pessoas tenham novos comportamentos, se essas duas condições básicas não puderam ser realizadas. O que acho que estamos, dentro da questão do transporte, é que a falta de educação no caso de transporte, mata. Mata quem? O motorista, o usuário, mata todo mundo. Falta de educação traz desperdício, ~~o~~ Não posso conceber um empresário querendo jogar o seu patrimônio na mão de quem não está apto a tratar não só com equipamento, com ônibus, com o que for, mas estar apto a tratar com o maior patrimônio que se tem que é o usuário. A gente fala muito, é falta de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Câmara n.º 23 do proc. 1990
n.º RPP 23 de 1990

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
228	5	a nt.	transp	8.6		
a 25						

educação. Falta de educação geralmente é assim, o menino fez uma malcriação, olha que menino maleducado. No nosso caso é grave, falta de educação mata. Estou falando, educação de se apropriar dos meios necessários para que leve a uma mudança de atitude, que só vem pelo conhecimento técnico e pessoal. Qualidade de atendimento ao usuário está diretamente ligado a isso. Só vamos ter uma mudança de qualidade de atendimento ao usuário, é um curso que faz parte da planilha de custo, só vamos ter qualidade de atendimento de quem presta o serviço se tiver conhecimento da rotina, da atitude, para que ele possa ter uma qualidade melhor no trabalho. Qualidade de atendimento ao usuário pressupõe esclarecimento do usuário do conhecimento do sistema, onde ele vai, origem destino, qual o melhor caminho, Por exemplo, para sair da zona Oeste para o zona Sul tem que vir ao centro. Como vamos resolver essa coisa? Qualidade de serviço pressupõe engajamento do trabalhador, do empresário, da população e do poder público.

O SR. SÉRGIO ROSA - Infelizmente por questão de tempo vamos limitar a duas falas dos companheiros, com respostas e considerações breves.

O SR. - Queria perguntar ao Cristovão, ele fala tanto em corredores, só que a gente vê as faixas exclusivas geralmente são mal tratadas. Você pega o corredor da Radial, d Celso Garcia e é mal tratada, você vê anos e anos as pessoas usarem politicamente os corredores. Como ele é o homem número um do corredor, você vê que o trabalhador do transporte como o usuário, sofrem bastante. E mesmo esse patrimônio enorme que foi construído na época que ele estava na CMTC, na 9 de Julho, você vê como é maltratado. A gente tem que amea



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	432	de pros
n.º	PPP 23	de 19 78

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X22						
25	6	ant.	transp	8.6		

gar parar para que tenha recapeamento. Não adianta você fazer corredores em época de eleição, ou a empresa privada prometendo, pegando dinheiro do governo, dar condições políticas como foi falado pelo Maurício e eles não têm uma qualidade de transporte, de bem-estar do usuário. Ou temos uma visão de qualificação, do que queremos, para onde vamos, ou vamos ficar na ilusão de que a tecnologia do primeiro mundo vai adequar no comportamento do terceiro mundo, como o sr. senhora que falou aqui, que o trabalhador de transporte é maleducado. Se o trabalhador não tem educação desde a criação dele, nunca vai ser, porque a CMTC foi desativada porque dizia que dav a prejuízo, porque tinha uma qualificação profissional dentro dela e quando setor privado só pensa em lucro, não tem preocupação de investir no trabalhador. Aqui está o Maurício que faz parte do grupo São Miguel, se você vê um ~~ex~~ ex-funcionário da empresa que investiu no passado, ele não é retornado, mesmo que tenha ficha limpa, a não ser aquele que alguém apresenta ou que tenha ligação. Outra coisa, a mulher motorista não tem em São Miguel. Um cidadão que estava numa reunião disse que a mulher dá prejuízo no setor de transporte, porque ela vai engravidar e vai dar prejuízo. A qualidade de exploração do capital é tão triste que às vezes pensam que a gente quer ofender "A" ou "B", mas quem visa o capital, não tem. Porque uma empresa como São Miguel que põe num jornal de primeiro mundo, é um negócio que a gente tem que dar louvor. Outra coisa que temos que questionar é que a constituição dos condutores, que é o acordo coletivo, não foi assinado ainda. Para o trabalhador andar tranquilo, eles precisam assinar. Pedimos ao Sr. Francisco Cristovão que assinem esse acordo. Outra coisa que queremos é um convênio médico decente, não essa exploração da medicina. Para ~~se~~ nós tra-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha nº	473	do proc.	7
Rpp	23	de 19	78

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	RECEB. CONT. ABARTE
122 a 25	7	ant.	transp	8.6		

balhadores de transporte ficamos mais satisfeitos ver essa Câmara, que isso aqui é um elefante branco porque só dá prejuízo para a nação, não contribui para o avanço tecnológico do trabalhador brasileiro, pedimos que dias melhores virão. Outra coisa Cristovão, 15% dos trabalhadores da CMTG existe nas particulares porque retroceder, nunca; perder, jamais. Porque o cara perdeu o poder de compra, a dignidade dele no transporte.

O SR. SÉRGIO ROSA - Vamos fazer colocações rápidas, senão vai dar tempo.

O SR. JOÃO BATISTA - Sou do gabinete do Vereador Vital Nolasco. Quero fazer duas perguntas para o Cristovão. A média de trabalhadores por ônibus no sistema é de 5 trabalhadores, quando o fator de utilização planejada é de 6.3. Isso significa em torno de 13 mil postos de trabalho eliminados do sistema. Com a introdução do complexo de corredores, você retira 2.300 ônibus do sistema, isso significa mais 14 mil postos de trabalho ou desempregados. Esses 14 mil que serão criados com a introdução do corredor será somado a esses 13 mil existentes ou existe um planejamento para dissolver essa mão de obra. Outra pergunta é quanto ao fundo de transporte. Uma das previsões orçamentárias para o fundo é excesso de arrecadação. Durante a vigência da UER a tarifa média era de 0,36 UERs. Com a implantação da moeda essa tarifa passou para CR\$0,50. Isso significa um aumento de arrecadação em torno de 30 milhões ao mês. Durante 11 meses de vigência da moeda já tivemos excesso de arrecadação de 330 milhões o que significa a metade do orçamento previsto para o Funcor.

O SR. ALEXANDRE - Sou estudante de Geografia da USP, a minha questão é a respeito do trânsito. Através do nosso trabalho que estamos desenvolvendo, São Paulo, hoje, está estruturada para o transporte par

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



ORDIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
122 8 128	8	a nt.	transp	8.6		

675 r.c.	484	do proc.
do Kpp	23	do 19. 18

timiliar. Vamos aí as grandes vias expressas, os novos túneis tudo visando o transporte particular. A respeito do corredor, será que o espaço geográfico de São Paulo está preparado para receber esse tipo de coisa? Será que vai viabilizar a cidade ou regiões? Gostaria de ouvir do Francisco e do Maurício a respeito da mídia e da política que ela deu prioridade ao automóvel particular na cidade de São Paulo.

O SR. RAIMUNDO JOSÉ - Sou do Sindicato de Fiscalização, Inspeção e Controle do Estado de São Paulo. A preocupação do motorista, do cobrador e do fiscal é a pressão do usuário e com o trânsito os carros chegam atrasados, o fiscal tem a pressão do usuário e o motorista porque o usuário quer chegar no horário no trabalho. Tem uma determinação da São Paulo Transporte que tem que ser cumprido um número de viagem por faixa horária. Muitas vezes quando engarrafa o trânsito, o carro passa 40 minutos sem chegar carro no ponto final e quando chega, chega 3, 4 carros e dentro de 10 minutos o fiscal é obrigado a mandar esses carros embora com certeza ficando mais 40 minutos sem carro. Como o objetivo do sistema é servir bem o público, o público não está sendo servido nesses ~~esses~~ casos e a pressão vem mais por causa do fiscal e do motorista, tanto que aquele que está saindo está levando muita gente e o fiscal ficando sem carro e os outros vindo vazio atrás.

O SR. ROBERTO - Sou assessor do Vereador Edison Simões.

Queria fazer uma pergunta ao Francisco. Levando-se em consideração que o projeto de corredores propõe todo uma reestruturação do transporte sobre pneus na cidade, diminuindo tempo de frequência, operando com Ônibus de grande capacidade, os articulados e mais algumas inovações técnicas como a bilhetagem automática, a gente tocou num ponto de redução



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X22 a 25	9	ant.	transp	8.6		

da categoria, só enfocando a questão do cobrador, mas com todas essas inovações não só os cobradores que perderão seus postos de serviços, mas os motoristas também, porque quando você otimiza todo sistema de transporte você tem o aumento da velocidade, lógico você vai ter ociosidade de mão de obra. Quando vocês pensaram a idéia dos corredores, se tem um projeto para ver o impacto que isso vai ter na categoria. Quantos serão demitidos, qual a forma de reaproveitamento?

Outra pergunta é para o Maurício. A gente está percebendo que a Transurb tem investido em alguma tecnologia para ônibus, pergunto se vocês têm projeto para estar investindo nas garagens, porque a gente sabe que as garagens de ônibus na cidade de São Paulo são construções de 30, 40 anos atrás e não é um fato alviseiro você estar vendo um acidente, você está vendo as condições precárias que estão sendo submetidos os trabalhadores que estão trabalhando nessas garagens.

Outra pergunta é para o pessoal do Senac, de que forma ~~maior~~ está se dando essa integração de fato empresário-Senac, se está acontecendo, se tem exemplo.

O SR. EDSON - Sou do sindicato dos Condutores. Gostaria de saber do Cristovão se esses corredores que vão ser operados se os ônibus já vêm com catraca eletrônica? Gostaria de lembrar para todos que o cobrador não tem simplesmente a função de cobrar, ele é um parceiro do motorista e se os senhores já pensaram o que vai ser de um motorista com ônibus articulado, com mais de 150 passageiros, o que ele vai sofrer, até porque os senhores têm conhecimento que a função de motorista é penosa e se essa penosidade não vai dobrar, já que vem a questão da catraca eletrônica. Gostaria de aproveitar a oportunidade para fazer uma denúncia

File no. 486
no. Rpp-23 do 96



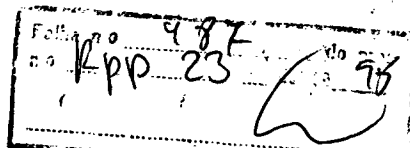
RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
222 a 25	10	mt.	transp	8.6		

O SR. ORBERTO - Sou do sindicato dos Condutores. Hoje estive numa garagem e conversando com alguns colegas, essa empresa tem mecânicos fazendo serviço de mecânico, de funileiro, mas são registrados como ajudantes ou meio oficiais. Mas, procura oficial nessa garagem, é muito difícil achar. Tenho um papel da arrecadação do CETS- SENat, desde fevereiro de 94 até dezembro de 94. ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X26	1	valéria	trânsito	8.6.95		

Eu acho que pelo tamanho do transporte nacional — isso é uma arrecadação nacional — é muito pequena. Hoje nós temos um problema porque temos um a categoria que está na marca do pênalti, os cobradores. Os cobradores, se saírem de sua atividade, que função teriam se eles não têm uma qualificação profissional. Eu gostaria de saber d Senac que estrutura teria hoje para agregar, por exemplo, 22 mil cobradores e, voltando ao problema da arrecadação, me parece que há muita sonegação de empresários em favor do Senac. Queria saber se há uma base do percentual de sonegação e se está incluído o transporte urbano de São Paulo.

O SR. SERGIO ROSA — Tem a apalavra a nobre Verendora Ana Martins.

A SRA. ANA MARTINS — Acabei de chegar porque eu estava presidindo outra Comissão, mas tinha representante aqui. Quero levantar uma questão que considero seríssima: por que o atropelo do Executivo querer que se vote tão depressa aqui na Casa o projeto do Funcor para poder iniciar os corredores, sendo que esses corredores têm implicações que exigem um debate maior com a própria Secretaria dos Transportes do Estado, a rede ferroviária, Metrô, etc. Vejam bem, administrar e governar com responsabilidade é levar em conta essas implicações. E o problema de trânsito na Cidade não está dependendo apenas de medidas do Município, mas tudo que o Município faça e que esteja relacionado com esses problemas metropolitanos precisa ter a visão de futuro, a visão da grande problemática desta grande concentração que não consegue nem transitar e nem ser transportada, abordando os dois aspectos. Acho que todos os senhores sabem, os questões na mesa que hoje já está na pauta o Funcor, apressando essa coisa, enquanto estamos precisando debater essas questões que implicam problemas metropolitanos mesmo e portanto nesses outros órgãos. Eu quero saber por que

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
K26	2	Valéria	trânsito	8.6.95		

desse corre-corre, dessa pressa e por que não acumular um debate mais profundo, mais eficiente que venha ao encontro dos problemas da população e da categoria.

O SR. SERGIO ROSA - Vamos passar aos convidados, aos que tiveram mais questionamentos nessa fase, que deverão responder com a maior brevidade possível e, em seguida, os demais em suas considerações finais, para atingirmos o encerramento. Quero anunciar a presença dos condutores aposentados e Sindicato dos Trabalhadores no Sistema Viário, com seu presidente.

O SR. - Obviamente, gostaria de poder me aprofundar em cada um desses itens que foram colocados aqui, mas pela quantidade de questionamentos, vou procurar me restringir a algumas explicações bem sucintas. Manutenção de corredores, de fato, você tem toda a razão. De fato, é dada pouca manutenção e aí envolve uma questão até de tecnologia que já foi aprimorada nesse programa e para corredor a preferência deve ser de utilização de pavimento rígido, em outras palavras, de concreto, a mesma pista de rolamento, mas quando a pista de rolamento não for de concreto, minimamente nas paradas deve ser pavimento rígido. Somente onde não há a parada, que é onde sofre menos na frenagem e na partida do veículo é que se poderia usar um pavimento flexível. O que acontece é que nos 30 e poucos quilômetros que nós temos, apenas aqui na 9 de Julho e Santo Amaro, algumas paradas são de pavimento rígido, alguns trechos são de pavimento rígido. E o que aconteceu é que na época das chuvas tivemos um verdadeiro desastre no corredor 9 de Julho-Santo Amaro com aquele pavimento, os ônibus tinham melhor condição de circulação fora dos corredores. Então, essa é uma questão tecnológica que já está sendo incorporada

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha nº 989
RDP-23 TV

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X26	3	valéria	trânsito	8.6.95		

nesse novo programa. Com relação à utilização de mão-de-obra feminina no transporte, não quetenha dito para você que dá prejuízo. O que fiz foi fazer uma brincadeira com você, de perguntar prá você, se um dia você tiver o seu negócio, e que puder colocar mulher e homem trabalhando, se você daria preferência para mulher, já que você estava fazendo a apologia da mão-de-obra feminina, e você respondeu para mim que não. (apartes) Então, esse é um problema, todos nós sabemos, não vamos querer tapar o sol com a peneira, não discuto mérito, não discuto essas questões, mas indiscutivelmente, o custo para qualquer empresa pequena, grande, média, entre empregar mão-de-obra feminina ou masculina, sem nenhuma discriminação, é mais cara. Sou casado, tenho duas filhas, sei como é esse negócio, o quanto eu cobro a minha mulher a hora que tem de levar minha filha ao médico, é problema dela, de certo ela é que deixa de ir no emprego e eu fico no meu. Então, essas questões são assim mesmo, mas pelo amor de Deus não estou aqui defendendo nenhuma discriminação nem nada, mas é um dado da realidade, onde você pode optar, Naturalmente, se a gente não quiser fazer demagogia, a opção vai ser pela mão-de-obra masculina, onde certas coisas são tanto lá quanto cá. O custo da Câmara Municipal de Transportes, que você disse ser tremendamente desnecessário, deu deixaria por conta dos Vereadores responder, não me diz respeito, esse elefante branco aqui como você chamou- não fui eu. O problema de custo de mão-de-obra. Várias questões levantaram esse problema aqui. O que vai ser feito, e na hora de introduzir certos corredores? Meu Deus do céu, 60% do custo do transporte na cidade de São Paulo é mão-de-obra. Então, não adianta ficarmos desenvolvendo tecnologia, veicular, usando motores que consumam menos combustível porque isso vai dar depois da vírgula, o negócio é mão-de-obra,

490
Rpp-23
76



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X27	11	valéria	trânsito	8.6.95		

60% do custo é mão-de-obra. Agora, se a afunção do setor transporte é gerar emprego, se é uma questão política, uma diretriz, não tenho nada contra. Agora, se é para mexer onde a coisa acontece, é mão-de-obra, a bilhetagem automática não é porque... claro, aumenta a mobilidade, facilita o cidadão faazer a viagem até o fim com o pagamento de uma passagem só, tudo isso são ganhos para os usuários. Agora, reduz o custo do transporte em 20%. Então, do que estamos falando? É disso, vamos começar a colocar as coisaas como elas são, sem demagogia, sem essas coisas que não levam a nada. Ficamos aqui fazendo discurso. É isso mesmo, a introdução de 1353 ônibus articulados vão substituir 2300 ônibus convencionais, vão, e tem de ser assim, tem de ser assim, usa essa mão-de-obra em outras funções. Acontece que a fase de obra vai ocupar 27000, vai gerar 27000p empregos durante dois anos. Então, é isso, é economia, é assim que é feito. Agora, se tudo que formos fazer em termos de economiaa tem de preservar as funções como elas estão, não teremos avanço nenhum, em lugar nenhum. Temos de levar em conta essa questão, não é abandoná-la, relevá-la a segundo plano, vamos levar em conta, mas ela não pode ser impeditiva de se introduzir melhorias, quer seja de qualidade, de custo cu de resultado. Temos de achar a saída para isso. Não podemos ficar com a bandeira de gerar desemprego! Vai gerar emprego na fase de construção. Então, as coisas são assim. Excesso de arrecadação, custo de tarifas, acho que foi o João que levantou esse negócio. Acontece o seguinte, João, os dados estão lá, estão à disposição, volto a dizer, estão sempre à disposiçãao, tenho a obrigação de mandar para a Secretaria e acabo mandando para a Câmara toda vez que há majoração de tarifa, acréscimo de tarifa, mas os dados estão à disposição de quem quiser usá-los. O custo do transporte,

491
RDP-23/ 91

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X27	2	valéria	trânsito	8.6.95		

a tarifa e a remuneração - a tarifa era 50 centavos, a tarifa média e a remuneração era 50 centavos. O custo é maior do que esse, mesmo levando em conta o desconto que a Getúlio Vargas apontou. A GV quando fez auditoria nas empresas verificou essa questão do fator de utilização ~~ser~~ 7 e as empresas praticaram um número menor. Por isso é que a Getúlio Vargas sugeriu diminuir esse número e assim por diante. Então, quando é feito o custo e é aplicado o redutor Getúlio Vargas, como a gente chama, e mesmo assim, ao longo de todo este ano, o custo que era de 53 chegou a 0,51, depois voltou, então, há variações de custo. Agora, nunca o custo do transporte foi menor que 50 centavos. Em outras palavras, nunca pagamos mais às empresas, do que elas deveriam receber. Então, o excesso de arrecadação é teórico. É feita essa conta: aumentou o número de passageiros, vezes a diferença de tarifa, deu excesso de arrecadação, é teórico, não existiu. (aparte fora do microfone). Não conta.

O SR. _____ - Está dizendo do Funcor, na lei do Funcor conta excesso de arrecadação tarifária como ~~xxxxxx~~ receita do Fundo.

O SR. _____ - Se, se, se, se, tem um bota de um se aí, é uma condição. Implantada a bilhetagem, implantado o sistema de corredor, o custo do transporte poderá ser reduzido em até 30%. Bom, o que significa, foi uma questão que fiz quando vim aqui e fiquei 4 horas sendo sabatinado aqui sobre o Funcor. Tudo isso deverá ser repassado ao usuário, ou você pode repassar ao usuário um pedaço dessa economia e outro pedaço você usar esse recurso para melhoria do próprio sistema? É uma questão a ser discutida, não estou defendendo nem um ponto, nem outro. O que estou dizendo é o seguinte: de fato, se reduz em 30%. Em outras palavras, se estivesse falando de hoje, de uma tarifa de 50, estamos reduzindo para



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 492
R.º 23 de 19 58

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X27	3	valéria	trânsito	8.6.95		

35, isso mesmo. E esses 15, o que fazemos? Trazemos tudo para o usuário ou vamos trazer para 40, pegar essa diferença e botar no fundo? A ser discutido. E aí mais ou menos já respondo a questão da Vereadora Ana Martins. Acontece o seguinte, Vereadora, isso não está acontecendo por acaso - n reuniões já foram feitas entre todo mundo que a senhora mencionou aqui, pessoal do Metrô, da CPTM, SVT, todas as entidades envolvidas. Então, fica parecendo que esse programa é um programa feito pela área de transporte municipal e que ninguém está sabendo, foi escondido durante 2 anos a 7 chaves. Não é assim, está mais que discutido, mais que integrado. Inclusive, o Vereador Zarattini levantou essa questão, ele, defensor ferrenho que é do Metrô, por que essa coisa não está compatibilizada com as linhas do Metrô. Quando o Metrô for implantado, por mais rápido que seja implantado, o programa de corretores já se pagou de velho, de velho, está mais que amortizado e pago. Eu duvido que em 8 anos, que é o prazo de amortização dos investimentos, se aumente a rede do Metrô, se faça a quarta linha, em 8 anos. Estou para ver. A média de construção de 2 quilômetros por ano. Agora, se houver um monstro de investimento, que a senhora sabe, a senhora está acompanhando isso, o Estado não tem dinheiro para isso, o Estado está procurando se juntar com a Prefeitura, o que é legítimo, para aumentar a velocidade de implantação do Metrô, em 8 anos, nem a quarta linha, que é a linha que desce pela Teodoro Sampaio e chega na região de Vila Sônia, não chega. Na hora em que chegar, está pago o corredor, prestou o serviço que devia, ordenou o trânsito na Cidade, prestou o serviço, permitiu melhor qualidade de serviço ao usuário do ônibus. Nesse aspecto venho para sua questão sem ter concluído a colocação da senhora: por que a pressa. A pressa é a seguin-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 493
RPP 23 96

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X27	4	valéria	trânsito	8.6.95		

te: caiu um projeto de lei aqui e segue prazos regimentais. Não sou a pessoa mais indicada para dizer se está com pressa ou não, se está cumprindo os prazos ou não. Defendo tecnicamente o programa e o Funcor, agora, os prazos, não sei como está tramitando aqui na Casa, com a independência que o Legislativo tem. Nesse aspecto respondo à sua questão: o modelo operacional a ser adotado, que é de utilização da faixa à esquerda, ~~é o modelo que está sendo utilizado no Brasil e que é o mais adequado para o nosso país.~~

~~Importante que se tenha em mente que a faixa à esquerda é a mais adequada para o nosso país.~~

~~tanto à esquerda como à direita, mas a faixa à esquerda é a mais adequada para o nosso país.~~

~~Assim, a faixa à esquerda é a mais adequada para o nosso país.~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

12pp 23 999 58

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X28	1	Paula	CE-Trânsito	08.06.95		

A semelhança do que está implantado no Corredor Vila Nova Cachoeirinha significa que os coletivos que hoje disputam a faixa da direita com os táxis que param para deixar os passageiros, o caminhão da Coca-cola, de cigarros e etc. Com o estacionamento irregular e tudo isso você tira todo esse tráfego da faixa da direita e joga no canteiro central, estabelecendo paradas distanciadas, estudadas, num distanciamento de 400 a 500m.

Quer dizer, esse modelo implantado na Vila Nova Cachoeirinha é o modelo básico do nosso programa. Significa que a partir do momento em que ordenamos a organização dessa frota, substituímos veículos de pequena capacidade por veículos de grande capacidade, estou, inclusive, liberando o espaço viário para o transporte individual.

Entretanto, quando houver necessidade de penalizar um ou outro, a premissa do projeto é que se penalize o transporte individual porque ele tem alternativas. Se se congestionou as faixas, se elas não são suficientes para acomodar o volume, o individual sabe que vai pegar congestionamento e busca uma variante. O transporte coletivo não pode fazer isso. É por isso que se deve dar prioridade ao transporte coletivo com uma faixa de domínio mais exclusiva possível. Essa é a premissa do nosso projeto.

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

— TAQUIGRAFIA —

Folha	495
110	Rp 23
	176

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X28	2	Paula	CE-TRânsito	08.06.95		

Se você quiser detalhar isso comigo...

* * *

- Aparte fora do microfone.

* * *

O SR. _____ - Estamos procurando minimi-

zar desapropriações. Não só pelo custo econômico das desapropriações, mas pelo custo social da desapropriação. Não faltarão aqueles que às 4 horas da manhã vão fazer discursos dizendo que não pode desapropriar a casa dos coitadinhos e etc. Isso conhecemos também.

Agora, acontece o seguinte, para facilitar, percebo uma certa curiosidade técnica sua. Eu prefiro que você visite o nosso pessoal da área de corredores, os nossos técnicos, nossos engenheiros e tal. E, não só ouça o que foi projetado, mas que contribua com as suas curiosidades e, quem sabe, até com a sua experiência também.

* * *

- Aparte fora do microfone.

* * *

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

— TAQUIGRAFIA —

496
Rpp-23
23 de 11 57

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X28	3	Paula	Ce-trânsito	08.06.95		

O SR. — Não é pela força do cargo

que ocupo lá. Mas, sempre, como técnico de transporte advoguei e batalho não pelo discurso, mas pela prioridade de fato do transporte coletivo sobre o individual. Se alguém tem que ser penalizado nessa disputa, que seja o individual por todas as razões.

Primeiro, a ocupação média de um veículo aqui é de 1,4 passageiro enquanto o de um ônibus você eleva a 100 passageiros que ocupam um ônibus. Agentece que três carros ocupam o espaço de um ônibus na via pública. É uma questão de lógica. Acho que isso é uma questão técnica.

Premissa de corredor com a implantação de catraca? Sim. É premissa de implantação. O corredor começa a operando com catraca* instalada. Quando se iniciar a operação dos corredores, o projeto de bilhetagem automática já estará em fase de implantação. Então, pode ser até uma estratégia de implantação usar os corredores para usar isso.

Alguém me perguntou sobre custo dos corredores. Eu comparei custo de METRÔ com custo de corredor de ônibus. 2,6 milhões de reais por quilômetro é só para infra-estrutura. Se acrescentarmos material rodante vai para 3,7.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Rpp 491
23 76

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
K28	4	Paula	trânsito	08.06.95		

* * *

- Aparte fora do microfone.

* * *

O SR. _____ - Mais terminais, mais estações

de transferência, mais sistema de semaforização, controle de tráfego. Tudo isso dá 2,6, se você acrescentar o material redante vai para 3,27 contra os cento e tanto do METRÔ.

Por último, só para não me estender mais, e como o Sérgio disse que temos que fazer as considerações finais, quero dizer que permanece o meu ceticismo. Mas, sou um otimista por natureza. Então, tenho que dizer o seguinte: venho aqui quantas vezes você me convidar ou me convocar para contribuir de alguma maneira para que essa comissão possa fornecer sugestões para melhoria do trânsito e do transporte nessa cidade. E, também reforço aquilo que já afirmei que tão logo o Relator conclua o relatório final desta Comissão, gostaria de receber o relatório para poder comentar, avaliar todos os aspectos apontados e, se for da sua conveniência, voltar aqui para discutir o porque sim e o porque não de cada uma das sugestões que vão aparecer.

De qualquer maneira, a casa, o Transporte São Paulo está

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X28	,5	Paula	trânsito	08.06.95	Cristóvão Francisco	

a disposição de todos os Vereadores para informações, dados, discussões sem ideologias, sem questões de partido. Não estou falando isso pela primeira vez. São vários Vereadores de partidos que poderíamos classificar como de oposição ao Governo, à Administração atual que vão, discutem comigo, me visitam, trocamos opiniões sempre no sentido de buscar a melhor solução possível. Não somos donos da verdade. Não estamos sempre certos. Esse voto de humildade me permite dizer que virei aqui quantas vezes for necessário e estarei sempre à sua disposição.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) - Tem a palavra o Dr. Maurício, da TRANSURB.

O SR. MAURÍCIO - Tenho duas perguntas. Uma sobre a prioridade do transporte individual. Acho que o Francisco já respondeu. Eu só gostaria de acrescentar que seria importante que por parte do Poder Público, principalmente da CET, uma desobstrução maior desses corredores que já existem porque isso ajudaria muito; tirando os caminhões de Coca-cola, como disse o Cristóvão, e os carros que num cogestionamento pulam para o corredor de ônibus atrapalhando a circulação.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

429
Rpp 23 77



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X28	6	Paula	trânsito	08.06.95	Maurício	

Agora, fizeram uma pergunta sobre investimento nas garagens e quero colocar que está sendo discutido um projeto junto à DRT, onde o Sindicato dos Condutores está participando. Um dos pontos principais é uma reestruturação maior no sistema, nas condições de trabalho nas garagens. Então, a própria categoria dos condutores está participando junto com o TRANSURB. Em consequência teremos uma melhoria disso.

Entendemos, como coloquei para o Vereador Sérgio Rosa, que, realmente, o setor está passando por uma mudança de mentalidade, como o País todo, todos estamos mudando e temos que mudar, quem anda para trás é carangueijo. Então, temos mudado e o sindicato tem procurado, na medida do possível, estimular essas mudanças para melhor no relacionamento das empresas com os trabalhadores, no treinamento e nas antigas condições de salários.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) - Passo a palavra para a Vera.

A SRA. VERA DOSSINGER - Respondendo ao Roberto, assessor o Vereador Edson Simões, eu diria que o entrosamento entre o setor



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X29	1	Paula	trânsito	08.06.95	Vera	

empresaria, e o entrosamento entre o SENAT é praticamente natural. O sistema SENAT é mantido por uma contribuição que é a contribuição compulsória de 1,5% para o SET e 1% para o SENAT sobre a folha de trabalho das empresas. Esse sistema de arrecadação é feito da seguinte maneira: a arrecadação vai direto para a previdência social e o sistema previdenciário faz a distribuição e devolve o montante para o SET(?) - SENAT. Da mesma forma acontece com o SESC e o SENAC, no SENAR também. Esse sistema é aceito por lei e é dessa forma.

Entrando também na resposta sobre arrecadação para o Robeto, do Sindicato dos Condutores, essa é o mecanismo de arrecadação. É um mecanismo que como recurso ~~ninguém~~ entra no sistema. O que está acontecendo, na realidade, é o seguinte: a previdência social não consegue dizer quantas são as empresas que deveriam contribuir no setor de transportes; as indústrias, setores do comércio e etc. Como ela também não consegue responder quem está sonegando. Ela só consegue fazer o repasse daqueles que estão regularmente dentro do sistema. Ela faz o repasse do montante arrecadado. Estima-se hoje que em torno de 20% dessa arrecadação em São Paulo esteja sendo regularmente no sistema. É muito pouco. O pessoal diz que es-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

501
23
78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X29	2	Paula	trânsito	08.06.95	Vera	

ão sonhando, que os empresários sonham de propósito. Muitas vezes não. Ainda estamos percebendo nesse sistema de captação que ele é um código da previdência. Têm pessoas contribuindo para o código do SENAI. Então, isso dificulta muito. O que temos feito é que com o aumento da prestação de serviços, acaba tendo uma arrecadação maior. Então, estamos incentivando os empresários a arrecadarem e vamos ~~manter~~ fornecer serviços para as empresas que estiverem em dia com a guia de recolhimento, com a contribuição. Esse é um problema que todos temos que enfrentar conjuntamente.

Por outro lado, você pergunta qual a estrutura de funcionamento neste momento. Está funcionando o CAPT-I e o CAPT-II. São as escolas que recebemos da extinta CETC. Estão sendo fornecidos outros serviços também. Estão sendo montados em projetos outros CAPTs fora de São Paulo e em São Paulo. Tem uma infra-estrutura que é o PATE, Posto de Atendimento ao Transportador em Estrada. Serão inaugurados dois agora no dia 25 de julho, Dia do Motorista. Assim, tem uma série de atividades em funcionamento. E, o que não conseguimos atender diretamente está sendo atendido via terceirização. Então, a empresa, o sindicato, todo mundo vai lá, solicita os serviços e os serviços estão sendo efetivamente prestados. A partir

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 502
o 23
da Folha 71

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X29	3	Paula	trânsito	08.06.95	Vera	

da hora que aumentar a solicitação, aumenta a prestação de serviços. Então, a minha sugestão é que peguem os endereços, nos procurem porque vamos lá e vamos tocar esse serviço em conjunto. Certo?

Quero aproveitar para fazer um convite. Hoje está sendo comemorado 1 ano do serviço do SET/SENAT, no CAPT-I, na Rua Emília Maringo, exatamente atrás da TRANSURB. O convite já foi expedido, vocês já devem ter recebido. E, fica também aqui o meu convite pessoal para que vocês estejam lá com a gente hoje. Se os Versadores aqui tiverem condições, estão absolutamente convidados. Serão apresentados todos os números, o que tem sido feito.

Entrando nas considerações finais, eu gostaria de deixar duas sugestões à Câmara Municipal, entidade que prezo e respeito na medida em que acho que o Legislativo tem uma contribuição fundamental na organização dentro do serviço de organização da cidadania. A primeira sugestão é a seguinte: o transporte de carga tem uma interferência significativa a nível de circulação de veículos e também tem uma série de nuances na questão do transporte e distribuição de carga. Então, sugeriria a esta Comissão que encaixasse dentro da sua programação uma discussão específica sobre a questão de cargas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha 503
n.º 23
TV

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.-APARTE..
X29	4	Paula	08.06.95	Trânsito	Vera	

A outra sugestão que gostaria de deixar também, principalmente pelo Cristovam que está sendo crucificado, é o seguinte: a malha viária de São Paulo, o problema viário de São Paulo não se resolve simplesmente em cima dos corredores de ônibus e os terminais. Existe o que chamamos de "integração intermodal ou multimodal" que é com trem, com METRÔ, o próprio sistema do veículo particular que tem que se aprofundada, tem que ser discutida. Apenas para pegar um exemplo, existe aquele trem que vem de Osasco, Carapicuíba que faz a Cidade Universitária e vai para a Zona Sul. Esse trem é sub-utilizado e poderia fazer uma interligação mais ou menos tranquila. Sei que existe projeto ~~existia~~ da FEPASA no sentido de que esse trem possa ter uma utilização melhor.

Então, a sugestão é a seguinte: a questão da integração entre a intermodal é vital para essa Comissão. E, sugiro que se crucifiquem, entre haspas, não só o Maurício, o Cristovam, mas que se crucifiquem também outros interessados e o poder concedente.

Quero deixar à disposição o Conselho Regional do SET/SENAT em São Paulo que está aberto e à disposição de todos os senhores em qualquer tempo e a qualquer momento. Quero agradecer



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

504
23
76

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X30	1	Paula	trânsito	08.06.95	Vera	

também a oportunidade de podermos estar aqui esclarecendo e contribuindo para este debate.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) — Tem a palavra o Sr.

Pedro Luiz ~~Santos~~.

O SR. PEDRO LUIZ ~~Santos~~ — Serei rápido. Em primeiro lugar, estou aqui representando o Governo do Estado, o EMTU, Empresa Municipal de Transportes Urbanos. Não vou entrar ~~em~~ em questões éticas, questões de polimentos nas questões operacionais discutidas aqui com relação à São Paulo Transportes.

Antes de mergulhar um pouco nos assuntos em que a Secretaria foi citada, o Estado foi citado, gostaria de falar da dimensão do problema que estamos conversando. São Paulo, a nossa região metropolitana onde a metrópole se insere majoritariamente, e você deve saber disso melhor do que eu porque está estudando, 300 mil habitantes por ano. Se considerarmos no mundo as cidades que têm mais de 300 mil habitantes, vamos ver que são poucos. São poucas as cidades do mundo que têm mais de 300 mil habitantes. A nossa região cresce isso por ano. Agora, vocês avaliam a necessidade de transporte que precisamos numa cidade como esta por ano. Façam uma analogia

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

505
Rpp 23 71



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X30	2	Paula	trânsito	08.06.95	Pedro	

de uma cidade como Jundiaí, por exemplo, a necessidade dessa cidade São Paulo precisa de um incremento x disso por ano, sem considerar as outras questões como saneamento básico, água, esgoto, telefone, essa coisa toda. Então, por isso, em primeiro lugar, se falou que têm muitos problemas. Eu quero cumprimentar o Prefeito desses lugares. E, em primeiro lugar, o Prefeito da cidade de São Paulo, das cidades da Grande São Paulo. Não apenas o Prefeito atual, mas todos os Prefeitos que assumiram ~~esses Prefeitos~~ essas Prefeituras nos últimos 25 anos porque, passem vocês, a cidade funciona; mesmo com todas as desgraças e todos os problemas que falam aqui a cidade funcionam.

Se você está estudando, quiser fazer uma pesquisa falando com outras cidades do mundo sobre o crescimento, que só se compara com o da cidade do México, vamos nos estarrecer. Como é que esses brasileitos tupiniquins descobrem formas que funcionam? E funcionam. Agora, o que deve ser feito para tentarmos minimizar e equacionar o problema dos transportes? O que deve ser feito já está escrito. A Companhia do METRÔ, a FEPASA, já existem vários planos; os planos já foram feitos. O ~~Metrô~~ METRÔ tem projetos de estudos alternativos, alguns até a nível de projeto básico, de todas as linhas que



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 506	do proc. 23
n.º 23	de 19 71

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X30	3	Paula	trânsito	08.06.95	Pedro	

São Paulo precisa e todas as linhas que nós gostaríamos de andar.

O que falta? Os recursos.

Recentemente aconteceu o quê? A falência do antigo Estado. Antigamente o Estado podia tudo e fazia tudo. O Estado é quem construía essas linhas. Isso mudou, o Estado está falido. O Estado que digo é o Estado de São Paulo, seu Governo, o Governo Federal e o Municipal. Não temos recursos para fazer o que deve ser feito. O que deve ser feito nós sabemos. O que estamos tentando buscar do Estado, que é um Governo mais recente, são novas formas de conseguirmos os recursos para fazer o que deve ser feito. É o que imagino que a ~~Transp~~ São Paulo Transportes está tentando fazer com* esses corredores. Corredor de ônibus é uma solução provi sória. Um provisório que dura 10, 20 anos, enquanto não se consegue recursos para a solução definitiva e que todo mundo sabe qual é. x
quantilax

A questão dos corredores que vocês estão discutindo aqui, se me permitem entrar nesse assunto, essa questão já conheço há 10 anos atrás. Quer dizer, acho que esses corredores são os mesmos. Não sei se mudou muito. Mas, há 10 anos atrás...



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

502
Rpp 23
75

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X30	4	Paula	trânsito	08.06.95		

O SR. _____ - Há 20 anos. Estão todos no
Plano SISTRAN .

O SR. PEDRO LUIZ - São os mesmos corredores e até hoje não saiu nada. Entendeu? Não saiu por quê? Acho que não saiu por uma questão de recursos. Essa discussão que os senhores tiveram aqui e que me permiti não entrar é a questão do recurso. A necessidade do corredor todo mundo sabe que tem. E, essa questão ambiental que envolve os corredores , eu gostaria de dizer o seguinte, apenas para complementar o que foi dito aqui, o corredor, a São Paulo Transportes não vai fazer um corredor novo, o corredor já existe. O que ela vai fazer é disciplinar o trânsito de veículos que já existem, aumentando a capacidade dos ônibus, colocando na faixa da esquerda, não sei. Sei que existe. Então, não acredito que esses corredores de ônibus que serão construídos, conheço o projeto, vão denegrir ou tumultuar o ambiente. Eles já existem, mas serão melhorados, racionalizado.

Dom, o que fazer? Como é que o Estado pretende encarar esses problemas? O que fazer nós já sabemos. O que estamos buscando são formas de parcerias, como conseguir os recursos. Os corredores da São Paulo Transportes estão aceplados nos planos da Secretaria de

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

508
Rpp 23 TO



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X30	5	Paula	trânsito	08.06.95	Pedro Luiz	

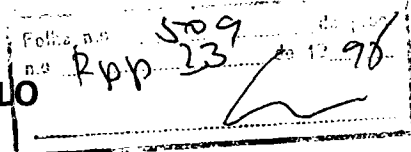
Transportes Metropolitanos, nos nossos planos. Existem os corredores metropolitanos nos nossos planos, nos nossos corredores. Existe uma integração. Existem alguns pontos de atrito, alguns pontos discretos onde o Estado tem uma posição e o Município outra. Mas, elas são discretíssimas. Existem uma total integração entre os técnicos do Estado e os técnicos da Prefeitura. Eles têm uma ~~ta~~ afinidade pessoal e técnica. Então, realmente, isso não é problema.

No que tange a questão da catraca automática, os senhores comentaram muito aqui. A EMTU gerencia 3 mil ônibus, são os ônibus metropolitanos que adentram a cidade de ~~em~~ São Paulo. Também existe o desejo do Estado de inserir a catraca automática. O que não está definido é o tempo em que esses equipamentos serão introduzidos. O tempo será em função de quê? Da capacidade que o Estado tiver de absorver essa mão-de-obra. Absorver diretamente no setor de transporte ou em outro setor da economia. Não podemos encarar o transporte pelo transporte. A nossa função enquanto transporte é melhorar a mobilidade dos cidadãos. É apenas isso.

Quero complementar uma coisa que falei no começo que é a questão do SENAT, essa parte de treinamento, tudo isso, que se inserisse também o treinamento para os especialistas em transportes. Se



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X30	6	Paula	trânsito	08.06.95	Pedro	

falou muito em operadores, em motoristas, em cobradores e pessoal de manutenção. Então, têm aqueles engenheiros aqueles especialistas que conhecem o assunto e esse pessoal nunca vi contemplado em ~~nada~~ nenhuma parte de treinamento.

Era isso. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) - Passo a palavra ao Sr. Celso Pocenza.

OSR. CELSO POCENZA - Apenas vou colocar para complementar a questão, um comentário a respeito do programa de qualidade que foi citado aqui. Ou seja, esse programa de qualidade pelo que vemos está diretamente ligado à empresa, é um incentivo à empresa. Ao mesmo tempo em que se coloca a necessidade do engajamento da motivação do trabalhador e a importância do trabalhador dentro da produção do serviço de transporte coletivo e que é fundamental para que a qualidade do serviço de transporte coletivo seja melhorado, ele é tratado de uma forma marginal, ou seja, ele é descartado. Ele é tratado apenas como um elemento de custo. Quer dizer, a partir do momento em que ele só representa custo e a redução a partir da introdução de uma nova tecnologia que representará a desengajamento

Rpp 510
23 98

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
X31	1	Paula	trânsito	08.06.95	Celso	

desse pessoal na prestação de serviços. Então, se decide unilateralmente por esse desligamento. Isso é preocupante porque mostra, na realidade, um descompromisso com a qualidade do serviço. Se a qualidade depende dos três fatores, ela deve ser tratada assim o tempo todo. Então, reafirmo a nossa preocupação em que os investimentos quando surgirem na Cidade, pelos corredores ou por qualquer tipo de investimento na área de transporte coletivo, ele envolva não só obra civil, e não só o veículo, a nova tecnologia, mas que envolva também um investimento necessário em recursos humanos; ao menos que o trabalhador fosse tratado dentro daquele fator que é colocado nos corredores que é o IBDI. Quer dizer, ao menos que ele fosse tratado como despesa indireta porque ao menos daria para justificar os 47% sobre o valor de toda a obra.

Era o que eu tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) — Encerrando a reunião

de hoje, quero agradecer mais uma vez a todos os convidados que estiveram aqui ajudando a comissão dos Vereadores a fazer este debate. Agradeço ao Sindicato dos Condutores, a presença dos companheiros que acompanharam os debates, E, reafirmar os nossos objetivos dizendo*



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 51
n.º 1278
de 19 78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. À PARTE
X31	2	Paula	trânsito	08.06,95	Sérgio	

que estamos à disposição assim como , suponho, todos vocês se colo-
caram a disposição das nossas solicitações também nos coloca-
mos a sua disposição em qualquer oportunidade. Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONV. APARTE

SEM REVISÃO

COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS

Comissão Especial de Estudos referente à problemática do trânsito de São Paulo.

Presidente: Sr. Vereador Sérgio Rosa

Membros : Srs. Vereadores

Manoel Sala

Dalmo Pessoa

Devanir Ribeiro

Edson Simões

Ana Martins

Tereza Cristina de Souza Lajolo

Reunião realizada no Anexo "G" da Câmara Municipal de São Paulo,
em 13 de junho de 1995.

Solicitante: Sr. Vereador Sérgio Rosa

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 513 do proc.
PP-23 de 95

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
III	1	valéria	trânsito	13.6.95		

O SR. SERGIO ROSA - Bom dia, vamos dar início ao quarto debate da Comissão de Estudos sobre Trânsito e Transportes na cidade de São Paulo. Hoje o tema será o Sistema de Metrô, Ferrovia e Transporte Sobre Trilhos. Quero convidar à mesa os palestrantes que foram indicados para o debate de hoje. Sr. João Carlos Scatena, chefe de planejamento dos transportes metropolitanos; Sr. José Carlos, representante da CPTM, Sr. Oliver Sales, consultor do Metrô; Engenheiro Laerte Conceição de Oliveira, presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Metrô de São Paulo; Sra. Silvana Zicolotto, diretora do Sindicato dos Metroviários de São Paulo. Como sempre informamos, o objetivo desta Comissão, através dos debates que estamos promovendo e de obtenção de informações junto aos órgãos públicos e entidades que têm um trabalho de produção a respeito do trânsito e transportes é levar o máximo de informações para subsidiar o trabalho parlamentar da Câmara de São Paulo, no sentido que possamos ter uma melhoria na questão do sistema de trânsito e transporte da Cidade, que vem atingindo níveis críticos nos últimos anos e particularmente neste ano de 95. De forma que já passamos aqui por alguns debates onde foi possível levantar questões importantes e esperamos que as informações levantadas por esta Comissão de Estudos possam de fato servir para melhorar o nível de intervenção do Legislativo Municipal nesse item do transporte e trânsito da Cidade. Temos sempre adotado um mecanismo de debate aqui de conceder 15 minutos de exposição a cada um dos convidados, onde dentro desse tempo cada um tem a liberdade de colocar as informações e abordagens que julguem mais pertinentes para o tema tratado. Todos os debates estão sendo gravados e, através da taquigrafia desses debates, vamos

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 514 de proc.
n.º PPP-23 95



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HI	2	valéria	trânsito	13.6.95		

faazer um relaatório final desta Comissão, um resumo para divulgação junto aos Vereadores e entidades da sociedade civil, de forma que todo o trabalho da Comissão possa se prestar para o objetivo exposto. A intenção então é de que cada expositor faça uso da palavra durante 15 minutos e, em seguida, tanto os Vereadores presentes quanto o público poderá dirigir questionamentos a cada expositor, para que possamos extrair o máximo de informações de nossos convidados. Vou propor que hoje iniciemos o trabalho com a exposição do Sr. João Carlos Scatena, que veio bastante preparado e pode aquecer os debates e orientar um pouco os nossos debates. Tem a palavra o Sr. João Carlos Scatena. Agradeço, de antemão, todos os convidados.

O SR. JOÃO CARLOS SCATENA - Bom, temos aí, com a abertura da Rua São Castano de São Paulo, isso nos idos de 20, 30, e o que quero colocar, a transparência está aí para um aquecimento inicial. Dividi a minha exposição em tópicos estanques mais para justificar a tese que pretendo defender ao final da apresentação. Então, inicialmente vou dar alguns tópicos. A sedimentação da estrutura urbana de São Paulo, como a cidade, essa metrópole foi gerada (estão sendo apresentadas transparências), posteriormente tecer alguns comentários como está a Cidade, como ela se insere na região metropolitana, da necessidade de transporte, principalmente transporte coletivo e apresentar alguns planos desenvolvidos não mais da própria Companhia do Metrô de São Paulo, mas na Secretaria de Transportes Metropolitanos e finalmente apresentar algumas fontes de recursos para financiar isso que estamos propondo. A primeira, por favor. Essa é a estrutura da composição urbana de São Paulo perto da sua fundação. Vocês podem ver aí, algumas coisas, para quem



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	PARTE
HI	3	valéria	trânsito	13.6.95			

conhece o mapa da região metropolitana do Município já são bastante evidentes. Temos as ferrovias lançadas aí apenas como referência, já que não existiam no início. Mas o que temos aí são as rotas de penetração para o interior ou os interpostos comerciais que existiam ao longo do núcleo inicial, ao redor do núcleo inicial, Santo Amaro, Pinheiros, Lapa, que depois transformaram-se em bairros, núcleos bastante dinâmicos dentro da estrutura urbana. Já estamos aí em 1914 e já estávamos com o bonde bastante desenvolvido na região metropolitana. Inicialmente o bonde era tração animal e posteriormente transformou-se em bonde elétrico e foi usado para estruturar o município de São Paulo. Os loteamentos, primeiro, ligavam o bonde e depois se fazia os loteamentos ou o bonde primeiro ligava dois pólos dos antigos, como Lapa, Penha, e a partir do centro e o meio começou a ser loteado, se criando uma malha mais ou menos estruturada em cima daqueles antigos caminhos. Nessa época já estávamos com todas as ferrovias aí, que tem seu auge no auge do Ciclo do Café, e eram voltadas para exportação e com o início da industrialização, as indústrias foram localizadas ao longo dessas ferrovias. O que acontece nesse período? Havia predominância do bonde, então, podemos ver nesse gráfico que a percentagem do número de passageiros para cada um dos modos de transporte, a gente vê o bonde atingindo seu pico da década de 20. Paulatinamente vai sendo substituído pelo ônibus. O automóvel tem o grande impulso a partir da década de 60, junto com Metrô e ferrovia, que é quando começa a decrescer a importância do ônibus, isso já em termos de região metropolitana de São Paulo, porque São Paulo se insere dentro de um aglomerado urbano, ele polarizou as cidades que ficavam ao seu redor e se insere dentro de uma área metro-

— TAQUIGRAFIA —



Folha n.º 516 do proc.
N.º RPP-23 de 1998

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APORTE
HL	4	valéria	trânsito	13.6.95		

politana que ele polariza 38 municípios. Hoje, por conta dessa estrutura inicial, São Paulo tem um centro histórico e um centro muito dinâmico. A gente vê aquela mancha mais escura na região central de população, isso é a densidade populacional, a gente vê ~~uma mancha mais escura na região central de população~~



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. - APARTE
H2	1	dalva	trânsito	13.06.95		

(...) da rede atual do Metrô, que vai praticamente até a Praça da Sé, até a região da Paulista, uma alta concentração de população, e essa população vai se espalhando, ficando mais rarefeita a medida que sai da área Central. Nós temos na ~~próxima~~ transparência a seguir, a mesma situação para os empregos, na área Central os empregos, existe uma quantidade muito grande de empregos. Porque estão ocorrendo isso, não está mais o emprego ao longo das ferrovias? Com o crescimento da Metrópole a dinâmica muda, porque você começa a gerar massa crítica na cidade para implantar um outro tipo de atividade econômica, são os comércios e a prestação de serviços. Então hoje São ~~Ruanapax~~ Paulo, passa por um rápido processo de tercerização que é o emprego secundário o industrial, está perdendo sua importância relativa, e sendo substituído por emprego dito terciário, que é o emprego de comércio e serviço. Isso se deve principalmente, ao gigantismo, isso é característica de metrópole. A Metrópole não pode viver tipicamente dos empregos industriais. Ou ela é exportadora, ~~auxilia~~ porém, os custos internos a Metrópole tornam praticamente proibitivo, a instalação de novos equipamentos industriais. O que está acontecendo aqui em São Paulo, é que as novas indústrias, estão se localizando no interior e



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 518 do proc.
N.º PPP-23 / 1995

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H2	2	dalva	trânsito	13.06.95		

aqui as áreas ocupadas pela indústria, está sendo ~~mutitx~~ substituído pelo terciário, a gente tem indústria de recreação expandindo, a gente tem o comércio sofisticado expandindo, isso daí muda também a característica do sistema de transporte, precisa mudar para atender isso daí. Porque o terciário provoca um intenso fluxo de pessoas, além de distribuir nos horários de funcionamento diferentes, restaurantes tem horário diferenciado de bancos, os ~~shoppings~~ shoppings, também é diferente, o comércio varejista e atacadista, como podemos ver hoje na região do Brás, etc... tem suas características próprias de funcionamento. Então essa intensa troca provoca um movimento que tende, nos principais corredores, diluir aqueles picos que se dão no ~~período~~ período da manhã e no ~~final~~ final da tarde. Aconteça um movimento mais contínuo ao longo, praticamente do dia todo, em função dessa necessidade das pessoas consumirem esses serviços. Outro aspecto, ~~mas~~ aí falando um pouco do Município de São Paulo, é que a população de baixa renda se localiza na periferia, e vocês podem ver que os empregos estão localizados mais no centro. Isso daí, quanto mais vermelho, mas é a porcentagem de população até cinco salários mínimos. O



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H2	3	dalva	trânsito	13.06.95		

O que é que essa população precisa? Ela está cada vez mais longe, ela precisa de um sistema de transportes eficiente, e barato, porque ela é de baixa renda, então com essa estrutura, e São Paulo, também tem uma estrutura desequilibrada, vocês legrarem do mapa de São Paulo, ele era desequilibrado a Leste a Sul, e é lá onde está a grande parcela de população de baixa renda, essa população tem que ser atendida. Vocês podem ver aqui, as áreas industriais, as áreas de comércio e serviço, isso daqui é Santo Amaro, existem os polos regionais aqui, aqui é o ABC, Região da Mooca, Japa, Mo-
na, etc... que polarizam a cidade em torno dele. E a massa de emprego se espalha por essa região, e aqui nós temos a base do emprego industrial, hoje na região de Guarulhos. Para atender essa estrutura complexa, o que a gente precisa, é uma rede multi modal de transportes, ela não pode ser uma rede concentrada em um único modo de ~~transportes~~ ^{transportes} e cada um desses modos de transporte que a gente tem, tem sua vocação de uma determinado tipo de demanda. E a gente dá aqui a faixa de eficiência de cada um dos modos de transportes, então aqui eu tenho ônibus diesel simples, uma faixa de até 4 mil passageiros, faixas de rolamentos, e depois tem os troleibus, que tem uma faixa um pouco menor, porque o in-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 520 de pros
N.º 23 de 1995

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
H2	4	dalva	trânsito	13.06.95		

vestimento inicial do troleibus é maior, depois eu tenho o ~~trânsito~~ ^{diesel} vinculado ao troleibus, também na mesma faixa eficiência, onde tem uma média da ordem de 20 a 25 mil passageiros, e o Metrô que tem a parte de eficiência dele, a partir de 15 mil ~~passageiros~~ passageiros, ou até mais. A ferrovia, também se ~~insere~~ insere também ao Metrô que também tem uma faixa de eficiência, ~~na~~ a partir dos 15 mil passageiros por hora, por dia. A outra, segregando Metrô/Ferrovia, deve se mais a vocação do tipo de serviços que prestam porque é uma diferença de ~~equipamentos~~ equipamentos, praticamente nos dois, o Metrô não é nada mais do que uma ferrovia. O tipo de serviço que cada um oferece. A ferrovia acaba tendo espaçamentos maiores, edificações, velocidades mais altas, para cobrir ~~as~~ maiores distâncias em menores tempos. O ~~Metrô~~ Metrô já é um serviço mais do varejo, de ponta a ponta, estações mais próximas e de alta aceleração, e para ~~que~~ você fazer viagens rápidas e paradas mais frequentes do que a ferrovia. Eles são complementares e você numa cidade, estruturada como São Paulo, há espaços para todos os modos de transportes, você tem as linhas alimentadoras, as linhas ~~troncais~~ troncais de ônibus, pode ser segregadas ou não, mais são ~~troncais~~ troncais, alimentando equipamentos como o Metrô e ferrovias mais, e



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 521 de proc.
N.º RPP-23 de 19 75

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H2	5	dalva	trânsito	13.06.95		

mesmo as troncais podem ser feitas como o bonde moderno, ou VLT, Veículo Leve sobre Trilhos. Então você tem toda essa faixa de eficiência, o Metrô é o transporte do terciário, que são os trechos de grande demanda, e você precisa de parada mais frequente, e tenha pouca flutuação de passageiros durante o dia, para justificar um investimento pesado, como Metrô. Posto isso a gente tem aí, uma rede que a gente estudou em 1992, que imaginava-se que seria a rede do ano 2000. Hoje nós temos aqui Santana/Jabaquara/Barra Funda /Itaquera/Ana Rosa/Consolação. O que se pretendia até o ano 2000, era, complementar a linha da Paulista até o Oratório, e ligando a Vila Madalena, também. Iniciar, ou construir, a linha 4 do Metrô entre Vila Sônia, e Luz, e fazer a 5, entre Capão Redondo e Embu das Artes, passando por Santo Amaro e Moema. Apoiado a isso, teria uma remodelação de todo o sistema ferroviário sobre trilhos, e por quê isso? Porque o investimento para remodelar o sistema ferroviário, nem um pouco, se compara ao custo de implantação de uma nova linha do Metrô. E nós temos hoje aqui, quase 300 quilômetros, em trilhos, em áreas já desapropriadas, já niveladas, terra-planadas, etc... O custo de você melhorar esse sistema, é



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGrafo	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H3	1	dalva	trânsito	13.06.95		

muito mais baixo. Então dentro desta proposta inclui uma remodelação de todo esse sistema ferroviário, e implantação de linhas troncais de ônibus, para alimentar esse sistema. Essas linhas são propostas fora do Município de São Paulo, elas não estão contempladas as troncais, elas estão qualimentadas do Município de São Paulo, se a gente as colocassem aí ia ficar um emaranhado que ninguém ia conseguir entender direito esse mapa. Então existe aí uma série de troncais, algumas até ~~xxxx~~ coincidentes com essas linhas de Metrô, ~~xx~~ e as troncais que o Estado está analisando como sendo mais prioritárias. As troncais que estão aí, não estão coincidentes, com as últimas, que a ~~EMT~~ EMTU, está estudando — essa transparência é um pouco antiga, não deu tempo de atualizá-la para sabermos a rota direita como que é — hoje a EMTU ~~está estudando~~ pensa em 15 troncais, como vocês podem ver aí tem 18. Mas a junção de algumas, mais ou menos a direção é essa daí. Como é que a gente faz, São Paulo, premisa de obra. ~~Na~~ No Lago do Tesouro, em 1924, mais ou menos ~~menos~~ a implantação do sistema sobre trilhos, o bonde. São Paulo precisa arrumar um jeito de financiar tudo isso, se a gente mostra uma rede desse tipo, como a do Metro, mais ferrovia, mais troncais de ônibus, todo mundo acha muito bonito, mas fala: de onde



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 523
N.º 23-23
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H3	2	dalva	Trânsito	13.06.95		

vem o dinheiro para mim construir tudo isso daí? Nós temos analisado algumas propostas, o que pode ser feito. A primeira, logicamente é investimento do governo, o governo não pode se frustrar em investir em transporte coletivo, mas não deve ser o único investidor nessa ~~história~~ história, outra fonte que pode se dizer, são financiamentos ao longo prazo, que continuaria sendo o governo como investidor, porém, ele poderia acelerar a implantação da rede de transporte. A outra forma são fundos de transportes, que você poderia também, acaba sendo, dotação orçamentária do governo, porém se criaria, algum fundo que poderia se inserir à algumas outras fontes de recursos, para financiar, ou para ~~securitizar~~ securitizar dívidas de financiamento para o sistema de transportes, os mais atrativos, que é para o governo, são as parcerias e as operações urbanas. Nos ajudamos fazer alguns ensaios no Metrô, do que poderia ser parceria por iniciativa privada para ajudar o financiamento em projeto. Esse daí, é bastante ambicioso, mais ele não foi implantado e nem pode ser mais implantado junto com o Metrô, mas ele serviu como balão de ensaio para a gente analisar junto com os investidores em Shoppings, e investidores no mercado mobiliário de comércio e serviços em São Paulo, se seria viável a ideia.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 524 do proc.
N.º PPP-23 de 1995

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APART
H3	3	dalva	trânsito	15.06.95		

Isso daqui é o Conjunto Nacional, aqui é a partem comercial, isso daqui é o que resta do Center 3, e aqui é a Estação Consolação do Metrô. O que se imaginava era construir um grande Mesanino, ~~que~~ ligando, quase até a próxima ~~estã~~ estação, que seria Masp, e dentro de, ligando os dois Shoppings, a nível desse Mesanino, que pegava dois Shoppings, que estão praticamente confinados em uma área pequena, degradações, poderia potencializar isso daí, e fornecer uma nova cara para essa região, dinamizando isso daí,, qual a vantagem? Atrair mais empregos para cá. Gera empregos, e com impostos a levantar recursos. ~~Rix~~ Existem outros exemplos deste tipo. Essa daí e a Estação Sacomã do Metrô, onde se construiu um trecho que o Metrô ~~estã~~ elevado, se construiria um Shopping, em cima da Estação, envolvendo a Estação. São áreas que vão ser desapropriadas ou usadas do leito viário, que ~~a~~ poderiam ser aproveitadas, e o Metrô traz gente para esse local, então poderia ser ~~feito~~ feito ... --- isso daqui são exemplos, o Metrô está estudando até em enterrar a estação, talvez nem dê mais para fazer isso daí. Mas é um exemplo que pode ser feito. E outro exemplo, aí, são os ~~remanescentes de desapropriação~~ remanescentes de desapropriação. Isso daí é a estação

Folha n.º 528 do proc.
n.º PPP-23 d. 10 78
O funcionário



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H3	4	delva	Trânsito	13.06.95		

Vila Prudente, da Linha Paulista, localizada, pertinho do Centro de Vila Prudente, onde pelo traçado dela, ela desapropriaria um único lote de terreno onde está uma indústria, não dá para desapropriar parcialmente, ele tem que passar e demolir a indústria, quando demolir a indústria sobra uma área de terreno bastante grande, então onde ficam os ~~terminais~~ terminais de integração poderia ser feito conjunto de edifícios, de escritórios, de serviços, etc... localizados ao longo do Metrô, e a iniciativa privada investiria junto e pagaria parte da construção do próprio Metrô. Isso daí não vale só ~~para~~ para o Metrô. Remanescentes a desapropriações, ou áreas ~~interiores~~ lindelras remanescentes, existe nas ferrovias também e se a gente for fazer troncal de ônibus também, vai ter isso daí. A outra idéia, é se fazer operações urbanas, está aqui um exemplo muito interessante que é da região da Estação Barra Funda do Metrô. Só para citar algumas áreas que existe lá, existe aqui uma área ~~entre~~ entre as duas ferrovias, que é inacessível, porque elas são muradas, existe uma área ^{grande} ~~grande~~ aqui, existe uma outra área grande aqui, são ilhas no meio da ~~Ferrovia~~ Ferrovia, que através de operações e de obras nessa região, poderia ser disponibilizadas para a cidade, essa área é interessante também é que existe



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 826 do proc.
N.º PPP-23 de 19 95
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-3	5	dalva	trânsito	13.06.95		

grandes vazios urbanos, está áreas está menos de 5' da pra Praça da
Sê. Tem um ~~potencial~~ potencial de renovação muito grande.
Então se faz um projeto a partir da 5 linha do Metrô, aqui nós
temos a CPTM, Oeste, que é a antiga FEPASA, e CPTM, Sudoeste/Nordeste/
te/Nordeste/ Sudeste, passando aqui e depois ela vai descer lá
para a região do ABC. Você tem aqui duas ferrovias, mais o Metrô,
tem uma ~~estrutura~~ estrutura de transporte muito boa, é uma área plana, poderia
para levantar recursos, uma ~~parceiria~~ ^{parceiria}, com a emissão de certificados
de participação, poderia remodelar toda essa área, esta é uma pro
posta de ~~zonamento~~ zoneamento, que a gente adequaria com os lu
cros de toda essa região, melhoraria ela para a cidade, teriam
as áreas verdes aqui para os equipamentos urbanos, com uma nova
lei de uso, facilitando essas operações urbanas. Isso daí já é
a proposta de como ~~deveria~~ deveria ser feito, o que você poderia
fazer: Shoppings Center, Conjuntos comerciais ao longo dos tri
lhos, que seria facilmente acessados através das estações, exis
tia, já até uma proposta antiga, do setor privado ~~deveria~~ d
fazer essa estação do Metro, que seria Estação Água Branca, como
acesso ao Shopping Center, sobraría área para uso misto, industrial
, todos el s muito bem servidos com o sistema de Transportes.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 527 do proc
N.º RPP-23 de 19 95
O funcionário



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H4	1	dalva	trânsito	13.06.95		

Se a gente conseguir, pelo menos, colocar parte dessa idéia de financiamento na prática, nós poderemos ter no futuro uma rede um pouco maior, porque aí nós já estamos novas linhas de Metrô, Norte e outra Sul, poderia ser prolongada para cá, já no sentido de interligar os bairros, sem que o passageiro tenha que afunilar tudo no Centro, diminuindo aqueles picos que existem entre o horário de pico e de vale, nos outros corredores, saturando os corredores como podemos observar aqui, melhorando a acessibilidade para todos os usuários do sistema de transporte coletivo. Em termos de prioridade de investimentos nessa rede, a gente pode, de uma maneira geral, falar em curto, médio, e longo prazo, como sendo, no primeiro curto prazo: concluir as obras do Metrô que estão aí paradas. Então seria esse trecho aqui, esse daqui, nós estamos negociando com o José Roberto, provavelmente passar isso para a ferrovia, isso dentro das prioridades do Metrô, e sim da SPTR, iniciar, a remodelação de toda a malha ferroviária, começando aqui, pela Linha Leste da CPTM, já integrada a esse trecho aqui do Metrô até Guaianazes, porque, — estou dizendo a minha sardinha — o Metrô aqui está saturado. Então se eu investir na ferrovia, além de ter um sistema praticamente expresso entre o



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 528 de pos.
N.º RPP-23/10 10-95
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H4	2	dalva	trânsito	13.06.95		

Corinthians /Itaquera, até a Luz, que poderia, como o Metrô já esta com parador, poderia vir com o trem com menos paradas aí, com uma velocidade muito alta, que é algo que o pessoal dessa região precisa, até Luz. Diminuiria, a demanda que existe para o Metrô, e a gente conseguiria equilibrar esse corredor aí por um bom tempo, sem ~~que~~ contar que a gente limparia grande parte daqueles veículos que estão aqui na Radial Leste, principalmente o pessoal de baixa renda que estão indo de automóvel, porque não ~~x~~ conseguem entrar no Metrô, não conseguem entrar na ferrovia, e o ônibus demora demais. Outra área de investimento é a linha Noroeste /Sudeste da CPTM, essa daqui, daqueles exemplos que eu citei de parceria privada, ela tem um grande potencial de áreas aqui nessa região, na Barra Funda, de áreas deterioradas que podem ser recuperadas. E fornecer parte do dinheiro para o projeto, a linha SUL/ fazemos uma reforma na linha Ext Oeste, e iniciar a implantação daquele trecho da linha SUL, linha 5 do Metrô. Isso a médio prazo nós teríamos que implantar a linha 4 e 5 do Metrô, concluir a remodelação das ferrovias, e ao longo prazo, a gente poderia se ~~aproximar~~ pensar para projetos mais baratos, de Metrô de ~~uma~~ menor capacidade, visto que a gente pode fazer essas ligações tangenciais ao Centro, e to que



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folh. n.º 329
N.º RPP-23
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H4	3	dalva	Trânsito	13.06.95		

diminuiriam a necessidade de equipamentos de transportes pesados
expansão da média ~~xx~~ capacidade sobre ~~xxxxx~~ trilhos, e ter tecno-
logias de implantação mais baratas.

Era o que eu tinha a dizer. Muito obrigado.

O SR. LAERTE CONCEIÇÃO - X Bom! Eu acho que

foi importante a explanação do nosso Colega do Metrô Sabena,
com bastante propriedade, ele demonstrou e fez um histórico até
do início e do desenvolvimento mostrando claramente que a era dos
ônibus dos transportes sobre ~~xxxxxx~~ pneus- ele ~~xxxxxx~~ realmente teve
o seu pico nos anos 70 quando o s sob trilhos começou a curvar
acidente, e os sobre pneus começou a ~~xxxxxx~~ decrescer. No entanto
o que nós vimos, é que o investimento que houve na malha metro ferrc-
viária, vamos dizer, ela não foi suficiente para chegarmos a um pon-
to pelo menos, de uma condição de vida melhor, ~~xxx~~ em São Paulo, e
porque não na Grande São Paulo. Nós temos claro que as soluções
que não passam pela malha metro ferroviária, são soluções que atuam
muito a nível de consequências e não da causa, e para a gente real-
mente investir, ou tentar solucionar essa questão, do trânsito de
São Paulo, é realmente, nós temos que envidar muitos esforços, prin-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 530 / 1.º proc.
N.º RPP-23 / 1.º 25
O funcionário h

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.-APARTE
H4	5	dalva	trânsito	13.06.95		

principalmente na questão da malha metro ferroviária. Eu acredito que o grande desafio, e isso nós já estamos vendo claramente, é justamente buscarmos as soluções as formas de financiamento para conseguirmos ~~em~~ atingirmos ~~esses~~ ~~financiamentos~~ objetivos. Isso nós temos claro e bem demonstrado pelo nosso colega Scatena, na eficiência dos modos de transportes e de qualquer ... de tal sorte que podemos observar que ~~se~~ não tivermos um esforço conjunto nós não vamos conseguir resolver essa problemática do Trânsito, que além dessa questão de estar acótico na cidade, ele nos traz problemas de várias ordens. Ordens tipo poluição, muito combatido, ~~...~~

~~...~~

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 531 de 531
RPP-23
11.10.95



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H5 a 7	1	ant.	trans.	13.6.95		

mas, na realidade, não tem uma integração desta parte da sociedade que está organizada e tentando resolver o problema da poluição não está muito integrada conosco tentando resolver a questão do trânsito e não estão buscando a solução conosco.

A questão dos acidentes que ocorrem com o aumento de trânsito que temos na cidade, com esse excesso de veículos nas ruas, que oneram o "governo" nos seus níveis diversos, também não tem uma integração conosco para tentar resolver este problema, sem citar a questão das perdas financeiras que acabam ocorrendo por profissionais de empresas, autônomos que ficam por aí 1, 2 horas no deslocamento entre locais dentro de São Paulo e da Grande São Paulo. Foi dito pelo representante do BNDS no último debate que tivemos na 1ª Semana de Tecnologia Metroviária, no Instituto de Engenharia que justamente o ^{lobby} ~~trans~~ transporte rodoviário teve muito mais condições de avançar em função de que o lobby é muito mais forte do que o pessoal da ferrovia perder o trem. Acredito que isso deva ter ocorrido, como pudemos observar pelos picos do gráfico de auge e declive das curvas que perdemos esse bonde na época de 80, 90 e que os representantes, ou "políticos", não tiveram condição de estar fazendo os ~~lobby~~ lobbies, com o apoio das entidades, da sociedade, suficientemente a altura para fazer avançar esse sistema. Na realidade estamos vendo esse esforço e voltando na forma da expansão do sistema uma importância muito grande sendo desenvolvido esse trabalho a nível de Câmara Municipal, isso começa a criar uma consciência dentro da Câmara a nível municipal, porque entendemos que o problema do trânsito em São Paulo, não é um problema do Estado, é um problema, estamos dentro do município, ele aflige a todos. Essa integração do Estado com o Município consideramos fundamental e como

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



Folha n.º 532/1975
N.º RPP-23/1975

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
B5 a						
7	2	ant.	trans	13.6.95		

uma necessidade de urgenciar essa articulação. Pudemos já constatar que a nível de Assembleia Legislativa já está tendo um movimento para aumentar essa sensibilização e os esforços para resolver esse tipo de problema. E na Câmara a gente está observando uma quantidade de pessoas interessadas, os vereadores envolvidos com essa problemática e achamos que isso deve ser acelerado o máximo para não ficarmos no curto prazo para daqui 4 anos, precisamos chegar nesse curto prazo o mais rápido possível. Dentro desses trabalhos que estão sendo desenvolvidos, algumas entidades em conjunto com o Simefre (?), também estão desenvolvendo um esforço para tentar estar influenciando nessas decisões e ajudando nessas articulações.

Creio que da posse em parte da Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Metrô já estamos alavancando algumas ~~maiores~~ discussões do ponto de vista técnico voltado para a questão tecnológica, preocupados em chegar num ponto de menor custo de obras para podermos estar avançando mais com as linhas, essa discussão ainda não tivemos, mas estamos articulados com os nossos representantes e com as outras entidades para podermos estar ajudando na solução dessa problemática.

Por hora era o que eu tinha a colocar.

O SR. SÉRGIO ROSA - Tem a palavra o Sr. José Carlos, representante da CPTM.

O SR. JOSÉ CARLOS - Temos impressão que os companheiros de Mesa já deixaram com muita ~~frankia~~ transparência esse quadro de transporte não só na região metropolitana, no município como no Estado como um todo. Também é claro que a grande questão é como obter esses recursos para financiamento e investimento, seja na rede metropolitana, no metrô ou da

533
RPP-23
1925



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H5 a 7	3	ant.	trans	13.6		

ferrovia. No que tange à ferrovia algum esforço já foi feito e foram obtidos alguns apoios financeiros de BIRD, na época da transferência da rede da antiga CBTU para a CPTM. Na área relativa à atuação da trem metropolitano da Fepasa há um contrato em andamento que é como BIRD de modernização da linha Sul e parte da linha Oeste. De qualquer maneira esses recursos são de apoio, não são totalmente suficientes para que esses projetos sejam integralmente realizados. Há sempre uma questão de onde essa parte de recurso complementar possa vir, virtualmente é sempre remetido ao Tesouro Estadual que cada um de nós tem a certeza de que não tem a capacidade no período que se imagina de apor esse recurso como um todo. Na CPTM, especificamente, até dentro de uma linha de integração absoluta entre as empresas vinculadas à secretaria, temos trabalhado no dia a dia com o corpo técnico do metrô. Isso talvez venha potencializar ações que torne esses investimentos mais claros, mais imediatos e mais consistentes, a exemplo que se pode levar em conta é todo o projeto da remodelação da linha Leste que conta com recurso do BIRD, oriundos do projeto da CBTU que está sendo desenvolvidos a quatro mãos. Acho que a ferrovia é sem dúvida um indutor de desenvolvimento, de crescimento urbano e até industrial. No caso de São Paulo, Rio de Janeiro isso é muito claro, se a gente pegar um avião da ponte aérea, no horário da tarde, a posição do sol é tal que ilumina a via, a gente vê aquela linha iluminada que é o trilho e a mancha urbana, ou do desenvolvimento em seu entorno. Acho que essa realidade é que faz com que a gente tenha pensado um pouco mais em investir nesta grande malha, ferrovia mais metrô. A gente tem em São Paulo a capacidade de dispor, desde já, com uma rede já instalada de perto de 300 quilômetros de trilhos. A grande dificuldade que persistiu foi na



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Processo 534
N.º PPP-23/1988
1988

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H5 7	4	ant.	transp	13.6		

medida em que seja área política, ou decisória em termos de transporte, nunca enxergou essa grande malha como uma malha que pudesse potencializar no seu uso os deslocamentos necessários que a cidade e seu desenvolvimento sempre impôs. Então esse projeto conjunto da secretaria que vê essa integração absoluta como alguma coisa que tem que ocorrer a médio prazo no curtíssimo prazo isso é inviável na medida que a rede CPTM não conta com bilhetagem automática, então, hoje é virtualmente impossível fazer uma integração absoluta entre os dois modais metroviário e ferroviário sem que se tenha também uma arrecadação entre sistemas integrado de tarifa. Essa é uma das prioridades que a CPTM tem visto, isto permeia para a área do município de São Paulo no setor sobre pneus que também já projeta em sistema integrado de bilhetagem com controle eletrônico, mas que tem que conversar, no final das contas, com o sistema metroviário e o da ferrovia. Era o que tínhamos para expor.

O SR. SÉRGIO ROSA - Tem a palavra a Sra. Silvana Gicoloto, representante do Sindicato dos Metroviários.

A SRª. SILVANA GICOLOTO - Quero parabenizar os vereadores e suplentes que estão participando desse processo por estar levantando essa questão. A gente não tem a pretensão de fazer uma análise técnica, a gente queria falar algumas questões de como a gente vê esse problema do sistema de transporte. Vou usar o termo de transporte de pessoas e não de massa, porque massa é uma coisa que a gente usa no sindicato mesmo, mas é uma coisa meio amorfa. Queria deixar presente que estamos falando do transporte de pessoas. Para nós do sindicato é ponto pacífico que a rede de transporte metro-ferroviária tem que ser ampliada assim como seus complementares. Isso é fundamental para que a gente consiga viver com uma qualidade

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 535 do proc.
N.º P.P. - 23/ de 19 75
O funcionário CONT. APARTE



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
R5 a 7	5	ant.	trans	13.6		

de vida melhor nos próximos anos na cidade de São Paulo. Também é ponto pacífico que essa ampliação tem que levar em conta esses dados que foram colocados que é onde está morando a população mais carente dos serviços mais carente economicamente, para nós isso é uma forma de você estar democratizando os investimentos e a utilização dos espaços urbanos. Investimentos, só temos a concordar, temos que buscar fontes e é necessário buscar formas de investimentos para viabilizar essa expansão. Uma outra questão é que a gente entende que o sistema de metrô é um sistema de transporte de pessoas que ~~está~~ pode possibilitar uma ~~p~~ sensibilidade a uma qualidade de vida melhor que é um transporte público e assim deve continuar sendo, ou seja, ele deve ser subsidiado para que seja acessível a todos os que habitam a região metropolitana, especificamente de São Paulo. A gente tem hoje uma situação no metrô que transporta, é um dos metrô de maior eficiência na quantidade de passageiros transportados e vem obtendo uma cobertura dos seus custos altíssimas quando comparada com outros modos. Quando a gente coloca que ele deve ser subsidiado, a gente está se baseando não só no sistema que tem mostrado eficiência para não sugar recursos por uma inoperância. Muito pelo contrário, ele está sendo complementado com recursos do Estado numa quantidade mínima, comparada com outros metrôes do mundo, e que é resultado do que é necessário para que esse transporte seja barato. A gente tem trabalhado numa faixa de eficiência grande, de um atendimento que a população considera um dos melhores meios de transporte, mas só que a tarefa de subsídio persiste porque precisa desse subsídio para que a tarifa seja barato e o sistema acessível a todos. A gente concorda que deve continuar sendo assim. A gente acha que há possibilidade de se buscar outras formas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º do proc.
N.º RPP-23/1978

RODZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
B5 a 7	6	ant.	transp	13.6		

Tem a questão das parcerias que estão sendo colocadas. A gente entende que tem que ter uma política constante de investimento no transporte de pessoas para que não se tenha tipos de investimentos, depois se entre em colapso, se gaste muito para reinvestir e uma das alternativas que temos conversado é que nesta estória de fundo de transporte se tenha uma participação dos empregadores de alguma forma constante, não só no momento que se constrói uma estação, se tenha uma parceria, se constrói um shopping center, só que precisa manter esse sistema a preços acessíveis, a qualidade dele, a renovação de equipamentos, a ampliação dele e uma das alternativas que a gente pensa é os grandes empregadores, ou a partir de um determinado número de empregados contribuir para esse fundo de transporte de forma regular para que essa política possa ser constante de investimento e de aperfeiçoamento do que está implantado. Para nós também é uma questão bastante clara que a qualidade do serviço prestado pelo metrô de São Paulo ela passa pelo seu sistema de trabalho, ou seja, operação. O metrô, pensa a sua rede, planeja a sua rede, opera e mantém. Ele tem um padrão de trabalho, ele investiu, hoje não está investindo tanto, mas investiu maciçamente na formação de seu pessoal que trabalha em todas as áreas da companhia e a gente considera que isso é uma característica que deve continuar. As vezes ouvimos propostas de terceirização de setores da empresa, a gente acha que é um risco muito grande para a qualidade, a eficácia e a eficiência do sistema, porque a gente acha que esse padrão de treinamento de qualificação profissional ele deve ser estendido para os outros modos para que os trabalhadores em transportes tenham uma qualificação como o José Carlos falou, precisa ter um sistema compatível de bilhetagem. Para se avançar na integração preci-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Fólm n.º 536
N.º RPP-23
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H5 7ª	7	ant.	trans.	13,6		

sa ter sistemas combatíveis de qualidade profissional. Quer dizer, os seres humanos que trabalham nesses setores eles têm que estar treinados, qualificados, têm que estar operando com o mesmo senso de serviço público que nós dentro do metrô aprendemos a ter. Então, a gente acha que esse é um fator fundamental, ~~é~~ A gente entende que temos que pensar em investir, arrumar dinheiro, ampliar a malha, mas não podemos perder de vista que esses sistemas são eficientes, não só por uma questão de tecnologia. Existem pessoas por trás dessa tecnologia e que esse padrão de ~~existir~~ unicidade que a Cia do Metrô tem de que você está numa área técnica, você tem uma concepção do serviço público que você trabalha, você está lá vendendo bilhete e você foi treinado com a concepção de que você está prestando um serviço público, que o usuário deve ser bem tratado, bem respeitado, isso chegando até ao padrão de limpeza que já foi até melhor, mas as crises também chegam ao metrô, então a gente precisa pensar nesse fator humano, é qualificar os profissionais da CPTM, do Metrô, e do transporte de Ônibus para que eles tenham em mente que tipo de trabalho que eles fazem. Isso é uma coisa que os metroviários, o amor ao serviço que fazem e conseguem manter até hoje, apesar de algumas deficiências que já estão instaladas no sistema, inclusive deficiências salariais, conseguem manter um padrão de qualidade bastante aceitave.

A questão da segurança do sistema, para nós a segurança também não é somente um fator de equipamentos de última geração, que possam prevenir. A gente ouviu outro dia, tem equipamentos que prevêm milhões de falhas. Mas a gente entende que a segurança do usuário, do trabalhador é uma questão fundamental num país que vive mais uma crise e a violência entra dentro do sistema, seja na forma de degradação, seja na forma de



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
B5 a 7	8	ant.	transp	13.6		

assaltos. Esse é um fator que para se manter a qualidade do serviço é preciso investir em equipamento de controle da segurança, na formação de quadros de segurança para que o usuário possa ter a tranquilidade de estar usando um transporte seguro e ele se sinta responsável por isso e não deprede, não degrade o sistema.

A questão da reutilização de área, a gente entende que é fundamental a democratização do espaço. A gente não é só trabalho e compras. A gente também é lazer, também vive com a família, os amigos. Acho que nessas parcerias é fundamental pensar que a gente tem outros setores de serviços carentes na cidade, como são áreas de lazer, hospitais, creches, escolas e que precisamos pensar nesses fatores. Quando a gente fala em ter-se uma política constante de investimento, é que a gente tem uma certa preocupação. A renovação é saudável, a gente mesmo corta cabelo, muda de casa, quer renovar, quer mudar. A cidade também. Mas a gente tem uma preocupação em que ela se renove e não fique muito fria com isso. Por exemplo, o ano passado estive em Bruxelas, é uma capital pequena, tem 1 milhão de habitantes, ela começa a discutir que a centralização dos serviços numa determinada área da cidade não é uma coisa muito positiva. Ela torna a cidade vazia, você concentra muitos recursos para utilização num período muito curto, que é o período de horário comercial e fins de semana está fechado, eles começam a pensar que isso torna áreas vulneráveis à degradação e violência urbana. A nossa preocupação é que a rede seja ampliada, que a gente tenha sempre em mente que estamos transportando pessoas. Isso tem que ser uma coisa com qualidade, com um certo carinho e que essa democratização não fique muito na estória do mercado regulando como escutamos em debates. O mercado regula, então se transforma



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 538 do proc.
13.2PP-23/10.19.78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H5 7	9	a nt.	trans.	13.6		

essa área numa área de serviços e tal e, de repente, a cidade está uma cidade até certo ponto desagradável de você viver. Você tem um final de semana que você não consegue vir para o centro da cidade porque você tem medo. Aí vai ter que gastar muito em segurança pública para garantir que não se deprede. Você tem áreas em que as pessoas moram e não têm serviços essenciais para o dia a dia dela, como lazer, hospital e tudo o mais. Essas são algumas preocupações que temos.

O SR. SÉRGIO ROSA — Tem a palavra o Sr. Oliver Sales de Lima, consultor do Metrô, ex-Presidente da CPTM e da Fepasa.

O SR. OLIVER SALES DE LIMA — Agradeço o convite da Câmara Municipal e declarar que como estou engajado, direta ou indiretamente, nesse problema há 29 anos, a minha visão talvez seja um pouco mais cética do que a dos mais recentes no processo. Isso que foi exposto, particularmente pelo Scatena, da necessidade de utilizar uma malha de transporte sobre trilhos para resolver o problema magno do transporte coletivo em São Paulo, é uma necessidade reconhecida há muitos anos. Desde o estudo do metrô de São Paulo, em 1968, que reconheceu o atraso que o metrô tinha na implantação aqui na capital e aderiu a malha do metrô à malha ferroviária que estava deixando a sua vocação de transporte de cargas, particularmente atravessando São Paulo e se dirigindo ao porto de Santos, para uma utilidade mais nobre talvez que fosse transporte de pessoas. Essa doutrina veio sendo levada, até agora, mas num ritmo muito insuficiente. Dos 65 quilômetros de rede básica de metrô conceituados na aquela ocasião, apenas temos 45 a malha incompleta até extensão de linha. De outro lado houve deformações como, por exemplo, esticar a linha leste do metrô até um ponto que era do alcance da ferrovia porque a ferrovia se atrasou



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. / APARTE
H5	7 10	ant.	trans	13.6		

na atualização em atender a população da zona Leste, de maneira que é todo um contexto ao longo desses 30 anos, onde não conseguimos resultados significativos. O que houve de altamente significativo nesse período foi a qualificação profissional dos transporteiros, particularmente da Cia do Metrô. A Cia do Metrô demonstrou ao longo desse período que ela tem uma capacidade de projetar, de instalar e de operar a nível de primeiro mundo. Então, acho que ~~xxx~~ precisamos pensar criticamente o processo, e verificar onde estão as más concepções, os preconceitos que estão impedindo ~~xxxx~~ dando que se atinja o objetivo de criar uma rede de transporte coletivo sobre trilho em São Paulo, eficiente e capaz, para transportar o que a metrópole precisa.

Alguns termos desse preconceito eu gostaria de ressaltar. A primeira coisa. Se partirmos hoje de um custo de uma linha de metrô de 2 bilhões de dólares, podemos esquecer que não vamos conseguir com uma metrópole como a nossa, que tem uma renda per capita que não ultrapassa a 5 mil dólares e conseguir dinheiro suficiente para pagar a linha de metrô neste preço. E por que atingimos um nível tão alto de custo da linha do metrô? Primeiro, porque abandonamos soluções construtivas mais simples. Admitimos que o sistema viário pode ter um viaduto em elevado, mas o metrô elevado é repellido, até recentemente, pelos ambientalistas. Eu me lembro que quando na gestão Faria Lima o metrô projetou na baixada do Glicéria uma ~~parção~~ de linhas elevadas, foi vetado pelo prefeito porque isto poluía a paisagem. Logo depois o mesmo prefeito autoriza uma série de viadutos na mesma baixada do Glicério. Existe um preconceito contra o transporte sobre trilhões que é enorme e talvez seja fruto de um lobby gigantesco da indústria automobilística que deforma todas as

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 540 de 570
N.º RPP-23 de 1978

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H5	11	a nt,	trans	13.6		

concepções. Particularmente cito o caso de Brasília onde os dois grandes urbanistas deste país proibiram o trilho no plano piloto, mas não proibiram ônibus circulando no plano piloto. Então, acho que a primeira medida é tentar reduzir o custo implantando o metrô em soluções mais baratas, inclusive com sacrifício temporário do tráfego em superfície como vem ocorrendo em muitas obras viárias em São Paulo. A segunda questão que também resultou numa deformação do processo, foi a ausência do município de São Paulo na construção do metrô. O metrô até hoje não desbordou do município de São Paulo e o município de São Paulo gera 60% das viagens de transporte coletivo. Entretanto, a participação do município de São Paulo vem decaindo, decaindo e hoje é literalmente zero. Como reverte essa situação? Eu quando na Secretaria dos Transportes Metropolitanos, cheguei a levar uma proposta ao então Secretário do Planejamento, Marcos Cintra, que era dentro da linha do Cepac, que no entorno da linha do metrô autorizar coeficientes de construção maior do que a lei permite, a lei de zoneamento, e converter esta mais valia em participação acionária obrigatória na construção da linha do metrô, com isso começaríamos a atrair, de maneira positiva, os interesses privados na construção do metrô. Cito ainda em termos de custo, que isso não se limita estritamente à fase construtiva. O material rodante do metrô ou da ferrovia, hoje um carro de metrô e ferrovia hoje custa mais de 2 milhões de dólares, para transportar 300 passageiros,

~~quantidade de material rodante~~



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
H8	1	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

quando um ônibus custa 60 mil dólares e transporta cem passageiros. Quer dizer, esse desequilíbrio não tem solução porque o Brasil não tem uma política industrial que favoreça a construção de carro ferroviário e de carro de metrô. Evidentemente é todo um complexo que está amarrando, por diversas entradas, o desenvolvimento de uma rede.

O que nós constatamos? Desde a constituição da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, que uniu a CPTM, o Metrô e a MTU numa organização única, que a gente vem lutando e pensando nisso. Nesses últimos quatro anos literalmente não se avançou um centímetro. Quer dizer, não se aumentou a qualidade do transporte, não se aumentou a capacidade de transporte e hoje nós estamos nos defrontando com uma situação onde o governo não está conseguindo colocar nem o dinheiro suficiente para manter o sistema.

Eu me lembro que, e eu participei ativamente desse empreendimento, na remodelação dos serviços então da FEPASA, na Linha Oeste, o Estado, naquela ocasião, investiu um bilhão e quinhentos milhões de dólares para transformar um serviço precário em seguro, num serviço de alta qualidade com material rodante novo, com alargamento de bitola, com sinalização moderna etc. Isso, de lá para cá, veio deteriorando por falta de aporte do Governo do Estado na manutenção do trabalho que no ano passado chegamos a ter uma imobilização de 35% de um material rodante de vida extremamente nova, material rodante que tinha 15 anos. Quer dizer, isso é completamente descabido face



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 542 de pros.
n.º RPP-23 de 19 95
O funcionário *[assinatura]*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H8	2	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

ao investimento e ao serviço prestado. Fomos obrigados, naquela ocasião, a esticar a frequência entre trens até vinte e três minutos porque não tinha material rodante, por falta de rodas, por falta de mangueira de freio, por falta de outras coisas elementares para poder fazer o trem circular,

De maneira que a minha recomendação seria que a gente fixasse um exercício talvez coletivo no sentido de reconhecer a verdade, deixar de simplesmente apontar que nós precisamos de uma rede de trezentos, trezentos e cinqüenta quilômetros sobre trilhos, mas tentar achar soluções que viabilizem efetivamente a aceleração dessa implantação. Caso contrário, nós vamos passar mais trinta anos discutindo em cima de necessidades que nós não conseguimos manter.

Um dos apelos que acho que nós todos precisaríamos fazer é do próprio usuário. O usuário hoje é um usuário sacrificado, ele sabe que viaja apertado na linha Leste-Oeste do metrô, que está no limite de saturação, sabe que viaja de uma maneira insegura nos trens da CPTM e atém por falta de capacidade, por falta de trens suficientes e esse mesmo usuário precisa ser chamado a, eventualmente, contribuir financeiramente com a tarifa mais alta do que ele paga por ônibus, para poder financiar a melhoria de um serviço que é muito mais produtivo para ele porque tira ele de uma faixa de transporte de dez quilômetros por hora, que é o caso do ônibus, e o leva a uma faixa de trinta quilômetros por hora, portanto fazendo com que ele ganhe conforto e ganhe saúde nesse deslocamento.

Então, acho que temos de atacar o problema sob diversas for-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H8	3	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

mas, removendo os preconceitos que até hoje têm impedido que nós participemos de um empreendimento que está aí, não há dúvida, do ponto de vista doutrinário, do que devemos fazer, qual é a rede que o metrô precisa ter, qual é o serviço que a OPM, nos seus duzentos e setenta quilômetros de ferrovia, precisa apresentar e nós estamos simplesmente de braços cruzados, esperando que alguém venha resolver o problema ~~fin~~ financeiro. Acho que o problema financeiro tem duas entradas, tem uma de reduzir os custos de implantação através de diversas medidas de natureza institucional, por exemplo considerar a aquisição de trens um benefício nacional, e portanto reduzir os impostos que incidem sobre essa aquisição. Temos de apelar para o motorista de automóvel ser sacrificado no seu deslocamento porque tem uma linha de metrô sendo construída e obrigando a ele se deslocar no meio da circulação, temos de apelar para o usuário, para ele aumentar a tarifa e com isso criar um diferencial que alimente financeiramente a manutenção do sistema e, finalmente, acho que temos de apelar também na contribuição maior dos municípios porque eventualmente poderá ser através de um sistema de revalorização das terras para que elas voltem a investir no metrô.

Lembro particularmente no entorno da ferrovia hoje, a par daquelas áreas que o Scatena citou, temos áreas imensas na Mooca, no Ipiranga, no Pari, na Lapa, que hoje são ociosas porque elas foram de uso ferroviário e que hoje não têm mais uso. Quer dizer, todo o café produzido neste Estado era estocado nos armazéns da Mooca e do Ipiranga. Hoje não tem uma saca de café nesses armazéns. Todo algodão pro-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H8	4	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

dizido no Estado era enfiado nas instalações do Ipiranga, hoje não acontece mais isso. Em vez disso, estamos deixando ociosas essas áreas ao longo de um eixo ferroviário de alta capacidade e estamos verticalizando as áreas de Moema, verticalizando a área do Morumbi, criando problemas de transporte que então a metrópole não tinha.

Basicamente, eram essas as considerações e agradeço a participação.

O SR. SÉRGIO ROSA - Nós agradecemos e vamos passar agora à fase de participação dos Srs. Vereadores e do público. Então, os Vereadores ou os participantes que quiserem dirigir perguntas a um ou mais dos convidados podem fazer uso da palavra. (Pausa) Vai fazer uso da palavra o Vereador Mário Noda que é, inclusive, membro da Comissão.

O SR. MÁRIO NODA - Bom dia a todos. Acho importante a apresentação que o Sr. Scatena fez, ele mostrou, através de eslaides, aquelas interligações que realmente são muito importantes, mas há uma fase que tem que ser completada, esse anel como se fosse um anel viário. Acredito piamente que a solução dos transportes está realmente nos trilhos porque os trilhos têm as suas limitações enquanto o trânsito sobre rodas não tem. Uma simples passeata hoje, os senhores estão notando, leva à dificuldade no transporte, tanto para os ônibus quanto para os veículos de passageiros comuns, veículos particulares.

Mas a solução está mesmo no que o Sr. João Carlos disse. Ele



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H8	5	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

apresentou dois projetos, que estão engavetados pelo jeito, que trariam grandes soluções àquelas parcerias. Quer dizer, levaria um grande incentivo à população para que ela permanecesse realmente nos locais, nos bairros. Temos hoje o polo industrial criado em Itaquera que não está sendo realmente ativado porque não existe um incentivo grande da parte do governo estadual ou do governo municipal. Teria que ter um grande incentivo porque em Itaquera hoje, com a construção das Cohabs, temos um milhão e duzentos mil habitantes e apenas cerca de cento e cinquenta, cento e sessenta mil empregos locais. Se fosse reativado, fossem levadas, ou fossem transferidas as indústrias aqui do centro para aquele local, criaríamos na região quatrocentos mil empregos, trazendo então aquele equilíbrio que o João Carlos estava cobrando, o equilíbrio nos meios de transporte de pessoas. Evitaria, assim, a vinda para o centro de grande número de pessoas para os seus locais de trabalho.

O Sr. Oliver citou as áreas ociosas das regiões das linhas de trem. Acho que deveria apresentar alguma solução nesse sentido, de fazer uma parceria para que as grandes empresas, os shoppings, buscassem alguma solução naquelas regiões. Poderia ser implantado, por que deixarmos aquelas áreas ociosas? Então, poderia ser implantada uma infra-estrutura com o comércio ou com os shoppings porque muitos acreditam que os shoppings atrapalham o trânsito. Ao contrário, ele ajuda. Um shopping criado no Aricanduva ajuda sensivelmente o equilíbrio no transporte porque as pessoas deixariam de vir ao centro e iriam ali ao shopping, ficariam no local, quer dizer, usufruiriam in-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



Folha n.º 546
P.º 23 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H9	1	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

clusive da infra-estrutura, criando-se uma área turística e se evitaria que as pessoas viessem sempre ao centro, procurando alternativas naquela região.

Quanto a essas interligações, acredito piamente que temos de investir no transporte sobre trilhos e também no monotrilho porque as Poços de Caldas tem monotrilho, consegue manter o monotrilho através de parcerias, ou através de concessão por vinte anos, ou trinta anos, nós poderíamos ter o monotrilho aqui na cidade de São Paulo sem praticamente um grande custo para a Prefeitura, a Prefeitura doaria uma faixa de terra, apenas um centro, ou o canteiro central, porque aquilo é feito através de um braço e é pendurado. Quer dizer, o uso do espaço físico é pequeno. Seria muito mais viável investir nessa área e também nos tremas, metrô etc. porque nós temos no Japão, não sei se alguém conhece o sistema de transporte sobre trilhos do metrô, eles realmente estão investindo, mas quanto mais o país se torna avançado, como nossa cidade está se tornando mais avançada, tem que se investir no transporte sobre trilhos. Mas elas todas cruzam, o João Carlos deve conhecer porque lida com o setor de transporte, na estação Chichurko, lá em Tóquio. São interligadas oito linhas de metrô e trem, uma em cima da outra numa estação.

Mas não é simplesmente a estação, ali existe o shopping, sete andares abaixo do solo. E isso atrai a população, evitando que eles procurem outros locais. Acho que são essas alternativas que temos que procurar e só gostaria de deixar uma pergunta ao Dr. João Carlos sobre se tem existe algum estudo para que possamos implantar

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 547
N.º RPP-23 98



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
H9	2	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

o monotrilho na cidade de São Paulo. Muito obrigado a todos vocês.

O SR. JOÃO CARLOS SOATENA - Quando a gente faz planejamento do transporte no metrô a gente não define claramente quais são os modos que não são metrô, às vezes ferrovia. Ferrovias, como já estão aí no seu espaço, então a gente não pode fazer nenhum planejamento o sistema de transporte ignorando as ferrovias. Elas são uma realidade e precisam ser melhoradas.

O metrô, no restante, tem proposições e a gente tem a análise da demanda de cada um daqueles outros corredores que não são de características de um sistema de alta capacidade. A tecnologia que vai ser implantada ali pode variar a medida que ela possa atender naquela capacidade. Então, a gente não tem um estudo claro de monotrilho, mas dentro daqueles corredores que você vê podem ser que um deles se enquadre dentro dessa tecnologia. Eu não sou defensor de uma ou de outra, acho que elas são, todas elas, complementares e se a gente consegue um monotrilho que seja de um padrão compatível com a cidade e com a demanda que ele tem que carregar, eu não vejo porque não implantá-lo. Não descarto, em princípio, essa hipótese.

Você falou outra coisa, apesar de não ter feito a pergunta, de Itaquera, de um pólo em Itaquera. Eu citei um deles, a gente tem uma proposição para Itaquera também do mesmo tipo, criando um pólo de empregos naquela região. Existem remanescentes de desapropriações bastante grandes lá dentro, existe o terreno cedido em comodato para o Corinthians, para fazer o estádio, toda aquela área tem um grande



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H9	3	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

potencial de se construir alguma coisa que atraia as pessoas para lá, inverta um pouco o fluxo da Radial no sentido Leste-Oeste ^{ou} do metrô mesmo. Existe área suficiente.

Existe até uma proposta de uma universidade de tecnologia e Oliver andou trabalhando nisso também porque lá tem o pátio do metrô e ali tem tecnologia de ponta de transporte ferroviário, não diria nem metroviário e sim ferroviário, que poderia ser usada como um grande laboratório de uma faculdade naquela região, uma escola de tecnologia. E tem espaço ainda para uma grande reurbanização urbana. No caso que a gente está estudando agora, que é a ligação direta da ferrovia pelo ~~que~~ o que seria a extensão leste do metrô até Guaiianases, liberaria também toda uma faixa ali, que seria o leito da ferrovia, que poderia ser objeto de um estudo um pouco maior de renovação urbana naquela região, tentando levar emprego.

O Metrô é muito sensível a essas parcerias com pessoas e com entidades que, como a Câmara de São Paulo, tem poder sobre o ~~uso~~ uso do solo de São Paulo. O Metrô não tem, o máximo que se pode fazer é ~~pro~~ propor, divulgar a idéia, usar os técnicos que estão lá dentro que têm idéias, foram treinados, o Estado investiu pesadamente no treinamento desses técnicos, como a Silvana disse, como o Oliver disse, e eles têm obrigação de propor soluções. A gente tem soluções, a gente está aberto a discutir essas soluções que podem favorecer demais o sistema de transporte em São Paulo, além de poder, potencialmente, carrear recursos para atender uma outra região que não tem esse potencial.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. - PARTE
H9	4	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

O SR. SÉRGIO ROSA - Obrigado. O próximo que pediu a palavra foi o companheiro do Sindicato dos Metroviários Godoi. Depois, o Zarrattini.

O SR. GODOY - Bom, pessoal, eu gostaria de fazer alguns questionamentos aqui porque, num debate desta envergadura, dificilmente fica fora da discussão o problema do capital-trabalho. A gente já tem feito várias denúncias na mídia, de um modo geral, fizemos recentemente aqui nesta Casa um o Seminário "Metrô 2000", muito bem encaminhado inclusive por funcionários vossos, da empresa, pelo Corpo Técnico do Metrô. Então, muita coisa que está sendo discutida aqui já foi discutida inclusive naquela oportunidade.

Hoje, por exemplo, a gente tem claro que o metrô e a ferrovia teriam de sofrer um grande investimento, inclusive de expansão, por tudo isso que foi falado, porque é um meio de transporte muito eficiente para a população, principalmente carente deste Estado. E por que que ele é eficiente? Porque os funcionários que trabalham nessas empresas, principalmente na empresa na qual nós trabalhamos diretamente, que é o Metrô, os profissionais que fazem parte dessa empresa levam muito a sério esse trabalho. Por isso que hoje temos um grau de aceitação de quase 100% da população, em termos de meio de transporte de massa, de população, como disse a Silvana aqui. Portanto, não é de graça isso aí e assim essas pessoas têm que ser valorizadas também num momento de discussão desses.

E aí está claro para a gente também o seguinte: só o metrô



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H9	5	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

não resolve o problema do Estado de São Paulo e do Brasil. Claro que nós temos que ter outras integrações. Isso a gente já vem falando há muito tempo, principalmente investimento na ferrovia, mais na região leste, a gente vive o problema diariamente ali^m e que o Sindicato dá de frente ali com o Metrô. Se não houver um grande investimento na ferrovia, logicamente que o metrô não comporta, como também^m não é verdade o que foi dito aqui que o metrô transporta só trezentas pessoas por carro, ele transporta dois milhões e meio de usuários por dia hoje, que cabe em cada viagem trezentas pessoas num carro do metrô. Então, não é trezentas pessoas que um carro transporta.

O custo é alto para construir^m metrô, mas a população que está usando também aumenta dia a dia, tanto é que a gente já faz parte do livro "Guinness Book" como o menor metrô do mundo, com menos quilômetros construídos, que são quarenta e quatro quilômetros de metrô e que transporta mais público no mundo e o que tem menos subsídio, inclusive, por parte do governo.

Aí, entrando na parte de subsídio, acho que tem que ter a vontade política, aqui no Brasil, de se tocar as coisas. E aí tem que ser uma integração entre Município, Estado e Governo Federal porque não dá para ficar fora dessa discussão porque se o governo continuar com essa política que está hoje, essa lógica do Plano Real, que é não investir na área social, fica complicado a gente fazer qualquer tipo de discussão em benefício da população porque no final do Governo ~~Fl~~ Fleury,^m o subsídio do transporte do metrô estava na faixa de 30%. Hoje, ele já caiu para vinte e o Governo do Estado continua com uma



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H10	1	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

política de reduzir isso a zero, quer dizer, custo, receita e despesa empatarem e não dá para fazer isso. Ou o governo entra com a parte de subsídio na área de transporte público, ou fica difícil você ter uma melhoria disso tudo.

Apesar de todas essas integrações com a iniciativa privada, tem que ter uma parte do governo sim, porque quando interessa para o governo, ele usa isso politicamente. Então, por que que não pode investir também, se ele usa politicamente na hora da campanha expansão de metrô, de investimento, é bom para o público, "vou fazer o prolongamento norte, o prolongamento leste", só que na hora de investir, na hora de praticar efetivamente em benefício do povo, ele cai fora. Do jeito que vem sendo tocada a política hoje, a tendência é piorar e não melhorar. É por isso que eu tem a vontade política em todos os níveis, ou fica complicado.

Vou citar um pequeno exemplo aqui. As pessoas quando tomam determinadas decisões têm que saber que existe uma lei maior neste país chamada Constituição, que é a nível de Governo Federal. Porque, por exemplo, hoje de manhã eu estava vendo o repórter, só um exemplo rapidinho, me parece que ontem aqui nesta Casa, depois o Zarattini pode colocar melhor, foi votado ou está em votação o projeto de doação de órgãos de todas as pessoas que falecem. O Maluf quer aprovar uma lei aqui que o povo tem de fazer a opção de não ser usados os órgãos; quem não fizer a opção automaticamente tem de doar tudo. Só que existe uma lei maior chamada Constituição que vai contra isso. Então, fica complicado. Quer dizer, o Município toma uma decisão, o Estado

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 552
RPP - 23 75



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H10	2	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

toma outra e o Governo Federal tem outra. Ou tem que ser uma integração entre as partes para tocar isso aqui, ou fica complicado porque inclusive o que o Maluf está fazendo aqui os Vereadores aprovarem é inconstitucional e vai cair, implanta hoje, amanhã cai.

Acho que quanto a esse problema do meio ambiente, ele é muito relativo. Os ambientalistas, não sei que, acham que não deve expandir porque acaba com o meio ambiente. Acho que isso é muito relativo. Acho que pior do que abrir um buraco para passar o metrô, ou dar uma parte para passar um trem, é esse trânsito infernal, é essa poluição que nós enfrentamos aqui no dia-a-dia, como já foi colocado aqui e está no próprio documento do seminário. É problema de estresse, é problema de cansaço, o barulho, então fica complicado. Portanto, acho que isso também tem que ser levado em consideração e, logicamente, todas as partes envolvidas têm que discutir seriamente isso aí.

Então, acho que esse problema de subsídio é primordial. Por exemplo, nós estamos numa discussão com o Metrô hoje da volta do CRE, Conselho de Representantes dos Empregados, que tem como objetivos principais: os objetivos da empresa, programa de trabalho, formas de atuação, política de recursos humanos, problema estruturais e conjunturais, política de investimento e política de expansão. E aí é vontade política de implantar tudo isso porque isso aqui não depende de lei, isso aqui não depende de nada, depende da vontade política do Governo do Estado falar que realmente quer fazer um trabalho sério e, portanto, dizer que vai implantar o CRE para poder trabalhar em conjunto e aí a gente também quer discutir com o Governo do Estado o proble-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H10	3	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

ma de contrato das empresas, como é que ficam essas obras superfaturadas do metrô, como é que fica o problema da Paulista, aquela obra fenomenal, tremenda, que fizeram lá. Como é que fica o problema da degradação do sistema hoje, que a gente vem denunciando dia a dia na imprensa e a empresa não admite, o Governo do Estado também não admite isso, só que acontece: vira e mexe o trem da Leste-Oeste está parado. E aí tem que ser tratamento diferenciado porque o metrô construído na Norte-Sul, que é subterrâneo, que não fica exposto ao tempo, é um tratamento; aquele que pega sol, chuva, vento todo dia, é outro tratamento.

Acho que hoje, no país, temos pessoas competentes, temos o "know-how", temos mão-de-obra especializada para construir o nosso metrô e os nossos trens aqui mesmo. Acho que esse problema de investimento externo é muito relativo.

Aí, tocando de novo no problema do subsídio, como foi colocado aqui pela Silvana, a grande discussão é a seguinte: quem é que tem que dar o subsídio para o transporte em São Paulo? Quem se beneficia com o transporte público em São Paulo? Que que tem que pagar as obras do metrô? É o povo, com a tarifa cara? É o funcionário do metrô, que hoje está uma discussão tremenda e uma política de redução de custos na empresa, com redução de funcionários e pagando os prejuízos diminuindo os benefícios do funcionário? Ou são os grandes empresários deste país, que se beneficiam diretamente do transporte público, como é a Paulista e os banqueiros da Paulista, por exemplo? Os grandes comerciantes da cidade de São Paulo e os grandes empresários deste país.

534
RPP-23/13 76



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONF. APARTE
H10	4	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

Então, a polêmica também está aí. Vai ser construído um shopping agora, já está em projeto, do lado da Estação Tatuapé, encostado ao metrô Tatuapé. Quem que vai se beneficiar com isso? É o povo, ou é as grandes lojas que vão abrir ali dentro daquele shopping? E aí o Metrô dá uma concessão de 50 anos do terreno em troca de 15% do total da arrecadação, em trinta anos e, nos últimos vinte anos me parece que de 17%, acho que o Zarattini deve ter algum dado mais concreto. E depois de 50 anos, tudo isso volta para o Metrô. Ora, daqui a cinquenta anos eu não sei se já não estourou a III Guerra Mundial porque, do jeito que está indo isto aqui talvez não estoure uma terceira guerra, mas uma revolução no Brasil.

Então, está complicada essa discussão: ou as pessoas têm a vontade política de tocar isto aqui, ou fica complicado. Acho que um grande impasse que a gente vai enfrentar daqui para a frente de investimento nas áreas sociais, que a gente já enfrenta hoje e cada dia está mais problemático é o problema do menor aqui da rua, que passou agora aqui embaixo, que é investimento na educação, na saúde, no transporte e na habitação, ou muda um pouquinho essa política ou não adianta a gente fazer seminário desse tipo. Vamos bater, bater, bater na tecla, só que quando chega lá os interesses são outros.

O SR. _____ - Sr. Presidente, pediria licença para ponderar que não estou de acordo com a interpretação que foi dada às minhas palavras. Eu, sem querer fazer demagogia, comparei o que cabe dentro de um carro do metrô com o que cabe dentro de um

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



Folha n.º 585
N.º RPP-23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. ARABTE
HLO	5	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

ônibus, não estou falando em desempenho, estou falando em capacidade. Eu não concordo com a distorção das minhas palavras porque eu não sou político.

O SR. SÉRGIO ROSA - O companheiro do Sindicato fez uma série de considerações, não fez perguntas diretas e se tiver alguém da mesa que queira fazer alguma consideração sobre a fala dele, está aberto. (Pausa) Se não, a gente passa para o Carlos Zarattini fazer suas colocações. (Pausa) Vereador Carlos Zarattini.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Bom dia a todos, queria parabenizar as exposições que foram feitas e queria só, rapidamente, fazer algumas considerações porque acho que alguns problemas que foram colocados aqui dizem respeito à questão da discussão de um plano diretor na cidade de São Paulo e de um plano diretor da região metropolitana justamente nessa questão de alocação de empregos, de pólos e que acho que é uma questão que nós, no próximo seminário, vamos tratar e que é fundamental a discussão, que ela volte a ser feita mais especificamente nesse ponto.

Segunda questão que eu queria fazer é, na verdade, duas questões. A primeira questão vou deixar aqui para o Scatena e para o Laerte, representante da Associação dos Engenheiros, é em relação aos custos do metrô. A gente sabe que tem um cálculo estimado aí, por volta de cem milhões. Agora, o processo de licitação de obras do metrô é feito sempre de uma forma de grandes lotes, ou seja, são feitas contratações de grandes trechos e, ao contrário da Norte-Sul, até o Dr. Oliver talvez possa falar alguma coisa sobre isso, na Norte-Sul houve



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H10	6	Monteiro	Trânsito	13.06.95		

contratação de trechos menores e foi feito por empreiteiras médias. Hoje em dia, como a contratação é feita em grandes lotes, se exige evidentemente grandes empreiteiras, o que acaba recaindo sobre as mesmas empreiteiras de sempre.

Então, será que essa questão da diminuição dos custos de obra do metrô não poderia ser atacada também pelo lado da forma como é feita a contratação da obra? Quer dizer, essa questão não poderia estar relacionada com isso? Essa é uma primeira questão.

A segunda questão, que seria especificamente para o Dr. Oliver, que tem uma experiência nessa área dos trens, é que o fato de ainda hoje as linhas que cortam,

a ~~contratação da obra~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 557
N.º PPP-23/10 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H11	1	Angela	Trânsito	13.06.95		

a antiga Santos/Jundiaí, a antiga Central do Brasil, ainda passam por ali trens de carga. Qual o projeto, qual a forma prevista, quais são as possibilidades desses trens de carga evitarem o cruzamento do centro da Cidade porque, de certa forma, eles complicam essa forma de operação, que seria uma operação quase que metroviária das linhas de trem. Quer dizer, como é que isso seria resolvido? Qual seria o custo disso daí?

E, por último, queria deixar -acho fundamental- que todos esses projetos que são colocados aqui, por parte tanto da CPTM como do Metrô, e, portanto, são vinculados ao Governo do Estado, devem ser apresentados de forma pública à Cidade de São Paulo, ao Município de São Paulo, porque é necessário que haja, por parte desta Casa inclusive, o conhecimento dessas propostas, porque essas propostas -e vimos a riqueza delas- devem ser colocadas de uma forma mais ampla, para que sejam discutidas, para que esses projetos tenham uma viabilidade prática na forma de leis, na forma de construção de fundos, na forma da discussão das fontes de financiamento, que sejam discutidas aqui nesta Casa em forma de projetos.

Então, é evidente que o fato de o Governo do Estado e ser uma entidade e a Prefeitura do Município de São Paulo ser outra tem de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Fol. 558
N.º RPP-23
75

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H11	2	Angela	Trânsito	13.06.95		

ter um tratamento conjunto, ~~mas~~ tem de ter uma viabilidade conjunta através de uma aproximação.

A minha opinião particular é de que não pode haver essa dissociação que está havendo hoje na forma administrativa. Se é um problema do Estado os trilhos, então a Prefeitura se exime disso e faz um projeto de corredores de ônibus, que não leva em conta o projeto sobre trilhos. E o projeto sobre trilhos não se viabiliza porque não consegue articular com a Prefeitura projetos de operações urbanas, taxas de transporte e uma série de soluções possíveis de serem adotadas.

Então, a gente acha que é importante que haja esse diálogo, que haja essa divulgação, para que a Cidade realmente leve em conta isso. Mas eu queria deixar aqui e pedir que, se for possível esse esclarecimento, sobre as duas questões que eu coloquei.

Muito obrigado.

O SR. _____ - Vou passar, então, ao Sr.

Oliver (?) e Scatena (?) para ~~xx~~ as respostas das perguntas do Carlos Zaratini.

O SR. OLIVER _____ - A primeira questão levanta da é aquela da partição da linha em lotes de construção.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 559 de 559
N.º RPP-23
13 19 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H11	3	Angela	Trânsito	13.06.95		

O que eu posso testemunhar é que a linha Norte-Sul foi dividida em 11 lotes de construção. Os lotes, me parece, eram menores do que nas linhas subsequentes. Isso foi feito à luz da legislação da época. Hoje, com a nova legislação, não sei. Estou fora desse setor e não sei se caberia, eventualmente, uma redução de custos com a redução do lote de construção.

O que houve, na verdade, e essa é a minha opinião, é que o Estado, ao longo do processo, foi contratando mais do que a sua capacidade financeira. Então, o que ocorria? O tamanho das obras foi aumentando para captar empreiteiras de alto poder financeiro para poder bancar um atraso de pagamento. Isso acabou realimentando o processo e hoje estamos num beco sem saída, porque não tem dinheiro e nem empreiteiro com dinheiro para bancar obra grande em favor do governo. Esta é a minha visão do processo. Acho que cabe um reexame total para saber que tipo de tamanho de lote é o mais econômico para o poder contratante que, no caso, é a Companhia do Metrô.

A outra questão levantada é a questão da carga. Também é uma visão muito particular minha, à luz da história. As ferrovias que cruzam São Paulo tiveram uma missão histórica muito importante,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 560
N. RPP-23 / 78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APORTE
H11	4	Angela	Trânsito	13.06.95		

particularmente a linha Noroeste/Sudeste foi o grande eixo que sustentou o Brasil durante 50 anos, exportando café, e exportando café com grande lucro, grande lucro que alimentou, ao longo de uma concessão de 90 anos, a construção e a operação na antiga São Paulo ~~em~~ (?). Quando a São Paulo (?) entregou a concessão de volta ao governo, em 1946, esse filão estava esgotado. O café não tinha mais sentido na balança comercial do Brasil e, de outro lado, a metrópole, como mostrou Scatena, veio mudando o seu perfil e vem mudando crescentemente até hoje um perfil industrial que ocupava todas essas áreas em torno da ~~xx~~ ferrovia, para poder alimentar até a própria ferrovia, indústrias de porte médio e de porte grande, que foram se deslocando para o interior. Restou apenas a indústria automobilística do ABC como grande indústria, a qual, aliás, é propriamente chamada de "montadora", porque não ~~é~~ bem uma indústria que vive de outras indústrias, muitas delas sediadas no interior.

Quer dizer, a carga ferroviária, que é uma carga maciça, uma carga industrial, deixou de existir nesse eixo. Então, particularmente no eixo ~~Santos~~ Jundiaí/Santos não tem geração de carga ferroviária, tem passagem de carga ferroviária. Essa passagem de carga fer-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 561
RPP-23/ 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H11	5	Angela	Trânsito	13.06.95		

roviária está possível de ser feita por fora da metrópole através da ligação entre Mairinque/Evangelista e Santos e existe, nas duas bitolas e nas duas ~~vias~~ vias, pelas linhas da Fepasa. Quer dizer, o acesso ao Porto de Santos está sendo feito por fora da metrópole. Esta é uma constatação.

A outra constatação é de que essas áreas ^{em} que não mais passam cargas ferroviárias no sentido de descarga e no sentido de descarregamento, tornaram-se ociosas esses grandes armazéns reguladores. Então hoje, além desses exemplos, cito o caso do Pátio de Engenheiro São Paulo, plantado a dois quilômetros e meio da Praça da Sé, uma grande área urbana em que o caminhão para transferir a carga para o trem entra no meio da Cidade para depois o trem levar a carga para fora da Cidade.

Essas áreas ferroviárias que estão sendo usadas estão sendo usadas sob esse figurino. Quer dizer, o caminhão vem da periferia, tras -ou o trem ~~traz~~ traz- para dentro da Cidade para, depois, o caminhão jogar para fora da Cidade. Ora, por que não constituir, então, um terminal na periferia da metrópole para fazer essa transferência trem/caminhão?

Eu me lembro que particularmente na minha ferrovia de origem,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n° 362
M. RPP-23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. / APARTE
HL1	6	Angela	Trânsito	13.06.95		

na Fepasa, que a Fepasa teve o maior terminal ferroviário das ferrovias paulistas na Barra Funda. A Barra Funda chegava a manipular 600 vagões por dia. A Barra Funda foi perdida para fazer o terminal intermodal e para fazer o ~~mem~~ Memorial da América Latina e a Fepasa não se abalou, o transporte dela não perdeu nada. Isso aconteceu há cinco anos atrás.

De maneira que eu acho artificiosa essa questão da carga. Acho que ela existe porque as empresas que são donas da carga fazem questão de manter o território circulando por razões patrimoniais.

O SR. I SCATENA — A respeito do esquema de contratação de obras, uma vez eu vi uma explicação muito parecida que o Oliver deu agora dada pelo Plínio. Não sei se eles combinaram, mas foi a mesma.

É o problema de vocês parcelar ou não os lotes eu não sei, em princípio, se onera ou não mais o custo de implantação. Pelas comparações que tenho feito, que não são lá muito confiáveis, porque tenho trabalhado com índices médios, não acredito que as previsões de custo que tenho para as novas obras de Metrô, inclusive as negociadas com o Banco Mundial, sejam muito diferentes do que custou a linha Norte/Sul que foi feita em 11 trechos, 10 de metrô e o



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 563
RPP-23 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
H11	7	Angela	Trânsito	13.06.95		

11ª era o pátio.

Se você simplesmente pegar o IPC americano e inflacionar o custo da linha Norte/Sul ele dá um valor muito próximo do que o metrô calculou para fazer a linha 4. Então, depende mais do local que você está implantando a obra, da complexidade que é o sistema e, certamente, vai ficar mais cara, o metrô quanto mais esta Cidade se adensar ... A gente tem questionado técnicos, políticos e outros setores da sociedade têm questionado demais os custos do Metrô, houve há pouco tempo atrás uma grande divulgação pela imprensa dos custos de Metrô de Lisboa, falando que uma empreiteira nacional tinha conseguido contratar, ganhar uma concorrência em Lisboa por 80 milhões de dólares o quilômetro. Posteriormente, verificamos junto ao Metrô de Lisboa que essa implantação seria para fazer a obra civil e o metrô mesmo, o custo dessa linha que a empreiteira nacional fez em Lisboa, o custo final dela foi de 160 milhões de dólares.

Então, os custos do metrô em São Paulo não são tão disparatados a nível mundial como se imagina. Hoje está se orçando em cerca de 100 a 110 milhões de dólares o quilômetro para a implantação da quarta linha.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 564
N.º RPP-23
75

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H12	1	Angela	Trânsito	13.06.95		

Não sei, não dá para a gente discutir se é mais barato parcelar ou não, acho que vai muito da velocidade de implantação. Se você parcela mais a implantação em lotes menores, você consegue fazer isso muito mais rapidamente, porque você tem várias frentes de obra, com várias empresas se mobilizando ao mesmo tempo.

O que ocorre aí é que você tem de ter um fluxo de dinheiro razoável para sustentar esse tipo de coisa. Quando você faz trechos menores quem ganha são as empreiteiras maiores e essas empreiteiras têm um aporte, têm um capital que permite manter um certo atraso de pagamento, num esquema, como o Sr. Oliver já disse, que já falôu e o que precisamos estudar é uma forma de se fazer essas obras.

O que garante obra barata não é empreiteira nem grande ou pequena e não é o local que em ela está sendo implantada, é o fluxo de dinheiro para você não ter de pagar juro, pois os juros, mesmo a nível mundial, para esse tipo de financiamento, são altos.

O SR. CARLOS ZARATINI - Gostaria, também, de dirigir algumas perguntas. Primeiro, gostaria de fazer uma pergunta acerca de custos mesmo. O Scatena falou, agora, em alguns custos estimados da linha 4 do Metrô, mas talvez já se tenha um dimensionamento melhor de custos para se implantar pelo menos a linha 4 e a linha 5 do Metrô.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 565 de proc.
n. RPP-23 de 1995

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H12	2	Angela	Trânsito	13.06.95		

Quanto seria necessário, no total, de alocamento de recursos e de tempo previsto, isto é, custos e tempo, para termos uma noção básica da necessidade de investimentos nessa área.

Ainda sobre custos, queria também informações no sentido das obras atualmente paralisadas no complemento dessas linhas Vila Madalena, Tucuruvi, Guaianazes. Também fiquei sabendo aqui hoje que a pretensão agora é repassar esse restante de linha, da linha Leste/Oeste para a Ferrovia, é se ter uma noção do custo que representa a manutenção dos canteiros de obras paradas, o quanto faltaria investir para complementar os custos de manutenção dessas obras atualmente e quanto faltaria para complementar essas obras e se há alguma previsão de finalização sobre isso.

Uma pergunta que eu queria dirigir também até à Associação dos Engenheiros, que talvez possa ajudar na medida em que acabaram de fazer uma semana sobre Tecnologia Metroviária, é sobre as alternativas tecnológicas de barateamento da construção. O Oliver chegou a citar a possibilidade de alterar alguns elementos do projeto habitual do Metrô na Cidade, se existe algum posicionamento técnico dos engenheiros do Metrô acerca disso, dessas alternativas que pudessem levar a um barateamento das obras.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 866
RPP-237

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H12	3	Angela	Trânsito	13.06.95		

Outra questão que eu queria formular é que eu tenho acompanhado pela imprensa, já há algum tempo, informações do Sindicato dos Metroviários, polêmica com a Companhia do Metrô, acerca dos investimentos na manutenção, tanto na parte de pessoal quanto a manutenção técnica mesmo. Também queria saber, de quem tiver informação sobre isso na Mesa, da Silvana, do Scatena ou da própria Associação dos Engenheiros, sobre isso. Como é que está de fato o nível de manutenção do Metrô e que grau de interferência e eventual queda de qualidade da manutenção tem tido na eficiência do sistema, no transporte, na equalização ou não do sistema.

E, por último, queria fazer comentários acerca da questão dos subsídios, dos investimentos. Acho que de fato precisamos pensar na possibilidade e na necessidade de investimentos em transporte público coletivo de passageiros sem penalizar o usuário. Temos levantado uma série de informações. Por exemplo, ~~xxx~~ estivemos num seminário no Instituto de Engenheiros do Metrô e, de certa maneira, a população usuária do transporte coletivo do metrô e do ônibus já é penalizada sob várias formas. Primeiro é a população mais pobre, que não pode usar o carro; isso já penaliza, socialmente falando, inclusive na quantidade de viagens que faz na Cidade e tudo mais.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 567
N.º P.P. - 23/ 98

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
H12	4	Angela	Trânsito	13.06.95		

Segundo, em relação ao ~~xx~~ próprio custo. Por Proporcionalmente hoje o custo do transporte coletivo chega a estar mais caro do que o custo de trechos feitos sobre o transporte de carros. Dado o preço da gasolina, obviamente não dimensionando uma série de outros custos, mas dimensionando sobretudo o custo do combustível, alguns trechos hoje ~~ainda~~ feitos por veículo próprio saem mais barato do que feitos de transporte coletivo, quando se tem de pegar dois ônibus, quando se tem de ~~pagar mais caro~~ fazer integração com o Metrô.

Então, me parece que a alternativa de tentar ancorar os investimentos no transporte numa eventual sobretarifa, ou seja, que a tarifa além de pagar os custos pudesse ainda ter uma sobrearrecadação para amparar investimentos, dado o nível de investimentos me parece uma alternativa socialmente injusta. Acho que de fato deveríamos buscar outro tipo de alternativa, o que é um desafio que foi bastante ~~x~~ citado por todos os debatedores ~~ix~~ aqui, de como a gente vai conseguir financiamento para ~~x~~ fazer esses investimentos necessários.

E, sobre isso, aproveitando a oportunidade, queria confirmar-se o Scatena tivesse a informação- a informação do companheiro do Sindicato dos Metroviários, sobre o nível de subsídio atual



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 568
N.º RPP-23
O f.º 10 90

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H12	5	Angela	Trânsito	13.06.95		

da tarifa, ou seja, o quanto é que a tarifa está cobrindo dos custos do metrô hoje. Segundo informação dada aqui no microfone era de 30% a 1 defasagem entre tarifa e custos, no final do Governo Fleury, e, agora, estaria em 20%, tendendo ao zeroamento, ou seja, a tarifa fazer a cobertura total do sistema.

X - X - X

- É feita uma observação fora do microfone.

X - X - X

O SR. CARLOS ZARATINI - Ou seja, a tarifa cobria 70% dos custos. Atualmente, cobre 80%, com a tendência da tarifa fazer a cobertura total dos custos do Metrô. É só para saber se o Scatena tem informações sobre isso.

Eu dirigi perguntas a várias pessoas. Então, pela ordem, vamos ao Scatena primeiro.

O SR. SCATENA - Vamos começar pelo subsídio.

Uma vez eu fiz uma colocação para o Oliver de que era contra o subsídio no sistema de transportes, deveria ser mantido pelo usuário a implantação do sistema de transportes.

Aí o Oliver ligou para mim e falou: "Se não fosse o sub-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 569
N.º RPP-23
13 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGrafo	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H12	6	Angela	Trânsito	13.06.95		

sídio a aviação não existiria no mundo." Eu nunca me esqueci disso daí. Não haveria, de fato, porque ~~xxxxxxx~~ todo o sistema de aviação foi subsidiado. Agora ele está sendo menos subsidiado, mas ele foi ~~xxxxxxxxx~~ altamente subsidiado.

Eu não mudei muito o meu modo de ver a coisa, não, porque acho que no fundo todo o dinheiro para investimento ~~x~~ e ~~x~~ operação do sistema vem da população. É através do imposto que a população paga que o Estado paga o investimento. O que cabe aqui discutir é se é o usuário ou não que vai pagar o investimento e a operação do metrô. É essa a discussão que cabe. O subsídio ~~xxx~~ entra nesse aspecto. O usuário arca ~~x~~ com todo o custo ou não?

Aí eu acho que ele não deve arcar. Acho que o dinheiro para investimento, ~~xxxxxxxxx~~ construção, o Estado ou por mecanismo que ele cria, financia ~~x~~ isso daí, como ele financia as rodovias, financia o sistema viário, et c. etc., tudo quanto é infraestrutura que existe para o sistema de transportes.

Então, para o Metrô, acho que cabe ao Estado um investimento inicial, que é a de pôr a linha em funcionamento. Agora, eu acho que o usuário tem de pagar a operação. Segundo as informações que tenho a respeito de cobertura de tarifa, já passou de 100% hoje



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 579 de proc.
n.º RPP-23 de 19 75
ORADOR: ... CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL3	1 2	Angela	Trânsito	13.06.95		

a cobertura. A tarifa já está cobrindo mais que 100% dos custos. Isso não significa que você tenha de pagar o investimento também com a tarifa. Eu não posso concordar com isso. O investimento é caro e a população usuária do sistema metroviário não tem renda suficiente para bancar o custo da implantação do sistema de transporte. Como o do automóvel, sozinho também não teria, certamente, o dinheiro para bancar o custo de implantação de uma via expressa de uma rodovia.

Então, qual é a equação para resolver esse problema?

Eu acho que dentro do imposto está embutido o direito que a população tem ao acesso ao sistema de transporte. Então, cabe ao Estado disponibilizar o acesso. Agora, quem usa paga tarifa que remunera a operação daquele sistema. Então, nesse bojo entra o pedágio das rodovias, entra a tarifa do Metrô, a tarifa da ferrovia. Quem usa arca com a operação e o Estado disponibiliza o sistema, a sociedade inteira disponibiliza o sistema para alguns usuários e aí até o usuário cativo do automóvel, que jamais vai usar o metrô, está contribuindo com a sua parcela. E por quê? Porque a existência do Metrô está liberando espaço viário para ele circular com o automóvel. Esse é um aspecto da questão do subsídio.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha 1.ª 571 de 703
N.º PPP-23/13 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H13	2	Angela	Trânsito	13.06.95		

Da questão de quanto custa as obras paradas, o quanto precisa ser investido, isso realmente não faz parte da minha área de atuação. Essa informação eu não disponho, não dá para mim responder agora. Os números mais recentes que eu tenho hoje, a respeito de obra do metrô, são esses de 100 a 110 milhões de dólares o quilômetro para a quarta linha. Esses dados são públicos, foram entregues com uma proposta no Metrô ao Banco Mundial do custo dessa linha.

Hoje, dentro da Companhia do Metrô, está havendo uma mudança na fórmula de calcular os custos. Cada área de eficácia é responsável para produzir os seus próprios custos. Então, a área de planejamento, à qual pertencço hoje, é responsável por criar uma tabela de custos do metrô, ou que é necessária para o planejamento. São indicadores gerais que permitem à área de planejamento, numa linha nova, calcular os custos de implantação daquela linha. Isso também é válido para a área de projetos e, para a parte de obras, está sendo mudada completamente a estrutura. A antiga gerência que calculava os custos resolveu homogeneizar os custos da Companhia e que cada área vai usar.

Isso daí cria uma maior transparência na produção das planilhas de custo das obras metroviárias. Então, como a gente está



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 512
N.º RPP-23/1995
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H13	3	Angela	Trânsito	13.06.95		

iniciando a pensar essa planilha, que planilha vamos usar na área de planejamento, e existe até uma proposta já de planilha, porém, a gente não fechou, não esgotou esse assunto ainda, precisa colher uma série de indicadores, eu não posso dizer agora que custos eu vou adotar no próximo projeto que eu fizer de obras do Metrô. Nisso daí talvez coubesse uma pergunta formal à Companhia do Metrô., porque esse dado não é sigiloso, já foi divulgado pela imprensa, das manutenções, custos de implantação, manutenção de obras paradas etc, mas certamente a manutenção de obra parada tem um custo altíssimo.

Ficou alguma pergunta ainda?

X - X - X

- É feita uma observação fora do microfone.

X - X - X

O SR. SCATENA - Certamente. Eu poderia até englobar metrô/ferrovia nessa história. O funcionário da ferrovia, ~~principalmente~~ principalmente aquele que trabalha na área de manutenção, é uma pessoa altamente embuída de colocar o trem andando. Então, antes da criação da RMT CBTM, vi casos dentro da própria FEPASA, uma coisa que me chocou, porque o funcionário da

Folha n.º 573 de proc.
N.º PP-23 95



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H14	1	Angela	Trânsito	13.06.95		

Ja já foram e feitos alguns esforços quanto a isso, em vários governos, de colocar isso em padrões normais, mas não está ocorrendo. ~~Isso não tem afetado demais a operação do sistema, mas certamente o funcionário operacional do Metrô ou da Ferrovia poderiam trabalhar com uma feb~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

FOLHA N.º 574
N.º RPP-23
25

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H14	2	Angela	Trânsito	13.06.95		

ga um pouco maior se as coisas ~~fixassem~~ estivessem sendo mantidas em padrões normais na manutenção, em termos de material de estoque.

O SR. KIKETE — Você gostaria de complementar? (Pausa.)

O SR. — No que se refere à ferrovia, a CPTN herdou uma rede que tem, hoje, a nível de sistema de sinalização, por exemplo, três tecnologias diferentes, de idades diferentes. A Temos sete famílias de material rodante diferentes e a na hora em que você imagina que são, a nível de material rodante, sete estoques diferentes; a nível de sinalização, três estoques diferentes, com essa carência total de recursos, o que se tem conseguido é manter o mínimo de frota em disponibilidade.

Para se ter uma idéia nós, historicamente, nos últimos quatro anos, não temos recebido nenhum recebimento para material de estoque. Chegamos ao ponto de, no mês passado, termos na frota oriunda da CBTU 38% dos trens parados; na frota oriunda da FEPASA alguma coisa mais ou menos nesse nível.

Há um programa, e temos discutido com várias entidades, com a própria Secretaria e até parcerias, ~~parcerias~~ com alguns fornecedores, com alguns fabricantes, que tenham interesse em refazer

File # 575
 No. RPP-23 95
 ADOR CONT. APARTE



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
HL4	3	Angela	Transito	13.06.95		

Essas são questões que estão sendo colocadas, de janeiro para cá, tentando encontrar, dentro da nova administração, um caminho para repor esse material na frota. Estamos tendo, hoje, uma condição em que o passageiro, principalmente da Linha Leste, é muito mais reativo do que cooperativo, não conseguimos manter o intervalo constante por falta do material rodante, a degradação do sistema está praticamente no limite, temos tentando parcerias inclusive com o poder público municipal para investimentos em estações, investimentos em segurança, para que se possa recuperar um recurso e para que o recurso dê vazão. ~~Estamos financiando no sistema de concessão, incluindo FEPASA, uma metropolitana e outro, de São Paulo, um plano de 10% de aumento de tarifas, hoje, naturalmente, um plano de parcerias.~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

576
PP-23
C. 25

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H15	1	beth	trânsito	13.6.95		

Nós estamos funcionando na rede básica, CBPN, incluindo trem metropolitano e CBPU, as duas linhas, com alguma coisa em torno de 40% de vazão. Eu transporto hoje basicamente um milhão de passageiros e bilheto virtualmente 60 mil. Se a gente conseguir trazer esse recurso para dentro da Casa sem dúvida nenhuma a gente conseguiria com recurso próprio colocar o sistema numa condição melhor do que hoje. Quanto à questão das obras paralisadas e o custo para terminar, foi distribuído na audiência pública, fevereiro ou março desse ano, do governador e o Secretário os custos que eu desconheço se houve alguma alteração. Enfim, esse documento dessa época, para 2/3 da extensão Norte, linha 1, que temos 3 estações a concluir lá, faltam 146,4 milhões de reais e outro trecho de interesse que é o trecho Sumaré-Vila Madalena, são duas extensões com extensão de 2,2 km, 230,6 milhões de reais para concluir. Acho que são os dois trechos de maior importância. Depois tem anel viário, extensão leste mas ainda está em discussão. Então, desconheço qualquer alteração que tenha havido nesse documento que foi apresentado. Uma das preocupações da associação dos engenheiros é justamente essa questão dos custos. Na semana da tecnologia metropolitana nós não entramos no mérito e no detalhe. Então, saímos com uma preocupação de fazer uma discussão. E já temos isso claro. A ideia é juntar o corpo técnico e promover um evento que vai entrar nos detalhes sobre esses custos da composição desses. A ideia na promoção desse evento, são questões pontuais que a gente vai querer estar discutindo e essa é a primeira, e nós gostaríamos de estar fazendo esse trabalho em parceria com as comissões de transportes, do nível



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 574
11-23-95
RPP-23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. AFORTE
H15	2	beth	trânsito	13.6.95		

municipal, estadual e federal, trazendo também possivelmente as construtoras e os órgãos de financiamento. Nós trouxemos o BNDS nesse primeiro e vamos tentar ampliar trazendo outros órgãos. Então, esse seria outro evento que a gente tentaria entrar nos detalhes e possivelmente teríamos uma série de esclarecimentos e interrogações que temos no ar, com certeza já temos alguns estudos de redução de custos de obras em áreas técnicas do metrô que ainda não foram divulgadas e não foram trabalhadas melhor. Acredito que dentro de um espaço de 40 dias a gente pretende estar entrando com esse evento e eu manterei informado, através do Vereador Sérgio Rosa e a comissão que está desenvolvendo o trabalho, a comissão de estudos sobre transportes no município. A outra questão que tinha sido colocada, a falta de peças para a manutenção do sistema, a gente tem conhecimento de que em alguns momentos houve a retirada de peças de um trem para cobrir peça de outro trem para esse poder voltar a circular. Por períodos curtos até que se fosse adquirindo peças novas. Mas a realidade é que realmente esses períodos aconteceram e podem ocorrer. Ou seja, o sistema de estoque ~~está trabalhando~~ está trabalhando com uma faixa de estoque baixa mesmo em função da falta de recurso para estar investindo e ter uma condição maior nesse sentido.

A SRA SILVANA — Acho que o Oscar colocou bem a questão da preocupação. O empregado de manutenção — foi falar especificamente do metrô — de colocar o trem em disponibilidade e, acrescentaria mais, com segurança e com confiabilidade. Essa informação que o Laerte colocou a gente teve essa informação recentemente e teve a infor-

ME



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

578
RAP-23
95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H16	3	beth	trânsito	13.6.95		

mação — e colocou isso na publicação do sindicato — de que estavam se recondicionando peças de sistemas que comprometeriam a operação nesse momento. Então, a área de manutenção passa por esses momentos. Os trabalhadores da área tem uma preocupação muito grande para que isso não ocorra, não fazem isso com satisfação e a área de investimento, retreinamento e perspectivas profissionais e tal a muito tempo a empresa está parada e não contrata pessoal, não retreina, não dá estímulo, nessa última greve nossa precisamos ir a uma greve para termos uma reposição salarial que não foi das melhores e para conseguir a implantação do plano de carreira da manutenção via decisão judicial porque ele estava com uma série de deficiências sendo implantada no final do ano e o novo governo veio e suspendeu. Então, tudo isso gera uma situação de condição de trabalho ruim e que o pessoal da área de manutenção denuncia isso e todos denunciam. Aí volta a questão da democratização da qualificação que eu tinha falado antes que a própria democratização das relações de trabalho. Eu acho fundamental ao gente falar um pouco mais nisso quando se trata da questão da manutenção de estoques da discussão interna porque a empresa, quando colocamos essa notícia a público interno e aí acaba a grande imprensa e outros setores sabendo a ~~reacção~~ reacção dela foi: eu vou processar quem ~~publicou~~ publicou a notícia. Quer dizer: essa não é uma posição que avança. Nós estamos zelando por um patrimônio público ao fazermos a denúncia. Se forem tomadas medidas em que a própria direção delegou atribuições a alguém e essa pessoa não passou para cima a discussão é um outro nível. Não é de punição nem de quem tomou a medida



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

579
RPP-23
19 0

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.-APARTE
H16	4	both	trânsito	13.6.95		

da porque também estava imbuído de colocar. Isso eu falo não só do pião, do funcionário de pontão que colocou o equipamento, mas da cho fia imediata que precisou tomar uma decisão para colocar o trem em disponibilidade. É discutir como é que nós estamos tratando a questão dos estoques. E nesse sentido essa discussão que temos de demin- cia munda é para enterrar o caminho do metrô, muito pelo contrário, E volta a questão de estar rediscutindo com o metrô a questão do CHE. Para nós não é somente pontual, como nesses casos de colocar o sis- tema funcionando mas também passa por essa discussão de custo do me- trô. Como se colocou ali: entre as atribuições do CHE - esse esta- tuto é um estatuto antigo, precisamos rediscutir - está essa dis- cussão do investimentos, de expansão, de como é que se faz. ENTÃO, a gente vê sempre relacionado à questão da manutenção da qualidade também a democratização e a qualificação desses profissionais. Tam- bém, se não estivéssemos imbuídos desse espírito - o Scatena colocou bem - o trem tem que estar disponível. Toda a população que precisa ser servida não estaria denunciando a falta de estoque, não estaria denunciando, não estaria fazendo cotinha para comprar os equipamentos. Acho que todas essas questões são interligadas. Tem acontecido, in- felizmente. E é uma questão que se precisa conversar. Sobre a ques- tão da tarifa a gente tem uma oposição da do Scatena. Acharmos que pre- cisa ser subsidiado. A gente vê exemplos de países que tem um poder aquisitivo maior e que é feito dessa forma. Existe uma participação do Estado, uma participação do usuário e de outros setores da socie- dade, para manter essa tarifa num preço mais acessível. E eu acho que essa cobertura que já está chegando a informação é melhor

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



Folha 520 de 520
RPP-23 19 75

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H17	1	beth	trânsito	13.6		

que a nossa. Há 100%. Ela está sendo feita também a um arrocho salarial. Todos sabem que a população brasileira, não somente os metroviários, estão passando por sérias dificuldades. Há uma inadimplência total. As pessoas não conseguem pagar aluguel, não conseguem pagar escola de filho. Pagam aluguel num mês, escola com atraso no outro, a prestação do apartamento discute com a Caixa Econômica e fica devendo 6 meses e vai lá e negocia. Quer dizer, existe isso. Os nossos salários estão muito baixos. Existe uma falta de pessoal no sistema operacional e de manutenção muito grande. É notório que o pessoal da segurança faz muitas horas de hora extra. Estão pedindo demissão. É um pessoal que foi treinado, que está aí há 18 anos no sistema operacional, conhece o sistema de cabo a rabo, que implantou tudo isso e que está pedindo demissão do metrô, da área de manutenção também. Quer ~~dizer~~ dizer: isso tudo é dinheiro do Estado que está indo para a iniciativa privada que vai pegar um profissional bem treinado, um profissional que está disciplinar que sabe prestar um bom serviço. Então, essa cobertura está vindo às custas até de uma possível degradação do sistema. Você começa a ter um funcionário desestimulado porque ele começa a ficar sem perspectivas profissionais, ele ~~começa a trabalhar~~ não tem salário, uma população que está esgotada. Acho muito difícil pensar que a população dentro dos próximos 10 anos possa cobrir isso. Eu vejo, por exemplo, a pessoa que trabalha dentro da minha casa. Ela pega um ônibus, trem, metrô e outro ônibus para chegar na minha casa para trabalhar. Com certeza, se ela recebe na minha casa, porque ela é diarista, ela gasta só em transpor



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL7	2	beth	trânsito	13.6.		

te. quer dizer, ela vai viver dos outros dias para sustentar os filhos. Talvez num futuro eu gostaria até que a gente pudesse cobrir eu acho que o Brasil precisa evoluir para um patamar de renda melhor para todo o mundo mas eu acho que num futuro muito próximo é muito difícil tudo isso. É muito difícil dada a situação que as pessoas vivem hoje. No caso do metrô especificamente há um arrocho salarial, sensível. Eu sei que o Scatena não concorda comigo, apesar de ter um cargo mais alto do que o meu. É sensível, é de cima a baixo. Não tem no metrô hoje, até nas horas de greve a gente briga com as chefias mas a gente sabe que todos os níveis salariais do metrô estão defasados. Já os níveis operacionais muito mais. Profissional de segurança que tem 15 anos no metrô que enfrenta a violência e que defende o usuário ganha R\$700,00. Trabalhar nas noites, nos feriados, no dia do aniversário da mulher, do filho, no Reveillon, enfrentando a violência crescente na área urbana e ganhar R\$700,00 bruto, convenhamos, não é um salário digno de um bom profissional que presta o serviço que presta. Então, essa cobertura tem que ser visto a que preços ela está acontecendo. Esses picos de que de repente não tem como solucionar o problema de um trem que tem que estar posicionado às 5 horas da manhã para entrar na linha e você recondiciona e faz gambiarra. Então, tem que pensar bem como é que está se batendo esse custo.

O SR SERGIO ROSA - Eu gostaria de saber se alguém mais queria dirigir algum comentário.

O SR PAULO AGUSTO - Trabalho no metrô. O Scatena colocou

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



Folha 582
N.º 23
C. 1

RÓDIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H18	1	M	beth	trânsito	13.6.	

sobre a hierarquização do sistema de transporte nas cidades. Numa mé-
ga
ma Cidade como São Paulo a gente sabe dessa importância. São Paulo
não pode prescindir de sistemas de baixa, média e alta capacidades.
quem trabalha em planejamento de transportes já sabe faz tempo. Ago-
ra, trazendo a questão para o dia de hoje. Eu vi um desenho sobre os
corredores, os propostos. E eu não vi ali muita preocupação com rela-
ção à integração dos sistemas, inclusive questões mais específicas
como, determinado corredor onde comprovadamente a demanda é para um
sistema de alta capacidade e está ali um alinha de ônibus. Não me pa-
rece que vá ser contruída metrô e ônibus junto nesse corredor. Então
o que deixo aqui não é uma pergunta, é uma apreensão. Ou a gente pen-
sa grande nisso tudo, envolvendo todos os sistemas ou eu acho que em
não vai ter solução porque não vai ser cada um por si e nem cada um
por todos que esse programa vai ser resolvido.

O SR. SÉRGIO BSA — Essa preoc_u pação é o que estamos
tendo hoje aqui. Temos pautada para a sessão a votação de um fundo
específico para o financiamento de um ~~TRAXX~~ desses corredores. Um
dos questionamentos que a gente vem levantando junto à São Paulo
Transportes e aos proponentes desse sistema pela Prefeitura é justa-
mente a interligação desse sistema com um plano de transportes me-
tropolitanos, as opções de modalidades de transportes em alguns des-
ses corredores e o investimento praticamente único da prefeitura nes-
se sistema porque o custo é vai praticamente absorver a maior parte
ou a totalidade da capacidade de investimento que tem a Prefeitura
em



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 583 de proz
RPP - 23 de 1996

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H18	2	beth	beth	trânsito	13.6.	

na área dos transportes. Então, é um problema que, de fato, muitos dos vereadores da casa estão tentando observar e levar essa discussão adiante, praticamente a gente que está tratando um pouco do tema dos transportes aqui. O Oliver tinha também pedido para fazer comentários acerca e eu ~~já~~ já aproveitaria em função do tempo. O nosso limite é às 13 horas, para solicitar a todos os convidados para que fizessem as considerações finais iniciando pelo Oliver.

O SR OLIVER - Quero apenas considerar o problema do subsídio. Acho que precisamos fazer uma reflexão conjunta. A primeira consideração ~~que~~ data desde o início do metrô e que o metrô inerentemente ~~é~~ é o transporte de melhor qualidade, melhor desempenho, mas é mais caro. Então, foi fixada uma doutrina que ao longo do tempo ~~de~~ deteriorou que a passagem do metrô ~~deveria~~ deveria ser uma vez e mais a passagem do ônibus que oferece um serviço pior. Isso deteriorou ao longo do tempo. Agora fala o ex-presidente de duas empresas que dependemos de subsídio. A realidade que ocorre é a seguinte: como a receita tarifária não cobre os custos totais o que acontece é que a empresa operadora precisa do Tesouro, do Estado, Município para cobrir essa diferença que vem a título de subsídio. O que ocorre é que a gente bate na porta da Secretaria da Fazenda e ela diz: não tem dinheiro. Então, o dinheiro que é dado é o suficiente para pagar o pessoal. O pessoal é sindicalizado e grita. O trem que está parado não é sindicalizado. Ele não grita que está faltando roda. Essa é a realidade que vai deteriorando o processo ao longo do tempo. Por isso a preocupação de que a cobertura, eu acho, é legíti-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
M18	3	beth	trânsito	13.6.		

ma, ela ocorre no nível de sobrevivência do setor. Quer dizer, eu tenho que pagar o pessoal operador e tenho que ter dinheiro para pagar o desgaste da roda, o desgaste da sapata de freio, a energia elétrica e essas coisas fundamentais. Ficar independente de favores do tesouro. Outra alternativa é ter um dinheiro carimbado anualmente e entregar à empresa para cobrir. Mas a prática ao longo de várias décadas mostra que as empresas que dependem de subsídio são fortemente prejudicadas no diálogo com as autoridades monetárias. O Zé Roberto está aí e pode constatar. Historicamente por que houve uma degradação do serviço ferroviário? Porque aconteceu esse fenômeno. Cada vez que se batia na porta do Tesouro ele dizia assim, o meu dinheiro está todo alocado para a mão de obra direta, para consumo, para pagar saúde, educação, etc. Para vocês não tem. Deixa para o mês que vem. E aí vai parando o trem e chega a esse nível de 38 % de imobilização. Precisamos sair desse impasse. Como sair eu não sei. ~~MAXIM~~ O fato é que eu não posso transferir simplesmente para as autoridades financeiras e monetárias que elas não tem respondido a esse tipo de consideração. Se falta dinheiro, se o dinheiro é mal empregado eu não sei. Isso é um problema para a sociedade resolver. Mas no nível do transporte esse é um problema sério que vem acarretando uma deterioração do sistema ferroviário. Essa é uma das considerações. Apenas um adendo. Quando se compara o serviço coletivo de ônibus com serviço ferroviário ou serviço metroviário entra outra consideração o empresário de ônibus, seja ele público, seja ele privado, encontra uma infra-estrutura gratuita, o que não encontra nem o operador ferroviário e nem o metroviário. Que tem que pagar a manutenção



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 585
RPP-23
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL9	1	beth	trânsito	13.6.		

da via permanente, tem que pagar a construção da via permanente, mas estações. O empresário recebe o ponto de graça, as estações de graça, o terminal de graça. Ele simplesmente tem que fechar a conta para remunerar a mão de obra direta, o custo direto dele e mais a reposição do veículo que, como sei, é muito mais barato que o ferroviário e o metroviário. Eu agradeço a participação neste debate e me coloco à disposição.

O SR SERGIO ROSA - Vamos passar às considerações finais da Silvana.

A SRA SILVANA - Antes das considerações finais. O Salário que eu falei de segurança é o AS-2 e leva isso aí, leva uns 15 anos para chegar nesse cargo. Não é salário da grande maioria das AS. Para não falar que dei informação errada. Então, fica bem claro que ele leva muito tempo para chegar a esse salário. AS-1 deve estar em torno de R\$400,00 e poucos reais. Quer dizer, é um salário bastante baixo para a função que exerce. Eu acho que, como falei no início, é importante a discussão que está sendo colocada, são vários aspectos que estão colocados, até o Oliver quando coloca a questão que ele recebe pronta uma via é uma forma indireta de subsídio e grande. Então, e ele cobra uma tarifa compatível com o que ele acha que tem que ser mas ele não tem isso aí que está sendo investido pela sociedade. São vários aspectos da questão. Acho que é uma discussão que deve ser continuada e aprofundada cada vez mais para que não se vivam esses picos de defasagens na prestação de serviço, ou falta de equipamento, ou deterioração da mão de obra, eu acho



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H19	2	beth	trânsito	13.6.		

que é fundamental que se pense no aspecto dos trabalhadores do setor de transportes. Se os trabalhadores do setor de transporte metro-ferroviário que já tem uma qualificação, uma condição de trabalho um pouco melhor enfrentam no seu dia a dia problemas seríssimos, ~~problemas~~ problemas de saúde, problemas de desgaste emocional, problemas salariais os trabalhadores do sistema de apoio que será articulado ao sistema metroferroviário que é o sistema de ônibus e troleibus eventualmente, enfrentam condições hoje ~~uma~~ muito diversas na cidade para poderem trabalhar. A gente fala: coitadinho, quando fica preso no trânsito. Imagine 8 horas ou mais enfrentando o trânsito de São Paulo. Eu acho que crescer a malha ferroviária, buscar tecnologias novas, buscar investimentos é fundamental. -É fundamental também que a gente pense nas condições de trabalho dos trabalhadores, na democratização das discussões internas dentro das empresas. A gente não somente grita por salários. A gente grita contra a deterioração do sistema. A gente grita contra uma série de coisas e muitas vezes isso é visto como um corporativismo exacerbado. Mas, nessa coisa de democratizar a discussão, quer dizer, o que o metrô tem de plano, o que CBTM, a MTU, todas as empresas de transportes, Câmara, Assembleia, etc. Tem de fazer proposta, tem que ser democratizado. Mas é importante também se democratizar e se ouvir a ~~partir~~ opinião de quem coloca esse sistema para funcionar. Em todos os nível, seja os planejadores, os operadores, etc. Nesse sentido, dessa forma podemos caminhar bastante para uma condição de transporte e de vida melhor do que a que estamos enfrentando hoje. É um aspecto que infelizmente muitas vezes é relegado pois se pensa no custo de manutenção, no custo de investimento



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 588
N.º RPP-23 / 109
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H20	1	beth	trânsito	13.6.		

to, mas é preciso também pensar que as pessoas que trabalham nesse sistema vem sendo penalizadas junto com a população. Quando não se investe no sistema, quando se sobrecarrega e quando ao se discutir as condições de trabalho as propostas normalmente vem no momento da jornada, com retirada de conquistas e tudo o mais. Aí não há sistema que aguente. Não há sistema que suporte uma sobrecarga em cima dos trabalhadores. É por isso que a gente vê tantos problemas na área rodoviária. É uma sobregarga muito grande e a gente não quer chegar nesse nível no setor metro-ferroviário.

O SR SCATENA — Pegando o gancho que a Silvana e o Oliver deram primeiro vou falar a respeito de salário. O dia que eu parar de falar que eu ganho pouco é porque eu morri. E isso até o Bil Gates faz, o Antonio Ermíria faz, e sempre acham que ganham menos que merecem. Eu sempre vou achar. O que está acontecendo no metro é realmente uma defasagem do salário com os outros níveis de salários. Eu acho que isso aí está começando a afetar o desempenho dos funcionários do metro. Hoje, só para comparar, um funcionário operatório da CET, da Prefeitura, um amarelinho, que todos vêem na rua, está ganhando cerca de R\$900,00. Era R\$700,00, subiu 30 e poucos por cento e são 900. Um similar do metrô está na faixa de 700. Se vocês notarem o amarelinho não tem nem 3 anos de emprego. É o tempo que eles começaram a aparecer, a prefeitura contratou e treinou. O funcionário do metrô está com 15 ou até mais anos nas costas. É um defasamento grande. Tenho acompanhado através do meu salário e sei quanto está defasado. O que temos como consequência disso dentro do quadro operativo do metrô?

Folio n.º 588
n.º PPP-23



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
H20b	2	beth	trânsito	13.6.		

É que estamos perdendo um capital impressionante que é o que existiu para se treinar uma pessoa para fazer o serviço dela. Eu não sei quanto demora para treinar uma pessoa de manutenção de trem. Eu sei quanto demora para treinar um junior da minha equipe. No mínimo 3 anos. Então, o que se investe nisso é muito dinheiro. O salário não é expresso só o que vem no holerite, ele tem toda aquela série de benefícios, tem todos os encargos que caem em cima e o metrô, contando imposto, etc, é da ordem de 2. Então, é um investimento. Estou pagando 3 anos de salário para o indivíduo para ele começar a produzir depois. Na hora que eu acabei de treinar eu peguei três anos do salário dele menos 2. Então, esses 2 inclui 132, 70% de abono de férias, etc. A questão do subsídio tem muita coisa no ar. Quando se fala que o empresário de ônibus não paga a manutenção da via o metrô paga. Isso é polêmico e quero dizer que a posição de ser contra a subsídio é minha, particular. A empresa está cheia de posições diferentes que essa, inclusive até a diretoria. Eu desconheço a atual. Na passada, certamente tinham uma posição diferente da minha. O ~~que me dá a oportunidade~~ de falar é que ~~praticamente não se pode falar sobre o assunto~~ ~~tarifa e que é~~

Folio 589
 N° PAP-23
 C. 75



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
H21	1	regina	trânsito	13.6.95		

Agora, o que eu gostaria de falar é que precisamos separar o que é tarifa e o que é arrecadação. Eu acho que a arrecadação do metrô deve pagar a sua manutenção e sua operação. De onde vem essa arrecadação? Parte dessa arrecadação pode vir de receitas não-tarifárias, como publicidade, mídia-metrô, etcêtera. A parte substancial vem da tarifa, mas essa não significa que precisa sair do bolso do usuário. Hoje temos o mecanismo do vale-transporte. Cabe a nós, e aí eu acho que o metrô tem uma função pela capacitação técnica do seu pessoal, ~~XXXXXX~~ fornecer informações, recursos para as pessoas que demandam vale-transporte, ou subsídio para a sua tarifa, ou alguma coisa ou forma de pagamento que não saia do bolso, o metrô fornecer dados e informações para as pessoas conseguirem isso com mais facilidade. Eu acho o instrumento do vale-transporte instrumento bastante interessante e que poderia ser melhor explorado. Inclusive, não ficar na margem que está hoje de 6% da renda, e gastar mais de 6% da renda em transporte. Eu acho isso muito pouco, acho que poderia ser um outro mecanismo que você captasse, através de alguma forma de fornecer certas facilidades aos empresários, captar mais recursos disso daí. Eu sou contra a isenção fiscal, porque o que já temos de isenção fiscal neste país é muito grande, e você dar isenção fiscal para a pessoa subsidiar a tarifa do metrô, o empresário subsidiar a tarifa do metrô, eu acho, eu sou contra isso. Sou a favor de outro tipo de incentivo que não levasse em consideração a renúncia fiscal. Então, com isso, acho que fecha um quadro. Tanto a administração direta ou indireta do Estado, como o próprio Poder Público, a Câmara, a Assembléia, tem de discutir. Porque, por exemplo, um dos fatos que foi citado pelo Paulinho dos corredores da Prefeitura que coincidem com as linhas do metrô, hoje, esse debate está se dan-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha 590

RPP-23

95



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT./APORTE
H21	2	regina	trânsito	13.6.95		

do em esfera completamente diferente da que deveria se dar. Hoje o debate se dá no BNDES, no BIRD, no BID, que é onde os investidores vão buscar recursos para investimento. E quando chegar lá, trombam dois projetos no mesmo local. Esse negócio precisa ser resolvido muito antes, eu acho que temos obrigação de discutir os projetos. A área de planejamento do metrô, agora vou fazer um auto-elogio, porque essa área surgiu bem antes de eu ser chefe dela, tem discutido seus projetos, levado seus projetos à discussão com várias entidades. Então, divulgamos e é uma forma de conseguir que a opinião pública fique sabendo, seja nossa aliada para executarmos o projeto. Acho que uma discussão, de um fórum para essa discussão, de todos os projetos que existem na área, consegue adequar melhor o projeto. No âmbito do Governo do Estado, já temos um fórum que é a Secretaria, discutimos com a CPTM, quem e que projeto vamos fazer. Hoje, a área de planejamento do metrô está preparando projeto para a CPTM, está preparando um termo de referência que vai investir de 6 a 8 meses em desenvolvimento de projeto da CPTM, e por que? Porque é projeto prioritário e mais prioritário do que metrô agora. Isso porque foi tomada uma decisão política da Secretaria, de conversas dos presidentes da empresa, que definiram que aquele era prioritário, com o subsídio que os técnicos passaram para eles. Quer dizer, não está sendo imposto, entre os projetos que tenho de fazer, esse é o prioritário e não está sendo imposto a mim porque eu também acho que ele é prioritário. Então, esse fórum precisa ser mais ampliado, não se pode ficar afeito a seminários, etcétera, mas ~~fixar~~ criar um local de discussão em que os problemas metropolitanos da região metropolitana de São Paulo, e alguns que tenham influência fora dessa região, sejam ouvidos em consenso. Muito obrigado.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

TOM. N.º 591 de 1995
N.º RPP-23
75

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H22	1	regina	trânsito	13.6.95		

O SR. SÉRGIO ROSA — Tem a palavra o Engenheiro Laerte, da Associação dos Engenheiros do Metrô.

O SR. LAERTE — Bom, dado o adiantado da hora, já estourando o tempo, só quero deixar nossos agradecimentos à Comissão de Estudos Sobre o Trânsito e Transporte na capital, na pessoa do Vereador Sérgio Rosa, dá importância do trabalho que está sendo feito, desenvolvido e que estaremos de mãos dadas para tentarmos solucionar o problema. Agradeço a presença dos colegas da Mesa, dos nobres Vereadores presentes e dos colegas do Plenário também. Obrigado.

O SR. SÉRGIO ROSA — Tem a palavra o José Carlos, representante da CPTM.

O SR. JOSÉ CARLOS — Queria agradecer a oportunidade de a CPTM se apresentar. A CPTM é hoje na Secretaria a empresa mais jovem, apesar da idade do sistema, mas como empresa é a mais recente. E deixar claro também que um dos projetos da CPTM, e talvez o mais importante, não é simplesmente recuperar o sistema, mas recuperar também o seu material humano. Nós temos uma corporação que vem sofrendo degradação, no mesmo paralelo do sistema, a nível de salários, de benefícios, de vantagens, e mediante negociação intensa, a gente efetivamente, através do apoio da Secretaria e dos parceiros da diretoria, conseguimos acordo para este ano 95/96, inédito para a corporação. Isso tem polarizado todo o esforço, no sentido de recuperar a empresa, recuperar o sistema. E mais uma vez agradeço a oportunidade da gente expor um pouco mais o que é a CPTM, na medida que eu acho que este é o fórum efetivo de debate para questões desse nível. Obrigado.

O SR. SÉRGIO ROSA — Queria em nome da Câmara, em nome dos Verca-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Pol. 592 do Pres.
N.º P.P. 23 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H22	2	regina	trânsito	13.6.95		

dores participantes desta comissão, agradecer a presença, a disponibilidade de todos vocês que, uma vez convidados, prestaram-se em estar aqui presentes. A exposição de vocês, com certeza trouxe subsídios importantes para a reflexão nossa.

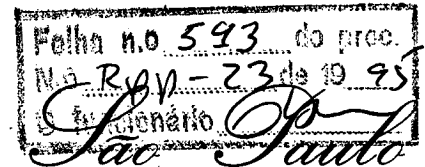
Queria dizer, inclusive, que normalmente o Poder Público Municipal, particularmente a Câmara, tem debatido pouco as questões relativas ao metrô, aos trens, mesmo quando a gente sobre isso para a imprensa, o pessoal questiona, mas essa não é uma questão do âmbito estadual? Formalmente, institucionalmente, é mas na prática é uma coisa que afeta diretamente a vida do cidadão paulistano. É por isso que a gente está preocupado e, na medida do possível, vamos procurar intervir também nessa dimensão do problema do transporte da Cidade. E também nesse sentido, eventualmente, a nossa comissão vai solicitar novas informações, tanto a CPTM e o metrô, e mesmo sabendo que não há obrigação institucional desse sentido, gostaria sempre de contar com a colaboração de vocês, para que possamos obter esses subsídios e continuar nossos trabalhos. Gostaria de agradecer a todos, aos sindicatos, a associação dos engenheiros, ao Sr. Oliver, ao João Carlos Scatena, ao José Carlos, representante da CPTM, e nos colocar à disposição para vocês, naquilo que for possível ajudar, e também já antecipar isso: voltaremos a procurá-los no sentido de dar continuidade aos nossos trabalhos.

Muito obrigado, encerramos o debate de hoje.

* * *



Câmara Municipal de São Paulo



SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX: 239-1946 FONE: 259-8388/1470

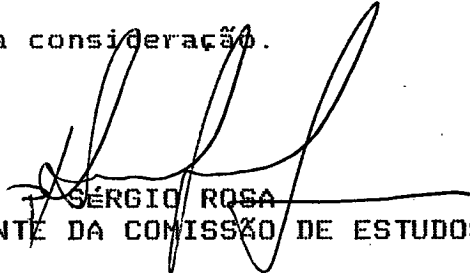
São Paulo, 14 de junho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 14/95.

Ilmo. Senhor,

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 22 de junho do corrente que tem como tema "DESENVOLVIMENTO URBANO E REALIDADE METROPOLITANA", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o quinto debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO SR. CÂNDIDO MALTA FILHO
FAX: 853-7766

**ROTEIRO DE DEBATES APROVADO PELA
COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS SOBRE TRÂNSITO E TRANSPORTES
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Composição da Comissão:

PRESIDENTE: Vereador Sérgio Rosa

RELATOR: Vereador Edson Simões

MEMBROS: Vereadora Tereza Lajolo

Vereadora Ana Martins

Vereador Devanir Ribeiro

Vereador Dalmo Pessoa

Vereador Manoel Sala

Vereador Mário Noda

1º Debate: Dia 25/05 - 10h30min - Salão Nobre da Câmara Municipal

ABERTURA - A SITUAÇÃO DO TRÂNSITO E DOS TRANSPORTES EM SÃO PAULO

Convidados:

- Carlos de Souza Toledo - Secretário de Transportes do Município
- Cláudio de Senna Frederico - Secretário de Transportes Metropolitanos
- Tereza Lajolo - Ex-Secretária Municipal de Transportes
- Roberto Scaringela - Diretor- Super. Instituto Nacional de Segurança no Trânsito

2º Debate: Dia 01/06 - 10h - Salão Nobre IDENTIFICAÇÃO DOS PONTOS CRÍTICOS DO PROBLEMA

Convidados:

- Ailton Brasiliense - ex-presidente da CET
- Eduardo Alcântara de Vasconcellos - diretor do Depto de Transporte do Instituto de Engenharia de São Paulo
- Gilberto Lehfeld - presidente da CET
- Flávio Vilaça - arquiteto, professor da FAU/USP
- Representante do Sindivíduos

3º Debate: Dia 08/06 - 10h - Salão Nobre da Câmara Municipal

O SISTEMA DE ÔNIBUS URBANO, RECURSOS HUMANOS E PAPEL DO SENAT

Convidados:

- Francisco Christovam - presidente da São Paulo Transportes
- Márcio Junqueira - Presidente da EMTU
- Maurício Lourenço da Cunha - presidente da Transurb
- Representante do Sind. Condutores de SP
- Celso Cosenza - ex-presidente da CMTC e da ETCD-Empr. de Transp.Col. Diadema

4º Debate: Dia 13/06 - 10h - Anexo G O SISTEMA DE METRÔ, FERROVIA E TRANSPORTE SOBRE TRILHOS

Convidados:

- Representante do Sindicato dos Metroviários de SP
- Representante da Assoc. dos Engenheiros
- João Carlos Scatena - chefe de Planejamento dos Transportes Metropolitanos
- Representante da CPTM
- Oliver H.Sales de Lima - consultor Metrô, ex-presidente CPTM e Fepasa

5º Debate: Dia 22/06 - 10h - Salão Nobre

**DESENVOLVIMENTO URBANO E REALI-
DADE METROPOLITANA**

Convidados:

- Representante da Com. de Estudos do Plano Diretor.
- Cândido Malta Filho - arquiteto, pres. do Movimento Defesa São Paulo
- Rogério Belda - Gerente de Planejamento do Metrô de São Paulo
- Gilda Collet Bruna - presidente da Emplasa
- Roberto Paulo Richter - secretário de Planejamento do Município
- José Zico - dep. estadual, membro da Comis. de Transp. da Ass. Legislativa de São Paulo

6º Debate: data e local a confirmar

**EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS E
QUALIDADE DE VIDA**

Convidados:

- Peter Alouche - assessor da Cia do Metro-
politano
- Antonio Carlos de Macedo - presidente da
Cetesb
- Andreína Nigrielo - analista de transportes da
Cia do Metropolitano

7º Debate: data e local a confirmar

**ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO EM
TRANSPORTES**

Convidados:

- Representante do BIRD
- Representante do BNDES
- Frederico Bussinger - ex- presidente da
CPTM
- Josef Barath - engenheiro, consultor de
empresas
- Eurico Azevedo - jurista, consultor de em-
presas

**8º Debate: data, local e convidados a confir-
mar**

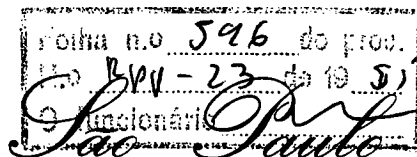
CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

**9º Debate: data, local e convidados a confir-
mar**

**INDICATIVO DE SOLUÇÕES PARA O
PROBLEMA DO TRÂNSITO E DOS
TRANSPORTES**



Câmara Municipal de



SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX: 239-1946 FONE: 259-8388/1470

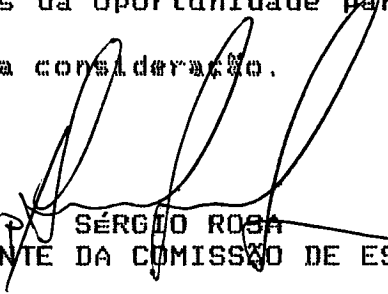
São Paulo, 14 de junho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 14/95.

Ilma. Senhora,

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 22 de junho do corrente que tem como tema "DESENVOLVIMENTO URBANO E REALIDADE METROPOLITANA", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o quinto debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidada.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMA SRA. GILDA COLLET BRUNA
FAX: 851-3643

**ROTEIRO DE DEBATES APROVADO PELA
COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS SOBRE TRÂNSITO E TRANSPORTES
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Composição da Comissão:

PRESIDENTE: Vereador Sérgio Rosa

RELATOR: Vereador Edson Simões

MEMBROS: Vereadora Tereza Lajolo

Vereadora Ana Martins

Vereador Devanir Ribeiro

Vereador Dalmo Pessoa

Vereador Manoel Sala

Vereador Mário Noda

1º Debate: Dia 25/05 - 10h30min - Salão Nobre da Câmara Municipal

ABERTURA - A SITUAÇÃO DO TRÂNSITO E DOS TRANSPORTES EM SÃO PAULO

Convidados:

- Carlos de Souza Toledo - Secretário de Transportes do Município
- Cláudio de Senna Frederico - Secretário de Transportes Metropolitanos
- Tereza Lajolo - Ex-Secretária Municipal de Transportes
- Roberto Scaringela - Diretor- Super. Instituto Nacional de Segurança no Trânsito

2º Debate: Dia 01/06 - 10h - Salão Nobre IDENTIFICAÇÃO DOS PONTOS CRÍTICOS DO PROBLEMA

Convidados:

- Ailton Brasiliense - ex-presidente da CET
- Eduardo Alcântara de Vasconcellos - diretor do Depto de Transporte do Instituto de Engenharia de São Paulo
- Gilberto Lehfeld - presidente da CET
- Flávio Vilaça - arquiteto, professor da FAU/USP
- Representante do Sindivários

3º Debate: Dia 08/06 - 10h - Salão Nobre da Câmara Municipal

O SISTEMA DE ÔNIBUS URBANO, RECURSOS HUMANOS E PAPEL DO SENAT

Convidados:

- Francisco Christovam - presidente da São Paulo Transportes
- Márcio Junqueira - Presidente da EMTU
- Maurício Lourenço da Cunha - presidente da Transurb
- Representante do Sind. Condutores de SP
- Celso Cosenza - ex-presidente da CMTC e da ETCD-Empr. de Transp.Col. Diaderna

4º Debate: Dia 13/06 - 10h - Anexo G O SISTEMA DE METRÔ, FERROVIA E TRANSPORTE SOBRE TRILHOS

Convidados:

- Representante do Sindicato dos Metroviários de SP
- Representante da Assoc. dos Engenheiros
- João Carlos Scatena - chefe de Planejamento dos Transportes Metropolitanos
- Representante da CPTM
- Oliver H.Sales de Lima - consultor Metrô, ex-presidente CPTM e Fepasa

5º Debate: Dia 22/06 - 10h - Salão Nobre

**DESENVOLVIMENTO URBANO E REALI-
DADE METROPOLITANA**

Convidados:

- Representante da Com. de Estudos do Plano Diretor.
- Cândido Malta Filho - arquiteto, pres. do Movimento Defesa São Paulo
- Rogério Belda - Gerente de Planejamento do Metrô de São Paulo
- Gilda Collet Bruna - presidente da Emplasa
- Roberto Paulo Richter - secretário de Planejamento do Município
- José Zico - dep. estadual, membro da Comis. de Transp. da Ass. Legislativa de São Paulo

6º Debate: data e local a confirmar

**EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS E
QUALIDADE DE VIDA**

Convidados:

- Peter Alouche - assessor da Cia do Metropolitano
- Antonio Carlos de Macedo - presidente da Cetesb
- Andreina Nigrielo - analista de transportes da Cia do Metropolitano

7º Debate: data e local a confirmar

**ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO EM
TRANSPORTES**

Convidados:

- Representante do BIRD
- Representante do BNDES
- Frederico Bussinger - ex- presidente da CPTM
- Josef Barath - engenheiro, consultor de empresas
- Eurico Azevedo - jurista, consultor de empresas

8º Debate: data, local e convidados a confirmar

CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

9º Debate: data, local e convidados a confirmar

**INDICATIVO DE SOLUÇÕES PARA O
PROBLEMA DO TRÂNSITO E DOS
TRANSPORTES**



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 599 do proc.
N.º 14.11-23 de 19 95
O funcionário

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX: 239-1946 FONE: 259-8388/1470

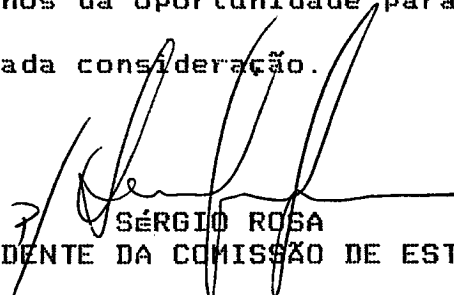
São Paulo, 14 de junho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 14/95.

Exmo. Senhor,

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 22 de junho do corrente que tem como tema "DESENVOLVIMENTO URBANO E REALIDADE METROPOLITANA", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o quinto debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

EXMO SR. ROBERTO PAULO RICHTER
FAX: 289-3664



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 600 do proc.
N.º Pp - 23 de 19 95
O funcionário

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX: 239-1946 FONE: 259-8388/1470

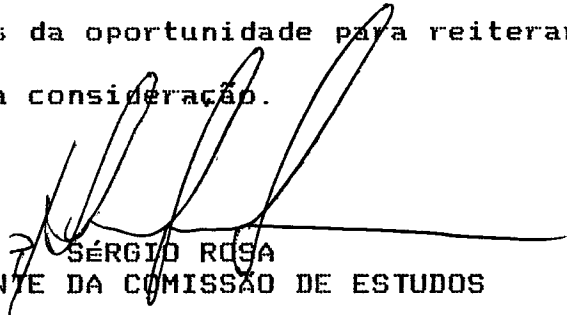
São Paulo, 14 de junho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 14/95.

Ilma. Senhora,

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 22 de junho do corrente que tem como tema "DESENVOLVIMENTO URBANO E REALIDADE METROPOLITANA", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o quinto debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidada.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMA SRA. GILDA COLLET BRUNA
FAX: 851-3643



Câmara Municipal de

Folha n.º 601 do proc.
N.º 12.23 de 1995
funcionário

São Paulo

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX: 239-1946 FONE: 259-8388/1470

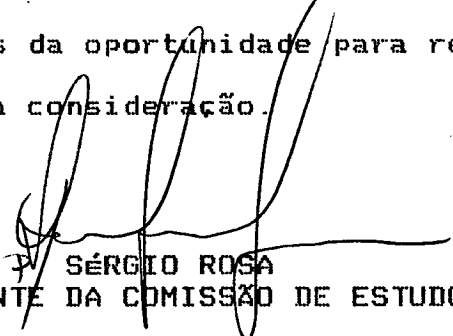
São Paulo, 14 de junho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 14/95.

Ilmo. Senhor,

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 22 de junho do corrente que tem como tema "DESENVOLVIMENTO URBANO E REALIDADE METROPOLITANA", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o quinto debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO SR. CÂNDIDO MALTA FILHO
FAX: 853-7766

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

— TAQUIGRAFIA —

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE

602
Rpp 23
do proc
do 19
DB

SEM REVISÃO**COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS**

Comissão Especial de Estudos referente à problemática do trânsito de São Paulo.

Presidente: Sr. Vereador Sérgio Rosa

Membros : Srs. Vereadores

Manoel Sala

Dalmo Pessoa

Devanir Ribeiro

Edson Simões

Ana Martins

Tereza Cristina de S. Lajolo

**Reunião realizada no Salão Nobre da Câmara Municipal de S. Paulo
em 22 de junho de 1995.**

Solicitante: Sr. Vereador Sérgio Rosa

(Memo. CT. nº 04/95).

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
014	1	regina	trânsito	22.6.95	603	91

* * *

- Gravação iniciada com atraso. O Sr. Sérgio Rosa já está falando.

* * *

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) - ... Devanir Ribeiro, Mário Noda, para darmos início aos trabalhos de hoje. (Pausa).

Bom dia. Queria convidar para compor a Mesa os participantes do debate de hoje. Inicialmente, convido o Sr. Carlos Reck(?), representante da Implasa; o Sr. Rogério Belda, Gerente de Planejamento do Metrô de São Paulo; o Sr. Cândido Malta Filho, arquiteto e Presidente do Movimento "Defesa São Paulo". (Pausa).

Convido também o Deputado Estadual José Zico, que foi membro da Comissão de Transportes da Assembleia Legislativa de São Paulo; a Vereadora Aldaísa Sposati, como representante da Comissão de Estudos Sobre o Plano Diretor, que se realizou aqui na Câmara Municipal de São Paulo.

Este é o quinto debate. Antes, porém, de darmos início, convido também para compor a Mesa os Vereadores integrantes da Comissão de Estudos, que estão presentes: Tereza Lajolo, Devanir Ribeiro, Mário Noda.

Bom, este é o quinto debate da nossa Comissão de Estudos Sobre o Trânsito e os Transportes na Cidade de São Paulo. Nós já realizamos debates tentando identificar os principais problemas do trânsito, dos transportes na cidade. Já realizamos debate analisando especificamente o sistema de ônibus, os sistemas de metrô.

E o nosso debate de hoje tem como enfoque o tema do Desenvolvi

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
014	2	regina	trânsito	22.6.95		

mento Urbano e a Realidade Metropolitana, tentando analisar justamente a interferência do planejamento urbano, dos mecanismos pelos quais se desenvolve a cidade e toda a realidade metropolitana e seus impactos sobre o trânsito,

Convidamos hoje justamente pessoas que têm bastante experiência nos terrenos urbanísticos e de planejamento, para que possamos coletar informações e subsídios para essa nossa Comissão de Estudos. O ~~anexo~~ objetivo da Comissão, como sempre temos reafirmado, é através desses debates levantar subsídios para o trabalho parlamentar dos Srs. Vereadores na Câmara Municipal de São Paulo. Nós temos acompanhado a situação do trânsito e do transporte na cidade, é uma situação bastante dramática, bastante difícil, temos certeza que as soluções exigem esforço bastante grande de todas as entidades envolvidas, desde a Administração Municipal e suas secretarias competentes, até das secretarias do plano estadual, e também da Câmara de Vereadores. É nesse sentido que a Comissão de Trânsito tem realizado esses debates, objetivando subsídios, trazer elementos para nossa atividade legislativa. Seja fiscalizando, cobrando maior eficiência da Administração Pública, seja também recolhendo subsídios para apresentação de projetos ou para análise dos projetos já existentes na Casa. De forma que, hoje, o nosso debate terá grande importância no processo para a nossa comissão.

Todos os debates são gravados e, depois, serão editados em seu conteúdo, ficando à ~~dispo~~ disposição dos Vereadores, demais pessoas interessadas.

Inicialmente, gostaria de passar a palavra, porque o nosso critério de trabalho tem sido também o de conceder um tempo inicial de 15



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

608
Folha nº 23
Rpp 23
L 77

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
114	3	regina	trânsito	22.6.95		

minutos, a cada um dos convidados, para que seja feita exposição do ponto de vista da experiência de cada ~~candidato~~ convidado, acerca do problema em tela. Após a exposição dos convidados, abrimos para questionamentos, perguntas e debates com os Vereadores, e com as pessoas presentes.

Inicialmente, passamos a palavra ao Sr. Rogério Belda, Gerente de Planejamento do Metrô de São Paulo, para dar início às exposições de hoje.

O SR. ROGÉRIO BELDA - Prefiro falar sentando, porque há algumas folhas de papel que eventualmente irei consultar.

Nesses 15 minutos, gostaria de apresentar uma grande preocupação de um técnico, portanto, com a ingenuidade dos técnicos quando se trata de assuntos políticos. A grande preocupação é que a região metropolitana de São Paulo, tal como outras metrópoles, está passando por um processo de verdadeiro terremoto em relação a sua organização de estrutura.

E como a gente convive com essa mudança, que é lenta mais profunda, temos a impressão de que as coisas eram como no passado, no entanto, não são.

Em relação a emprego, não só São Paulo, mas as grandes metrópoles hoje se caracterizam por um crescimento grande da parcela de atividade voltada para serviço, e esses serviços são de uma outra natureza, diferentes do que eram no passado. Nós, durante décadas, convivemos com crescimento muito grande da cidade de São Paulo e julgamos que será assim no futuro. Quando os estudos demográficos recentes mostram que o crescimento da população brasileira se extingue dentro de 20, 30 anos. E, portanto, também o crescimento das cidades vai deixar de existir, o



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONTAPARTE
015	1	regina	trânsito	22.6.95		

que é uma novidade para quem viveu esse crescimento muito grande. Isso não deve ser uma razão de otimismo porque, pela formatada pirâmide de idade da nossa população, o número de mulheres capazes de ter filhos ainda vai crescer. E com isso, essa redução do crescimento da população vai se dar de repente mas não agora. Então, temos ainda as pressões do passado e uma nova forma de distribuição, não só das atividades no espaço, mas mas uma cidade que se espalha tremendamente pela influência da cultura do automóvel. E mais essas mudanças no mercado de trabalho, em que se predomina os serviços. Parcela desses serviços com baixo rendimento. Nota de da população brasileira não tem carteira assinada, todas essas condições apresentam aspectos sociais de muita profundidade, no que se refere à vida urbana.

No metrô trabalho na área de planejamento urbano há mais de 20 anos. E sou cliente das visões que tem os urbanistas sobre o futuro, porque os transportes é candidato da cidade. E por isso lá, como técnico, trabalhando no Departamento de Transporte, e temos muito interesse no planejamento e, portanto, na aprovação das leis de planejamento urbano, tanto do Município quanto do Estado. Lembro que naquele plano municipal, que aliás está valendo até hoje como lei de uso do solo do Adirson Ribeiro. Nós do metrô fomos lá calcular qual o máximo de densidade possível por região, porque precisávamos daquilo para fazer projeções demográficas. E projeções demográficas, que não são da competência do metrô, mas como as outras entidades não fazem, acabamos fazendo. Como eu disse, somos clientes dessas informações, no entanto, às vezes não temos.

Acompanhamos com muito interesse quando houve perspectiva da aprovação de um plano do Município, ou de um plano da região metropolita

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
015	2	regina	trânsito	22.6.95		

tam, porque isso permitiria orientar as ações nos transportes. E o que nós viamos é que esses planos demoravam a ser executados, quando chegavam na Ensa já era final do gestão, uma certa incompreensão de que o plano urbano era no plano de Governo, portanto mudou o governo e aquele plano não servia mais. No entanto, quando olhamos os planos que foram propostos à Câmara de Vereadores, o que se percebe é uma semelhança muito grande. O plano do Jânio era parecido com o do Covas, o plano da Prefeitura de Luiza Erundina era parecido com o do Jânio, e se certamente está sendo estudado algum plano do Governo atual, ele não vai poder ser muito diferente do plano anterior. No entanto, nenhum deles foi oficializado. Em termos de transporte, nós continuamos a inventar cenários futuros sem ter uma referência de um planejamento que seja efetivo. E isso é a mesma coisa para o planejamento metropolitano que o Estado deveria fazer. O do governo anterior não foi aprovado, não sei nem se chegou até a uma configuração capaz de ser aprovado pela Assembléia, e certamente agora está sendo feito um outro, ou pelo menos está se percebendo que precisaria existir uma orientação desse tipo. Agora, o problema não é só local, ou regional, o problema é nacional. A mudança de política urbana do País também sofreu um tropeço muito grande. Existiu por parte do Governo Federal, e acho que ainda existe, uma incompreensão de que a descentralização não quer dizer descompromisso com as questões urbanas, porque hoje nós vivemos num país que é eminentemente urbano. O que foi chamado de descentralização foi feito de uma forma que eu considero inadequada. Essa transição, a pretexto de que o governo local tinha mais recursos, foi feito um sistema simplesmente denominado de desmonte. Desmonte esse que agora procura-se



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
015	3	regina	trânsito	22.6.95		

compensar, em que o Executivo envia para o Senado um projeto de lei sobre objetivos, princípios e diretrizes de uma política nacional de desenvolvimento urbano. Isso será discutido hoje à tarde, estou vendo aqui a convocação, que diz: convido para uma reunião na Comissão de Constituição e Justiça do Senado e na oportunidade será apresentada a minuta de projeto de lei que dispõe sobre a política nacional de desenvolvimento urbano. Traz um certo alento que pelo menos não estão confundindo de que política federal e política nacional sejam a mesma coisa, mas precisa de uma orientação quanto aos seus aspectos de desenvolvimento urbano que abrange o país inteiro, embora seja uma competência local, mas é necessário uma orientação que seja nacional. De qualquer forma o governo federal precisaria colaborar na organização dos esquemas financeiros para essas atividades que envolvem recursos importantes nas cidades. Ele não pode simplesmente dizer que não é um problema federal, porque cabe ao governo central também a definição das políticas nacionais. Nesse aspecto dos comentários que fiz, poderia ainda desenvolver outros assuntos, mas eles são tantos que parte deles eu prefiro deixar depois para o debate posterior. Como última faceta a assinalar dos problemas da cidade, eles são percebidos por cada categoria social de uma maneira diferente. Aqueles que são desprovidos, os problemas urbanos aparecem como um atendimento imediato em relação a alguns serviços públicos de natureza social. ~~Aqueles que têm recursos, em~~
~~tais investimentos para a melhoria dos serviços que já estão sendo~~



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
016	1	beth	trânsito	22.6.95		

Aqueles que tem recursos naturalmente desejam aperfeiçoamento dos serviços que já estão a sua disposição em áreas que já são equipadas, áreas adequadas. Mas um aspecto liga todas essas demandas. Hoje a população da Cidade, cada um a sua maneira, almeja melhor qualidade de vida. E qualquer análise que se faça de expansão de infra-estrutura, provimento de serviços, organização administrativa para atender os problemas da cidade em última instância está procurando alcançar esse objetivo de melhoria da qualidade de vida da população. E isso tem uma dimensão política que, como disse, às vezes a ingenuidade dos técnicos às vezes não alcança. ~~Em~~ Nós técnicos pensamos que quando as coisas estão organizadas, colocadas em forma de equações o essencial do problema está resolvido. O essencial do problema não é esse. O essencial do problema é fazer convergir os interesses que estão em jogo, às vezes até dissonantes e em conflito, de tal maneira a se chegar a um resultado. Eu gostaria que um desses resultados pudesse ser uma diretriz de organização urbana de São Paulo que servisse de orientação até para os planos setoriais que a cidade necessita tanto no nível do município quanto da região metropolitana. Se é difícil elaborar um plano completo e aprovar ainda numa gestão e aí, mais uma vez, repito, a ingenuidade do técnico, eu até sugeriria que pegasse o plano da gestão anterior, assinalasse que não se trata de um plano de governo e aprovasse por um ano para obrigar a administração seguinte tratar de apresentar um plano que valha um ano. Se demorar três anos para apresentar novamente teremos uma síndrome de não ter um plano aprovado ao final de 4 anos porque a gestão seguinte vai fazer um novo pla-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 610
n.º 23 de 13 28

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
016	2	beth	trânsito	22.6.95		

no para a Cidade. Obrigado. (palmas)

O SR SERGIO ROSA - Agradeço a colaboração inicial. Gostaria de passar agora para o representante da EMLASA, Sr. Carlos Reck.

O SR CARLOS RECK - Bom dia. Estou representando a presidência da Emplasa. Sou assessor de diretoria. Sou formado em arquitetura e trabalho na Emplasa a partir de 86. Agradeço à Comissão na pessoa do seu presidente, Vereador Sérgio Rosa e gostaria mais de colocar para o debate de hoje o que a Emplasa começou. Como é que ela se reestruturou nesse novo governo estadual. Quero falar mais dos trabalhos que estamos desenvolvendo, aqueles que têm repatimento nas questões de desenvolvimento urbano e da região metropolitana e para depois a gente poder levantar os debates e ver se são pertinentes ou não. É claro que na gestão anterior, eles terminaram no ano passado um Plano Gestor para o ano 2010, uma série de diretrizes das quais existe um capítulo que levanta e propõe diretrizes para a questão trânsito e transportes da capital que não é nada original, é sequência dos pensamentos anteriores. Nesse governo a Emplasa passou a fazer parte da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, uma secretaria criada na gestão anterior, juntamente com o Metrô a CPTM e EMTU e a intenção administrativa e política dessa secretaria dentro das diretrizes do governo Covas é que essas REAT empresas trabalhem conjuntamente, chamamos de co-irmãs. Dentro dessa ótica foi proposto um plano integrado de transporte urbano codinome PITU que propõe uma série de operações tanto pelo Metrô, quanto pela CPTM quanto pelo EMTU, nas questões de transportes sobre pneus e transportes sobre trilhos. E esse programa integrado



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
016	3	beth	trânsito	22.6.95		

de transporte urbano tem algumas premissas básicas e alguns objetivos gerais que eu vou ler para vocês, que podem ser itens de discussão e que para nós é muito importante, abrir a nossa intenção é essa a partir de julho e agosto, abrir os nossos projetos para o público, principalmente para a iniciativa privada, para procurar parceria pois o Estado está - a imprensa tem divulgado - a falta de dinheiro. Então, as premissas básicas para a definição desses projetos prioritários é fazer funcionar com qualidade os serviços de infra-estrutura existente. São itens cujas intenções são boas. Complementar as obras de infra-estrutura em andamento, ampliar a infra-estrutura existente de forma a suprir a grande carência no atendimento de corredores com significativa demanda por equipamento de transporte público; 2) adequar as soluções técnicas para adequar a capacidades apropriadas; 3) viabilizar econômica e financeiramente a solução proposta; 4) maximizar o retorno social dos investimentos públicos necessários; 5) promover parcerias com a iniciativa privada. Esse item é que é a grande discussão atual das administrações não só do Brasil como fora do Brasil. As estatais no nosso caso é uma herança terrível. O grande criador das estatais nesse país foi o Regime Autoritário, arbitrário, cívico-militar. Nós temos o hábito de criticar o regime militar mas ele nasceu do pensamento de alguns políticos da época envolvendo nos seus discursos os militares que disseram: agora é a nossa vez. Eu fico muito à vontade para falar isso porque combati essa política e sofri as consequências desse combate. Então, desestatizar é procurar parceria com a iniciativa privada é uma hipótese. Os objetivos gerais do programa



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º	612	do proc.
n.º	Rpp 23	de 19 78
ORADOR	CONT. APARTE	

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
016	4	beth	trânsito	22.6.95		

é implantação de infra-estrutura, implantação de equipamentos prioritários para se estabelecer uma rede estrutural sobre trilhos, de 300 km e facilitar as transferências entre ônibus, trem e metro. Que a coisa ainda está: cada entidade preocupada com o transporte coletivo tanto sobre pneu, quanto sobre trilhos tem os seus planos e esses planos precisam ser harmonizados. O papel da EMPLASA é conseguir entender e costurar esses planos. Fazendo um parêntese aqui, do ponto de vista pessoal, na questão metropolitana que são 39 municípios o ideal seria cada município ter o seu plano diretor mas cada plano diretor de cada município ser desenvolvido numa diretriz maior, macro, de caráter metropolitano. A região metropolitana de São Paulo é uma região extraordinária em termos de tamanho. 50% de tudo do Estado de São Paulo está aqui. Mas você tem no centro político administrativo de Santo André que às vezes tem imagem de prefeitura do exterior, de país desenvolvido, tem Santana do Parnaíba. Como tem o Centro de São Paulo. Quer dizer, é uma heterogeneidade urbana bastante complexa. O outro objetivo é redução dos impactos ambientais devido à circulação de veículos. Éo caos. Basta um caminhão ou um acidente em qualquer das vias expressas ou dessas hierarquias todas de trânsito, tombar um caminhão na marginal do Tietê com a entrada da Bandeirantes e 17 km de congestionamento, durante 8 horas. Não pode mais acontecer isso na metrópole de São Paulo. Promover a melhoria da acessibilidade da população de baixa renda aos centros de comércio, saúde e educação. Enfim, isso é óbvio. Redução dos custos de implantação, custeio do sistema de transporte coletivo. No momento em que se procura congragar as três



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

613
Rpp 23
23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
017	4	beth	trânsito	22.6.95b		

empresas do Estado preocupadas com o problema do transporte é do trânsito por rebatimento, a tentativa é alcançar esse objetivo. E por último, a criação de uma comissão de transporte para estabelecimento de políticas de transporte urbano comuns entre o Estado e ~~XXX~~ os municípios da região metropolitana do Estado de São Paulo. Dentro desse pacote maior chamado PITU o que veio para a Emplasa? ~~EXX~~ Determinadas atividades costumeiras, instrumentais ela continua fazendo. Estudos de indicadores sócio-econômico, desenvolvimento urbano, a cartografia que é um problema muito sério, de atualizar, nós estamos atrasados, todo o mundo sabe. Se pegarmos uma carta da Jucelino Kubitzchek ela não está na carta. Nós paramos no tempo. É coisa cara. A Emplasa está iniciando um processo de atualizar essa cartografia e são atividades rotineiras que não foram interrompidas. Mas dentro desse conjunto de projetos eu vou destacar três ou quatro para informá-los da nossa preocupação. Um é o sistema viário metropolitano. Existe uma equipe trabalhando essa questão em conjunto. Cada equipe tem um grupo de trabalho que é representante das mesmas empresas, da mesma secretaria ou da secretaria dos transportes quando há necessidade, que é o projeto que vem como consequência desse plano integrado, envolvendo o Metro a CBTU e a Emplasa que iniciou um trabalho de levantamento para a melhoria do sistema viário com a finalidade, sempre pensando na população de baixa renda onde estamos levantando 12 ou 13 corredores da EMTU que é um planinho diretor da EMTU que estamos incorporando no projeto cruzando o plano da CBTN, etc. O nosso papel é um conjunto com essas empresas propor alternativas de caráter físico, de traçado dessas vias e institucional. São vias que às vezes, na maioria das vezes, sendo metrópole



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
017	2	trânsito	beth	22.6.95		

composta de vários municípios, sai de um município para o outro. Vamos pegar um exemplo bem corriqueiro. Sinalização. Uma prefeitura se preocupa com a sinalização. Se passa para outro lado já não tem mais essa preocupação. Enfim, há um problema político nessa questão institucional que vamos ter que trabalhar junto com as prefeituras para poder estruturar e melhorar esse aspecto. Esse é um exemplo que estou colocando de diferentes políticas, de diferentes prefeitos na questão que disse há pouco. Cada plano diretor de cada prefeitura deveria ter uma homogeneidade dentro de cada diretriz macro da qual a Emplasa, responsável pela região metropolitana propõe. Há uma dificuldade muito grande aí. Esse é um ponto interessante para debate. A atual gestão municipal da Capital não está se preocupando muito com a questão do plano diretor. Estive aqui em outra discussão que a Sra. presidia e a Câmara dos Vereadores está fazendo um esforço bastante louvável e é interessante que o atual prefeito já foi prefeito antes de ser eleito e naquela época, no regime arbitrário, o meu professor que me corrigia, a questão de ~~uma~~ planejar, no Brasil, foi a palavra de ordem, por que? Nós só financiamos o país se vocês planejarem. Não é verdade? Há 20 anos atrás era a palavra de ordem, não é? E a gente ajuda a reprimir quem estiver contra o regime. No projeto que está sendo desenvolvido na Emplasa a gente chama de Transito Metropolitano, cuja coordenadora está presente, se puder, a nossa colega, arquiteta Sonia Vilar, está coordenando o trabalho e o objetivo principal do projeto é propor mecanismos e programas de ação voltados para a melhoria das condições de segurança no trânsito, e da educação, tanto do motorista quanto



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

1.ª sessão 515
n.º 23 de 19 78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
018	1	trânsito	beth	22.6.95		

de pedestre. Nós estamos pensando em propor cursos de formação para técnicos das diferentes prefeituras, seminários, debates a respeito dessa questão. Um terceiro projeto que está ligado a esse plano maior chamado PITU é o que chamamos de Plano Diretor Ferroviário Metropolitano. Esse tem o objetivo principal a estruturação do sistema sobre trilhos, baseado na integração dos modos de transporte existentes das diferentes empresas que atuam na região metropolitana. O problema maior aqui é que a gente tem observado é que dois ou três pontos que estamos analisando é a relação do trem metropolitano, o circuito, com o do metro. Os trens do metro são trens paradores, teoricamente, é o princípio que se discute, ~~enquanto~~ enquanto o trem metropolitano é mais expresso. Mas se pode variar nessa questão. Além tem um projeto nessa questão que se chama projeto Ieste que é a melhoria do trem metropolitano em integração com o metro. A dificuldade maior do projeto é a questão da carga. Não sei se vocês sabem temos na capital, próximo do cebolão a chegada do cimento para a capital. Nas vizinhanças da Barra Funda a ~~areia~~ areia e aqui para o lado da Penha, Mooca, a brita, Cimento, areia e brita dá prédio. Na Capital. E são os três que atravessam a carga de passagem que é a carga da Capital e interfere com a questão do transporte de pessoas. Até numa discussão nós brincamos, por que não faz essa carga circular de noite? Carga não dorme. Então, o trem de passageiro parou e faz circular a carga. Aí vai bater na questão da produção econômica da metrópole que usa esse material no uso da construção e do desenvolvimento urbano. Esses projetos são faceados e tem um maior que vem sendo discutido há vários anos, e na gestão anterior foi desenvolvido principalmente pela DERSA. Veio



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	616	do proc.	
n.º	237	de 19	71

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
o 18	2	beth	trânsito	22.6.95		

para a Emplasa junto com a DEISA e agora, há questão de um mês a Secretaria do Meio Ambiente que é o chamado projeto do Rodo-Anel. Já devem ter lido na imprensa, o projeto está em desenvolvimento, a semana que vem ou durante essa semana vai haver um contato com o DIB em Brasília para financiamento. Mas a ótica fundamental em termos de viabilidade é a parceria. É uma obra gigantesca, cara mas que vai permitir, na questão do desenvolvimento urbano e na questão do desenvolvimento metropolitano, vai possibilitar um reordenamento do uso do solo e da ocupação do uso do solo cujos objetivos principais é estruturar e reestruturar o espaço ~~metropolitano~~ metropolitano que é eu dou como exemplo: dez rodovias que chegam na metropole e vem dentro da capital. Se não me engano 6 ferrovias que chegam e cortam a região metropolitana. Provavelmente nós vamos poder descentralizar terminais de carga, etc, como a de Presidente Altino, de container, pode parar no Rodo Anel e mudar o modo de transporte. Esse projeto maior interfaceado com os três que eu coloquei. Não dá para pensar isoladamente. Na questão do desenvolvimento urbano estamos desenvolvendo um projeto, três projetos, mais diretamente a questão, no meu modo de ver, urbano e, ~~MAXIMIZANDO A CONSEQUÊNCIA~~ consequência do Plano Diretor 2010, que é o trabalho que nós chamamos de reurbanização de áreas de interesse metropolitana Campo de Marte Carandiru. É um espaço da metropole, do que a gente chama de metrópole expandida, que tem vazios do tipo do Campo de Marte, que estamos analisando o que fazer com esse espaço. É difícil a discussão com a aeronáutica. O próprio Carandiru em termos de presídio, a população do entorno não tem mais interesse naquela edificação. É uma questão social seriíssima, vide Hortolândia, problema fundamental nesse país de miséria. E há uma



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

1. Voto n.º	2. Voto n.º
n.º RPP 23	de 1978
ORADOR	CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
019	1	beth	trânsito	22.6.95		

proposta de dar para a região, estamos trabalhando junto com a EMURB, com a CPQS, de desenvolver uma intervenção urbana que vai abranger diferentes tipos de instalação e diferentes tipos de edificações. Esse é o primeiro pensamento em termos de habitação, centro empresarial, lazer, etc. É uma área muito grande que especificamente, enquanto os outros projetos são mais estruturadores para o desenvolvimento urbano, esse é mais pontual com o plano urbano. E, estamos trabalhando dois projetos um chamado Ala Ferroviária que é reativar os espaços desativados em torno de via férrea, também com diretrizes provavelmente habitacional, comercial ou de serviços e um projeto que chamamos de Pop Shop que são pequenos centros comerciais. Trabalhando com a iniciativa privada no sentido de liberar espaços regionais ou sub regionais ou zonais da metropole onde a iniciativa privada contrõe um centro de comércio modesto mas libere espaço para instalações de serviço público, tipo ambulatório ou coisa que o valha. Esse é o conjunto dos trabalhos que estão sendo desenvolvidos agora na Emplasa e que são pertinentes na temática da discussão de hoje. Para finalizar, há um grupo que pensa na questão da regionalização em função da nova lei, que prevê um conselho normativo e um segmento da Emplasa que chama Serviço ao Município que atende os municípios nas suas dificuldades. Muito obrigado.

O SR SERGIO BOHA - Agradecemos a colaboração. Passamos a palavra para a Vereadora Aldaiza Sposati que preside a Comissão de Estudos sobre o Plano Diretor na Câmara Municipal.

A SRA ALDAIZA SPOSATI - Gostaria de inicialmente estar cumprimentando a iniciativa do Vereador Sérgio Rosa de criar essa comissão de estudo sobre a questão dos transportes na cidade. Essa feliz

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

618
35
Folha 23
r.º RPP



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. - PARTE
019	2	beth	trânsito	22.6.		

idéa de estar convidando a comissão de estudos do plano diretor é boa pois a mesma acaba de encerrar os trabalhos e eu fui relatora da mesma. Terminamos por discutir inúmeras vezes essa relação entre plano diretor e a questão dos transportes. Estão presentes aqui vários membros da Comissão. Estou vendo Maria de Sampa e aqui mesmo o Professor Cândido Malta, representação da Emplasa e a Vereadora Tereza Lajolo que foi membro da comissão. Queria fazer duas coisas, uma já é antecipadamente convidar a todos porque o relatório final da Comissão que eu passo à mesa um exemplar, vai ser motivo de uma sessão solene de encerramento agora no dia 27, às 5 horas da tarde. Seguramente os membros de toda a comissão e todos os que participaram receberam os convites e os documentos. E por que essa sessão solene de encerramento? Porque uma das conclusões dessa comissão de estudos é que a Câmara municipal de São Paulo tem que tomar uma posição mais clara e incidente na questão do Plano Diretor da Cidade. Isso chegou a ser discutido que a Câmara deveria, do ponto de vista do conjunto dos partidos políticos, elaborar um projeto de lei de diretrizes de um plano diretor no sentido de assentar um conjunto de procedimentos pelos quais um plano diretor para São Paulo deveria adotar. E para chegar a essa lei de diretrizes uma outra conclusão da Comissão de Estudos ~~é~~

~~realizada em 22 de junho de 1964, com a presença de todos os membros da Comissão de Estudos e de representantes dos partidos políticos, resultando na aprovação do projeto de lei de diretrizes do plano diretor da cidade de São Paulo.~~

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

n.º *80* *23* *26*



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
20	1	Monteiro	Trânsito	22.06.95		

é de realização de um seminário, no segundo semestre, aqui pela Câmara de São Paulo, exatamente para a elaboração desse conjunto de diretrizes.

E por que uma comissão de estudos termina, digamos, com a proposta de um seminário e de uma lei de procedimentos, se posso dizer assim? Porque esta Comissão de Estudos se dedicou a responder a duas principais perguntas: por que os planos diretores não saem do papel e o que se pode fazer para que o plano diretor de uma cidade saia do papel, a começar na cidade de São Paulo. De fato, o plano diretor de 88, fere a Lei Orgânica do Município, foi exarado antes da própria Lei Orgânica de 90 e também ainda sob o jugo não do Estado de Direito porque passou e foi aprovado aqui na Câmara, quer dizer nem foi aprovado, foi decretado, digamos, por decurso de prazo. Portanto, ele não teve nenhum dos princípios democráticos da Constituição de 88 ou da Lei Orgânica municipal estabelecidos. Isso sem a gente aqui estar discutindo o teor do plano propriamente dito, mas o processo.

Portanto, vivemos aqui em São Paulo uma situação esdrúxula em que temos um plano diretor, de 88, mais que de fato se questiona a própria legitimidade desse plano diretor porquanto a legalidade que o informa é uma legalidade que não é aquela que a sociedade vive e quer viver, pelo menos o que ela inscreveu nas suas cartas, tanto a constitucional da cidade como do País e até mesmo a estadual. Daí vem a grande questão: como fazer para que realmente um plano diretor possa ter uma discussão e uma aprovação porque a vivência que se te-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. ABASTE
020	2	Monteiro	Trânsito	22.06.95		

ve na gestão Luiza Erundina, 89/92, foi que houve um processo muito tenso de elaboração de um plano diretor, de debate, inúmeros conflitos apresentados e não se conseguiu chegar a uma aprovação do plano diretor. A atual Gestão também ~~começou~~ iniciou um processo de discussão mas também isso não veio à luz, não veio à sociedade e também não se chegou a um plano diretor e supõe-se também que não vai chegar porque é uma gestão que já se encaminha para a sua fase final, o que não permite até um tempo, digamos, para um plano diretor, dentro do entendimento que se tem com discussões pênas e tal.

Então, acho que essa situação exige que a Câmara Municipal de São Paulo tome um posicionamento no sentido de como reverter essa situação. Então, esses conflitos foram examinados, inclusive mostrando as ~~diversas~~ as várias dualidades que existem na questão dos planos diretores, por exemplo, que temos leis que não são absolutamente obedecidas, quer dizer, o plano diretor também fica no papel do ponto de vista de dizer que é um conjunto de idéias mas que a burocracia municipal absolutamente segue aquilo que está posto mesmo naquelas idéias, para não falar de outras coisas, vamos dizer, meramente a questão do zoneamento. Quer dizer, o próprio zoneamento, ainda que questionável, é transgredido pela própria, pode-se dizer, gestão do Município.

Outra questão, muito incidente, levantada é que o plano diretor termina não contemplando todos os segmentos da Cidade. Aqui debateram vários movimentos, Movimento de Fortiços junto com o Movimento de Zonas Z-1, com o SECOVI, mostrando que os interesses conflitantes



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 621 do n.º 23 de 1995
n.º Pp

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
020	3	Monteiro	Trânsito	22.06.95		

da Cidade devem estar todos colocados à mesa para serem discutidos e contemplados numa formulação do plano diretor. Discutimos também as diferenças não só sócio-econômicas, desigualdades centro-periferia, mas a questão do gênero também de como contemplar, o processo de democratização na elaboração do plano e envolvendo, aqui na democratização, também as próprias comissões, os foruns que são corpo à implantação do plano diretor. Não basta ter o documento, mas é necessário ter os mecanismos para que o planejamento realmente aconteça, com os foruns necessários para isso. Aí questionou-se, por exemplo, a composição da ONU, a composição do CADES, como é que efetivamente elas seriam democráticas diante das diversas representações da Cidade.

Então, entre os vários conflitos, eu gostaria de dizer que a muitos consensos nós chegamos também. Um consenso, inclusive foi na sessão em que estava o Professor Cândido Malta, foi uma sessão conflituosa como várias, mas se chegou realmente a uma posição de entendimento de que o plano diretor é um pacto político sobre a cidade, que ele não pode resultar de propostas de gabinetes, sua elaboração deve incluir várias arenas de debates, além até da própria Câmara Municipal.

Mas eu queria destacar, até pra ficar dentro do tempo, alguns outros consensos que nos pareceram muito importantes para o debate que aqui se trava. Um deles foi o seguinte: que o plano diretor deve abarcar, mais do que o uso do solo, condições de crescimento, adensamento e mudança de uso, perspectivas de desenvolvimento econô-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 622 de 1392
n.º R 80 23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
020	4	Monteiro	Trânsito	22.06.95		

nico, aspectos multissetoriais e deve casar, até foi essa a expressão, uso do solo com transportes. Quer dizer, acho que essa foi uma questão incisivamente colocada, tivemos quase todo o tempo uma representação da CET nos debates, discutindo muito o papel acessório, acessório mesmo, com um p e dois pg, que termina tendo a visão de trânsito e transporte muitas vezes na decisão ~~então, portanto, a proposta de~~
~~continuar a ser discutida.~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	623	do	PROJ.
n.º	23	de	19 81

ORADOR	CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-21	1	angela	TRÂNSITO	22.06.95		

e não, realmente, um papel de centralidade nesse debate. Inúmeros exemplos foram trazidos, como, digamos, mudanças de shopping, a questão do Shopping Higienópolis, que se coloca agora num confronto, em termos da Cidade, que legalmente até os proprietários desse terreno, a Fundação Wessel pode até vir aprovar a instalação do Shopping, mas isso fere violentamente a qualidade de vida da população do bairro, exatamente porque fere, também, gravemente, as questões de circulação, o adensamento que provoca nessas circunstâncias para a população.

O outro ponto nessa direção que foi colocada, também, é que o Plano Diretor deve assegurar que sejam minimizados desperdícios, intervenções desencontradas e contraditórias entre as esferas de gestão, assim como ele deve conter o máximo de inclusividade de diretrizes para as áreas de ação como trânsito e transporte, meio ambiente, infraestrutura, saneamento, incluindo lixo, entre outras.

Aqui também há este destaque muito grande que tem a ver um pouco, como eu dizia, antes, sobre essa questão das intervenções desencontradas e contraditórias. E o que é pior, que detectamos nessa discussão de conflitos, é que uma das primeiras autoridades a confrontar com o disposto no Plano Diretor é a própria Prefeitura.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 624
n.º R.pv 23
13 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
021	2	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

quando na execução, na proposição das suas obras não leva em conta esse impacto maior sobre as condições de vida, a questão da circulação, do transporte.

E aproveito para, embora fora do relatório, mas dou um testemunho como Vereadora desta Casa, bem como a Tereza Lajolo, que fazemos parte da mesma Comissão de Política Urbana, de que inúmeros são os projetos de melhoramentos viários que temos de apreciar que eles absolutamente constam de informações, no caso, sobre a área de trânsito e de transportes. Quer dizer, eles chegam ao Legislativo para uma apreciação totalmente desprovidos de uma análise. É pensada a questão do ponto de vista do traçado, em termos de um projeto de obras, mas não a dinâmica exatamente do que esse projeto vai estar causando na Cidade.

Por conta disso as recomendações foram muito na direção, primeiro, da reafirmação do Plano Diretor como instrumento importante e indispensável para o Município mas, reiterando essas exigências constitucionais para que São Paulo tenha um Plano Diretor, colocando aqui que, e eu não vou ler ~~parque~~ todas as recomendações aqui porque tomaria muito tempo, esse caráter de um plano diretor atuante exige um processo de planejamento permanente.

LO 200 625
#0 23 19 75



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
021	3	Angela	TRÁNSITO	22.06.95		

E aqui colocado com um processo de gestão ~~de~~ do planejamento, um processo de mudança do zoneamento que não seja um processo pontual, aleatório, mas efetivamente criterioso no sentido do entendimento que houve de que o Plano Diretor não pode ser uma camisa de força que congela a Cidade, ele tem de amarrar diretrizes, sim, mas tem de ter mecanismos pensados para que as alterações necessárias vão se fazendo.

Mas foi muito enfatizado que o Plano Diretor tem de in
fluir no Orçamento. Orçamento é uma peça totalmente à parte do
Plano Diretor. Aquilo que se propõe nos orçamentos, nas LDOs nada
ou pouco, melhor dizendo, para não ser tão cruel, tem a ver real-
mente com aquilo que está colocado no Plano Diretor, como é que es-
sas peças ~~estão presentes no plano diretor e se combinam~~
de gestão efetivamente se combinam.

E assim vai o nosso relatório. Como eu disse, ele tem talvez um tom não de ~~um~~ desabafo, mas de posicionamento e uma exigência para que realmente a gente possa ter um efetivo ~~pl~~ Plano Diretor para a Cidade, a sociedade tem de se posicionar. Então, os foros de debate, a construção desse Plano Diretor tem de ser sob outra regência que não aquela de elaboração por um órgão técnico



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 626
do 23 de 1995
RPP

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
021	4	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

e depois vai para o debate somente para acertos, mas que este processo tem de ser amplo, desde o seu nascedouro.

Incorporando, ~~minimamente~~ porque essas idéias também foram bastante debatidas, o Plano Diretor incorpora as idéias dos planos diretores de bairros como um processo que é também ascendente e articulado entre essas diretrizes gerais e ~~maximamente~~ um detalhamento de diretrizes locais.

Penso que a discussão foi extremamente rica. Talvez outros membros que estão aqui pudessem completar e se a gente pudesse ter essa soma aqui com a Comissão até neste fechamento, para que neste ~~o~~ seminário pudéssemos estar contemplando essa continuidade.

É só isso que eu tenho a dizer. (Palmas.)

O SR. — Vamos passar agora a palavra ao Sr: Cândido Malta, para fazer a sua exposição. Infelizmente, não será possível a utilização de algumas transparências que ele pensava em poder utilizar.

O SR. CÂNDIDO MALTA — Vou procurar fazer uma descrição suficientemente clara, para o que eu queira dizer, embora sem as transparências, fique transparente.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	628
n.º	Rvp 23
de 10	77

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
021	5	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

É com satisfação que estou atendendo a este convite da Câmara e do Vereador Sérgio Rosa e, por ficar para o final, para mim é mais simples acrescentar ao que já foi dito aquilo que entendendo seja importante.

Estou de acordo com todas as intervenções feitas anteriormente, com todos os pontos, de modo que endosso tudo o que foi dito. Eu acrescentaria que quando se trata de enfrentar um planejamento, em qualquer cidade, mas mais ainda por uma grande metrópole como São Paulo, o importante é conseguirmos, diante dessas diretrizes todas as afirmadas, descobrir uma linha de raciocínio estratégica que conduza a um planejamento com esse caráter de transformação da Cidade de um ângulo estratégico, de um ângulo das estruturas principais que ela possui, tentando resolver os seus problemas principais. É é nessa linha que vou fazer a minha exposição.

Um ponto chave da nossa Cidade é que ela está correndo sério risco de se tornar inviável economicamente, isto é, ela perder a capacidade de geração de riquezas que teve até hoje no País e no Mundo. Isso decorre de um problema de circulação. Vejam que coisa que estamos enfrentando! A circulação deixa de ser apenas um problema de conforto das pessoas ou de aumento de eficiência de

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-22	1	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

Folha n.º	628	do proc.
n.º	Rp.p 23	de 10 91

uma cidade que tenha uma certa eficiência econômica. Na verdade não é isso. Se não resolvermos o problema da circulação a cidade pára e pára a produção. Posso estar exagerando?

Houve um debate, do qual participei, na "Folha", há pouco tempo, junto com o Gilberto Lefeld, da CET, junto com o Secretário de Transportes Metropolitanos, o Dr. Cláudio Frederico, e junto com Eduardo Vasconcelos e outros técnicos. Nesse debate havia duas posições: uma que era essa, que afirmava que a Cidade pode parar; a outra, de que nunca a cidade iria parar, porque ela se adaptaria.

E se adapta em que sentido? O Lefeld dizia: "Sempre vai se adaptando. Sempre se quebra um galho. Sempre se dá um jeito. O usos mudam. Se congestionam uma área eles mudam para outra." ~~xxxxxx~~

Por essa visão, não há o que se resolver grandemente, há simplesmente uma adaptação, que vai sendo feita, pouco a pouco, caso a caso, etc., que é justamente a atuação da CET. Será suficiente isso?

A posição do Cláudio Frederico já é um pouco diferente. Ele diz assim: "Nessa adaptação que a cidade sofre pode deixar áreas degradadas." Isso já me parece ~~xxxxxxxxxxxx~~ uma coisa bem mais realista, porque esse é um fato que nós já conhecemos em todas as



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

7160-629
Rpt 23 71

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
o-22	2	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

idades do mundo. Adaptações existem, sim, mas deixam porções inteiras da cidade abandonadas, ou sujeitas a um uso que não tira proveito daquela situação urbana, daquela posição na Cidade. É bom isso? É claro que não é.

Então, aceitar esse posicionamento é perigosíssimo. Temos de encontrar um modo pelo qual façamos a Cidade circular para que ela possa garantir uma ~~xxxx~~ continuidade de desenvolvimento.

O número de automóveis que está entrando em circulação está excepcionalmente alto. Nunca na história da Cidade houve tão grande número de carros entrando em circulação. Esse é um fato novo, que se soma a uma situação de não crescimento da oferta à viária. Este é outro fato. Então, ao somar-se isso ocorre o que estamos vendo, que é a Cidade parando.

Então, aqueles que dizem que a Cidade pode se adaptar eu diria que mesmo a adaptação degradadora não vai dar tempo, porque o número de carros que está entrando em circulação na área do centro expandido está numa velocidade tão grande que não dá tempo dos usos se adaptarem. Para os usos se adaptarem é preciso ir degradando, passa um ano ou dois e as pessoas pensam: "Melhor não ficar mais aqui, vamos tentar ir para outro lugar, vamos tentar ir para



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	630	do livro	19
n.º	Rpp 23		
ORADOR	CONT. APARTE		

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-22	3	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

o bairro "x". Mas tem de passar alguns anos, para que essa adaptação se faça. Como a coisa é de meses não há tempo para adaptação e aí pára. As pessoas não chegam ao trabalho, porque não conseguem andar.

A Cidade está sem folga no tráfego. Sabemos que qualquer acidente que ocorra pode acarretar num grande congestionamento. Estou lembrando alguns fatos para vocês verem como isso é presente. Quando há um acidente na Marginal, por exemplo, pára 20 quilômetros de congestionamento, num único acidente, porque não tem folga, não tem área sobrando, não tem alternativas. As pessoas entram na Marginal e têm de ficar esperando o tráfego andar. E assim é também na Rebouças. Este é um fato que temos de enfrentar.

O Plano Diretor é um instrumento para resolver isso. Agora, o que a Prefeitura faz? ^{Túneis} Para uma região da Cidade, toda concentra num único lugar, tudo indicando ser uma ^{grande} jogada imobiliária. Quando discutimos, aqui, a operação Faria Lima, a mim ficou absolutamente claro isso, porque o túnel que nós propusemos para ligar a Faria Lima com a Berrini era uma solução, do ponto de vista ~~fixiário~~ ^{fluvial}, muito superior à avenida que está sendo feita, porque essa avenida dá uma volta, vai passear pela Vila Olímpia e não vai direto ~~para~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

1. Cód.	631	do proc.
11.0	Rpp 23	13 78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-22	4	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

para a Berrini. Então, mostrei com números e não houve resposta. E por quê? Porque o interesse dessa obra viária é criar espaço para apartamentos de alto luxo.

Então, é preciso entender que essas soluções que a Prefeitura está fazendo não têm em vista resolver o problema da circulação. Além disso, se estão entrando em circulação 300 mil veículos por ano, que são os dados do ano passado, entre 300 e 400, não sei o número exato, mas entre 300 e 400 mil, o número de avenidas que teria de ser construído para que se mantenha o nível de congestionamento atual é de 12 Farias Lima por ano. É fácil de fazer esse cálculo para quem cuida de planejamento, porque sabe a capacidade de uma avenida, quantos carros podem trafegar por ela. Então, você divide os 300 mil novos carros que entram em circulação, vê a capacidade de uma avenida e dá 12 avenidas Faria Lima de 8 quilômetros de extensão com quatro faixas de tráfego em cada direção.

A Prefeitura está construindo 12 Faria Lima por ano? Obviamente não está. Então, o que está acontecendo é uma enganação para quem tem carro. Está se dizendo assim: "Espera inaugurar que vai melhorar o tráfego," e as pessoas acreditam nisso. "Este Prefeito é legal. Ele faz obras para os carros. Nós, que temos carro,

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	632	do proc.	
n.º	Rpp 23	de 19	98

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-22	5	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

vamos ter uma melhoria na circulação." Mentira, porque o volume feito é muitas vezes inferior à necessidade.

Então, o Prefeito agora anuncia os corredores de transporte em parceria, o que está sendo aprovado pela Câmara em primeira. Esses corredores, que até acho bom, e não é projeto dele, é projeto antigo, que vem da gestão na qual ~~ele~~ fui Secretário de Planejamento, ou seja, tem 20 anos de idade, fazer corredores populares de transporte coletivo é uma boa coisa. O que achei crítico vel nessa proposta — e não vou adentrar aí, porque seria fugir um pouco da linha central estratégica — é que se está fazendo corredores em que o empresário não tem risco de investimento, porque o fundo que se cria garante recursos que compensa a não arrecadação do empresário.

Então, é um capitalismo sem risco para um Prefeito que se diz neo-liberal e que defende a não intervenção do Estado na economia. Mas é um problema da maneira como o projeto está sendo encaminhado ~~que~~ que, por esse ângulo de tirar o risco dos empresários, acho criticável.

Mas esses corredores não vão tirar carros das ruas, porque são corredores de transporte popular, que o Prefeito deixou pa-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-23	1	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

ra o final de gestão porque na verdade o que ele sempre quis fazer é avenida para carros. É quase uma coisa demagógica, para dizer que alguma coisa na área popular ele está fazendo, e mesmo porque não há condição alguma disso ser feito a curto prazo, mas, sim, a longo prazo, na medida em que os empresários invistam.

Essa relação, então, entre uso do solo e transporte é fundamental, como já foi dito aqui. Vamos, então, analisar de que forma a gente tem de pensar nela. No centro expandido ocorreu o quê? O que é o centro expandido? Ele é um centro antigo, expandido pelos apartamentos de classe média-alta e dos usos correlatos a essa classe média, tanto de comércio e serviços - shoppings, boutiques, profissionais liberais que oferecem serviços, escolas e escritórios.

Esse centro se expandiu de uma forma que o automóvel pôde atender. Quer dizer, o automóvel é que gerou a expansão do centro. O fato de todos nós podermos ter automóvel - e digo "nós" porque sou dessa classe - nos permitiu deslocar para fora do centro histórico. Então, nós rumamos a Cidade de forma a que esses usos se espalhassem pelo centro expandido e nós queremos, então, morar nos apartamentos dessa região do centro expandido e queremos ter, cada



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha no	634
no	Rpp 23 91

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-23	2	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

vez mais, automóveis para dentro dele circular e estamos nos estrangulando.

Quais são os dois fatores aí? Há geração de tráfego produzida por esses usos habitacionais em apartamentos, em escritórios, em shoppings. Então, o caso de Shopping de Higienópolis é apenas um ~~ex~~ caso desse que estamos falando, é um shopping que quer se introduzir ~~na~~ no bairro de Higienópolis. Agora, o bairro de Higienópolis está saturado. Será só o bairro de Higienópolis que está saturado?

Todos nós sabemos que no centro expandido está tudo se saturando. Uns estão um pouco mais saturados ~~dos~~ que os outros, mas está tudo se saturando.

A Prefeitura entende que está saturado? ~~Então~~ Não.
A Prefeitura faz operações interligadas para saturar ainda mais e tem como critério, na operação interligada, o seguinte: só se levar em conta o ~~x~~ transporte local. Isso está na lei das operações interligadas. O único critério que tem de ser levado em conta é o da rua local onde o prédio vai ser feito. As vias estruturais, que é onde o congestionamento se faz, não são levadas em conta nas operações interligadas, de acordo com a lei.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 635
de 1978
Rpp 23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-23	3	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

Quer dizer, a lei já tem esse absurdo técnico. Na verdade não há interesse algum, por parte da Prefeitura que impôs essa lei na base do rolo compressor aqui na Câmara, eu acompanhei muito de perto isso, a oposição teve de fazer tudo para amenizar uma lei totalmente absurda, essa operação interligada vem agravar a situação.

Então, onde está a coordenação de uso de solo e transporte? É o contrário, é uma descoordenação definida em lei. O "Movimento Defesa São Paulo", que estou aqui representando, considera a desmoralização do zoneamento, o desplanejamento da Cidade, é o casuísmo institucionalizado, é exatamente o oposto do que estamos aqui defendendo.

Entramos com uma representação no Ministério Público, que está sendo examinada pelos promotores, no sentido de declarar essa lei inconstitucional, porque ela faz o contrário do que a Constituição diz, que a Cidade tem de ter um Plano Diretor que faça a mesma cumprir função social e a propriedade urbana também cumprir função social.

Que função social é essa que está cumprindo essa propriedade sujeita a operação interligada? É função anti-social. É pre-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 636
n.º 88p 23 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. LAPARTE
0-23	4	Angela	TRÂNSITO	22.06.95		

ciso dizer isso tudo muito claro para que os nossos amigos juizes, que vão examinar isso no Judiciário, entendam assim e declarem essa lei inconstitucional.

Os planos de bairro, como já foi dito aqui, é o oposto disso, é você discutir com a população o que ela quer do seu bairro e não vem uma operação interligada resolver, no bairro em que você mora, que tem uma Comissão ^{em} que na verdade o setor imobiliário junto com a Prefeitura têm hegemonia e que o único representante de moradores é de uma comissão ~~mx~~ que não tem representatividade diante dos movimentos,

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
024	1	Angela	22.06.95	Trânsito		

em que o único representante de moradores é de uma comissão que não tem representatividade diante do movimento, que é um Conselho Coordenador de Sociedades Amigos de Bairro, que há 30 anos eles estão lá, são funcionários públicos da prefeitura que estão ali se colocando como representantes de associações de moradores, uma mentira, então é essa comissão que vai resolver. O plano de bairro, não. O plano de bairro é a associação de moradores que vai ser consultada.

Então, essa coisa da revisão da Lei de Zoneamento tínhamos de partir para uma linha dessa revisão ter grandes diretrizes gerais para o conjunto da Cidade, mas ter o seu detalhamento, sua priorização discutida a nível de cada bairro por associações de moradores que estão ali vivendo naquela bairro. Estou praticando isso, lá em Belém do Pará o plano diretor, do qual fui consultor, aprovou isso e aqui em Mauá, onde estou dando consultoria para a Prefeitura de Mauá, estamos praticando isso, fazendo planos diretores de bairro ao mesmo tempo que estamos fazendo o plano diretor. Um sucesso enorme, a população acha maravilhoso e nós fazemos inclusive o orçamento do bairro. Então, tem que fazer o orçamento da cidade e o orçamento do bairro, como já foi dito aqui também que foi conclusão da Comissão do Plano Diretor porque se você não tem ~~um~~ orçamento, você não sabe se o dinheiro vai dar. Essa não é uma questão fundamental?

Aí lembra uma questão que o Belda acompanhou, que estamos trabalhando nisso há tanto tempo juntos. Em 1972, fizemos um levantamento dos custos da cidade, dos custos de urbanização e verificamos que



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
024	2	Angela	Trânsito	22.06.95		

setenta e poucos por cento, se não me engano 74%, dos custos públicos para você construir a cidade, construir tudo, imagine tudo, escola, creche, posto de saúde, hospital, rua pavimentada, canalização de córrego, imagine tudo o que é custo público, setenta e poucos por cento é sistema de circulação. Quer dizer, quase tudo é sistema de circulação. É um absurdo o que temos que gastar, é uma quantidade enorme o que temos que gastar em sistema de circulação. Então, é estratégico, aí lembra aquele raciocínio do estratégico, se é estratégico do ponto de vista da continuidade econômica da cidade a circulação, é estratégico do ponto de vista de quem quer gastar bem.

Quando se tem poucos recursos, é uma situação hoje dramática a falta de recursos, temos que cuidar cada centavo que nós vamos gastar e 75% do custo público é de circulação, então temos que prestar uma atenção enorme nos gastos com circulação porque vamos poder fazer economias gigantescoas, dependendo das prioridades que se adote.

Bem, o que fazer no curtíssimo prazo? Nós temos uma solução quase que milagrosa para praticar, estou defendendo essa solução há há alguns anos, mas cada vez que eu penso vejo que não tem outra, se alguém apresentar outra aqui eu acho ótimo: é microônibus. Qual é o problema, o centro expandido se congestionou, está tudo saturado. Dá para fazer uma rede de metrô, no curto prazo, tipo europeu, no centro expandido? Não dá. Porque o metrô está construindo historicamente dois quilômetros por ano, uma rede do tipo europeu, só para vocês terem isso como referência, é uma malha que as linhas se cruzam de modo que você possa ir para qualquer ponto, qualquer estação do metrô,

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRADOR	CONT. APARTE
024	3	Angela	Trânsito	22.06.95	7	22

a pé, confortavelmente. Quem já andou por Paris, Nova York, Manhattan ou Londres sabe como é que é isso. Vocês estão lá como turista, anda cem metros, trezentos metros, no máximo quinhentos metros, pega o metrô e anda pelo centro expandido dessas 2 cidades. Dá para fazer isso aqui? Temos a linha norte-sul, temos a linha leste-oeste, estamos começando, ~~xxxx~~temos a linha da Paulista e estamos tentando começar a linha 4. Isso forma essa malha? Não forma. A linha 4 vai demorar quanto tempo para ser feita? Na velocidade histórica de dois quilômetros por ano, são cerca de vinte quilômetros, são dez anos. Dá para esperar? Vamos esperar dez anos para fazer essa linha. E as outras linhas? Não dá, não dá para você esperar que o metrô forme a malha a tempo de resolver o problema crucial de congestionamento que estamos vivendo agora. Não dá.

Avenidas. Já mostrei para vocês que não dá porque se o Prefeito Paulo Maluf, que é o prefeito ~~miz~~ mais investidor em avenidas que podemos ter, acho que não dá pra ter um que invista mais em avenida que ele, está fazendo o que faz, não consegue fazer as doze avenidas por ano para não piorar, então também avenida não resolve. Avenida não resolve, o metrô não dá tempo, então tem que ser ônibus para a classe média. Então, daí surgiu uma idéia: vamos fazer uma malha de ônibus, essa é a ilustração que estou aqui a trazer para vocês, mostrar o esquema dessa malha. Vai do Rio Tietê até o Rio Pinheiros, vai da Lapa até Santo Amaro, de Pinheiros até Santo Amaro, da Lapa até a Penha, tem um esquema que depois posso mostrar para vocês, tenho aqui alguns desenhos que mostram para vocês isso.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
024	4	Monteiro	Trânsito	22.06.95		

Folha n.º	640	do proc.	
n.º	Rpp 23	do 19.	97
ORADOR		CONT. APARTE	

Para você fazer essa malha de microônibus, são linhas que o ônibus vai e vem, vai e vem, imagine o seguinte; quinze linhas num sentido, vamos dizer norte-sul, quinze linhas no sentido leste-oeste formando um xadrez, formando uma malha. Os ônibus vão e voltam, vão e voltam em cada linha, des ônibus, por aí, um tempo de espera de cinco minutos, imagine ônibus que atraia o automobilista, tem que ser um ônibus que o cara anda sentadinho, o automobilista anda sentado dentro do seu carro, ~~então ele mantém o carro parado~~.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 691 do prop.
n.º Rpp 23 do 19 77

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
025	1	Paula	trânsito	22.06.95	Malta	

Então, ele precisa andar sentado dentro do ônibus. Precisa de ar condicionado para ser atraído. E, se possível, tem que ser importado o ônibus para que tenha status; um ônibus coreano que dê aquele status.

Imagino que cerca de 300 ônibus solucionem esse problema. Esse trabalho de quantificação ainda não tive a oportunidade de desenvolver melhor. O primeiro número seria cerca de 30 linhas, com a distância de 1km, atendendo o centro expandido e com um tempo máximo de 5 minutos de espera.

O investimento disso é ridículo. Estão vendendo micro-ônibus a 30, 40 mil. Imagine que custaria uns 50 mil um com 15 lugares. Trezentas vezes isso, ou seja, ± 300 ônibus a 50 mil dá 15 milhões de dólares. Isso é ridículo. Para a Prefeitura é o preço de um viaduto, de uma ponte do Rio Pânheiros. É um preço perfeitamente adequado caso a Prefeitura quisesse investir. Ela pode atrair a iniciativa privada, uma parceria. Por que não propor isso à iniciativa privada? Pode-se dizer que talvez a iniciativa privada não queira correr o risco de um sistema inovador, não sabe se dará certo. A Prefeitura poderia fazer leasing de ônibus e ela nem precisaria investir esse capital. O que vai custar fazer leasing de 300 ônibus?



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 642 do proc.
nº 840 23 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
025	2	Paula	trânsito	22.06.95	Malta	

Então, por isso em circulação demonstrando o funcionamento do sistema e depois oferecer à iniciativa privada. Não tem a desculpa da falta de dinheiro. Acho que o Governo do Estado pode fazer isso. Eu defendo a seguinte tese: se a Prefeitura não quer fazer isso, acho que a Prefeitura não se interessa porque ela tem outra lógica. A lógica da Prefeitura é avenida e apartamento. Isso não é avenida e nem apartamento. Não está no horizonte da Prefeitura. O Governo do Estado assume por quê? Porque esse é um problema metropolitano. Parar a cidade, tirar a viabilidade econômica é um problema do município? É um problema do país. Não é um problema que possa se dizer: "não é competência estadual". O que é então? Em termos de transportes a competência seria fazer com que funcionasse minimamente do ponto de vista do funcionamento integrado da metrópole. Esse centro expandido é um centro expandido da metrópole e não apenas do município. Isso num curtíssimo prazo.

Agora, para terminar, sei que meu tempo está esgotando, tem-se que ter uma estratégia de longo prazo. Nós temos a dificuldade pelo ~~MM~~ METRÔ estar custando muito caro e termos que baratear. Acho que essa é uma tarefa importante. Temos que atingir os preços internacionais do METRÔ. Temos tido aqui preços muito mais elevados do

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



643
Rpp 23
77

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
025	3	Paula	trânsito	22.06.95	Malta	

que os internacionais. Mas, isso é uma discussão. Temos que discutir os nossos padrões de atendimento e os nossos preços. Há uma possibilidade de fazermos o metrô muito mais barato. É uma tese que venho defendendo há 20 anos e vejo que cada vez ela está mais oportuna, ou seja, você colocaria na ferrovia o metrô. Isso, de certa forma, está em andamento. Você pode dizer: "a CBTN está desenvolvendo isso". Muito bem. Mas, é diferente você só adequar melhor as linhas de subúrbio, que é o programa em andamento, de você ver nessa estratégia de usar essas ferrovias como um ponto de atração do uso do solo metropolitano, mudando o zoneamento, dando incentivos a que se instalem mais usos de habitação, comércio e serviços ao longo dessas linhas. Isso é uma outra coisa e é isso que eu defendo. Vamos mudar o zoneamento da Cidade. A Prefeitura está anunciando agora as Operações Interligadas no Estadão e na Folha. Não sei se vocês viram. É uma coisa até absurda. Diz: "você que quer transgredir o zoneamento, pague em habitação popular que vai conseguir". Isso é o que está sendo dito hoje no Estadão. Não com essa linguagem, mas com outra mais bonita. Agora, o fundo da questão é esse. Ao invés de fazer isso, adensar mais onde já está adensado, vamos atrair esses usos que querem mais densidade para junto da ferrovia. Há um programa da EMPLASA, que acabo de ver, que é o uso da orla ferroviária.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º	699	do proc.	
n.º	Rpp 23	de 19	71

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
025	4	Paula	trânsi.	22,06.95	Malta	

Então, é isso, mas vamos fazer isso pensando a longo prazo. Ali na Barra Funda já está em curso isso. Na fábrica Matarazzo, ao lado do West Plaza, onde deveria ser feito o shopping, é essa a idéia. As fábricas estão saindo, indo para o interior, a cidade está se terceirizando. É natural essa terceirização. A metrópole vai se terceirizar cada vez mais e vai sobrar espaço junto às ferrovias onde as fábricas se instalaram. O que vai se fazer com o espaço? É um espaço que está sobrando junto de uma infra-estrutura que está sobrando. Por que não adensar junto a essas ferrovias? Isso é uma estratégia metropolitana. Estou pensando em Mauá, no fim da linha Santos-Jundiaí, vizinha de Ribeirão Pires. Isso pode ser feito ao longo de todas as ferrovias. Não é apenas um problema de São Paulo. Mas, São Paulo pode ter aí uma vantagem imediata. Se começarmos a adensar ~~partes~~ ao longo do Rio Pinheiros, mais do que já está acontecendo, porque tem uma ferrovia ociosa. Você sabe que aquele ~~que~~ trem é ocioso. O problema da FEPASA é colocar passageiros neles. Então, vamos jogar passageiros para a FEPASA. Ela está com problema para construir estações, vamos fazer uma parceria de forma que você dê mais densidade e a FEPASA ganha um pouco desse dinheiro. Sei que a FEPASA está com essa idéia, mas temos que pegá-la e levá-la como uma linha central, uma linha estratégica de reestruturação do espaço metropolitano.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



Folha n.º	695	do prov.	
n.º	808-23	de 19	77
ORADOR	CONT. APARTE		

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
026	1	Paula	trânsito	22.06.95	Malta	

Isso nos permitirá uma enorme economia se pudermos fazer metrô paralelos.

Um metrô na ferrovia, você faz uma linha e quando esgotar essa linha, é baratíssimo fazer uma linha paralela, escontada, contígua. Quando fiz o plano metropolitano, essa idéia não é nova, há 20 anos venho pensando nela, em 1970, fui diretor do plano metropolitano chamado PMDI e foi quando me veio essa idéia. Pensei: "tenho essa ociosidade e outros países já fizeram isso; utilizaram o espaço ao longo x x da ferrovia. Por que não podemos fazer"? Fiz um levantamento naquela ocasião da faixa de domínio daquela ferrovia para ver o que cabe naquela largura em termos de metrô. Foi no Pari que deu a faixa mais estreita. Qual é a largura do Pari? 30 metros, num estrangulamento. Estudei o que daria para colocar em 30m. Três linhas paralelas, em 10m você coloca ida e volta, ou seja, linha que vai e que vem.

Tem o problema das cargas. Tem-se que pensar numa forma de tirar as cargas de dentro da cidade. São terminais de carga que estão dentro da proposta que já existe há tanto tempo. Então, vamos tirar os terminais de carga de dentro da cidade. Vamos fazer com que ~~xpense~~ entre na cidade apenas caminhões de pequeno porte.

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	646
n.º	R. 810 23
19	91

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
026	2	A Paula	trânsito	22.06.95	Malta	

O anel rodoviário terá papel importante nisso. O terminal de carga terá que ser ferroviário e rodoviário, intermodal. Isso entraria no ajuste da proposta em termos globais.

Quero fazer um comentário final, embora a Aldaiza já tenha ido, mas espero que chegue a ela, que a forma dela no Plano Diretor não definiu a idéia dos indicadores. É uma idéia importante de fazer o estado transparente. Quer dizer, a idéia que o Governo Federal, Estadual e Municipal, os três níveis, passem a ser obrigados a dar informações à população. Não no sentido do habeas data, ou seja, que todos os cidadãos têm o direito de solicitar informações do governo, e não. É diferente disso. O Governo seria obrigado a produzir indicadores sistemáticos do que ele faz para permitir o acompanhamento do que o Governo faz na área de saúde, de educação, de transporte. Se o Poder Público não tem obrigação legal de produzir indicadores, ficamos nas mãos dos números fabricados por cada Governo. Esses números são fabricados. Eu já fui do Governo. Fui Secretário de Planejamento da Prefeitura de São Paulo. Todo o Governo tem o seguinte raciocínio: na hora de fazer os relatórios, pensa em mostrar o que é bonitinho, o que nos valoriza, aquilo que não é bom eles não mostram. Não é isso? Então. Você acha que o cidadão

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
025	3	Paula	trânsito	22.06.95	Malta	

Folha n.º	644	de proc.
n.º	23	na
97		

será informado. Os repórteres ficam atrás dos dados. Quantas vezes recebi repórter dizendo: "pelo amor de Deus, você poderia me dar os dados disso". Eu dizia: "vou ver se tem, se tenho os dados disponíveis e tal". Nunca tem e quando tem são fabricados. Está certo isso? Obviamente, não está. ~~Isso~~ Então, temos que formular uma lei que obrigue os governos. Não apenas um ou outro, mas todos. Todos têm essa distorção institucionalizada, vamos dizer assim. Então, é um adendo que faço em relação ao relatório do Plano Diretor.

Em Belém do Pará nós aprovamos isso. Agora, em Mauá estamos produzindo os indicadores. Estou levando essa idéia também para o Governo Covas. Essa idéia está sendo muito bem recebida no Governo para tentarmos implementar a nível de Assembléia.

Era isso o que eu queria dizer a vocês e é uma pena que eu não tinha aqui as transparências para mostrar a vocês o sistema dos microônibus para vocês verem que é perfeitamente factível essa idéia. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Roça) - Os seus indicadores terão que avisar a imprensa também. Me lembro bem que mandei uma carta para a Folha porque no meio da greve dos petroleiros ela fez uma manchete dizendo que o trânsito de São Paulo havia melhorado. No



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 698
n.º Rpp 23
do livro 19 91

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. ABARTE
025	4	Paula	trânsito	22.06.95	Pres.	

meio daquela greve, fátando gasolina, acho que 10% do nível de quilômetros congestionados na cidade e naquele dia a Folha buscou a informação na CET de que havia melhorado o trânsito em São Paulo. Depois, piorou de novo e não vi outra informação no jornal dizendo que havia piorado novamente.

Passo a palavra para o Deputado Estadual, José Zico, que já tem uma atuação longa nessa área de transportes e que foi autor da lei que cria o Conselho Metropolitano de transportes.

O SR. JOSÉ ZICO ■ Em primeiro lugar, ~~quero~~ quero cumprimentar a Comissão na pessoa do Vereador Sérgio Rosa, Presidente da Comissão, por essa iniciativa de abrir um debate sobre a questão do transporte metropolitano na região metropolitana. Hoje é uma preocupação de todos nós, pois vivemos numa cidade que está um caos. Às vezes, saio da Assembléia Legislativa, moro na Zona Leste, e os deputados que moram em Campinas chegam antes ~~na~~ eu eu moro em São Mateus. O trânsito não permite que a gente flua com tranquilidade.

Quero falar sobre a minha experiência de vida na Zona Leste, onde moro há 26 anos. Tudo isso que o Professor Cândido Malta estava dizendo, quando construíram o metrô ~~há~~ há 10, 15 anos

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
026	5	Paula	22.06.95	trânsito		

Folha nº 649
n.º 23 de 19 95

atrás no Taubaté, era um bairro estritamente industrial, tinham muitas indústrias. ~~Somente~~ Hoje é um bairro de classe média, alta com grande densidade, mas poucos trabalhadores trabalham na região do Tatuapé. Hoje é uma área residencial.

Deveríamos fazer um plano, uma discussão a nível metropolitano mesmo. Não dá para pensar mais só em São Paulo. Essa foi a minha intenção com a criação da lei do ~~antigo~~ Conselho Metropolitano. A Zona Leste hoje é uma das regiões que mais cresce em São Paulo. A Zona Norte já bateu na Cantareira e não vai mais. A Zona Sul chegou no manacial. A Zona Oeste já chegou no ABC e assim por diante. A Zona Leste ainda é o pouco de espaço que ainda se tem para crescimento.

Não existe uma discussão de como os trabalhadores vão, ~~xxx~~ aqueles onde ainda resta indústria, lá como aprovamos na Assembleia Legislativa, ao polo industrial em Itaquera. Está aprovado. Agora falta a implementação que é de competência do Prefeito Paulo Maluf. Então, precisamos fazer uma discussão de como. A maioria dos trabalhadores da Zona Leste ou trabalham em Guarulhos ou trabalham no ABC. Eles não trabalham mais na Zona Leste porque não tem mais lugar para se trabalhar lá. Então, temos que pensar qual é a saída



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONTINUAÇÃO
027	1	Paula	trânsito	22.06.95	Zico	

Quando estávamos discutindo o pólo industrial, a Associação de Trabalhadores da Mooca fez uma pesquisa de quantos trabalhadores haviam na Zona Leste e sobre acidentes no trabalho. Mais de 70% dos trabalhadores não trabalham na Zona Leste e ~~mas~~ sim fora. E, a cada três acidentes de trânsito, dois eram no percurso. Então, se não pensarmos o trânsito, não teremos como pensar outra saída para São Paulo e para a região metropolitana. Ou censamos nisso ou vamos ficar aqui nos enganando, fazendo um tunelzinho aqui, um buraquinho lá e não vamos resolver definitivamente o problema do transporte na região metropolitana.

Isso tem levado a uma série de discussões. Estive aqui na Câmara num debate e ouvi várias propostas de discussão sobre essa questão: o que deve ser feito para tirar os carros da rua. Agora o Professor Cândido Malta estava falando dos microônibus. Eu gostaria de discutir. Até importar para ver se chama mais a atenção daqueles que gostam de andar de carro importado. Tenho dúvida se isso vai resolver o problema.

Na greve dos metroviários, se criou um comboio que não se conseguia nem entrar na M Radial Leste. Ela estava parada até o Parque D. Pedro. Então, para mim, a solução é transporte de alta



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. (APART)
027	2	Paula	trânsito	22.05.95	Zico	

folha n.º 651
no R.º 10.º 22
do pr.º
CONT. (APART)

capacidade para que os trabalhadores e a população possam se movimentar nesta Cidade, na região metropolitana. Acho que não dá para pensar em diminuir a capacidade de transporte. Vamos criar problemas e problemas de trânsito e não vamos resolver. Então, essa é uma questão.

Queremos transporte de alta capacidade, mas vamos discutir uma situação que hoje está colocada para todos nós que é o preço da tarifa. Um trabalhador que mora na Zona Leste, em São Mateus e trabalha no Ibirapuera, gasta 92,4% do salário mínimo só em transporte. Então, não dá para pensar em transporte pura e simplesmente pago pelo usuário, pelo trabalhador. Essa é a discussão que temos quando se levanta a questão de parceria. Tanto o Governo do Estado vem chorando que não tem dinheiro, mas que a saída é a parceria. Que tipo de parceria? Nós queremos discutir. Não dá para falar em parceria pura e simplesmente sem falar dessa que está colocada que é o preço do transporte na região metropolitana. Havia uma discussão que com sessenta centavos já estava-se pagando 100% da tarifa do metrô já pagava os custos; não os investimentos, mas os custos já estavam pagos. Agora, está em oitenta centavos. Como é que fica? Queremos que o Governo do Estado abra as planilhas

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	653	do proc.	9-41
n.º	880		
GRADOR		CONT.	APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRADOR	CONT.	APARTE
0	27 3	Paula	trânsito	22.06.95	Zico		

para que possamos fazer um debate e uma discussão sobre essa questão do transporte na região metropolitana.

Pensando nisso, apresentei na Assembleia Legislativa, no mandato anterior, o Projeto de Transporte Metropolitano que engloba o Conselho Metropolitano, o bilhete único. E, nessa discussão que vínhamos fazendo, o Governo anterior, o Fleury, ele vetou o projeto. Depois, fizemos uma discussão, conseguimos implementar e foi aprovado o projeto.

Então, a proposta do Carlos da criação de uma Comissão de Transporte para a região metropolitana, o Conselho dá esse caráter, ele pode ser. Dentro do projeto dividimos em cinco subregiões a região metropolitana. Esse conselho é formado por usuários, pelos sindicatos, aquilo que o Professor Cândido estava dizendo: sindicatos, usuários, Governo do Estado e as Prefeituras. A democratizar essa questão é muito importante. ~~Exatamente~~ tenho visto e tem sido a prática dos prefeitos na região metropolitana, as estívidas que eles dão nas linhas é eleitoreira. A linha estava aqui e eles passam para lá. Não se discute com profundidade essa questão do transporte. O usuário sabe perfeitamente como tem que ser, para onde a cidade está crescendo, para onde o bairro está crescendo. Então, está integrado nesse conselho que para fazer a discussão, o usuário,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	653	do proc.	11
n.º	23	de 19	95
ORADOR			
CONT. APARTE			

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
028	1	Paula	trânsito	22.06.95	Zico	

tem que discutir o projeto. Acho que é uma questão que o Governo tem que levar em conta e fazer essa integração política. Assim, você integra politicamente a região metropolitana nessa discussão. Você chama os prefeitos dos 39 municípios para discutir essa situação que estamos vivendo.

Quando andamos pelas ruas de São Paulo não vemos apenas carros com a placa de São Paulo, mas de todo interior; principalmente dos 39 municípios que compõem a região metropolitana.

Então, toda essa discussão que vimos fazendo, qual é a saída que a população prefere? o metrô. Todo mundo gostaria de ter metrô na porta de casa. O metrô é bonito, limpo e presta um bom serviço. Temos condições de construir metrô pela cidade inteira? Não tem. O metrô da pra Paulista ficou em média 250 milhões de dólares por quilômetro. Temos condições de reduzir? Tem. O Governo apenas chora. ~~Sim, mas a população não quer pagar mais caro para ter metrô~~ Como é que vamos fazer metrô se não tem dinheiro? Temos que abrir debates nas Câmaras Municipais.

Quando você discute projeto em Santo André, o Brandão pensa até o limite do município. Você entra no município e o outro nem percebe que está tudo interligado.

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 659
de 19 do proc.
Rpp 23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTÉ
028	2	Paula	trânsito	22.06.95	Zico	

Então, essa discussão do projeto metropolitano e principalmente a integração do transporte, acho que hoje é uma questão que está colocada na ordem do dia. Não dá para se fugir. Não se pode resolver o problema do trânsito em São Paulo pura e simplesmente discutindo apenas o trânsito da cidade. Temos que discutir toda a região.

E, concordo com o Professor Cândido Malta quando ele fala que fazendo pequenas intervenções não vai resolver, se não discutirmos e cobrarmos do Governo do Estado essa questão de fazermos mais a longo prazo.

Essa questão da ferrovia é uma questão que está colocada. É uma vergonha vermos um ~~um~~ metrô e uma ferrovia lado a lado. Um com vergonha porque não tem porta, não tem vidro e nem janela e no outro as pessoas têm ~~por~~ prazer de andar.

Então, temos que discutir a questão da ferrovia, da malha ferroviária e, principalmente, a integração tanto sobre trilhos como sobre pneus. Ou se discute isso ou vamos ainda penalizar mais a população. A discussão que teve aqui na Câmara Municipal e que ouvi era de se criar pedágio nas avenidas da cidade de São Paulo. Para onde vamos com um pedágio em São Paulo? Vai se complicar muito mais



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 655 do prog. 19 311

ORADOR	CONT. APARTE
--------	--------------

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
028	3	Paula ,	trânsito	22.06.95	Zico	

e penalizar quem? Quem está sendo penalizado? Os trabalhadores, o povo humilde que é obrigado a sair de casa todos os dias para trabalhar ou para levar um filho no médico.

Então, mais uma vez, quero parabenizar a Comissão e dizer que isso é um desafio para todos nós, tanto para o Governo do ~~Estado~~ Estado como para os prefeitos. Precisamos fazer esse debate. E, a Secretaria Metropolitana de Transporte, que hoje está incorporada à EMPLASA, possa fazer um planejamento mais globalizado e discutido com todos os interessados no transporte. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) — Agradeço ao Zico.

Agora, vamos passar para as perguntas dos Srs. Vereadores. Tenho algumas perguntas, mas vou deixar para posteriormente.

Apenas quero aproveitar a fala do Zico para dizer que você, com a nossa colaboração, naquilo que foi necessário, poderia convocar na Assembléia um seminário metropolitano sobre essa questão do transporte. Convidando representantes, vereadores de várias cidades — estamos falando de Osasco, Guarulhos, ABC — para tentar provocar um processo de discussão do Conselho Metropolitano de Transportes — que acho que tem que sair do papel e ser viabilizado na prática — e motivar essas Câmaras Municipais a fazerem essa reflexão



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha nº	636	do prot.	19 94
nº	23		

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
028	4	Paula	trânsito	22.06.95	Pres.	

a nível metropolitano. Acho que é uma iniciativa que seria mais da sua competência na Assembleia Legislativa. Então, deixaria essa sugestão e naquilo que vocês achar conveniente nós poderíamos estar colaborando para isso.

Depois, farei as minhas perguntas para os debatedores. Primeiro, passo a palavra ao Vereador Edson Simões.

O SR. EDSON SIMÕES — Quero aproveitar para fazer duas perguntas a dois dos expositores. Primeiro, para o Dr. Cândido Malta. Quero saber o seguinte: qual seria a estratégia para se conseguir que a classe média usasse os microônibus, já que no plano dessa mesma classe média isso não está programado e ela tem uma rejeição ao transporte coletivo. Inclusive, foi bem lembrado pela ex-Secretária Tereza que aqueles ônibus da década de 70 que eram confortáveis, com som e com tudo, foram profundamente rejeitados em várias regiões da cidade.

A segunda pergunta iria para o representante do METRÔ,
Dr. Belda, ~~alguém da Câmara Municipal de São Paulo~~
~~alguém da Câmara Municipal de São Paulo~~
~~alguém da Câmara Municipal de São Paulo~~

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
029	1	ANA	Prob. Tran.	22.6.95		

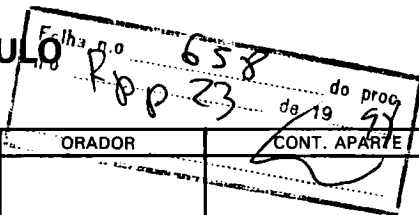
Folha n.º 657
n.º 12413 do proc.
CONT. APARTE

Sobre especificamente a Zona Sul há já um plano, um projeto anterior, que não foi executado, nem no Governo Quêrcia, nem no Fleury, sobre o Metrô para Zona Sul, área de Santo Amaro, Campo Limpo, Capela de Socorro, uma área que é a segunda populacional da Cidade; 1ª é a Zona Leste, que está mais aquinhoadada desses serviços, tanto de trem como de Metrô. Como o Governo Mário Covas vê isso, já que é uma área problemática, após as pontas, e a conexão do Metrô com o trem na região, já que o trem existe, mas muito mal estruturado e utilizado — com as desculpas em alguns trechos de que não pode concentrar população, porque há manancial, só que manancial só há no mapa, na vegetação da Cidade, porque a população de Grajaú e adjacências já destruiu tudo e a represa está com aquele problema que já conhecemos? Ou, se não há projeto para isso, se há algum projeto em relação ao trem? Já tinha sido feito pela Fepasa pedido, na década de 80, na nossa região, independente de partido, para que o trem chegasse em Capão Redondo, penetrasse mais ao longo da Teotônio Vilela; por sinal há uma estação mal feita em Varginha. Então seria exatamente isso. Como resolver o problema da segunda região da Cidade, por intermédio da colaboração do Estado? O produtor Cândido Malta, a idéia do micro-ônibus, eu gostei, mas como conseguiríamos que a classe média abandonasse o nacio-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
029	2	ANA	Prob.Trans	22.6.95		

nal, principalmente o importado para passar a ter maior velocidade no seu trânsito e menos problema, com estacionamento, menos gastos.

O SR. CÂNDIDO MALTA - Sobre como atrair a classe média, tem que ver quais as alternativas que ela tem. Mais e mais carros nas ruas, não é alternativa porque pára. Essa alternativa não existe porque não se viabiliza. Então, o que a classe média deve ter como perspectiva é o que pode substituir o carro. Essa conclusão que a classe média vai ter que chegar, ela pode ter dois momentos: ou chega antes da paralisação, ou depois. Eu coloca mais a questão por aí. Ela vai esperar paralisar para dizer: e agora, o que faço? Então, gostaríamos de ter metrô. Mas não dá para ter esse Metrô para o dia seguinte. Ou então a questão dos corredores de transporte. Se os assim chamados grandes corredores de ônibus e o Metrô, como grande sistema de transporte de massa, e o trem metropolitano, atendessem as áreas que os automobilistas usam, muito bem, eles teriam essa opção. Ele poderia reclamar da qualidade do serviço, e até seria uma pressão positiva para os trabalhadores ter a pressão da classe média querendo melhorar os serviços para que ela possa usar, dentro do impasse de o carro não poder andar mais na Cidade. Acontece que os automóveis espalhou os usos pelo centro. Esse o conceito que temos que entender: o automóvel espalhou escritórios, comércio, serviço. Então, o cidadão para deixar o carro em casa ele tem que chegar no mesmo lugar onde esses serviços se instalaram que não seja de carro, e não estão nos corredores, nem nos corredores alimentadores de corredores, porque eles estão mais na periferia. É um sistema alimentador na periferia. Na região do centro expandido não tem essa rede de ônibus. Justamente o que estou propondo é a rede de ônibus, que seria a única possibilidade, que você



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	659	do proc.
n.º	23	de 19
20		

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
029	3	ANA	Prob. Trans.	22.6.		

tem que usar o sistema viário que está aí, e tem que conseguir tirar carro para que os micro-ônibus possam andar e para descongestionar inclusive os corredores, os grandes corredores — que se você tiver menos carros circulando vai ter uma melhoria no transporte popular. No momento que estamos, estamos ainda andando pela Cidade. Então temos ~~uma~~ ocasião de chegar na média e dizer: Classe média, a perspectiva é que dentro de algum tempo, é difícil prever dentro da conjuntura econômica, mas eu diria dois anos ou três anos, a Cidade pára. Vamos esperar isso? Ou vamos desde já estudar uma alternativa para que vocês não tenham que sofrer essa crise? Acho que é mais inteligente partir para essa tentativa de convencer a classe média a usar esse sistema, mas tem que ser atrativo, por isso proponho micro-ônibus importado nessa linha de ser quase um automóvel, é o mais parecido com o automóvel possível. Por isso imagino que 15 lugares que o cidadão entende é especial. Agora, a crítica de que o sistema de ônibus executivo não funcionou, e portanto este também não vai funcionar, acho que é não pertinente, porque são sistemas totalmente diferentes. O ônibus executivo é ponto a ponto, São Paulo-Miami; Miami-São Paulo, para usar a expressão do avião; não era malha, não era rede. E o automóvel funciona em rede, o automóvel espalha, esse o conceito chave. Se está tudo espalhado uma linha não vai atrair porque só atende ali, é preciso ter um sistema de transporte coletivo que espalhe, a malha. Então a objeção que o Executivo demonstra, para mim não é objeção. Agora, basta que 20% da população automobilística que usa automóvel, adote o micro-ônibus para a cidade estar uma maravilha, que é aquela de janeiro. Neste ano fiquei aqui em janeiro, andamos tranquilo, e em 10,15 minutos se chega nos lugares. Agora é uma hora ~~em~~ média. A CET tem indicadores que mostra

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONF. APARTE
029	1	ANA	Prob. Tran	22.6.		

isso: em janeiro há 20% menos veículos circulando na Cidade. Então, basta isso. Atrair 15 a 20% e num curtíssimo prazo temos uma cidade funcionando otimamente bem. Então, quanto mais automobilista aderirem, maior a circulação vai influir. Mas aí vai criar um problema que é o seguinte: na medida que começa a fluir o tráfego os automobilistas começam a pegar o carro de novo. Não será assim o comportamento? Então pode voltar a congestionar. Esse comportamento é difícil a gente prever como vai ser, se a adesão passa a ser definitiva e aí passa a funcionar bem ou se é uma adesão que vai e volta. Nesse momento só vai ter uma solução: se a população não adere de forma suficiente ao tráfego fluir, é ter medidas compulsórias, aí eu partiria para a questão da placa: número par e ímpar, segunda-terça-quarta e quinta. Eu não considero válida a idéia de você partir para a placa sem dar alternativa para a classe média. Isso já discutimos na "Folha" outro dia. Os caras começam a comprar carro, parece que dinheiro está sobrando para a classe média para comprar carro, então vai comprando carro para ter as placas necessárias para andar todos os dias. Por aí também não vai funcionar. Chegará o momento que talvez tenha que se tornar compulsório, que seria tornar exclusivas certas vias para uso do micro-ônibus. Essa idéia do sistema viário exclusivo, você reservar faixa para o micro-ônibus. O micro-ônibus nessa faixa que eu me imagino, não vai usar os grandes corredores que conhecemos. Se vocês vissem no mapa iriam ver que iria pegar ruas hoje consideradas secundárias. Essas ruas hoje consideradas secundárias seriam reservadas para micro-ônibus. Se planejásemos em conjunto com planos de bairros, ajustariamos onde passam os ônibus de forma a não prejudicar a qualidade de vida dos



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
030	2	ANA	Prob.*Trans	22.6.		71

bairros, fazer com que passe fora do que chama de ilha de tranquilidade, uma idéia do bolsão, que o Chico Whitaker aprovou como lei aqui, um pouco mais ampliada, que é o plano de bairro. Você poderia ajustar a idéia dos bolsões da ilha de tranquilidade com a passagem dos micro-ônibus de forma a ter a ligação entre uso do solo e transporte, a ter a coordenação entre os dois.

O SR. JOSÉ ZICO - Acho que na Zona Sul se não tiver trem, transportes de massa não vai ser resolvido. E no Governo Fleury tem o projeto do canal Campo Limpo, que até hoje não foi implementado. Em 91, o Fleury colocou 10 mil reais, depois em 92 ele colocou a pedra fundamental e hoje não sei como Secretário do Governo Covas está pensando na questão, porque acho que ali é só a questão do ramal, que termina o problema da Zona Sul. Uma outra coisa, que o Prof. Cândido Malta está dizendo, eu queria dizer que hoje andar de ônibus e de Metrô se torna mais caro do que andar de carro. Isso é um incentivo ao transporte individual. Só pegando um exemplo que eu faço todo dia, da Assembleia Legislativa na minha casa, dá 22 quilômetros. Eu gasto menos de dois litros de gasolina. Se eu for de ônibus e de Metrô eu gasto 92 centavos por quilômetro, então temos que mexer em alguma coisa. O transporte não pode continuar assim, porque qualquer carro velho você põe na rua, porque é mais barato e você tem oportunidade de ouvir musiquinha. Quem não quer? Então, tem que começar a pensar.

O SR. - Eu queria fazer uma consideração: o micro-ônibus não iria criar um novo corredor se usasse as grandes avenidas, que teria o corredor do ônibus e do lado o corredor do micro. Se usar as outras ruas, mais tranquilas, as ruas poderiam se



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. À PARTE
030	3	ANA	Prob. Trans	22.6.		

Folha n.º 662
R. P. N. 13
do proc.
CONT. À PARTE 11

transformar com crescimento populacional em outros corredores.

O SR. CHEDIDO MALTA - Por isso que eu falei do plano de bairro, que levaria isso em conta, de modo a passar ao longo dos bairros e não prejudicar a qualidade de vida deles. Eu conheço bem a cidade este ponto de vista. O nível dos corredores que a gente menciona é o nível de hierarquia um, vamos chamar assim; depois você tem nível dois, três, quatro e a rua que tem que ser bem ~~para~~ tranquila, é o nível cinco. Você as chamadas vias coletoras, que são nos bairros e vou te dar um exemplo, nesse nível de coletora e que pode ser um corredor de micro-ônibus sem prejudicar porque já tem ali uma coleta de veículos de automóveis que passam por ali, táxi, etc. que já cria um movimento. Então não seria uma alteração em relação ao movimento que já tem.

O SR. SERGIO ROSA - Só aproveitando o espaço, a pesquisa que o Instituto de Engenharia fez, acho que tem um elemento chave para a questão do automóvel que é o tempo de acesso ao meio de transporte. Segundo a ~~para~~ pesquisa do Instituto de Engenharia, a média de acesso ao automóvel é cerca de dois minutos de a pessoa estar dentro do automóvel e no trabalho ou em casa. A média de acesso ao ônibus é de cerca de 12 minutos e ao metrô é 15 minutos ou um pouco mais. E no Metrô a pessoa tem garantia de chegar lá e vai rápido. Mas somando a média de acesso ao automóvel, ao tempo de viagem, evidente que a diminuição muito grande do tempo de acesso ao automóvel, é chave para a pessoa optar por este meio de transporte. Uma idéia dessas teria que garantir que o tempo de acesso da pessoa ao micro-ônibus fosse muito curto.

O SR. - O tempo de acesso vai depender da distância à casa ao ponto de ônibus. Essa distância, no esque

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
031	1	ANA	Prob. Trans	22.6.		

Folha nº 663
 nº 88123
 de 15

ma que está aí é um quilômetro, mas pode ser diminuída. É um quilômetro porque entendi que que 500 metros dava um tempo de acesso bom, mas pode-se entender que ainda não está bom, que tenha que fazer mais estreito, a malha mais fechada para reduzir o tempo. Tudo serão questões a serem discutidas quando for detalhado o sistema. Pediria que o deputado olhasse o esquema que dá para ver bem como seria. Na linha de cima o Rio Tietê, do lado de baixo onde terminam as supostas linhas, o Rio Pinheiros. Então, teríamos terminais além do Rio Tietê, atravessando as pontes do Rio Tietê, para poder receber automóveis e ônibus que transitassem além dessa região, para o lado Norte, como também para o lado Sul e Oeste teríamos os terminais além do Rio Pinheiros. Algumas áreas de apartamentos, como tems por exemplo, no Morumbi, poderia ter uma extensão dos micro-ônibus. Na Zona Norte, bairro do Tucuruvi, na Casa Verde, Tremembé, poderíamos ter extensões também para pegar. A idéia é onde tem apartamento tem carro, tem muito carro e a tendência dos prédios de apartamentos é se concentrarem nas regiões. Do ponto de Vista do Secov interessa construir mais e mais apartamentos. Por isso que o Secovi gosta das operações interligadas porque é para construir mais onde já tem. De certa forma está confirmado. É um mercado garantido. Com os microônibus daríamos uma folga para o Secovi. A idéia do micro-ônibus não se contrapõe à idéia de se concentrar mais os bairros nobres ou os de melhor padrão; pelo contrário, vem ao encontro. Hoje estamos vivendo esse absurdo: as operações interligadas vão congestionando e agravando mais o problema da cidade, mas com os micro-ônibus vamos ter uma folga. Aí teremos que calcular a folga que o micro-ônibus vai dar no sentido de aliviar o tráfego, que vai permitir um certo grau de adensamento sem causar problema para a ci-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
031	2	ANA	Prob. Trans.	22.6.		

Folha n.º 669
no 22
CONT. APARTE 77

dade. O micro-ônibus não vai só resolver congestionamento, vai ajustar o seto imobiliário que está hoje numa atitude depredadora, através das operações interligadas. Com essa solução é possível um ajuste.

O SR. ROBERTO - Fui convidado a participar deste debate e aceitei como um cidadão, como morador da Cidade, de forma que as informações que vou dar não querem dizer que são a palavra do Metrô, mas o conhecimento que tenho por trabalhar no sistema de transporte. Em relação aos projetos para a Zona Sul da Cidade, que hoje cresce mais do que a Zona Leste e onde existe a maior carência de transporte coletivo. A idéia do Governo do Estado e há tempos a nova Administração mantêm de criar um sistema metroviário de Santo Amaro a Campo Limpo. Isso é considerado como parte do pacote prioritário de transporte da Cidade, junto com outra linha do Metrô que é chamada Linha -4, que vai do espigão da Paulista até o bairro do Butantã perto da Cidade Universitária. Esses dois investimentos foram negociados com o Banco Interamericano e com o Banco Mundial e continua como orientação do governo em termos de prioritários, executar esses dois trechos da rede de Metrô. A minha opinião pessoal a respeito dessas intenções é de que, considerando que existe também um projeto de recuperação e saneamento da região de Guarapiranga e existe também corredores de ônibus, que estão sendo desenvolvidos separadamente, tem um certo laivo de esquizofrenia, porque a represa da Guarapiranga representa 25% do abastecimento de água de S. Paulo. O argumento de que as pessoas que estão lá necessitam de transporte é verdadeiro; elas já estão lá. Agora, prover esse transporte sem considerar o outro aspecto dessa questão é temerário. Nomentanto está sendo feito assim, até porque a pressão popular é muito grande e há necessidade de atender essas pessoas é real e



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	MODADOR	CONT. APARTE
EL9	1	ANA	Prob.Tra.	22.6.		

verdadeiro. O outro aspecto verdadeiro, é minha opinião pessoal, e não estou falando como técnico do Metrô, é que não concebo que essa ligação de Santo Amaro para Campo Limpo seja feita antes da ligação da Estação Pinheiros da Fepasa com o Centro da Cidade, através da linha 4 do Metrô. Essas coisas têm que ter necessariamente um cronograma de compatibilidade porque senão elas não resolvem o problema de transporte na Cidade. A circulação, numa região metropolitana como S. Paulo, tem aspectos muito complexos. A Vereadora Temeza Lajolo, com a experiência que teve quando teve o fardo do transporte nas suas costas, sabe hoje que o aspecto de organização do sistema é tão importante quanto a parte de investimento. E muitas vezes as propostas que fazemos são encantadoras porque à primeira vista parece que resolvem os problemas, mas esses esquemas depois têm uma mediação para chegar na realidade. O Sr. Cândido Malta diz: falta discussão. Falta muita discussão. Uma rede de ônibus precisa ter transferência de uma linha para outra para que atinja uma área maior. Isso são aspectos complicados. O próprio sistema de ônibus da Cidade tem coisas que como não usamos nem desconfiamos que existam hoje. Tem gente que mora em Tietê e vem no tal ônibus fretado para S. Paulo, todo dia. É medida que se faz um terminal de integração e obriga as pessoas a mudar de uma linha de ônibus para outra, estamos favorecendo os ônibus clandestinos. São coisas que ao se bater os esquemas teóricos com a realidade, há aspectos que nos escapam e as mediações são muito grandes para se considerar que um sistema de micro-ônibus vá resolver o problema da cidade. Sei que nas cidades européias eles estão estudando, eu vi agora num congresso internacional, ônibus de pequena capacidade, que são chamados por telefone e que são verdadeiras naves espaciais; dá gosto de andar. Agora,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 666 do proc.
n.º RPP 23-13 97

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N19	2	ANA	Prob. Trans	22.6.		

precisa do espaço para que ele se desloque, há necessidade de se considerar que os corredores existentes na Cidade estão saturados, porque estão mal dimensionados. As linhas que utilizam são muitos ônibus com poucos passageiros. Isso é uma falta de controle das empresas de ônibus que estão operando nesses corredores. Por que esses microônibus não vão poder andar horas em vias coletoras e horas nesses corredores, se eles tiverem capacidade. Essa mediação é algo muito importante. A primeira vista eu desconfio sempre das idéias milagrosas porque têm a aparência sedutora e dá impressão que podem resolver, quando não podem ser imaginadas separadamente. Ai, com todo respeito que tenho ao Prof. Cândido Malta, mas que tenho aprendido sempre com ele à medida que debato, há muito tempo, eu queria fazer uma certa ironia com um projeto que existiu em Brasília de uma pessoa que tinha imaginado ciclovias que ligavam as superquadras; aéreas, de superquadra para superquadra. Ele estava convicto de que seria uma solução para a cidade. No entanto, uma solução dessas, à medida que fosse examinada as mediações para que pudesse ser colocado na realidade, ia mostrar impossibilidade. Eu não digo que o sistema de micro-ônibus tenha essa mesma característica. Eu acho necessário que um serviço seletivo de micro-ônibus seja implantado na Cidade. Aquilo que existiu no passado era um arremedo, era um ônibus de grande capacidade, as rotas fixas, a tarifa era muito baixa, portanto uma maneira de os empresários tirarem passageiros do ônibus num sistema comum, e uma cidade do porte de São Paulo precisa de um sistema alternativo. Eu acho a idéia boa. A única ressalva que faço é o encantamento aparente da solução, quando apresentada; são precisas muitas mediações para que se transformem numa realidade prática.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N19	3	AMA	Prob. Tran.	22.6.		

O SR .SÉRGIO ROSA — Passo a palavra para Tereza
Cristina de Souza Lajolo.

A SRA .TEREZA CRISTINA DE SOUZA LAJOLO — Eu gostaria
de falar, mas eu vejo que para a gente pensar S.Paulo ou qualquer outra
cidade, em porte menores, mas em função de capital, ou regionalizadas,
precisamos ter discussões a nível federal, porque as decisões a nível
federal são muito mais no sentido de garantir o transporte de carro, indi-
vidual do que o coletivo.

.....



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Rp 238 78

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N20	1	Norma	Trânsito	22.06.95		

Os empecilhos, a forma como se dá o processo, nós verificamos que a garantia vem muito no sentido do carro, mas do que no sentido do coletivo, até em termos de carga e até de pessoas.

Ei quero lembrar a vocês que a discussão é tão maluca porque nós temos de pensar, por exemplo, para eu chegar de Ribeirão Preto a São Paulo, eu tenho que sair hoje, se eu venho no domingo, depois de um feriado, como eu vim agora, vou pegar esse exemplo para vocês saberm, eu tenho que sair uma hora, uma e meia, ou já de manhã, no domingo, então perco o domingo viajando, porque se eu sair três horas da tarde eu já pego um congestionamento lá em Limeira, quando junta a Anhanguera com a Washington Luiz. Se eu saio três horas de Ribeirão, chego ali, paro, e fico às vezes duas horas para passar um pedágio que é livre. Ai eu pego um congestionamento, pego a Anhanguera congestionada, e a Imigrantes congestionada também, ai então eu venho em congestionamento, direto, até São Paulo. É um negócio maluco!

E qual é a solução que estão pensando? Duplicar, vão duplicar a estrada, vão duplicar, e vão duplicar! E é gozado, aquilo que o Zico falou, se eu vou de carro, pagando pedágio, se vou eu e minhas duas filhas, eu pago mais barato para ir de carro do que se fosse de ônibus.

Então nós precisamos discutir essas coisas; o trem acabou, não se vai mais de trem para nenhum lugar; o ônibus custa caro; o negócio é botar gente dentro do carro e vamos embora, porque carro sai mais barato, e é logico, mais confortável, vai ouvindo música, só não é confortável para quem dirige, eu que me canso, mas é gosto-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 669 do proc.
n.º 19 91

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. ARTE
N20	2	Norma	Trânsito	22.06.95		

gostoso porque você para onde você quer, faz o que quer do jeito que quer. Então nós precisamos mudar essa mentalidade, a nível global, não só dos "transporteiros", de quem cuida dos transportes, mas a nível de um pensar a nível nacional, sobre o que é que nós queremos desse mundo que é a questão dos transportes. No caso de carga, caminhão, aquele bando de caminhões na estrada, como é um bando de caminhão dentro da Cidade de São Paulo. Então nós temos de pensar nessa ~~história~~ história e ver que a decisão está num nível maior também que nós temos que influir.

Uma outra questão que eu gostaria de dizer: nós ~~precisamos~~ precisamos pensar não só sobre isso — e eu acho fundamental a questão do uso e ocupação do solo, essa discussão é fundamental, concordo com as críticas que levantou o Prof. Cândido Malta sobre a questão das operações interligadas, e a nossa intervenção enquanto oposição foi para conter o projeto do Executivo que era o de liberar toda a Cidade, toda ela, para operação interligada. Então, nós seguramos, portanto não é essa maravilha, mas eu concordo com a observação sobre operação interligada, até eu gostaria de dizer — será que esse não é o plano diretor, vamos chamar assim, entre ~~as~~ aspas, do atual Governo de São Paulo, para a Cidade? Para mim, eu acho que fica por aí.

Há outra questão que nós temos de mudar, realmente, que é a da nossa cabeça sobre plano diretor, a nossa concepção sobre plano diretor, e as diretrizes, e eu acho que a circulação é uma questão fundamental, mas normalmente plano diretor pensa em termos de obras; quantas obras vocês indicam em termos viários? E aquele levantamen-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 670
Rpp 23
1977

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. ARARTE
N20	3	Norma	Trânsito	22.06.95		

levantamento que o senhor fez é muito interessante sobre quantas farias lima nós precisaríamos para estar resolvendo essa questão.

A outra questão que eu queria colocar é sobre a problemática do transporte, em si; o que o Pelda(?) colocou aqui, que realmente a gente fica, eu não estou aqui criticando aqui o Prof. Cândido Malta, pelo amor de Deus, está certo? Mas a gente fica buscando achar qual é o melhor modo de transporte para resolver o problema de um efeito que já está constituído; então nós não estamos discutindo a causa de um problema, mas estamos discutindo muitas vezes os efeitos, e os efeitos, a gente vai buscar formas ~~diversificadas~~ diferenciadas de solução, então, falar assim: - só resolve o Metrô! Não discordo; Outra: - só resolve o trem! Outra: - não, só resolve se eu colocar isso! Não, então, vejam, nós estamos discutindo muitas vezes sobre uma realidade já dada, e não estamos discutindo as causas, às vezes provocadoras dos problemas que estamos vivendo, e como é que a gente vai solucionar as causas?

Eu queria colocar que uma questão, por exemplo, que eu discuto, não sou contra corredores de transportes, não sou, pelo amor de Deus, mas eu quero discutir sobre uma coisa: qual é a causa que determina esses corredores saturados? A causa, para mim, que determina corredores saturados é a lógica da organização da rede de transportes. A lógica é - índice de passageiros por quilômetro. E o que é que fez o Prefeito de São Paulo quando assumiu? Foi fazer um aditamento à lei de São Paulo que tinha, a lei da municipalização, que foi mudar o pagamento por quilômetro rodado por índice de passageiro



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N20	4	Norma	Trânsito	22.06.95		

por quilômetro, dar prioridade ao índice de passageiro por quilômetro, portanto consolidou essa lógica de corredor saturado, consolidou, e aí qual é a solução? É ônibus de maior capacidade. Então bota o sanfonado; aí, qual é? Bota em corredor. Então bota em corredor. E aliás na concepção dos atuais corredores, que estão aí dizendo que vão implementar, e concordo também com a observação do Prof. Cândido Malta a respeito, em tudo o que o senhor falou sobre os corredores do Prefeito, atualmente, ela vai para mim, naquilo que foi apresentado, penalizar o usuário, por que? Eles iam fazer uma forma de disfarçar a penalização, que é fazer com que o terminal se transforme em shopping, podem fazer lojinhas lá dentro, então o pessoal, quando vai descer de um ônibus que vem lá dos cafundós, lá do bairro, do fundão, e ele vai até o Centro, seguindo a mesma lógica, só que ele tem que fazer uma baldeação, ele vai fazer o quê? Ele vai dar uma de se divertir um pouco enquanto ele espera o ônibus para não sentir que ele está sendo penalizado. Eu não sou contra os corredores, mas sou contra corredores mantendo uma lógica - e é isso que nós temos que discutir, se é o Estado que vai fazer, já acabaram com a CMT, se não é o Estado, qual é a relação do Governo com as empresas no sentido da alteração de uma lógica de organização, de estrutura do transporte a nível da cidade? Seja qual cidade for. O Metrô, vamos lá, qual a primeira idéia inicial? Era o Metrô, com várias, com poucas estações, para ele desenvolver velocidade; o trem, recuperado, fazendo pequenas estações, não era isso? Integrado com ônibus. Qual foi? Metrô dá IBOPE, Metrô rende votos, portanto é Metrô, e o trem não; e aí o Metrô puxa-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT..APARTE
11	1	Norma	Trânsito	22.06.95		

puxado até onde deu, porque já arrebentou o Metrô também porque teve a lógica que o Zico falou: nós vamos puxando, puxando, puxando, até o momento em que não dá ~~mais~~ mais e estoura, mas eu já ganhei os votos.

Então nós temos de mudar a nossa lógica de pensamento e de relações, portanto, até a nível das parcerias que se estabelecem, para a gente poder ter como objetivo maior garantir um transporte que não tenha simplesmente a lógica que é estabelecida pela lógica de eu estou investindo e eu quero ganhar. E o transporte, portanto, é isso, é lucro, e ela tem que ser ~~casada~~ casada com a lógica sobre o que nós pensamos da Cidade, inclusive numa cidade que está se terceirizando, sim, e portanto qual é a ^{opção} ~~opção~~ dela ~~na~~ futura, ou como é que ~~ela~~ está crescendo, casando com a questão de serviços, como o Zico falou, de outras áreas, ou se possível não, mas as áreas já estão, pelo menos foi aprovado, no caso da Zona Leste, área industrial, mas como é que a gente enxerga esta cidade, e eu ^{peço} ~~peço~~ a lógica do pensamento ~~nosso~~ nosso, que é simplesmente organizar os serviços na lógica ou do ganho eleitoral ou do ganho financeiro, sim, das empresas ou de quem quer que se estabeleça como parceiro do Estado.

Essa é uma discussão, para mim, fundamental, a ser feita. Daí podem ser ônibus gigante, pode ser metrô, pode ser trem, pode ser micro, pode ser o próprio Executivo — o senhor mesmo confessou, o executivo, como era de ponto a ponto, dentro da lógica estabelecida naquele momento, que era a lógica, sim, de onde eu tenho mais passageiros, e não se ele é indutor; como é que eu induzo e até faço com que a população não fique tendo um dest o obrigatório ?

Folha nº 643 do proc.
nº 88P 25 de 19 91

ADOR.....	CONT. APARTE.....
-----------	-------------------



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR.....	CONT. APARTE
LI	2	Norma	Trânsito	22.06.95		

O SR. SÉRGIO ROSA -- Como não houve perguntas diretas, eu vou passar a palavra a outros dois Vereadores, Devanir Ribeiro e Mário Noda, para depois podermos então proceder à falação final dos convidados.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - Olha, eu, como membro desta Comissão, e Vereador, fico aqui imaginando o seguinte: todo o debate que nós estamos fazendo, acho que temos encontrado saídas, há várias propostas. Infelizmente, quem detém o poder político não tem as idéias que têm os planejadores, esse que é o grande drama. A questão, então, é política. Eu estava aqui pensando, acho que ~~temos~~ temos de fazer uma revolução nas nossas cabeças; quando se fala - eu não sou contra os microônibus, porque nós já tivemos aqui os ônibus especiais, os ônibus com ar condicionado; no Rio de Janeiro tinha ~~isso~~ - até o carioca é muito gozador - era o frescão, não é? Que eles chamam. Aqui nós tínhamos o Iair Gonzaga, que é o sanfonado, não é? E várias outras coisas. Só que eu fico me perguntado que a Cidade de fato foi mal pla-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRADOR	CONT. APARTE
1A	3	Norma	Trânsito	22.06.95		

planejada não pelos planejadores, pelos técnicos, pela vontade dos técnicos, mas pela vontade dos políticos que estavam de plantão, ou que estão de plantão.

Eu estava lendo uma entrevista, pensando nos seus micro-ônibus, eu tinha ouvido, parece-me que foi na CBN, uma entrevista sua, eu fiquei imaginando essa questão dos microônibus, e lendo agora, esta semana, na revista Veja, os moradores de condomínios fechados, não sei se vocês chegaram a ver, as crianças que não sabem andar de ônibus, nunca viram metrô na vida, e só sabem andar de HTW para cima; se saírem daquelas cercas não sabem sobreviver de outro lado.

Então nós temos de fazer uma revolução cultural, de costumes; primeiro, que seria uma questão até ética, dos políticos, segundo, uma conscientização da população para sentir o drama da Cidade e colaborar para que se melhore o sistema de transporte na Cidade, e isso é difícil, é difícil, não se mudam os costumes assim, rapidamente; eu fico assustado porque eu também concorda que ~~isso~~ daqui uns dias nós vamos parar esta cidade, ela termina congestionando, trava de uma hora para outra, e vai complicar mesmo.

Mas tem ~~outros~~ outros agravantes, como a EMPLASA, quando fala do sistema de ferrovia, no ABC tinha uma linha, um ramal, que era para sair de Santo André, passava pela Volkswagen, Mercedes Benz, Ford, e ia para a Zona Sul, foi feita a desapropriação e depois até devolveram o dinheiro, devolveram as terras e sem cobrar o dinheiro, o que o Estado tinha pago, por que? Porque o aço que vinha para as indústrias automobilísticas e que iria para a Zona Sul, e que estavam



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

olha n.º	675	do proc.	97
n.º	108	de 10	

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
12	1	Norma	Trânsito	22.06.95		

planejando a Zona Sul para ser um grande polo industrial, mas falou o interesse maior de algumas empresas transportadoras que tinham que locomover as bobinas de aço, só para dar um exemplo, as bobinas de aço tinham que ser transportadas sobre rodas, então foi cancelado o projeto, e morreu ali.

Quanto ao microônibus eu estava pensando assim: hoje nós temos uma linha de ônibus que sai daqui e vai para o aeroporto, da Praça da República, ~~então~~ ele se tornou tão mais caro que o taxi que a pessoa fala: por que eu vou até a Praça da República para tomar, eu posso tomar o Metrô, tomo o ônibus lá, e vou até o aeroporto; ele corre o risco de pegar um tremendo congestionamento, porque o ônibus tem um itinerário, ele não sai do itinerário, e aí ele faz opção pelo táxi; primeiro, que sai mais barato, e, segundo, que ele tem facilidade de chegar com mais rapidez e com mais comodidade.

Por isso que eu falo que nós temos de fazer uma revolução nas nossas cabeças: primeiro, o Governo, ou os governos, acho que o Governo do Estado deveria intervir também, e concordo que é uma questão do Estado, a Cidade tem uma certa autonomia, mas ela não pode ter tanto autonomia que a leve uma cidade, uma população de dez milhões de habitantes, a um congestionamento, porque há várias cidades dentro de São Paulo, nós ~~não~~ falamos muito do centro, aqui, mas se nós formos à Lapa, é uma cidade, se formos à Penha, é outra cidade, Vila Prudente, é outra cidade, São Mateus ninguém anda em São Mateus, já é uma cidade, era um bairro, hoje uma cidade, por isso que chama Cidade de São Mateus, eles já tinham ~~uma~~ pretensão, Cidade de São Mateus, che-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 676 do processo 19 70
Rpp 23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
12	2	Norma	Trânsito	22.06.95		

chega lá, à tarde, ninguém anda naquilo ali, então vários pontos nesta cidade tem várias cidades, e estão congestionados.

E os planejamentos nossos são feitos, às vezes, foram feitos ao prazer - não sei se foi político ou o que foi - eu sei que as nossas grandes avenidas começam numa grande avenida, com quatro, cinco faixas de rolamento, ~~então~~ vão com três, baixam para dois, e terminam numa viela, e congestionam, vão congestionando, então vejam os mini anéis viários, tem o de São Mateus, que é da Jacupéssego, que dá 18 quilômetros de extensão, que é para ligar o ABC à Rodovia dos Trabalhadores, à Dutra, que está lá parado, aquilo era obra do Estado, o Jânio Quadros pegou, não sei por qual cargas d'água, negociou com o Governo do Estado e trouxe a responsabilidade para o Município, e o Município agora alega que não tem dinheiro para construir, nem o Estado construiu, nem o Município constrói, e está lá o problema sério.

Então, fico imaginando, se dependesse só da nossa vontade e dos técnicos, dos planejadores, eu acho que a gente resolveria os problemas; infelizmente, acho que vamos ter de demover, ou tentar convencer os governantes para que entendam o que é o sistema de transportes, o que é transporte de cargas, o que é uma cidade, qual o problema que traz, e esquecer de pensar só na reeleição, só na política, porque ele pode fazer isso, e deve fazê-lo, mas deveriam fazer acho que com uma clareza maior, trazendo algum benefício maior.

Então, eu vejo assim, se estivessem nesta mesa todas as pessoas que passaram por este debate, se nos reuníssemos todos, aqui



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	677	do proc.	
n.º	PPY 23	de 19	73

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
I2	3	Norma	Trânsito	22.06.95		

e disséssemos: bom, agora nós é que vamos ~~manter o sistema~~ administrar o sistema de trânsito e transporte na Cidade de São Paulo, eu tenho certeza de que não seria em um ano, ou em dois anos, mas em curto espaço de tempo nós resolveríamos o problema, só que ele vai esbarrar em algum outro lugar, quando chegar em algum outro lugar, que é em alguns gabinetes, aí para e aí congestionam-se as idéias nos gabinetes, e aí nós não avançamos.

Eu concordo, acho que é uma medida, é um estudo do ~~PM~~ Professor Cândido Malta a questão dos microônibus, mas eu também fico meio temeroso, quer dizer, às vezes o remédio cura rápido mas mata o paciente, pode até fazer alguma coisa, mas é um negócio para se pensar porque esta cidade é muito grande, cresceu demais, e deixaram que os problemas se avolumassem, e acredito que os microônibus são uma boa idéia, mas tem que ser bem pensada porque senão ele pode gerar um outro tipo de problema que nós não calculamos agora, neste momento.

O SR. SÉRGIO ROSA — Vamos passar a palavra agora ao Vereador Mário Noda.

O SR. MÁRIO NODA — Bem, aproveitando, inicialmente, ~~o~~ gancho do Deputado Zico, sobre o polo industrial, eu acho realmente importante esse polo industrial na região de Itaquera porque estava se discutindo realmente o equilíbrio no transporte, e o que nós temos de fazer é ~~mudar~~ mudar a mentalidade dos grandes empresários que estão pensando em investir na região central ou na região sul, ou oeste, e a zona leste está totalmente esquecida.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

folha 50 638 do 13 91
n.º 808



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
12	4	Norma	Trânsito	22.06.95		

Vamos lembrar que anos atrás Itaquera tinha 400 mil habitantes; hoje, com a construção da COHAB, nós temos um milhão e duzentos mil, ou mais, de habitantes. E os empresários esquecem que também o poder econômico naquela região é grande. Se tivéssemos, por exemplo, um grande shopping no centro de ~~Itaquera~~ ^{COHAB} Tiradentes evitaríamos uma ~~grande~~ grande população vindo para o centro de São Paulo, evitaria a população flutuante no Shopping West Plaze, no Shopping Sul, etc, evitaríamos isso e ocorreria um grande equilíbrio no setor de transportes levando uma quantidade de empregos para a região, como foi citado, o Zico citou, muita gente que mora ali trabalha em Guarulhos, ou trabalha na Zona Sul, quer dizer, eles viajam longas distâncias para trabalhar fora do seu reduto, mas se nós levarmos realmente esse polo industrial, e vai depender muito do Sr. Prefeito legalizar essa situação, porque no Estado já foi aprovado, mas até agora não foi feita nada nesse sentido, de levar o incentivo a esses empresários para aplicarem na região, a região é grande, dá para se criar 400 mil novos empregos. No entanto nós temos em Itaquera um milhão e duzentos mil habitantes, sendo que 150 mil trabalhando na região, é muito pouco.

E de outra parte estávamos falando da cobrança de pedágio e conversando em particular com o Deputado Zezico, inclusive existe um projeto quase semelhante do Vereador Carlos Zaratini, sobre a taxa de serviços para caminhões que adentram pela Marginal, uma cobrança de uma UFM mensal, e o pedágio seria mais ou menos nesse sentido, mas depende do ângulo que nós vemos, à primeira vista dá a impressão de que nós estamos penalizando o motorista, mas não, acho que a co-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

649
23
1991

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
---------	-------	------------	--------	------	--------	--------------

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
L3	1	Norma	Trânsito	22.06.95		

cobrança, em si, do pedágio, seria viável para São Paulo porque aqueles que usam as grandes avenidas com o pagamento serão liberados(?), além de trazer um grande benefício para a conservação das ~~ma~~ avenidas, traria também um grande benefício para a área da Saúde, um grande benefício para a área da Educação e outra ~~e~~ também, para subsidiar os transportes para aqueles que não podem andar de veículo próprio, aqueles que andam nos transportes coletivos.

Então, uma parte desses recursos deveria realmente ser destinada para essa finalidade. numa das reuniões o ~~M~~ Dr. ~~M~~ Scarin-gella deu uma entrevista sobre a cobrança de pedágio, mas não citou a idéia, não citou o autor, e eu realmente apresentei o projeto mas nós esbarramos na Lei Orgânica que diz que projetos dessa natureza somente o Executivo pode apresentar. Estamos na mesma situação com o projeto do Vereador Zaratini. quer dizer, ou mudamos a Lei Orgânica para que possamos apresentar projetos dessa natureza, ~~em~~ e ~~então~~ submetemos a um plebiscito, naturalmente não será apenas uma idéia de um vereador, mas, sim, idéia de um grande consenso, a discussão terá de passar talvez pela Assembleia também para que possamos melhorar essa idéia da cobrança do pedágio.

Além de nós incentivarmos o transporte coletivo porque será isento, e também diminuirmos o ~~em~~fluxo de veículos nas grandes ~~em~~ avenidas, pelo menos nas horas de pico; essa cobrança de pedágio seria das seis horas da manhã até às 21 horas; será isento o restante. Portanto, é um sistema simples, hoje em Portugal existe o selo magnético, que o veículo passando pelo foco de ~~em~~ luz infravermelha

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
L3	2	Norma	Trânsito	22.06.95		

já detecta se a pessoa pagou ou não pagou o selo; na Ponte Rio Niterói também é magnético, então funciona mensalmente, e isso não veio a prejudicar o fluxo do transporte porque não acumula, não faz filas para ~~comprar~~ comprar esse selo de pedágio porque qualquer posto de gasolina, qualquer banco pode vender, isso realmente eu acho que vai trazer algum benefício e depende do ponto de vista que nós olharmos essa cobrança de pedágio, não no sentido de penalizar o motorista que transita pelo local, mas no sentido de trazer alguma melhoria para outros setores, já que a Prefeitura está realmente dizendo que não tem condições para determinados investimentos, ou nós privatizamos uma grande avenida — isso é uma idéia que estou dando, vamos privatizar por exemplo a Radial Leste, para trazer uma nova reurbanização, porque foi citado na semana passada pelo Oliver, várias estações que têm aqueles galpões ociosos, inclusive foi citado agora pelo Dr. Carlos, não é? O aproveitamento com uma infraestrutura, trazendo ali o comércio, ou um centro turístico, etc. E nós poderíamos fazer isso nas determinadas estações, obrigando, ou dando incentivo para que na Estação de Itaquera, por exemplo, por que não levamos um shopping àquele setor? Porque os grandes empresários só estão pensando na média e alta, não estão pensando na classe média baixa; ou eles ~~acham~~ acham que a média baixa não consome? Não, é um engano, a média baixa é a que mais consome de produtos, roupas, alimentos, etc. Se nós levamos esse tipo de empreendimento, por exemplo, à Estação Terminal de Itaquera, nós evitaríamos, sim, a grande população de vir ao Centro, eles ficariam no local, fariam as suas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Ata nº 681 do 77
RyP

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
13	3	Norma	II Trânsito	22.06.95		

compras no local, porque em grandes cidades, grandes metrópoles, em todos os terminais existem os centros comerciais, os centros turísticos, evitando, assim, inclusive, que a pessoa saia com o seu próprio porque ele prefere pegar o Metrô porque já vai diretamente ao centro comercial onde possa fazer as suas compras, evitando então o acúmulo de transportes.

Portanto, registro aqui então os meus agradecimentos também ao Carlos Malta, que fez uma grande exposição, Dr. Carlos, ao Zezico e aos demais debatedores desta reunião, e a minha pequena contribuição para que vocês possam colocar em debate, sobre o selo-pedágio, principalmente. Muito obrigado.

O SR. SÉRGIO ROSA — Eu queria também fazer alguns questionamentos, antes de passar aos convidados. O primeiro diz respeito a essa questão até da tarifação. Eu me lembro quando o Scaringella fez essa proposta aqui, uma das observações do Vereador Maurício Faria, que estava presente, foi a da possibilidade de você, onerando o trânsito de automóveis nas grandes vias expressas, você iria induzir a que esse automóvel busque as vias laterais, as artérias, não é ?

Essa é uma situação que a gente vê muito em São Paulo, da deterioração de certos bairros porque passam a se transformar em vias de trânsito. Eu mesmo, quando venho de casa para cá já não faço mais o trajeto da Dr. Arnaldo - Consolação, eu desço por trás de Perdizes, vou por trás do Pacaembu, e passo numa série de ruas que não têm nenhuma característica de rua de tráfego mas estão se transformando em ruas alternativas para tráfego, e isso causa exatamente um im-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folia n.º	582	do proc.	
n.º	Rpp 23	de 19	77

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
L3	4	Norma	Trânsito	22.06.95		

na
impacto ~~na~~ qualidade de vida ali.

E foi inclusive um debate que fizemos também aqui, um questionamento — em muitos lugares os moradores estão começando a fechar as ruas com portões, ou grades, ou floreiras, para impedir que esse tipo de coisa aconteça, ali no Morumbi, em Pinheiros, vários lugares isso tem acontecido. Então nós temos aí uma situação de conflito, quer dizer, da busca do automóvel por novos espaços na Cidade, interferindo no uso e na qualidade de vida de bairros inteiro, não é? São poucos os bairros planejados para evitar um pouco isso, por exemplo Jardim Europa, você tem ali umas ruas tão encurvadas que é difícil você tentar fazer isso, mas na maioria dos bairros as condições permitem que se busque esse tipo de ação. Isso é a primeira coisa que eu queria perguntar para o Cândido Malta, para outros que deram sua opinião sobre isso, quer dizer, como é que nós vamos conseguir evitar esse tipo de invasão do automóvel por todas as áreas da Cidade; porque...

~~_____~~

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

 Folha n.º 683 do proc.
 n.º 8pp 23 de 1971


RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
F26	1	Raimundo	trânsito	22-6-95		

... essa é uma coisa que ~~se~~ precisa ser evitada, além de resolver os congestionamentos nas grandes vias, precisa se evitar que o automóvel se espalhe e tome todas as áreas de lazer, moradia, silêncio, enfim, do pedestre e tudo mais, porque é isso que ~~se~~ vem acontecendo, a invasão do automóvel por toda área da cidade.

A segunda questão que eu queria levantar, sobretudo aos representantes mais das empresas de caráter metropolitano, é que nós estamos aqui em debate na Câmara justamente esse projeto dos corredores de ônibus, não do projeto em si, mas do fundo que financia esses corredores e um dos questionamentos que a gente vem levantando ~~junto~~ junto à São Paulo Transporte ~~xxx~~ e à Prefeitura é se há ~~h~~ uma compatibilidade da rede de corredores prevista com as modalidades de transporte metropolitanos, por exemplo, se os ~~terminais~~ terminais que estão previstos nos corredores - são 30 terminais de transferência de passageiros - se está existindo a previsão de interligação com as linhas que vêm de outras cidades para entrar em SP. Se a concorrência entre o corredor de ônibus e outro transporte ali não foi verificado, enfim, queria perguntar se os representantes aqui mais da área metropolitana, da área estadual, se têm informações acerca desse problema de corredores, se esse problema de corredores foi analisado a nível metropolitano, se tem opinião acerca dessa interligação com as modalidades de transporte metropolitano que eu achava muito importante que a gente pudesse ter um pouco dessa opinião, até por orientar ainda mais a nossa posição acerca desse projeto. Eram estas as questões que eu queria levantar.



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
126	2	raimundo	xx trânsito	22-6-95		

ra os convidados, queria saber se dos convidados - registro a presença do Vereador Carlos Zaratini que tem acompanhado os nossos trabalhos, - quer fazer uso da palavra e infelizmente vou ter que limitar a observações bastante rápidas, de um, dois minutos para que a gente possa concluir os trabalhos no tempo previsto. O colega ali quer fazer. Então, faça no microfone para efeito de gravação.

O SR. RUBENS MIRANDA - |Eu sou da cooperativa dos transportadores autônomos "Expresso Coper(?)". Eu começaria fazendo uma k k observação na palavra do Sr. Cândido Malta quando ele lexpõe 300 micro-ônibus e se refere a empresários. Eu gostaria de saber se ele pensou em algum momento em isso ser explorado por autônomos e o custo da tarifa, se ele fez algum estudo sobre o custo de tarifa. Voltando um pouco mais atrás, no ~~transporte~~ transporte coletivo, a gente pega a gestão Erundina que buscou o gerenciamento estatal e o ~~in~~ fortalecimento da extinta CMTC.k O que a gente vê no final da gestão é que não resolveu, a Prefeita Erundina sai sem resolver o problema de transporte coletivo. E se nós voltarmos no tempo, mais ou menos no meio da gestão Erundina, quando os chamados clandestinos que na sua maioria esmagadores eram trabalhadores autônomos, a gente vai ver que quando esse pessoal trabalhou sem perseguição, quando se passou mais de um ano sem apreensões de um carro, não havia passageiro pendurado na av. Sapopemba, que parece que é a região do companheiro Zico aí. Foi o único momento da minha vida que eu vi ônibus em horário de rush na av. Sapopemba, sem passageiro pendurado, foi quando os clandestinos, que prefiro chamar de trabalhadores autônomos, trabalhou livremente. Então, acredito que



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

635
23
de 19 97
Kpp

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.: APARTE
f26	3	Raimundo	trânsito	22-6-95		

a solução passa por aí. Os corredores de ônibus que foram muito falado, bom deixa eu voltar, o Prefeito Maluf quando assume resolve a extinção da CMTCC, achando que o empresário resolve. É só voltar lá na av. Sapopemba, no horário de rush e ver os ~~em~~ passageiros pendurados nas portas. Às vezes, não precisa nem ser em horário de rush. Os corredores precisam ser um estudo muito bem elaborado para se fazer alguma coisa diferente do que está aí. Você pega uma av. Paulista, uma rua da Consolação, onde o motorista do ônibus lá pára no ponto para subir, ele fica de 10 a 15 minutos, o ônibus lotado, o passageiro no ponto com o pé no degrau e um pé na calçada e não tem como ele sair. Enquanto não se resolve aquilo o ônibus não sai, porque se ele sair ele sai arrastando todo mundo, porque não tem como entrar lá dentro. Então, gente, está provado que sem a participação do trabalhador autônomo a gente vai ter muita dificuldade nisso aí.

Uma explanação do que é o trabalhador autônomo, como ele colocou, ele colocou que os taxistas, com um carro que ofereçam 4 vagas concorrem com o ônibus que oferece 40 a 50 assentos, o taxistas vai mais ~~em~~ barato com 4, às vezes com 3, que o ônibus que vai com 50. No governo Erundina eu via maior greve em quantidade de dias de ônibus. No segundo dia, na av. Sapopemba, o pessoal que queria ter acesso ao metrô sofreu alguma; no 2º dia, tinha tanto peruseiro fazendo o transporte da população e tanto fusquinha, tanto TK TL e tantos carros velhos e novos que eu ouvi inúmeras vezes: tirem os ônibus, deixem os peruseiros. É claro que existe alg um exagero aí, mas quem quiser a comprovação disso é só pesquisar, não estou inventando não, tá, gente, não estou defendendo o meu peixe a qualquer custo. Então, a questão da

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —


 686
 10 Rpp 23 de 19 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
27	1	raimundo	trânsito	22-6-95		

classe média no ônibus. Qualquer um dos senhores que queira ver classe média dentro de ônibus é só ir na av. J. Paulista e olhar os ônibus de fretamento, é só ir lá e olhar. É claro que o conceito classe média é diferenciado, se falou aqui em classe média alta, classe média baixa, tem classe média baixa baixa, classe média mais ou menos. Então, o que estou chamando de classe média aí? É alguém que pode pagar para ir de carro, ele tem condições de pagar o estacionamento, de pegar o carro dele e ir até o trabalho, só que ele prefere o transporte de fretamento, por que? Está na porta dele a hora que ele precisa, é aquela hora que ele quer, 7h da manhã que ele desce para ir para o trabalho, é aquela hora que o serviço de fretamento está na porta da casa dele esperando ele.

As linhas executivas, uma experiência mais anterior e a última na gestão Erundina e que restam aí, se não me falha a memória, 2 ou 3 linhas. Gente, é brincadeira o que foi feito, com uma linha de ônibus na Av. Anhaia Mello quando não tem nada, era para não funcionar. A Prefeitura e Erundina insistiu na tarifa zero; se ela pusesse aquelas linhas com tarifa zero, acredito que não tinha passageiro, porque passava onde não tinha nada, onde não tinha ninguém. Os critérios que foram usados, porque deve ter algum para se estabelecer parece que não coincidiu com a necessidade da população. Esse serviço, os autônomos estão preparados para fazer com carros rodoviários, só que se nós fizermos a nossa maneira, tenho certeza que funciona. Uma das questões é distribuir ao longo da linha estacionamentos. Eu vou exigir que quem tenha carro, saia 4, 5, 10 quadras para vir pegar ônibus, mas se tiver o estacionamento aquela pessoa vai vir até o estacionamento, o ônibus vai passar



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

687
Rpp 23 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
27	2	Raimundo	trânsito	22-6		

dentro do estacionamento, um dia, se possível, com cobertura - se tiver chovendo não vai se molhar nem para sair do carro para vir até o ônibus. Agora lá, pôr ônibus na rua, ~~sem~~ pensando que quem tem condições vai sair tomando sol, chuva, enfrentando tudo quanto é problema que tem por aí, pode ser lindo, com ar refrigerado, pode ser grande, pode oferecer assento de couro lá que não acredito que atraia, o que atrai é comodidade. Vou encerrando por aqui ~~por~~ porque ~~tem~~ o tempo já está meio escasso. Obrigado.

O SR. SERGIO ROSA - Agradeço a participação. Vou passar, então, a palavra aos convidados, vamos começar aqui pelas considerações finais do Rogério Belda (?), que também está com problema de tempo para a sua atividade profissional.

O SR. ROGERIO BELDA(?) - Bem, as ~~suas~~ considerações finais é responder a pergunta que foi feita em relação a compatibilidade dos corredores municipais e metrô; não há incompatibilidades, porque como o Prof. Cândido Malta já explicou até que seja implantado a cidade parece que os corredores sejam implantados logo se funcionam bem. Acho que questão importante é ver a compatibilidade do sistema de corredores municipal e metropolitano, são 2 projetos que precisam se casar, muito provavelmente o local da lua de mel será essa comissão de transporte regional que foi mencionada.

Em relação ao futuro, é sempre ~~para~~ preciso ter uma visão do futuro para que esses aspectos sejam resolvidos, os nós desse sistema mais tarde terão nós do sistema metroviário, então no que se refere a planejamento há uma compatibilização a ser feita, mas não há entraves com relação as futuras linhas de Metrô, porque elas são

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
27	3	Raimundo	trânsito	22-6-		

conhecidas, dos terminais também sabem onde estão localizados e o governo municipal tem conhecimento dos projetos do Metrô, quanto aos terminais de integração.

E a segunda coisa a comentar é agradecer essa oportunidade de participar deste debate que foi muito interessante.

O SR. SERGIO ROSA — Vamos passar, agora, a palavra ao Cándido Malta, para suas considerações finais.

O SR. CÂNDIDO MALTA — A sua pergunta, Vereador Sergio Rosa, sobre a questão da incompatibilidade entre o espalhamento dos carros e o uso habitacional é uma verdade, nós praticamos isso, ele mesmo disse que pratica, todos nós praticamos, quando a rua está congestionada vamos procurar alternativa e a alternativa é a que sobra e aí vai penetrando nos bairros residenciais. Quanto a isto o que está-se fazendo? O Projeto Chico Whitaker é para isso, criar as ilhas(?) de tranquilidade, fechando ruas. A Prefeitura tem mais ou menos 16 de vários bairros para estabelecer as tais ilhas de tranquilidade, os bolsões. Como é que a prefeitura está agindo? Não está resolvendo nenhum. Eu sou o autor de um projeto do sk Alto da Boa Vista, em Santo Amaro, nossa proposta já está entregue há uns 6 meses e encontrei com Gilberto Lefelt (?), está nas mãos dele a decisão e ele está na seguinte dúvida: como ~~mantém~~ chefe da CET tem como incumbência fazer fluir o tráfego. Então, veja, como vou concordar em fechar ruas ao tráfego?, se o meu papel é fazer fluir o tráfego? Então, não posso. Eu vou trair o meu papel. Agora se a Secretaria de Planejamento da Prefeitura disser: do ponto de vista urbanístico é preciso que se feche o ~~solsões~~

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



Folha 689 do 100.
n.º 208 do 100.

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONF. APARTE
f27	4	raimundo	trânsito	22-6		

eu concordo, mas aí é uma decisão superior a minha, eu no meu papel de fazer fluir o tráfego não posso concordar. Essa é a opinião do Presidente da CET que me disse isso pessoalmente. Então, é uma luta que na atual Administração não está resolvida, mas a protelação simplesmente permite continuar essa invasão progressiva dos carros nas ruas residenciais e a deterioração dos bairros, o que sobra as vilas que estão protegidas, porque são ruas sem saída e alguma s ruas sem saídas que às vezes existem em SP, são super valorizadas, todo mundo hoje quer morar em vila, quando não pode morar nos grandes condomínios fechados. Então, o plano de bairro eu acho que é a saída política-técnica. Técnica é você estudar bairro a bairro as ruas que você pode fechar e as ruas ~~que~~ que não pode fechar, mas o plano de bairro ele tem essa consequência, se você vai instituindo bolsões vai ~~uma~~ reduzindo espaço viário para automóvel e vai, portanto, acelerando o congestionamento. Eu disse ao Gilberto, olha, é inelutável, não vai congestionar tudo? Ele não concorda com isso porque diz que a cidade vai se adaptando, mas na visão como a minha, ~~e~~ daqueles que vai parar, então se a gente já cria os bolsões para de degradar os bairros. Agora, doixar que invada todas as ruas locais, degrade toda a cidade e aí vai pensar numa solução, não é inteligente. A não ser quem está tão vidrado, veja, não é inteligente, mas não é bem assim, se quem pensa assim que morar bem é só morar em apartamento e o apartamento, se isolar da cidade, e que o condomínio fechado é o ideal você acaba concordando que todas as ruas podem se degradar. Mas aí qual é o conceito de vida urbana que está implícito? Que cada um vai morar isolado dentro do seu predinho. Esse conceito de vida na cidade eu acho abominável. Você está lá dentro da sua casa, isolado

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

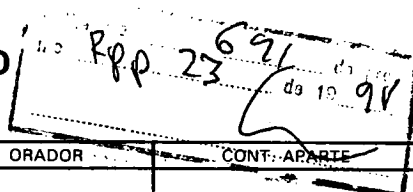


RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
28	1	Raimundo	trânsito	22-6-		

da vida urbana propriamente dita, só se comunicando com o mundo por Fax, telefone e televisão. Então, essa concepção de vida eu rejeito, não concordo, o Movimento Defesa São Paulo acha isso um absurdo, agora é aquilo que a Prefeitura está fazendo, está provocando. (Manifestação fora do microfone) Pois é, porque não tem vida urbana, não tem vida nas ruas, na cidade. Você sabe que o urbanismo americano, tenho até uma revista aqui na minha pasta, posso até mostrar para você, ~~uma~~ ~~que~~ que acaba de fazer uma ~~extensa~~ reportagem sobre o urbanismo nos Estados Unidos, os subúrbios americanos e o que estão fazendo crítica aos subúrbios americanos? Essa x falta de vida humana, esse ~~ex-~~ excesso de tranquilidade, é o contrário, mas é a falta de tráfego que provoca o ~~iso-~~ isolamento, do tráfego inclusive de pessoas nas ruas. Então, eles estão querendo animar adensando, é a tendência mais recente de urbanismo americano, que estão lá discutindo, a ponto de ser o-bjeto de uma grande reportagem lá do News Week. Mas acho que era isso, quer dizer, o Plano Diretor de Bairro ele vai levar?, essa mensagem que nós estamos aqui com essa meia dúzia de pessoas que está se interessando nesses debates, levar para os bairros, com as donas de casa. Enquanto essa discussão ficar, assim, muito pequena, só poucas pessoas participando, porque x são as grandes questões do tráfego da cidade isso não interessa ao cidadão comum, ele se desliga - se tiver alguma dona de casa sentada aqui já tinha ido embora, não estou entendendo nada dessa discussão, porque o universo da cabeça dela é restrito a coisas menores. Então, temos que partir disso, dessas coisas menores. Deixa eu falar só uma coisinha x a respeito, essa idéia do plano diretor de bairro estou levando na secretaria de educação do Governo Es-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
f28	2	Raimundo	trânsito	22-6-		

tadual, isso até na gestão passada eu já levei, porque o problema do ensino também está aí, - a questão do ensino abstrato, aquele ensino que não interessa à criança, ela vai lá na escola e ensinam para ela coisas que ela não está interessada, porque não tem a ver com a vida dela, então esse tipo de questão é discutida no âmbito do ensino, minha mulher é pesquisadora disso, da Fundação Carlos Chagas e através dela aprendi uma porção de coisas, que na França, por exemplo, estão desenvolvendo uma política de ligar a escola na cidade. A Prefeitura do Rio de Janeiro, do Cesar Maia, adotou essa tese, fez um seminário agora no começo do ano para discutir como ligar escola na cidade. Eu estou fazendo aqui o plano de bairro para a Secretaria do Governo Estadual, eu tive com a Rose, que é Secretária da Educação, ontem - olha, Rose, precisa fazer plano de bairro, é a maneira de ligar a escola no território, da criança aproveitar melhor o ensino, porque ele vai discutir as condições de vida do bairro e o plano de bairro ajuda nisso, porque começa a discutir concretamente o futuro do bairro. Achou muito interessante, falei da experiência francesa, você ver, é uma outra maneira de a gente abordar essa questão, de fazer entrar via a política educacional do Estado e Municípios essa idéia de que você conhecendo bem o seu bairro onde você vive e sabendo lidar com isso, o que significa planejar, vai desenvolver um novo conceito de cidadania, quer dizer, vai abrir a cabeça daquela dona de casa que hoje só está pensando naquelas condições mínimas de vida dela de ter água, esgoto; a classe média um pouco abriu esse horizonte, já está pensando um pouco nessa questão da qualidade de vida, mas o povo trabalhador do bairro de operária está muito vinculado ainda a essas questões de ter água, esco-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

682-692
RPP 23 de 1911

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTES
f28	3	Raimundo	trânsito	22-6-		

to, escolas, creche, que são as condições mínimas e essa coisa da qualidade de vida custa um pouco a entrar, mas está entrando também. E o Plano Diretor de Bairro como prática de planejamento ajudaria a formar essa cabeça, você ver todos aqui estamos reclamando que precisa mover uma mudança cultural, o Devair estava falando agora há pouco disso. Você tem que levar essa mudança cultural também via o setor educacional, via mudança do conteúdo do que se ensina. ~~manifestar-se-á de maneira~~
~~representativa~~

A SRA. (fala fora e longe do microfone
— inaudível)

O SR. SERGIO ROSA — Muito bem. Cândido parece que quer completar.

O SR. CANDIDO MALTA — O Sr. Rubens Miranda me fez uma pergunta, se poderia essa rede de microônibus ser operada por autônomos. Perfeitamente, pode se montar o sistema dessa forma. Há uma possibilidade que seja feita assim, veja, uma empresa, um um certo consórcio de empresas — queria lembrar, não sei se conhecem a experiência de Lima, só queria lembrar essa experiência porque eu fiquei conhecendo agora no México, estive lá numa reunião que discutiu políticas de sustentabilidade para as metrópoles latino-americanas e havia representante da prefeitura de Lima que contava lá que foi totalmente terminado o monopólio das linhas, quer dizer, foi aberto a qualquer interessado ~~para~~ operar qualquer linha a qualquer momento, é radical. Essa idéia que vocês ~~se~~ defende aqui como um complemento, lá foi levado às últimas consequências, foi terminado o sistema monopolístico e foi aberta concorrência de participantes. Eu ~~se~~ sei, mas eu ~~se~~ só que-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
86	1	Raimundo	trânsito	22-6-		

re dizer, quero lembrar essa experiência, se você não a conhece, seria interessante conhecer, não é que eu a defendo e para SP, porque é uma idéia tão radical que era bom ver o que está acontecendo em Lima, porque lá eles estão operando há uns 6 meses, 8 meses. Segundo expressões desse técnico da Prefeitura está funcionando maravilhosamente bem. Acabou qualquer espera de ônibus, todos os ônibus andam vazios, os sistema ~~músculo~~ está operando a tarifas baixas, as tarifas ~~fixas~~ ^{é ficam} por conta dos operadores. A grande maioria são operadores autônomos, tem um ônibus, 2 ônibus, 3 ônibus. Então, é uma idéia a se pensar. Eu fiquei mesmo impressionado com a exposição dele, mas como é tão radical, nós temos que dar um tempo e ver a experiência de Lima.

A SRA. _____ - (fora do microfone)...

O SR. SERGIO ROSA -- Só um minutinho, o deputado Zico é o último a fazer as considerações e tem problema de tempo inclusive, então temos que observar isso, que pode inviabilizar aqui a conclusão do debate.

~~_____~~



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
G-7	1	a.m.m.	trânsito	22.6.95		

O SR. _____ -- Eu queria primeiro, Sérgio, agradecer a sua sugestão de fazer e levar esses técnicos na Assembléia Legislativa para a gente fazer um grande debate sobre essa questão. Foi uma idéia e eu te agradeço. Com certeza, eu até já combinei aqui com o Carlos para a gente, junto com a Secretaria do Planejamento, planejar um debate para a região metropolitana. Eu acho que é fundamental fazer essa discussão a nível metropolitano. Mas eu também queria dizer que enquanto político, enquanto morador da zona leste, como nós três aqui, não adianta a gente discutir aqui só a questão do transporte se a gente não discutir também, professor, e levar para a periferia toda a infra-estrutura, todos os bens públicos, como postos de saúde, médicos. Quantas vezes acontece de a minha mulher não querer vir para a cidade, mas é obrigada porque os melhores médicos e todas as condições estão aqui. Nenhum convênio médico tem médico lá no Carrão, lá em São Matheus, lá em Itaquera? Está tudo aqui, em Pinheiros, e tem de atravessar a cidade. Então, temos de discutir a questão dos equipamentos públicos também na periferia, que é uma forma de você tirar o trânsito, diminuir o trânsito na cidade. Como a Comissão de Transportes fez isso, eu acho que todas as comissões têm que começar a fazer essa discussão no sentido de levar o serviço público até o trabalhador, até a periferia. Se não descentralizar, nós ~~xxxxxx~~ não vamos ter nunca um bom trânsito na cidade de São Paulo. Então, eu acho que essa idéia nós temos de começar a debater em todas as áreas. Eu queria agradecer, Sérgio, a oportunidade deste debate, porque para mim foi muito rico e esta experiência

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
G-7	2	a.m.m.	trânsito	22.6.95		

de levar isso para a Assembléia Legislativa.

O SR. SÉRGIO ROSA - Bom, eu queria agradecer a participação de todos os convidados. Como vocês vêem, a questão de tempo é grave, tanto que alguns tiveram de se deslocar, pedindo desculpas ao público por não poder contemplar uma participação maior, e o espírito seria este de permitir tanto aos vereadores como aos convidados e ao público de se manifestar, mas lamentavelmente temos problemas de tempo. Convido de antemão para os próximos debates para tratar do tema. Agradeço mais uma vez os convidados porque realmente vão trazer mais subsídios para os debates aqui para que a gente possa dar prosseguimento às nossas atividades legislativas.

Obrigado a todos.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 695 do proc.
N.º Rpp-23 de 1991
Funcionário

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

São Paulo, 25 de julho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 15/95

EXMO. SENHOR PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

A Secretaria das Comissões Temporárias, sob presidência do Vereador Sérgio Rosa, solicitou no dia 1º de junho do corrente, mediante ofícios CT/CEE 09/95, CT/CEE 10/95 e CT/CEE 11/95 as seguintes informações que seguem abaixo relacionadas, respectivamente:

1 - Com relação aos nove contratos de corredores já assinados entre a São Paulo Transportes S.A. e entre vários consórcios, ou seja:

a) Quanto, em reais, correspondente a obras, aquisição de ônibus articulados, operação dos corredores, custos financeiros e custo de mão de obra, em cada um dos contratos acima referidos?;

b) Quais os critérios que justificam a taxa de 47,75% de BDI sobre o valor inicial do projeto?;

c) Qual o maior índice de BDI praticado pela Secretaria de Vias Públicas ao qual se referem os editais dos corredores?;

d) Qual a razão de se estabelecer a priori uma taxa de juros anual de 19% quando a atual Constituição permite um limite máximo de 12%?;

e) Quais as fontes de captação de recurso previstas para amortizar e remunerar as empresas responsáveis pela construção e operação dos corredores?

2 - Com relação aos sistemas de corredores, de garagens subterrâneas, catracas eletrônicas, fiscalização eletrônica e semáforos informatizados:

a) Em que estágio encontra-se a implantação de tais sistemas atualmente?



Câmara Municipal de São Paulo

Ofício n.º 696 do proc.
N.º Rpt-23 de 10 91
Funcionário

b) Quais dos sistemas acima mencionados já foram submetidos a processos licitatórios?

c) Qual a razão social dos vencedores das concorrências? (Em caso de consórcio, solicitamos a razão social dos componentes.)

d) Já foram assinados os contratos? Requeremos, outrossim, cópia de inteiro teor de todos os contratos já assinados, juntamente com a data de sua respectiva publicação no DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO.

3 - Com relação aos orçamentos do Governo Municipal previstos e o efetivamente realizado para os exercícios de 1.992, 1.993, 1.994 e 1.995 (até abril);

a) Cópia destes, agrupados por Secretaria e em valores atualizados, destacando para o mesmo período, os valores referentes às Secretarias de Serviços e Obras, Vias Públicas, Transportes e EMURB, especificados por obra e acrescentando os valores a serem financiados;

b) Fornecer os valores atuais da dívida do Tesouro Municipal, indicando separadamente as dívidas geradas a partir de 1.992, bem como a previsão de sua quitação.

CONSIDERANDO que a Lei Orgânica do Município de São Paulo em seu artigo 32, inciso III, atribui às Comissões Temporárias da Câmara Municipal de São Paulo a competência para solicitar ao Prefeito informações sobre assuntos inerentes à administração;

CONSIDERANDO que o prazo regimental de funcionamento desta Comissão é de sessenta dias, solicitamos a devida urgência nas respostas das questões acima, mencionadas anteriormente.

Contando com a pronta atenção de Vossa Excelência, subscrevo-me.

VEREADOR SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS



Câmara Municipal de São Paulo
SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

Folha nº 697 do proc.
N.º Rpp-23 de 19 95
O funcionário

São Paulo, 27 de julho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 16/95

EXMO. SENHOR

JOSÉ ANTONIO F. MARTINS

D.D. PRESIDENTE DA FABUS

A Secretaria das Comissões Temporárias, sob presidência do Vereador Sérgio Rosa, solicitou no dia 18 de maio do corrente, as seguintes informações que seguem abaixo relacionadas, respectivamente:

1 - Qual o número de veículos produzidos anualmente no Brasil pelas indústrias fabricantes de Ônibus nos últimos 4(quatro) anos? Informar por indústria e característica operacional seja operacional ou urbano.

2 - Qual a capacidade máxima de produção anual destes fabricantes? Informar separadamente veículos convencionais, Padron, e articulados urbanos e rodoviários.

3 - Fornecer o cronograma de produção/venda, por fabricante, para os próximos 2 (dois) anos. Destacar o que já está comprometido com empresas operadoras de transporte urbano.

4 - Quais os planos de expansão do parque industrial de produção de Ônibus para os próximos 2 (dois) anos?

CONSIDERANDO que o prazo regimental de funcionamento desta Comissão é de sessenta dias, solicitamos novamente, em caráter de urgência, as devidas respostas das questões mencionadas anteriormente.

No aguardo das informações, aproveito para reiterar meus protestos de estima e consideração.

VEREADOR SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS



Câmara Municipal de

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

Folha n.º 698 do proc.
N.º 191-23 de 1996
funcionário

São Paulo, 27 de julho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 17/95

PREZADOS SENHORES

A Secretaria das Comissões Temporárias, sob presidência do Vereador Sérgio Rosa, solicitou no dia 18 de maio do corrente, as seguintes informações que seguem abaixo relacionadas, respectivamente:

1 - Qual o número de veículos produzidos anualmente no Brasil pelas indústrias fabricantes de Ônibus nos últimos 4(quatro) anos? Informar por indústria e característica operacional seja operacional ou urbano.

2 - Qual a capacidade máxima de produção anual destes fabricantes? Informar separadamente veículos convencionais, Padron, e articulados urbanos e rodoviários.

3 - Fornecer o cronograma de produção/venda, por fabricante, para os próximos 2 (dois) anos. Destacar o que já está comprometido com empresas operadoras de transporte urbano.

4 - Quais os planos de expansão do parque industrial de produção de Ônibus para os próximos 2 (dois) anos?

CONSIDERANDO que o prazo regimental de funcionamento desta Comissão é de sessenta dias, solicitamos novamente, em caráter de urgência, as devidas respostas das questões mencionadas anteriormente.

No aguardo das informações, aproveito para reiterar meus protestos de estima e consideração.

VEREADOR SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ANFAVEA
Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
Av. Indianópolis, nº 496 - São Paulo - SP
CEP - 04062-900



Câmara Municipal de São Paulo

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

Folha nº 699 do proc.
N.º RPP-23 de 19 95
funcionário

São Paulo, 27 de julho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 18/95

EXMO. SENHOR

ADALBERTO BUNZAN

D.D. PRESIDENTE DO CONSELHO REGIONAL DO SEST-SENAT

A Secretaria das Comissões Temporárias, sob presidência do Vereador Sérgio Rosa, solicitou no dia 18 de maio do corrente, as seguintes informações que seguem abaixo relacionadas, respectivamente:

1 - As empresas de transporte têm recolhido junto ao SENAT os recursos previstos em lei?

Fornecer a relação das empresas que têm recolhido a contribuição e o número de funcionários de cada uma delas.

2 - Qual o montante arrecadado desde a criação do SENAT?

3 - Quais os programas que estão sendo desenvolvidos pelo SENAT junto aos trabalhadores, e quais as avaliações obtidas dos programas até então implantados?

4 - Qual o número de trabalhadores que receberam treinamento e aprimoramento profissional e em quais modalidades?

5 - Quais as metas e o plano de ação do SENAT para os próximos 3 (três) anos?

CONSIDERANDO que o prazo regimental de funcionamento desta Comissão é de sessenta dias, solicitamos novamente, em caráter de urgência, as devidas respostas das questões mencionadas anteriormente.

No aguardo das informações, aproveito para reiterar meus protestos de estima e consideração.

VEREADOR SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 400 do proc.
N.º Rep-23 de 1995
O funcionário

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX:239-1946 FONE:259-8388/1470

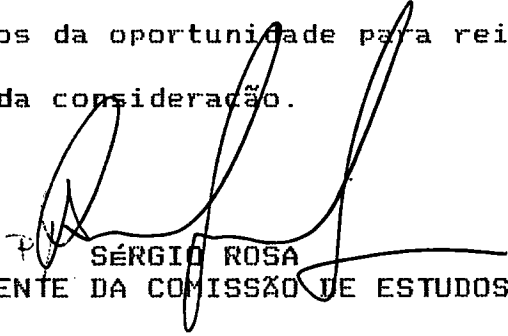
São Paulo, 27 de julho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 19/95.

Ilmo (a). Senhor (a),

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 10 de agosto do corrente que tem como tema "EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS E QUALIDADE DE VIDA", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o sexto debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado (a).

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO (A) SR (A). NELSON NEFUSSI



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 201 do proc.
N.º Rpp-23 de 19 95
funcionário

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX:239-1946 FONE:259-8388/1470

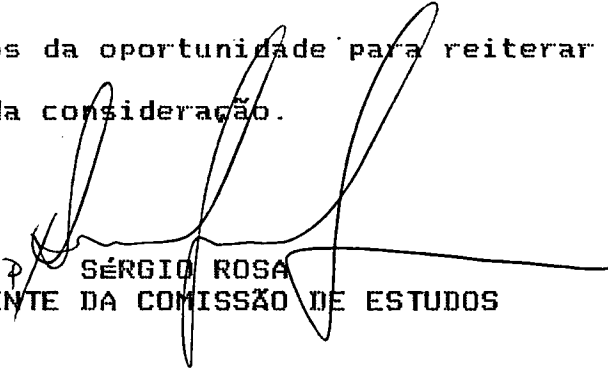
São Paulo, 27 de julho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 19/95.

Ilmo (a). Senhor (a),

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 10 de agosto do corrente que tem como tema "EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS E QUALIDADE DE VIDA", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o sexto debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado (a).

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO (A) SR (A). ANDREINA NIGRIELO



Câmara Municipal de

Folha n.º	702	do proc
N.º	22	de 19 95
funcionário	B. P.	

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX:239-1946 FONE:259-8388/1470

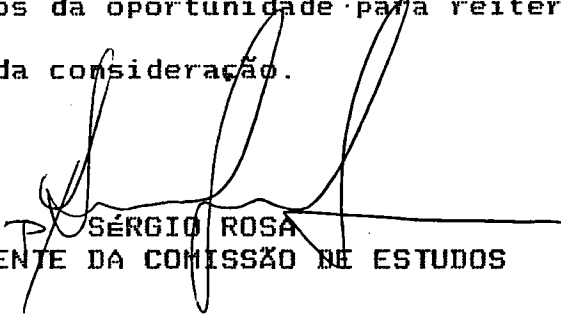
São Paulo, 27 de julho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 19/95.

Ilmo (a). Senhor (a),

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 10 de agosto do corrente que tem como tema "EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS E QUALIDADE DE VIDA", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o sexto debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado (a).

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO (A) SR (A). PETER ALOUCHE



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 703 do proc.
N.º Rpp-23 de 19 95
O Funcionário

FUNDAP

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX:239-1946 FONE:259-8388/1470

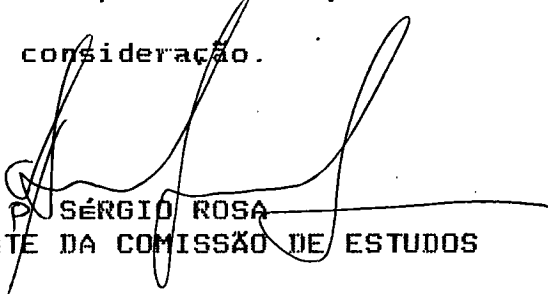
São Paulo, 27 de julho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 20/95.

Ilmo (a). Senhor (a),

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 17 de agosto do corrente que tem como tema "ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO EM TRANSPORTES", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o sétimo debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado (a).

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO (A) SR (A). EDUARDO FAGNANI



VERA BUSSINGER

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 704 do proc.
N.º Rpp-23 de 19 98
A func. P 5

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX: 239-1946 FONE: 259-8388/1470

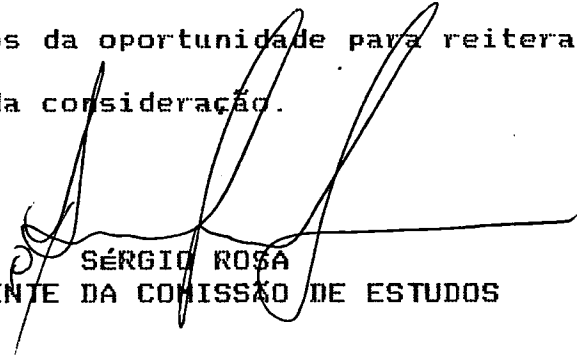
São Paulo, 27 de julho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 20/95.

Ilmo (a). Senhor (a),

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 17 de agosto do corrente que tem como tema "ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO EM TRANSPORTES", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o sétimo debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado (a).

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO (A) SR (A). FREDERICO BUSSINGER



Câmara Municipal de

Folha nº 705 do proc.
Nº 8p1-238-91
São Paulo

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX:239-1946 FONE:259-8388/1470

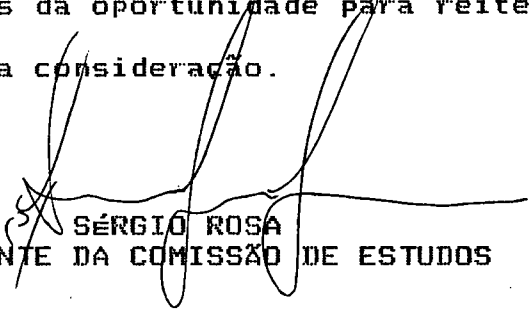
São Paulo, 27 de julho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 20/95.

Ilmo (a). Senhor (a),

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 17 de agosto do corrente que tem como tema "ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO EM TRANSPORTES", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o sétimo debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado (a).

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO (A) SR (A). REPRESENTANTE LEGAL DO BIRD.



Câmara Municipal de

Folha n.º 706 do proc.
N.º Rpp 23 de 1998
funcionário

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX: 239-1946 FONE: 259-8388/1470

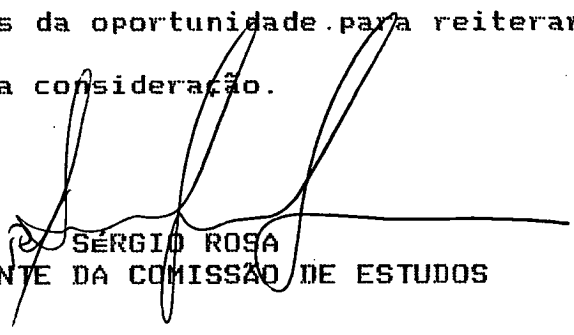
São Paulo, 27 de julho de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 20/95.

Ilmo (a). Senhor (a),

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 17 de agosto do corrente que tem como tema "ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO EM TRANSPORTES", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o sétimo debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado (a).

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO (A) SR (A). REPRESENTANTE LEGAL DO BNDES.

SISTEMA BNDESBanco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNDES Participações S.A.
Agência Especial de Financiamento Industrial

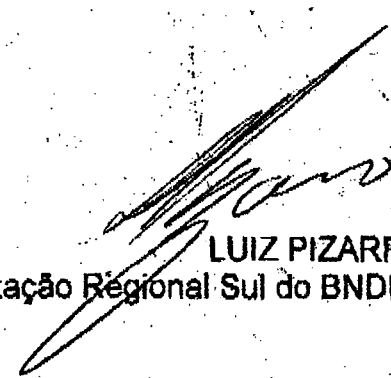
Carta RESUL 31/95

São Paulo, 8 de agosto de 1995.

Exmo. Sr.
Vereador Sérgio Rosa
DD Presidente da Comissão de Estudos sobre Trânsito e Transportes
Câmara Municipal de São Paulo
Fax: 239-1946

Em atenção ao fax de 4 de agosto de 1995, gostaria de agradecer ao convite de V.Sa. para participar da reunião do próximo dia 10 sobre "Alternativas de Financiamento em Transportes". Lamento, porém, não ser possível a minha participação, pois, devido a compromissos já assumidos, estarei em viagem de trabalho ao Estado de Santa Catarina.

Cumprimentando-o por essa iniciativa, e na certeza de que os debates muito contribuirão para a solução de tão importante questão, apresentamos nossas cordiais saudações.



LUIZ PIZARRO
Chefe da Representação Regional Sul do BNDES

João Heitor Bled

021 - 220 5879



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	708	do proc
No	Rpp - 234	19 95
Nome	Funcionário	

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX:239-1946 FONE:259-8388/1470

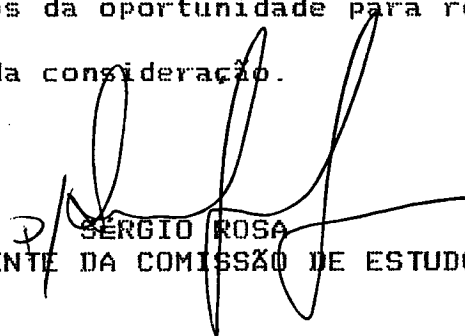
São Paulo, 08 de agosto de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 20/95.

Ilmo. Senhor

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Senhoria para a reunião do dia 17 de agosto do corrente que tem como tema "ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO EM TRANSPORTES", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o sétimo debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO SR. HÉLIO BLAK
DIRETOR DA ÁREA DE INFRA-ESTRUTURA DO BNDES



Câmara Municipal de

Folha n.º	109	do proc.
n.º	23	de 1995
Funcionário	<i>[assinatura]</i>	

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX:239-1946 FONE:259-8388/1470

São Paulo, 15 de agosto de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 20/95.

Exmo. Senhor

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Excelência para a reunião do dia 17 de agosto do corrente que tem como tema ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO EM TRANSPORTES", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o sexto debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado.

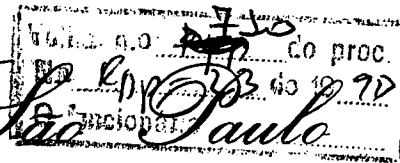
Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.

SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO DR. LUIZ PIZARRO
CHEFE DA REPRESENTAÇÃO REGIONAL SUL DO BNDES
FAX - 251-5917



Câmara Municipal de São Paulo



SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

FAX:239-1946 FONE:259-8388/1470

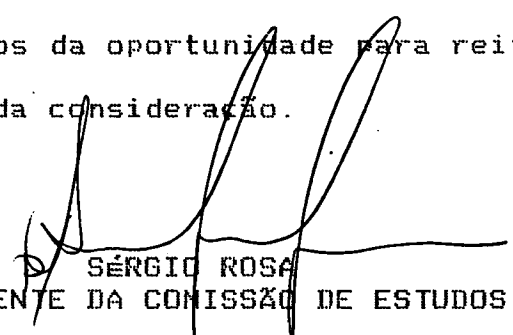
São Paulo, 15 de agosto de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 20/95.

Exmo. Senhor

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou em 18 de abril de 1.995 uma Comissão de Estudos que visa analisar a problemática do trânsito de veículos e do transporte no Município de São Paulo. Assim, convidamos Vossa Excelência para a reunião do dia 17 de agosto do corrente que tem como tema ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO EM TRANSPORTES", às 10:00 horas, no Salão Nobre, 8º andar desta Edilidade. Este será o sexto debate de uma série de outros que se realizarão conforme relação em anexo, para os quais fica desde logo convidado.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.


SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

ILMO DR. LUIZ PIZARRO
CHEFE DA REPRESENTAÇÃO REGIONAL SUL DO BNDES
FAX - 251-5917

**ROTEIRO DE DEBATES APROVADO PELA
COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS SOBRE TRÂNSITO E TRANSPORTES
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Composição da Comissão: .

PRESIDENTE: Vereador Sérgio Rosa

RELATOR: Vereador Edson Simões

MEMBROS: Vereadora Ana Martins

Vereador Devanir Ribeiro

Vereador Dalmo Pessoa

Vereador Manoel Sala

Vereador Mário Noda

Vereadora Tereza Lajolo

1º Debate: Dia 25/05 - 10h30min - Salão Nobre da Câmara Municipal

ABERTURA - A SITUAÇÃO DO TRÂNSITO E DOS TRANSPORTES EM SÃO PAULO

Convidados:

- Carlos de Souza Toledo - Secretário de Transportes do Município
- Cláudio de Senna Frederico - Secretário de Transportes Metropolitanos
- Tereza Lajolo - Ex-Secretária Municipal de Transportes
- Roberto Scaringela - Diretor- Super. Instituto Nacional de Segurança no Trânsito

2º Debate: Dia 01/06 - 10h - Salão Nobre IDENTIFICAÇÃO DOS PONTOS CRÍTICOS DO PROBLEMA

Convidados:

- Ailton Brasiliense - ex-presidente da CET
- Eduardo Alcântara de Vasconcellos - diretor do Depto de Transporte do Instituto de Engenharia de São Paulo
- Gilberto Lehfeld - presidente da CET
- Flávio Vilaça - arquiteto, professor da FAU/USP
- Representante do Sindiviários

3º Debate: Dia 08/06 - 10h - Salão Nobre da Câmara Municipal

O SISTEMA DE ÔNIBUS URBANO, RECURSOS HUMANOS E PAPEL DO SENAT

Convidados:

- Francisco Christovam - presidente da São Paulo Transportes
- Márcio Junqueira - Presidente da EMTU
- Mauricio Lourenço da Cunha - presidente da Transurb
- Representante do Sind. Condutores de SP
- Celso Cosenza - ex-presidente da CMTC e da ETCD-Empr. de Transp.Col. Diadema

4º Debate: Dia 13/06 - 10h - Anexo G O SISTEMA DE METRÔ, FERROVIA E TRANSPORTE SOBRE TRILHOS

Convidados:

- Representante do Sindicato dos Metroviários de SP
- Representante da Assoc. dos Engenheiros
- João Carlos Scatena - chefe de Planejamento dos Transportes Metropolitanos
- Representante da CPTM
- Oliver H.Sales de Lima - consultor Metrô, ex-presidente CPTM e Fepasa

5º Debate: Dia 22/06 - 10h - Salão Nobre
**DESENVOLVIMENTO URBANO E REALI-
DADE METROPOLITANA**

Convidados:

- Representante da Com. de Estudos do Plano Diretor.
- Cândido Malta Filho - arquiteto, pres. do Movimento Defesa São Paulo
- Rogério Belda - Gerente de Planejamento do Metrô de São Paulo
- Gilda Collet Bruna - presidente da Emplasa
- Roberto Paulo Richter - secretário de Planejamento do Município
- José Zico - dep. estadual, membro da Comis. de Transp. da Ass. Legislativa de São Paulo

6º Debate: Dia 10/08 - 10h - Salão Nobre
**EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS E
QUALIDADE DE VIDA**

Convidados:

- Peter Alouche - assessor da Cia do Metro-
politano

- Nelson Nefussi - presidente da Cetesb
- Andreina Nigrielo - analista de transportes da
Cia do Metropolitano

7º Debate: Dia 17/08 - 10h - Salão Nobre

**ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO EM
TRANSPORTES**

Convidados:

- Representante do BIRD
- Representante do BNDES
- Frederico Bussinger - ex- presidente da
CPTM
- Eduardo Fagnani - Economista da FUNDAP
e Professor do Inst. Economia UNICAMP.

**8º Debate: data, local e convidados a confir-
mar**

**INDICATIVO DE SOLUÇÕES PARA O
PROBLEMA DO TRÂNSITO E DOS
TRANSPORTES**



Câmara Municipal de São Paulo

EXMO. SR. PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n.º 413 do proc
N.º Kpp-23 de 19. 95
Funcionário

OF. CT/CEE/Nº 21/95

Solicito a Vossa Excelência que determine ao departamento competente seja encaminhado ofício ao Executivo no sentido de serem remetidos para resposta, os quesitos abaixo formulados, por reiteração, referentes a dados de importante valia para o melhor encaminhamento dos trabalhos dessa Comissão de Estudos sobre o Trânsito na Cidade de São Paulo.

Requeiro, outrossim, sejam mencionados os ofícios CT/CEE 09/95, CT/CEE 10/95 e CT/CEE 11/95, já encaminhados ao Executivo, solicitando as mesmas informações.

1 - Com relação aos nove contratos de corredores já assinados entre a São Paulo Transportes S.A. e entre vários consórcios, ou seja:

a) Quanto, em reais, correspondente a obras, aquisição de ônibus articulados, operação dos corredores, custos financeiros e custo de mão de obra, em cada um dos contratos acima referidos?;

b) Quais os critérios que justificam a taxa de 47,75% de BDI sobre o valor inicial do projeto?;

c) Qual o maior índice de BDI praticado pela Secretaria de Vias Públicas ao qual se referem os editais dos corredores?;

d) Qual a razão de se estabelecer a priori uma taxa de juros anual de 19% quando a atual Constituição permite um limite máximo de 12%?;

e) Quais as fontes de captação de recurso previstas para amortizar e remunerar as empresas responsáveis pela construção e operação dos corredores?

2 - Com relação aos sistemas de corredores, de garagens subterrâneas, catracas eletrônicas, fiscalização eletrônica e semáforos informatizados:

a) Em que estágio encontra-se a implantação de tais sistemas atualmente?

b) Quais dos sistemas acima mencionados já foram submetidos a processos licitatórios?



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 114 do proc.
N.º Rpy - 23 de 1995

c) Qual a razão social dos vencedores das concorrências? (Em caso de consórcio, solicitamos a razão social dos componentes.)

d) Já foram assinados os contratos? Requeremos, outrossim, cópia de inteiro teor de todos os contratos já assinados, juntamente com a data de sua respectiva publicação no DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO.

3 - Com relação aos orçamentos do Governo Municipal previstos e o efetivamente realizado para os exercícios de 1.992, 1.993, 1.994 e 1.995 (até abril);

a) Cópia destes, agrupados por Secretaria e em valores atualizados, destacando para o mesmo período, os valores referentes às Secretarias de Serviços e Obras, Vias Públicas, Transportes e EMURB, especificados por obra e acrescentando os valores a serem financiados;

b) Fornecer os valores atuais da dívida do Tesouro Municipal, indicando separadamente as dívidas geradas a partir de 1.992, bem como a previsão de sua quitação.

CONSIDERANDO que a Lei Orgânica do Município de São Paulo em seu artigo 32, inciso III, atribui às Comissões Temporárias da Câmara Municipal de São Paulo a competência para solicitar ao Prefeito informações sobre assuntos inerentes à administração;

CONSIDERANDO que o prazo regimental de funcionamento desta Comissão é de sessenta dias, solicitamos a devida urgência nas respostas das questões acima, mencionadas anteriormente.

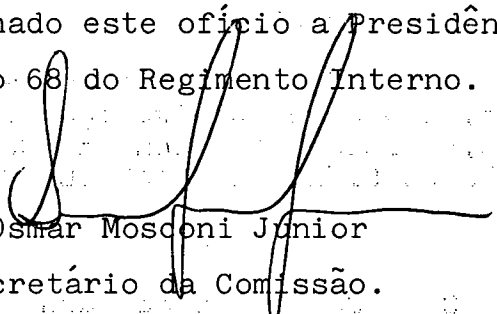
Contando com a pronta atenção de Vossa Excelência, subscrevo-me.

Sala das Comissões Temporárias, em 08 de agosto de 1.995.

VEREADOR SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

Ao DT.7 - Sra. Diretora

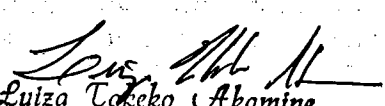
- Na qualidade de Secretário da Comissão de Estudos,
solicito de Vossa Senhoria as dignas providências no sentido
de que seja encaminhado este ofício a Presidência desta Casa,
nos termos do artigo 68 do Regimento Interno.


Osmar Mosconi Junior
Secretário da Comissão.

À LEG.3 - Senhora Chefe,

Para providenciar o ofício, conforme solicitado na
inicial.

SP, 09.08.95.


Lúiza Takeko Akamine
Diretora Subst.
DT.7

À Comissão Especial de Estudos

Oficiado ao Executivo conforme solicitado e segue
em anexo cópia do referido Of.DT.7/Leg.3 410/95 e respectivo
recibo.

14.08.95


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica II



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 715 do proc.
N.º 148-23 19 81
Fundação

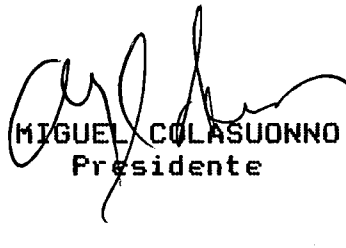
São Paulo, 09 de agosto de 1995.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0410/1995

Senhor Prefeito.

Em atenção ao requerido pelo Nobre Presidente da Douta Comissão de Estudos sobre o Trânsito na Cidade de São Paulo, nos termos do artigo 32, III, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, encaminho a Vossa Excelência cópia do Ofício CT/CEE 21/95, solicitando-lhe se digne determinar providências no sentido que nos envie subsídios para que a referida Comissão possa emitir relatório a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


MIGUEL COLASUONNO
Presidente

Anexo: cópia xerográfica do Ofício CT/CEE 21/95

A Sua Excelência o Senhor
Engenheiro Paulo Salim Maluf
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

jcsc.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Forma no	716	do proc
O funcionário	[assinatura]	

São Paulo, 10 de agosto de 1995.

MEMORANDO

Recebi ofício DT.7/Leg.3 nº 410 de 09.08.95, solicitando informações ao Executivo e encaminhando cópia do Ofício CT/CEE 21/95 da Comissão de Estudos sobre o Trânsito na Cidade de São Paulo.

Anexo: cópia do ofício CT/CEE 21/95.

P/P
Elisene C. Pinha
Oficial de Gabinete
SGM/ATL



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 717	95
N.º P.P. 23	
C. Indicação	

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE

SEM REVISÃO

COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS

Comissão Especial de Estudos referente à problemática do trânsito de São Paulo.

Presidente: Sr. Vereador Sérgio Rosa

Membros : Srs. Vereadores

Manoel Sala

Dalmo Pessoa

Devanir Ribeiro

Edson Simões

Ana Martins

Tereza Cristina de Souza Lajolo

Reunião realizada no Salão Nobre da Câmara Municipal de São Paulo em 17 de agosto de 1995.

Solicitante: Sr. Vereador Sérgio Rosa

(Memo nº 16/95 - OT).



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. / APARTE
N7	1	raimundo	trânsito	17-8-95		

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) - Vamos dar início, então, aos debates de hoje, registrando a presença dos Srs. Vereadores Edson Simões, que é o Relator desta Comissão Especial de Estudos sobre o Trânsito, Tereza Lajolo e Carlos Zarattini, que também sempre acompanha os nossos trabalhos.

Convidamos para a Mesa os debatedores de hoje, Sr. Luiz Pizarro, Chefe da Regional Sul, representando o BNDES, a quem a gente agradece a presença, e também o Sr. Eduardo Panhams (?), da FUNDAP ~~xxxx~~ da UNICAMP, a quem também agradecemos a presença.

Também agradecemos a presença dos demais que vieram aqui para acompanhar os debates.

Como sempre a gente esclarece, o objetivo desta Comissão Especial de Estudos sobre o Trânsito é levantar o conjunto de informações que permitam a Câmara Municipal de São Paulo auxiliar, dentro de suas atribuições legislativas, na busca de soluções para o problema do trânsito e do transporte na Cidade de São Paulo; um problema grave que vem nos últimos anos piorando cada vez mais e exigindo realmente soluções consistentes de curto, médio e longo prazo.

O tema de hoje é justamente a discussão em torno dos meios ou das alternativas de financiamento para o investimento em trans



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONTRAPARTE
N7	2	Raimundo	transito	17-8-95		

porte e infra-estrutura de trânsito. Como sabemos um dos problemas grande da administração pública, do poder público para intervenção, para investimento em transporte é a questão dos recursos. Há uma dificuldade de investimentos diretos do Estado e do Município, dificuldades de obtenção de financiamentos, então a Comissão achou por bem trazer aqui pessoas que conhecem bastante do tema para que a gente possa debater um pouco sobre alternativas de financiamentos para investimento em transportes e aí a gente inserir essa questão nos nossos trabalhos para que também a Câmara possa analisar essas questões e, eventualmente, procurar legislar sobre isso.

A metodologia que temos usado em todos os debates é de abrir a palavra, inicialmente, para cada um dos convidados, por um tempo de 15 minutos, para exposição e, em seguida, nós abriremos para os Vereadores e para o público para fazer perguntas, questionamentos, colocações que possam enriquecer aí os nossos debates.

Então, passo a palavra, inicialmente a palavra para o Sr. ~~Sr~~ Luiz Pizarro, do BNDES, para fazer a sua exposição, tentando nos auxiliar no debate desse tema.

O SR. LUIZ PIZARRO - Sr. Vereador Sérgio Rosa, Vereador Edson Simões, Vereadora Tereza Lajolo, meu colega de Mesa, Eduardo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 720 do proc
RPP 23 de 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N7	3	raimundo	trânsito	17-8-95		

Fanhane (?), prezados senhores, é com satisfação que o BNDES atende ao convite desta Comissão para falar um pouco da sua experiência e das condições de apoio que o banco pode dar ao setor.

O BNDES foi criado, em 1952, com o objetivo precípuo de auxiliar na construção da infra-estrutura econômica do País. Nós vamos deixar de contar um pouquinho a história, que é por demais conhecida dos senhores e vamos abordar a atuação do Banco no Setor da infra-estrutura do transporte. Já ~~mas~~ no início dos anos 60 o banco começou seus primeiros apoios nesse segmento, principalmente na área de equipamentos e bens de ~~capital~~ capital. E de lá até os dias de hoje ele tem apoiado, sistematicamente, o setor de transportes. Talvez compensasse conversarmos um pouco como o banco estabelece suas prioridades.

O BNDES, hoje, tem um sistema de planejamento aonde nós temos um planejamento de longo prazo, fazemos o planejamento estratégico de 5 a 10 anos, depois detalhamos um plano de ação para 3 anos e finalmente chegamos às políticas operacionais que são estabelecidas anualmente.

Nessas políticas atuais o sistema de transporte aparece como uma das grandes prioridades do Banco, tendo como principais objetivos a atuação do banco a eliminação da ociosidade dos sistemas exis-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 721 de 1995
N.º RPP-23 10 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
N7	4	raimundo t. transit		17-8-95		

tentes, a redução dos custos totais do sistema, privilégios aos modais de maior capacidade, a integração física tarifária e operacional entre os modais, o estímulo a utilização de energéticos renováveis e a diminuição dos níveis de poluição e a melhoria tecnológica em equipamentos e infra-estrutura. Tendo ~~ainda~~ ainda como prioridades a indução ao reordenamento urbana e a modernização da gestão e operação.

Dadas a essas prioridades o BNDES estabelece condições de apoio; desde a segunda metade da década passada houve uma substancial alteração no apoio do banco. Através de resoluções do Banco Central o BNDES deixou de apoiar o setor público em função do alto grau de endividamento do setor público, mas o banco tem, por outro lado, estimulado todo investimento na iniciativa privada, tem colaborado com a lei das concessões e tem estimulado que a iniciativa privada venha contribuir para solução dos transportes ~~à~~ no País.

As nossas condições de apoio financeiro, hoje, são as mais privilegiadas do banco. Nós podemos apoiar transporte até um prazo máximo de 10 anos; podemos aportar recursos da ordem de 65 a 90% dos projetos de transporte e a taxa de juros são ~~xx~~ taxas de juros muito convidativas que tem custo básico em JLP (?), mais um spread máximo de 6 a 6,5% ao ano. Então, são condições extremamente privilegiadas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

QUEM OITOU IN D	
SEM EFEITO	
N.º 21104	
ORADOR	CONT. APARTE
Folha n.º 72 do proc.	
N.º RPP-23 de 1995	
O funcionário	

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA
N9	1	raimundo	trânsito	17-8-95

para os segmentos que o banco apoio,

Nós fazemos operações diretamente através de nosso escritório de serviços no Rio de Janeiro ou também fazemos operações através de nossa rede e de agentes financeiros. Hoje são cerca de 170 agentes financeiros que estão aptos a realizar operações para o segmento transporte.

Nós poderíamos detalhar cada uma dessas funções, mas acredito que será mais proveitoso o debate, nos ficarmos à disposição após a fala do meu companheiro para as questões que os senhores tenham específicas, onde nós poderemos adentrar em maior grau de profundidade, se houver necessidade.

No momento quero agradecer a oportunidade da fala.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) - Tem a palavra, agora, o Sr. Eduardo Fanhame, da FUNDAP e UNICAMP, para também fazer a sua exposição inicial.

O SR. EDUARDO FANHAME - Sr. Vereador Sergio Rosa, Sr. Vereador Edson Simões, Vereadora Tereza Lajolo, meu colega de mesa Bizarro, senhoras e senhores, é uma ~~ma~~ honra muito grande ter ~~est~~ sido convidado por esta Casa para poder apresentar algumas idéias e debater com vocês algumas idéias a respeito de alternativas para o financiamento do transporte público.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
Nº 9	2	raimundo	trânsito	17-8		

IMP. EFETIVO
 Folha n.º 23 do proc.
 N.º RR P 23 de 19 95
 O funcionário U

Eu gostaria, na verdade, de polemizar ou conduzir a minha apresentação aqui, mas, contra, na verdade, duas idéias que ganharam, têm ganhado muita força recentemente e que, do meu ponto de vista, são, na verdade, idéias, - são questões que estão em debate, ganharam uma força muito grande, mas no meu ponto de vista, não atendem às necessidades, não são soluções, tanto do ponto de vista institucional quanto do ponto de vista de financiamento para resolver os problemas do transporte público no Brasil. A primeira é a idéia de que aparece a privatização como panaceia. A segunda é a idéia de que o problema do transporte público é apenas um problema do poder local. Então, são sobre essas 2 questões que vou fazer alguns rápidos comentários e acredito que nós poderíamos, em seguida, debatê-las com mais detalhes.

Queria começara a minha exposição, inicialmente, colocando, pensando no seguinte: qual é o problema do transporte público no Brasil ele é fundamentalmente um problema das regiões metropolitanas e das cidades de grande porte, fundamentalmente, não que seja exclusivamente.

O que nos ensina a experiência internacional? A experiência internacional nos ensina que em cidades, metrópoles do porte de São Paulo, do porte do Rio de Janeiro, do porte das metrópoles grandes que temos aqui no Brasil a solução de um sistema de transporte



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 724 do proc
N.º RPP 23 de 19 95
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. ABARTE
N9	3	raimundo	trânsito	17-8		

passa necessariamente, primeiro, por uma participação relativamente maior do transporte público sobre o transporte individual; segundo, no transporte público aqueles sistemas de alta capacidade têm uma participação maior no volume de passageiros transportados. Poderia citar, só a título ilustrativo, por exemplo, em Tóquio, Paris, Nova Iorque, por exemplo, o sistema de alta capacidade ~~tem~~ detem 95, 65, 62% do total de viagens realizadas para o transporte pública. Em Londres, 80% das viagens são feitas por transporte coletivo, transporte público, só 20% das viagens são feitas por transporte individual.

O que nós temos no Brasil? Temos um quadro absolutamente ao contrário, quer dizer, a última pesquisa de origem e destino mostra que em São Paulo a participação do transporte individual, que já foi de 32% em 77, passou para 45% em 87. Então, a participação do transporte individual além de elevada ela está tendendo a aumentar e, por outro lado, no que diz respeito às viagens por transporte público, coletivo, os ônibus respondem por quase 80% das viagens e cerca de 20 é distribuída ~~entre~~ entre metrô e sistemas de ferrovia de subúrbio.

Recentemente no congresso da NTP (?), alguns dados foram mostrados dizendo que ~~no~~ no Brasil, nas 9 ~~m~~ regiões metropolitanas do País o sistema de alta capacidade, como metrô e trem de subúrbio responde apenas por 6% do total de viagens transportadas nas 9 regiões



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
N9	4	raimundo	trânsito	17-8-95		

metropolitanas,

Então, em linhas ~~xx~~ gerais, quer dizer, metrópoles do ~~xx~~ nosso porte investem nesse sistema muito tempo, a solução foi, na verdade, a prioridade em mecanismos, primeiro, de transporte coletivo face ao transporte individual e no transporte coletivo aquelas modalidades de alta capacidade como metrô e ferrovias de subúrbios,

No Brasil a ~~gxxx~~ gente não ~~é~~ percebe isso e por que não percebe ? É uma questão estrutural, quer dizer, tem causas estruturais e essa causa estrutural, na verdade, ~~é a falta de planejamento urbano e de transporte coletivo.~~



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N10	1	dalva	Trânsito	17.08.95		

(...) ela decorre da defasagem entre um crescimento rigoroso, do processo urbano e demográfico onde vivemos, especialmente a partir dos anos 50, por um lado, e a inepiente capacidade de resposta do setor público na expansão da ~~existente~~ oferta por outro. Então nós temos hoje na Metrópole Brasileira um deficit estrutural, ele decorre de um lado do aumento rigoroso da demanda, e por outro lado da incapacidade e da pouca capacidade de resposta do Estado face a esse problema. Alguns dados, só para termos idéia da dimensão do problema que nós estamos tratando. Entre 1950 e 1991, a população total do Brasil triplicou, ela cresceu 6 vezes, passamos de 18 milhões de habitantes, para 108 milhões de habitantes. A taxa de urbanização passou de 38% para 74%, atingiu 90% na região Sudeste. Em 91, mais de 30% da população urbana total do País, e 40% da urbana, residiam na região metropolitana. No Estado de São Paulo, mas da metade da população reside na Região Metropolitana de São Paulo, ou seja, o País que crescia taxas demográficas bastante elevadas, pelo menos até meados dos anos 70, onde você tem uma queda na taxa de fecundidade, o País começa a crescer taxas menores, mas cresceu na década de 60 e na década de 70,

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha: 727
Nº: RPP 231
95



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONV. PARTE
N-10	2	dalva	Trânsito	17.08.95		

taxas de 5% ao ano, além disso essa população se urbanizou, em 1950, 30% das pessoas estavam na cidade, em 1990, 70% das pessoas estão na cidade, cresceu taxas elevadas e se urbanizou, qual foi a resposta que o setor público deu no sentido de atender essa demanda, esse aumento rigoroso dessa demanda. Se nós formos fazer, essa resposta foi muito incipiente, se nós formos fazer uma análise histórica, muito rapidamente, eu não quero me alongar nisso, dos últimos 40 anos qual foi a intervenção do Estado nos últimos 40 anos, eu devo lembrar o seguinte: em essência o transporte público nunca foi considerado como uma questão estratégica nacional. Nunca. Nos anos do Regime Militar, onde haviam uma centralização excessiva dos recursos fiscais do âmbito do Governo Federal e os Estados e Municípios foram penalizados na distribuição do bolo tributário, portanto, os recursos estavam centralizados no Governo Federal, eu diria que até 1974, a despeito desse movimento demográfico que nós tivemos, a questão do transporte coletivo urbano não fazia parte da agenda do Governo Federal, nós tínhamos uma política nacional de transporte, mas essa política não contemplava a modalidade do transporte urbano. Pessoalmente em 74, em fun-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



Folha 29
RPP 23/ 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	AFORTE
N10	3	dalva	Trânsito	17.08.95			

ção de um conjunto de fatores, especialmente em função dos quebra
quebras, que ocorreram nos trens de ~~subur~~ subúrbios do Rio e em
São Paulo, que ameaçavam a colisão política naquele momento, é que
além de outros fatores, mas esse fator foi o que pesou bastante,
~~foi~~ pela primeira vez o transporte público passou a ter algum
espaço na agenda do Governo Federal, algum espaço na política na-
cional de transporte inclusive por algum recurso. E também por
conta, naquele momento nós tínhamos o primeiro choque do petróleo,
e houve uma tentativa de se mudar a matriz energética do País, be-
neficiando aquelas modalidades que poupavam energia, derivada de
Petróleo. Portanto, entre 74 e 80, outro momento que o tran porte
teve alguma prioridade, no âmbito da política nacional de transpor-
te, foi no período de 80 a 84, onde, diante do colapso das contas
cambiais do Brasil, as empresas públicas nacionais foram utiliza-
das enquanto mecanismos de captação de recursos externos para re-
solver o nosso problema de fechamento da balança comercial naquele
momento. Então todas as ~~x~~ empresas públicas estaduais, estatais,
foram utilizadas como instrumentos de captação de ~~recursos~~ recursos
externos, e o transporte urbano também, foi nesse momento em que



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-10 4		dslva	trânsito	17.08.95		

a antiga rede ferroviária Federal, naquele momento se criou a CPTU, e ela capitou recursos externos com plano de modernização dos trens de subúrbio e nobres regiões metropolitanas do País. Então eu diria o seguinte a partir de 88, essa questão sai de novo da agenda do Governo Federal. Nos últimos 30 anos talvez, em apenas dois momentos o transporte público teve alguma prioridade no âmbito nacional onde houve alguma articulação positiva com a política econômica, mas nesses dois momentos, os fatores que levaram o transporte público a ter alguma importância não foram diretamente aqueles mais ligados as questões de má qualidade dos serviços prestados, mas sim o imperativo, em primeiro lugar, da política energética, entre 74 e 78, e segundo lugar da política econômica que precisa captar recursos no exterior entre 80 e 84. Então nós estamos diante de um problema estrutural. A população cresceu e o Estado não deu resposta. O transporte público nunca foi uma questão estratégica nacional e nunca foi assim tratado, esse tema nós podemos debater com mais detalhe, mas em síntese, essa é a consideração que eu queria trazer para os senhores neste momento. No final dos anos 80, quando deixa de haver



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	PARTE
N11	1	dalva	Trânsito	17.08.95			

qualquer participação do transporte público no âmbito nacional, a política econômica nós vivemos em uma situação que é o caos, eu não sei o que vai acontecer nesse País principalmente nas áreas metropolitanas, a ~~manter~~ permanecer o atual entendimento sobre o papel do Estado nesse setor de que se tem de uma forma ~~consensual~~ consensual em vários seguimentos. Nós podemos assitir, por exemplo, entre os investimentos da CBTU globais em todas as regiões metropolitanas do País, ~~se nós considerarmos que 1985,~~ se nós considerarmos que 1985, igual a 100, em 1991 é igual a 30. Houve uma redução nos investimentos da CBTU a nível nacional na ordem de 1/3, quer dizer em 91, ela investiu ~~em~~ 1/3, que ela investiu em 1995. Em termos de volume passageiros transportados que reflete exatamente um quadro de deterioração que a gente está assistindo, a CBTU do Rio de Janeiro em 84, ~~transportou~~ transportou 275 milhões de pessoas, em 90, 167 houve uma queda de 40%, recentemente eu vi os dados da CBTU aqui de São Paulo, morre um passageiro por dia na CBTU, em função de condições precárias em viagens etc... O próprio BNDS, que teve realmente uma participação bastante importante no financiamento do setor público, especialmente na primeira meta-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 731 do proc.
N.º RPP 23 de 19 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR/FUNÇÃO	13º FIO CONT.	PARTE
NL 2		dalva	Trânsito	17.08.95			

de até 86, 87, ~~xxxx~~ a partir de 86, reduziu significativamente a sua participação no financiamento do setor. Se nós tomarmos 86 igual a 100, os financiamentos do BNDS em 89, ~~xxxxxxxx~~ foram igual a 29, e 91 igual a 6. Em 91, o BNDS financiou apenas 6% do que ele havia financiado em 1989. De 92 a 93, tem havido ~~xxxxxx~~ uma recuperação --- como disse o meu colega, inclusive voltado mais para o setor privado --- esses números aumentaram 38 a 22% em 93. Então nós estamos vivendo um pouco esse quadro. Como resolver isso? Primeiro ponto: não existem saídas fáceis. Não existem. O problema é ~~xxxx~~ estrutural, nunca se deu resposta conveniente a isso, nós temos um atraso, temos um ~~xxxxxxxx~~ déficit estrutural que vem se acumulando ao longo de décadas, não se vai resolver isso com alternativas fáceis, e ~~xxx~~ nos últimos anos, nós temos assistido a uma proliferação de soluções mágicas para a resolução desse setor, eu vejo pessoas importantes, que conhecem o setor, sugerindo que a solução para o transporte público de São Paulo é a compra de micro ônibus, de preferência para atender a classe média, classe alta, de preferência, micro ônibus importado, com ar condicionado que poderia atrair a população que usa automóveis nesse micro ôni-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRADUADOR	REVISOR	COM. APARTE
N11	3	dalva	trânsito	17.08.95			

bus. Recentemente, também, tem essa proposta de solução ~~para~~ para o setor, é o uso do pedágio eletrônico nas vias. No Rio de Janeiro a solução que tem sido dada, é a ciclovia, ela vai resolver o problema do transporte urbano no Rio de Janeiro, a grande solução, me parece que tem sido ~~apresentada~~ apresentada no Rio de Janeiro, e finalmente a outra, que talvez essa seja a mais grave, ideologicamente mais consistente, é alternariva que vê a privatização do setor como a panacéia. O Estado está falido, o setor privado está líquido, então o setor privado que vai na verdade ~~resolver~~ resolver o problema do transporte público no ~~País~~ País. Quanto custa resolver essa questão? ~~Em~~ Estudos feitos pelo BNDS, em 1989

----- vereador quanto tempo eu tenho -----(Pausa) Vou procurar ser breve e concluir o meu raciocínio. Portanto, trata-se de um problema que ~~é~~ é estrutural, e que ~~não~~ saídas fáceis não existem, e a privatização do meu ponto e vista, o setor privado por dar ~~vamos~~

~~desta forma é impossível~~



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	UNICIDADE	CONT. APARTE
H10	1	morg.	trânsito	17.8.95			

uma contribuição muito marginal do ponto de vista do financiamento dessas questões. Qual é a solução ? Qual é a saída ? A saída que queria deixar aqui para debater é a seguinte: acho que nós temos que repensar e recolocar, primeiro, o papel do Estado é fundamental, não existe saída para um problema dessa magnitude sem a presença do Estado. Se a gente quiser resolver. Segundo nos últimos anos nós vivemos uma até algo absolutamente compreensível que a centralização que tivemos na datadura com a Constituição de 88, a descentralização praticamente se confundia com a democracia. Então todos nós dos setores mais progressistas defenderam a descentralização das políticas públicas como um alternativa importante na Constituição de 88 e esse princípio da descentralização administrativa foi vitorioso. Ocorre o seguinte que como você transita depois de vinte anos de uma situação extremamente centralizada no âmbito federal como você dá esse passo para passar determinadas questões para o governo municipal. Não houve um processo de transição gradual planejada para transitar de um modelo institucional centralizado para um modelo institucional descentralizado. A gente vive hoje no Brasil vários setores, não houve uma estratégia gradual de transição e no caso do transporte público a partir da Constituição o governo federal simplesmente de uma hora para outra lavou as suas mãos não há nenhuma participação hoje da esfera nacional . O próprio programa do governo Fernando Henrique Cardoso, o mãos à obra do Brasil, ele tem uma palavra, cita uma vez o transporte público em 300 páginas, a palavra transporte público em trezentas páginas. Esse programa fala dentre as prioridades do governo em programa nacional de transporte onde vai ter investimentos na rodovia, na ferrovia, no setor hidroviário, portuário,



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	UNICA	RETRONCONT	APARTE
H10	2	morg.	trânsito	17.8.95				

para cada um desses setores descreve quais os projetos que vão ser prioritários e não fala uma palavra a respeito do transporte público, como que você concebe que num país com 90% das pessoas morando na cidade, tem uma política de transporte, que não fala do transporte público, urbano, Então, a minha questão que queria colocar aqui em discussão é a seguinte: temos que hoje pensar numa política nacional de transporte público com interlocução federativa. O que quer dizer isso ? É uma política nacional de transporte público onde haja a coresponsabilidade e coparticipação dos três níveis de governo cogestão descentralizada pelo município. Essa pra mim, no meu ponto de vista é a questão mais importante que a gente deveria discutir e a partir daí pensar em mecanismos de financiamento que tem necessariamente passar pelo co-financiamento das três esferas de governo o que implica numa articulação mais solidária da política econômica com o financiamento da política de transporte público. Em linhas gerais eu vou ficar por aqui e acho que a gente pode aprofundar esses temas no debate a seguir. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) - Agradeço a palavra dos dois e vou abrir a palavra aos vereadores inicialmente para fazer questionamentos. Tem a palavra o Vereador Edson Simões.

O Sr. Edson Simões - Quero aproveitar a ocasião para fazer uma pergunta para o representante do BNDES. O BNDES tem alegando o senhor afirmou e todos sabemos, tem diminuído o investimento no setor público e investido mais na área privada. Será que essa posição não é contraditória com a filosofia que criou o próprio BNDES ?

O Sr. - O Banco foi criado com o objetivo principal de criar infra estrutura econômica sem detalhar pública ou pri-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —


 Folha n.º 735 do proc.
 N.º RPP-23

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	PARTE
H10	3	morg.	trânsito	17.8.95			

vada. A redução dos financiamentos do BNDES para o setor público se deu em função de uma determinação do governo federal através do Banco Central, em função de um diagnóstico do alto grau de endividamento de todo o setor público, observado na segunda metade da década de 80. O BNDES é instrumento de política, ele não faz política, a política é de restrição ao setor e nós procuramos encontrar medidas compensatórias de aumentar o apoio a iniciativa privada, mas o BNDES não tem desembolsado poucos recursos para o setor público não, nós apoiamos temos duas grandes linhas de apoio ao setor de transportes, uma delas são gastos com material de transportes que se dá através do FINAME, e o outro é uma operação direta do BNDES, que vamos denominar aqui como sendo Finem, financiamento à empresa, é como nós chamamos internamente. FINEM, abreviatura de financiamento à empresa. Nesse ramo Finem apoiamos de 80 a 94, um e meio bilhão de dólares, no ramo de transporte não temos segmentado para transporte público, mas só no ano passado a FINAME financiou próximo de um bilhão de dólares para o segmento de transporte. O orçamento do banco este ano xé de oito bilhões de dólares, sendo para infra-estrutura um bilhão de dólares, que seria um tramo FINEM, para o segmento de equipamentos, que é através do FINAME, tem um orçamento global de 4 bilhões de dólares e onde quase metade se dedica a material de transporte, portanto, nós temos algo entre 1,2 e 2 bilhões de dólares de FINAME, de orçamento, para aplicação. Estou dando esses números para demonstrar que o banco tem à disposição do segmento, independente da iniciativa privada ou pública, existe uma política sobre isso, temos que atender os requisitos legais. O Banco tem feito um esforço de por recursos à disposição de todo segmento de infra-estrutura, incluindo o setor de transporte. Isso é um esforço

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
H11	1	morg.	trânsito	17.8.95		

Feito n.º 736 do pres
 N.º RPP-23 de 19 95

dos técnicos do Banco. O que eu gostaria de realçar que esses valores não são o limitativos que se o segmento demandar todos esses volumes que nós mencionamos nós equipe técnica do Banco temos condições de aumentar o nosso orçamento, de captar recursos principalmente no exterior. É uma modalidade que não temos feito ultimamente porque não há necessidade de realizar, mas fizemos uma em 93, de muito sucesso, primeiro lançamento de debêntures no mercado internacional e o BNDES tem muita facilidade em captar recursos no exterior. Portanto, se o setor demandar e se houver necessidade de recursos, frizo antes, já existem recursos abundantes à disposição do segmento. Mesmo que o segmento venha a demandar todos esses recursos, nós temos condições de aumentar o orçamento. Mas, continuando ainda, o apoio do banco não é pequeno para o setor, nós temos hoje em carteira para o setor de transportes em São Paulo, temos uma demanda de ~~um~~ 1,2 bilhões de dólares só para transportes em São Paulo, que significa um apoio do banco de 450 milhões de dólares. Então, o apoio do Banco não é pequeno e o que eu não poderia sendo muito objetivo na pergunta do Sr. Vereador é fazer dilatações sobre o correto ou não de apoiar setor público ou privado, que isso não é de competência do Banco. O Banco ^{ende} as condições que são dadas pelo ambiente.

O Sr. Edson Simões - Em São Paulo o senhor citou um milhão?

O Sr. _____ - Um bilhão.

O Sr. Edson Simões - Mas esse dinheiro é investido por intermédio da área pública ou da área privada, ou de ambas, e qual predomina ?

O Sr. _____ - Como nós mencionamos existe uma res-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H11	2	morg.	transpço	17,8,95		

Form. n.º 137
 Nº RPP-23
 10/09/95

trição legal através do Banco Central do BNDES apoiar o setor público. Isso só é possível quando é aceita uma excepcionalidade pela esfera federal.

O Sr. Edson Simões - Outra pergunta: a política do Banco é neo liberal e está ligada a interesse internacional na medida em que ao nível internacional se tem interesse em privatizar tudo?

O Sr. _____ - O banco é um instrumento de política do governo federal, ele não tem uma política própria, o que ele tem é uma proposta de orçamento onde ele faz cumprir a política do governo federal que é montar uma estrutura econômica.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Rosa) - Quero anunciar a presença do Vereador Mário Noda, também da comissão e fazer duas perguntas, depois passar aos Srs. Vereadores. Parcialmente o senhor respondeu a uma pergunta que eu faria, mas quero insistir numa questão que me parece mais específica. A questão do Metrô. O Eduardo frizou muito a necessidade de investimentos nos sistemas de alta capacidade de transporte, como o metrô, é o mais conhecido nesse sentido e o de maior público custo, ou seja, sem financiamento fica impossível investir em metrô com recursos próprios e diretos. O impedimento do BNDES como principal agência de financiamento de infra-estrutura urbana hoje no país, o impedimento de poder financiar o poder público diretamente torna praticamente impeditivo que ele financie obras do Metrô, a não ser que se fizesse ou o Metrô passasse a ser uma forma de concessão, ~~sempre tendo a participação do sistema Metrô, o~~
~~que implicaria em uma questão de~~
~~concessão de~~...



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONTAPARTE
H12	1	Marcelo	Prob. Trânsito	17.08.95		

ou algum tipo de privatização do sistema metrô, o que implicaria, enfim, rediscutir toda questão tarifária.

Eu queria que o senhor comentasse como o transporte é elencado como uma das prioridades e nesse caso presente do metrô, se tornaria ~~im~~ imperitível. Essa é a primeira coisa.

Segundo, eu gostaria que o senhor comentasse uma proposição teórica que vou colocar aqui. É a situação de empresas que vão construir obras de sistema de transporte, obras que, portanto, vão ser obras públicas e não obras privadas, que fizeram contratos com o ~~pe~~ Poder Público e vão receber do Poder ~~p~~ Público e vão construir essas obras com financiamento do BNDS. O BNDS vão estar financiando empresas que vão estar construindo ~~equipamentos~~ equipamentos públicos e que, posteriormente, vão ser ressarcidas pelo Poder Público. Nesse modelo não está ~~se~~ ocorrendo, indiretamente, um financiamento do setor público, porque o ~~financiamento~~ financiamento do BNDS não será dado para obras e equipamentos públicos que no futuro serão pagos pelo Poder Público? Isso é, o modelo, aparentemente, ocorre uma intermediação. Também gostaria que o senhor comentasse essa modalidade de financiamento dentro dessa proibição de se financiar o Poder Público, como esse modelo teórico seria visto e analisado.

Gostaria também ~~e~~ de deixar uma ~~pe~~ pergunta para o Eduardo Panhãni. Além dos investimentos diretos do Poder Público, a nível fede-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

PAULISTA	139	13	95
N.º RPP-23		13 95	

RÓDIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H12	2	Marcelo	Prob. Trânsito	17.08.95		

ral, que achei ~~extremamente~~ extremamente oportuna a colocação que você fez, que ~~extrinsecas~~ outras alternativas de obtenção de recursos você poderia apontar para superar a crise de recursos para investimento em transporte?

O SR. _____ - Na primeira parte da pergunta,

sobre o apoio do Banco, nós cremos que tenhamos também comentado isso na nossa ~~y~~ breve mensagem do início, onde ~~colocamos~~ colocamos as prioridades do Banco, sendo que mencionamos que é prioridade do banco privilegiar os modais de maior capacidade. Portanto, o banco tem total interesse de ~~apoiar~~ apoiar modais de alta capacidade. Portanto, temos interesse em apoiar metrô, como apoiamos no passado, ~~fazemos~~ demos enquadramento para diversas linhas aqui em São Paulo, mas o modelo proposto atualmente é que o ~~tomador~~ tomador de recursos, o operador, é empresa pública. Portanto, não tem as garantias suficientes e não atende a requisitos legais.

O grande problema de apoio ao setor público e privado é o problema de garantia do setor público. Isso que gera sua capacidade de tomar recursos. O seu endividamento, em face da não existência de garantias reais, que ~~possibilita~~ impossibilitam ele de captar recursos. Em ~~função~~ função disso que existe a resolução 2008, impedindo o setor público de captar recursos.

O BNDS, ele quer que seja, ou ele desejaria ~~que~~ que fosse

Cópia 0591 feito investimento. A questão de público ou privado é ~~realmente~~ realmente



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA-

740
RPP-23
proc
19 95
COM. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	COM. APARTE
H12	3	Marcelo	Prob.Trânsito	17.08.95		

te uma questão que transcende ao ENDS. Nós temos que atender o que existe.

A lei das concessões. A lei das concessões, eu acredito ~~passar~~ pessoalmente que isso irá alavancar investimento em todo serviço público. Nós já podemos perceber um movimento no banco de que a iniciativa privada já se movimenta para implementar alguns projetos na área de transporte. Mas não deixa de ser apoiado. Por exemplo, hoje no metrô de São Paulo nós estamos apoiando ~~uma~~ a construção de uma sub estação que prestará serviços ao metrô. A empresa é a Enepar e, ~~se~~ se não me engano, é na Barra Funda. O banco está financiando, está esse projeto no banco em análise. Portanto, foi enquadrado, é prioritário, estamos analisando agora para ver a viabilidade do projeto.

Quanto à pergunta ~~x~~ do Vereador, se financiar a iniciativa privada para prestar serviço público. O importante para o banco é que o prazo de concessão seja maior do que o prazo de ~~x~~ financiamento e dentro desse prazo seja um projeto viável. Portanto, se a iniciativa privada tiver por um prazo "n" de anos, nosso prazo de financiamento terá que ser inferior a esse prazo total da concessão e dentro desse prazo tem que ser um projeto viável. E a iniciativa privada ainda oferecerá ~~inici~~ garantias reais para essa operação.

Feito isso, qual é o objetivo final? O objetivo final é

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
112	4	Marcelo	Prob. Trânsito	17.08.95		

RPP-23/10 19 95

que foi construída uma estrutura de infra-estrutura, no caso que estamos comentando, de transporte, a população vai ter à disposição esse serviço que a forma de concessão irá definir se isso ~~xxxx~~ retorna ao setor público ou será renovada. Isso é uma questão que transcende também ao BNDS, que vai de acordo com o setor público na sua maneira de fazer a concessão.

O importante, fundamental em tudo isso, é que é uma forma de que a infra-estrutura seja construída e seja posta a serviço da população.

Acredito que deva ter abordado todos os pontos. Se deixei de abordar algum ponto, por gentileza.

O SR. EDSON SIMÕES - Eu só queria aclarar. Quer dizer, então, que o BNDS não investe dinheiro se esse dinheiro não tiver uma garantia de retorno, seja área pública ou área privada. E no caso, por exemplo, da área pública, o metrô que foi citado, se metrô for prioritário para a sociedade, para a população, para 12 milhões de habitantes, mas simplesmente não ocorrer a possibilidade de retorno desse dinheiro a curto prazo, então, o banco não faz o seu investimento. Isso quer dizer que o objetivo atual do banco é apenas o lucro, como se fosse uma empresa também privada?

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 242 do proc.
N.º RPP-23 de 1995



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	UNICIA	CONT.	APARTE
H12	5	Marcelo	Prob.Trânsito	17.08.95				

O SR. _____ - Eu x havia feito uma pergun-

ta antes ao Panhani.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 143
N.º 23
Proc. 19 95
O Suplicante



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H13 H23	1	Marcelo	Prob. Trânsito	17.08.95		

O SR. — É importante nós sabermos o pa-

pel de um banco . O que é o papel de um banco? O papel de um banco é intermediar recursos de poupadores e alocar recursos para investidores.

O BNDS, a principal fonte de recursos do BNDS é o fundo de amparo ao trabalhador, que é dinheiro dos trabalhadores. Então ele vai tomar dinheiro dos trabalhadores e vai investir em vários segmentos da economia. Como banco ele tem que ter a certeza que o dinheiro que ele está aplicando em determinado ~~invest~~ investimento vai ter retorno para garantir o poupador. Esse é o papel de um banco.

Um bando de desenvolvimento. Um banco de desenvolvimento visa uma série de objetivos sociais também e, por isso, que se utiliza de fontes de recursos adequados, mas ele não pode fazer nenhum investimento sem ter um alto grau de garantia de retorno desses recursos, para defender os ~~recursos~~ recursos dos poupadores, que é são os trabalhadores brasileiros.

Então é muito importante nós termos esse papel. Evidentemente que ele atua de uma forma diferente de um banco comercial, e todos nós sabemos disso, nós sabemos as condições de apoio de um e de ~~outro~~ outro banco. O banco comercial opera em curto prazo, o BNDS opera no longo prazo, as nossas operações têm retorno entre cinco a dez anos. num banco

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha 14	Proc 95
11. RPP-23	10.09.95



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL3	2	Marcelo	Prob.Trânsito	17.08.95		

comercial o retorno se dá em 30 ou 60 dias. O custo do recurso do banco é um custo muito adequado aos recursos que ele toma dos poupadores, é algo que repõe o poder de ~~se~~ compra e mais o juros de longo prazo, muito adequado para o poupador, muito adequado para o investidor.

É muito importante que de todos os ~~recursos~~ recursos dos fundos públicos, o banco ainda não deixou perder nem um tostão. Todos os nossos recursos o banco tem garantido com e essa política, o seguro desemprego está sendo pago, o abono do ~~PIS~~ PIS-PASEP foi pago sempre nos prazos adequados, ~~desde~~ desde a sua criação. Acredito que isso deva ser um fato inédito no nosso sistema de poupança pública, onde o banco sempre garantiu esses pagamentos em dia. Por quê? Porque a sua visão é de reduzir as diferenças regionais para o desenvolvimento mas, ao mesmo tempo, não ~~deixar~~ descurar da certeza de retorno dos recursos.

Acredito que isso responda as questões do Sr. Vereador.

O SR. EDUARDO PANHANI - Para responder a pergunta do Vereador, ~~qual~~ qual seriam, na verdade, as alternativas que eu proporia, ~~alternativas~~ em termos de financiamento alternativo para o transporte público, eu queria ~~colocar~~ colocar uma ~~questão~~ questão concreta. Vamos pensar ~~num~~ num tema ~~em~~ concreto. Quando eu digo que o problema numa metrópole como São Paulo passa por soluções de alta ca-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H13	3	Marcelo	Prob. Traântb	17.08.95		

pacidade que envolve metrô e trens de suburbio, a gente tem falado muito do metrô. Eu queria ~~maxx~~ colocar um dado e colocar o caso da CPTM como exemplo.

A CPTM, antiga Rede R Ferroviária & Federal, são cerca de 200 quilômetros, 190, se não me engano, de rede já existente que corta a região metropolitana de São Paulo de norte a sul ~~se~~ e leste, passando pelo centro e que está, que vive, eu diria que ela vive desde o começo dos anos 60 uma fase de progressiva deterioração. ~~Apertar~~ A deterioração é em ciclos. Ela chega num nível extremo, a população se manifesta, quebra os trens etc.. Aí o Governo vai lá, ~~max~~ compra novos vagões, novos equipamentos, reforma uma coisa ou outra etc.

Agora vejam o seguinte, são 200 quilômetros que passam dentro da região de São Paulo. Você não precisa desapropriar, a necessidade de desapropriação que é muito complicado numa obra como o metrô, é mínima, você não precisa cavar túnel, que é caro, que é o que encarece uma obra, porque o leito já está lá colocado. Como eu financio uma obra desse tipo? É a iniciativa privada que vai financiar, que vai trazer o fanding para isso? É o município? O município de São Paulo e os municípios onde passam esses trilhos, ~~quaxx~~ esses serviços, que vão financiar essa obra? É evidente que não. E

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 716 do proc.
N.º RPP-23 de 19 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	FUNCIONÁRIO	CONT.	APARTE
H13	4	Marcelo	Prob.Trânsito	17.08.95				

Então a minha proposta passa, na verdade, é isso que tento colocar, passa pelo Estado, passa, em primeiro lugar, pela definição de uma política política nacional de transporte público, que envolva responsabilidade entre os três níveis de Governo e ~~seja~~ tenha gestão descentralizada.

Nessa perspectiva, as fontes de financiamento seriam, na verdade... Mas antes de ~~isso, é preciso que o governo estadual tenha~~

~~uma política de transporte público, e que o governo municipal tenha~~

~~uma política de transporte público...~~



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. - APARTE
114	1	DE M	11.00.00	11.00.00		

Antes de entrar nesse ponto eu quero colocar o seguinte: isso nada mais é - e estou me inspirando muito e vou dar um exemplo do Sistema Único de Saúde - é uma conquista da democracia consagrada na Constituição de 88. Ele é uma política nacional de saúde com a co-participação dos três níveis de governo, com a gestão no âmbito local. A política nacional de saúde onde o Governo Federal participa, o governo Estadual participa e o Municipal participa. O Governo municipal é o responsável pela, gestão do sistema. A crise da saúde hoje tem a ver muito mais com outras razões, do ponto de vista financeiro do que com o modelo institucional de financiamento. Ele tem o modelo institucional do meu ponto de vista, adequado. É para resolver um problema da dimensão da saúde no Brasil você tem que envolver os três níveis de governo mas de forma descentralizada. Acho que podemos pensar alguma coisa semelhante com o transporte público também. É um desafio que se coloca agora. Nessa perspectiva eu acho que passa, em primeiro lugar, um funding (?) público que preveja recursos da União, dos Estados, do Município. Tem que ser um co-financiamento. Os recursos da União são de duas naturezas, os primeiros são recursos fiscais e o segundos recursos de empréstimos e financiamentos como o BNDS, como o BNDS provê. Os recursos fiscais estamos vivendo hoje um período de reforma tributária, vamos passar nesse segundo semestre pela reforma tributária. Vários segmentos estão colocando as suas posições, a saúde, o setor rodoviário e o transporte urbano ninguém coloca. Não estamos trabalhando. Mas eu acho que é o caso do transporte público. Teria que ter uma participação a nível do orçamento fiscal e temos que prever nesta perspectivas as fontes fiscais. Elas tem que sair, tem que haver uma penalização do transporte individual. Você



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. - APARTE
H 14 2		beth	trânsito	17.8.95		

pode pensar, como já se fez no passado, em recursos que venham adicionais sobre o IPVA, adicionais sobre o uso de combustíveis com o já se fez. Quer dizer, grande parte do que já se fez na circulação das grandes cidades é decorrência do uso do transporte individual, que coloca um custo para a sociedade que tem que pagar de alguma forma por isso. Esses recursos podem ser ~~transfêridos para~~ utilizados para financiamento de transporte de massas que a médio e longo prazo vão beneficiar, inclusive os próprios usuários do transporte individual, tenham uma alternativa até para deixar os seus carros e utilizar uma forma de transporte alternativo. O uso do automóvel é um uso regressivo. Ele beneficia poucas pessoas e penaliza muitas pessoas. Isso existe. Outros países fazem esse tipo de taxação. Em síntese, nesta primeira parte seriam fundos públicos. O Cofinanciamento dos três níveis de governo, no que diz respeito tanto aos governos estaduais quanto aos federais esses recursos fiscais podem vir sim de taxação adicional sobre combustível, sobre o proprietário do automóvel individual. Essa é uma alternativa. No que diz respeito ao BNDS eu gostaria até de, aproveitando a oportunidade, tecer um comentário muito rápido com relação ao que disse o Padilha recentemente. É verdade que o BNDS merece sempre cumprir um papel fundamental. É uma das instituições mais importantes no processo de industrialização. Sem dúvida alguma sempre prestou uma contribuição a esse país, desde o Plano de Metas nos anos 50 até hoje. Agora, o BNDS é o braço, é o instrumento da política econômica. Quer dizer, o que for decidido no âmbito da política econômica o BNDS tem que cumprir. Ele é um braço executivo da política econômica. Ora, se hoje, na política econômica desse país eu tenho um programa de governo que diz que as minhas prioridades



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n. 149 do proc.
N. RPP-23/du 19 95
GRADUADO EM DIREITO CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	
HL4	3	beth	trânsito	27.8.95	

estratégicas vão ser na área do investimento da infra-estrutura, vai ser telecomunicações, energia e transporte. E quando eu vejo transporte eu vejo transporte ferroviário, rodoviário, hidroviário e não tem transporte urbano? A menos que haja casuísmos, como já houve no passado, dificilmente os técnicos do BNDS vão poder dar financiamento para um setor que o Governo, que a política econômica não considera uma questão importante, uma questão prioritária. Quer dizer, existe essa visão equivocada, errônea, que a Brasil tem que combater que o transporte público é apenas uma questão do poder local. Então, essa é uma observação que gostaria de fazer com relação ao papel do BNDS. Por outro lado, outra alternativa de financiamento, ainda dentro do setor público, acho que é uma alternativa, quando estive no metrô, busquei avançar um pouco nesse ponto que é a ~~MAIX~~ alienação do patrimônio imobiliário. Essas empresas, metrô, empresas ferroviárias, etc, têm um estoque de terreno bastante significativo, considerável. Não é fácil alienar isso porque dá uma série de problemas do ponto de vista da propriedade, tem que regularizar essa coisa e é muito complicado. Mas eu acho que é possível uma prioridade nesse sentido até de você conseguir um título que seja lastreado, um título financeiro, um papel financeiro que seja lastreado no estoque financeiro, no estoque de terrenos, no patrimônio mobiliário dessas empresas. Essa, acho que pode ser uma forma de financiamento. Com relação à participação do setor privado, no financiamento do transporte público eu dividiria em três blocos. Tem dois blocos que eu acho que são campos que outros países já investiram e que são campos que outros países já investiram e que são possibilidades. A primeira é logicamente a captação de recursos, advindos da valorização imobiliária.



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H15	1	bath	trânsito	17.8.95		

Essa idéia do CEPAC em São Paulo é uma idéia bastante interessante, embora tenha sido uma idéia feita em São Paulo é feita no Canada há muito tempo. Entre outros países. É uma idéia interessante. É a venda antecipada de um solo criado no futuro, é uma fonte de recursos para financiar especialmente sistemas de alta capacidade que passam em áreas bastante valorizadas. Outra alternativa que nós, a Constituição aprovou em 88 e isso nunca ninguém avançou, mas há possibilidade de instituir a contribuição de melhorias. A contribuição de melhorias, na época em que eu estava no Metrô tinha um parecer jurídico e técnico que mostrava ~~que~~ ser possível instituir contribuição de melhoria, quer dizer, a população lideira àquela obra pública contribuiria e isso se reverteria para o financiamento da obra. No segundo bloco é na área do custeio. Não do investimento. O grande problema é o investimento. Na área de custeio a experiência internacional mostra - e aqui em São Paulo está sendo feito - tiver oportunidade de participar desse projeto, é um projeto de publicidade, utilização dos espaços de metrô, de trens de subúrbio, etc, para exposição de publicidade. EM outros países eles conseguem de 5% a 10% de receita operacional, com essa arrecadação. Na época fizemos um estudo, trouxemos profissionais do mercado publicitário e eles ficaram impressionados. É um lugar que passam 2,5 milhões pessoas por dia. Enquanto ponto de venda, enquanto mídia é um instrumento de mídia interessante. Há uma outra forma que eu pessoalmente não acredito mas as pessoas que defendem e fazem a apologia da privatização, etc, falam muito dessas coisas e nos outros países chamam de join (?)

development, quer dizer, o desenvolvimento conjunto da área imobiliária-
development

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 75 do proc
N.º RPP-23 de 1995
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H15	2	beth	trânsito	17.8.95		

ria. Então, a iniciativa privada contrói um prédio em cima, a iniciativa privada paga a estação porque tem o prédio construído em cima, etc. Eu não acredito nisso aqui no Brasil. Por que o setor privado vai construir uma obra aqui se ele pode comprar uma do lado. E é o que ele faz. Ele, sem estar preso ao setor público, é só esperar um pouquinho mais e aquela valorização volta para ele. Então, essa é uma outra forma. Eu só acredito nisso se for feito de uma forma forçada. Você faz o seguinte. Vai haver uma licitação de uma grande obra. Você coloca no edital: a obra é assim e assim e o pagamento será o seguinte: dou 90% em dinheiro e 10% em tais terrenos, etc, e aí o setor privado faz o que quiser. Só se for de forma forçada. Em linhas gerais, só para concluir, acho que é possível fazer um fanding público com a co-participação dos três níveis de governo, é possível na área patrimonial ter, explorar alguma coisa desse tipo, valorização imobiliária, :Cepac e contribuição de melhoria e na área de custeio, não de financiamento, o uso da publicidade. Muito obrigado.

O SR - Já pediram para fazer uso da palavra a Veradora Tereza Lajolo e o Waldir Luis que é do Rádio Metal, Indústria Ltda e está aqui representando o SIMEFRE.

~~então, o Sr. Verador, a Veradora Tereza Lajolo e o Waldir Luis que é do Rádio Metal, Indústria Ltda e está aqui representando o SIMEFRE.~~



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL6	1	ANA	Trânsito	17.8.95		

Então, os demais querendo fazer uso da palavra é só solicitar.

A SRA. MEREZA CRISTINA DE SOUZA LAJOLO - Eu gostaria de ser mais declarada com relação a questão do BNDS. Nós tivemos agora a aprovação de um projeto dos corredores de ônibus, que o BNDS, foi colocado, pela primeira vez está financiando obra, que são os corredores, associado com o financiamento de ônibus, para a iniciativa privada, que são aquelas que participaram da concorrência. E tivemos uma grande discussão com o presidente da São Paulo Transporte, a ^{ex-}CMTA sobre a questão de que aquele projeto representava para nós, na realidade, uma forma de fazer com que a Prefeitura garantisse o investimento da iniciativa privada. Isso no projeto não estava claro, mas foi declarado pelo presidente da São Paulo Transporte, nas várias reuniões que tivemos aqui. Então, gostaria que houvesse uma manifestação do BNDS agora para essa questão, que na verdade a iniciativa privada assume, mas o estado, a Prefeitura de uma certa forma, num prazo "x" tem que garantir forma de pagamento daquilo que está sendo pedido ao BNDS. No fundo é o estado garantindo o que falou o Vereador Sérgio Rosa, o estado garantindo uma coisa que também foi dito para nós, que esses corredores serão operados, mas logo após construídos serão transferidos para o poder público. É muito interessante porque a iniciativa privada consegue o empréstimo mas quem garante é a Prefeitura através de vários mecanismos da remuneração da iniciativa privada, que poderá no fim da linha, de certa forma, penalizar os usuários na forma de tarifa, e isso vai-se reverter depois para o Município. É muito interessante ao BNDS negar financiamento ao poder público não quero colocar que seja uma decisão de BNDS, porque saliento que aí

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —


 Folha n.º 757 do proc
 N.º RPP-23 de 1975

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL6 2		ANA	Trânsito	17.8.95		

é uma decisão, sim, política, tomada a nível de Banco Central, evidente que de acordo com as diretrizes de governo; esta política está sendo feita aqui em São Paulo. E o que nos parece que poderá ser também, vamos dizer, ser transferida para outros setores como... pelo menos o que eu entendi, e fica difícil às vezes entender, aqui, mas no caso de Metrô, em outras situações poderá ocorrer a mesma coisa. Então, é uma forma atravessada de fazer com que o poder público pague de qualquer jeito o investimento o financiamento que está sendo feito pelo BNDS. Queria colocar também que depois, no fim da linha, quem vai arcar com a situação é o usuário, que vai pagando essa situação. Quando se fala que o BNDS tem uma preocupação social, inclusive, para os poupadores, cria um sistema que penaliza até os próprios poupadores de forma indireta. Então, essa política, acho, que tem que ser discutida.

Segunda questão: eu concordo com Eduardo da Bumdap(?) quando ele coloca que é um problema estrutura, ele é de longa data. Vou discordar numa coisa. Eu concordo que possa fazer a penalização, se pensar a penalização de transporte individual, mas eu acho que tem uma decisão política anterior a essa decisão de penalização. Eu acho que não é através do combustível, mas às vezes é através de posturas não assumidas por quem dirige. Talvez pode-se pensar em se instituir uma nova forma e nova postura de comportamento a nível de transporte individual, mas é uma discussão. Mas também gostaria de chamar atenção porque há outra questão que está na grande decisão a nível do estado. Acho que essa discussão que você colocou sobre o caráter do estado, o papel, o significado dele, posto. Aliás, queria fazer um gancho com o que falei antes: de certa forma, se faz o discurso da privatização, mas na realidade se utiliza a privati-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 189 do proc.
N.º RPP-23 de 19 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.-APARTE
HL6	3	ANA	Transito	17.8.95		

zação para fazer com o estado... essa discussão tem que ser feita porque, para mim, é uma decisão sobre qual a prioridade que vamos ter de incentivo na questão do transporte individual, que acho que hoje a nível de governo, historicamente, tomando decisões de incentivo ao transporte individual. Eu dizia: você vai num posto Shell e diz: abasteça aqui e ganhe 18 carros da linha não sei o quê; ali, você só ganha um. Então todo mundo quer ir abastecer o carro para ganhar um novo e aí tem toda a questão com relação à importação, produção. Então, é uma decisão política que não demanda só a nível de governo federal, mas demanda a nível das relações internacionais. Como se enfrenta essa questão? Acho que lá trás, quando a gente remonta países, vamos dizer, capitalistas, do início processo industrial, eles (ininteligível) Eu me lembro uma conversa com os representantes da Mercedes-Benz, eles tinham e têm clareza da importância e do significado do transporte coletivo para o desenvolvimento da economia capitalista. E sabem a necessidade, inclusive, do poder público assumir o transporte para não submeter as... eu estava aqui lembrando, por exemplo, o BNDS, seu representante falava assim: nós temos que financiar de 5 a 10 anos e às vezes, quando você faz um contrato com uma empresa, pelo poder público é de 8 anos no máximo. Por isso, agora lembrei, porque essa história de oito mais dois, dá 10, garante o financiamento que pode ser de 10 anos do BNDS para os corredores. Então, garante os 10 anos. Então, passa o prazo de você estipular uma relação com a iniciativa privada no sentido de fazer com que ela inclusive altere a qualidade do transporte de frota e o diabo. Você precisa ter um processo licitatório permanente de oito em oito anos. Por isso que vejo que parece maluco ainda estar falando na importância e no significado do poder público

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGrafo	SESSÃO	DATA	ORADOR	PROCURADOR	CONV.	ARABE
HL7	14	ANA	Trânsito	17.8.95				

Folha n. 155 do proc
N.º RPP-23 de 19 95
ORADOR: [] PROCURADOR: [] CONV.: [] ARABE: []

co no transporte coletivo, mas eles têm consciência disso, que jogam no sentido da obtenção do lucro que é permitido. Mas acho que esta é uma decisão que tenho que pensar nas propostas que você coloca, e fazer uma discussão real de qual é a prioridade de investimento, sim. Se é incentivar a produção de carros ou se queremos garantir o transporte público de massa, que não colocaria só em discussão, que acho importante, da alta capacidade. Eu vejo a importância em vários países que tem o Metrô. Lógico que o capitalismo racionou: ele precisava disso, para garantir o funcionamento da economia. Eu acho importante a alta capacidade, mas também associado a ela, o transporte por pneus, na Cidade, que implica nessa decisão política, do papel do poder público nisso, e de colocação da estruturação, portanto resolver o problema das relações, que emperam, com a iniciativa privada, você poder estruturar ou organizar para poder atender essa demanda, fruto do crescimento da cidade, em termos espaciais e em termos de população. Acho essa uma discussão importante para se fazer, daí o papel dos bancos, dos financiamentos, das relações a serem estabelecidas e a medida em que isso é discutido, faz com que o poder público assuma também sua responsabilidade de pagar seus deveres, de pagar aquilo que pede emprestado e até de pagar, recolher, INSS e pagar também, porque às vezes é o maior devedor da União. Acho importante a fala do Eduardo, que é a questão do transporte coletivo a nível do espaço urbano. Não é uma mera responsabilidade do poder local. Você não resolve ele de forma exclusiva e alienante de um ~~grande~~ processo maior, que é para mim a discussão de como vamos tratar a realidade que foi provocada por um processo de desenvolvimento da economia a nível nacional e até internacional.



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORAÇÃO	CONT.	APARTE
HL7	2	ANA	Trânsito	17.8.95			

O SR. LUIZ - Sobre a pergunta da Vereadora, esse é o principal motivo que o BNDS procura sempre atender convite, porque é uma oportunidade de esclarecermos como o banco atua e como é sua rotina operacional. Antes de irmos diretamente na questão, nós precisamos dizer aos senhores qual a rotina operacional de um projeto no BNDS. Quando há a intenção de um investimento, e este é levado ao BNDS até que esse projeto seja implantado, nós podemos dividir, é a rotina, em cinco grandes fases. A primeira fase que tem é quando o empresário, público ou privado, vai ao BNDS perguntar se aquele projeto é passível de apoio. Essa é a fase que chamamos de enquadramento. O interessado no investimento faz uma carta ao banco, existe modelo ~~xx~~ para isso; ~~existe~~ uma carta dizendo: eu sou a empresa tal, e quero fazer investimento tal. O BNDS está disposto a apoiar? Essa é a primeira fase onde vamos analisar o projeto de uma forma global. Vamos na nossa política operacional e vamos ver se aquele projeto pode ser apoiado ou não pelo banco. E fazemos uma análise sucinta, que o interessado no investimento tem porte para isso. Não é uma análise profunda, ~~xx~~ mas como a empresa de capital pequeno pediu para fazer investimento grande, evidentemente não vamos enquadrar. Normalmente tem que ser compatível com o porte a capacidade de investir. Então, é uma análise muito sucinta que o banco faz rapidamente. Em 30 dias nós damos uma resposta. Esse projeto, ou esse investimento é passível ou não do apoio do banco. É a primeira fase, então, que é a do enquadramento, quando falamos que um projeto é enquadrado no BNDS, significa isso, que de uma forma ampla, o BNDS se dispõe a apoiar aquele projeto. Mas é preciso analisar o projeto agora, então passamos para a segunda fase, que é a de análise do projeto ou do investimento. Eu vou detalhar essa

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	PARTIC.
HL7	3	ANA	Trânsito	17.8.95			

Folha n.º 257 de proc
n.º RPP-23 19 95

fase, porque é importante, que irá responder a questão. Para os técnicos do banco, se reúnem em diversas especialidades, advogados, economistas, engenheiros, administradores, para analisar o projeto em suas diversas dticas e o projeto sendo viável, é recomendado para a diretoria aprovar. Então passamos para a terceira fase: aprovação. Então, a fase técnica dá seu parecer e é levada para a diretoria do banco, para dar o parecer final; aprovação ou não do financiamento. O normal é que a diretoria acolha sempre a recomendação técnica.

~~É a questão de transição.~~

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	PART
H18	1	regina	trânsito	17.8.95			

Folha 758 de 758
 RPP 22
 95

É a quase totalidade dos fatos. Feita a aprovação do projeto, nós passamos para uma outra fase, que é a de contratação que pode ser considerada a mesma, é a fase de aprovação e contratação, quando se dá a assinatura do contrato. Temos a quarta fase, que é a deliberação de recursos, quando vamos acompanhando a implantação do projeto, fazendo vistoria e liberando paulatinamente o projeto. Depois de implantado fazemos uma última liberação. E finalmente tem uma quinta fase, que é a do acompanhamento, quando vamos acompanhar o desenrolar do investimento até o dia do pagamento da última parcela, quando fazemos uma última visita de vistoria para poder avaliar, se aquele projeto que o banco fez teve sucesso ou não. Se não teve sucesso, isso serve de aprendizado para todos os técnicos do banco; e se teve sucesso também é de aprendizado, porque levantaremos os pontos fortes e a tecnologia poderá ser aplicada em outras análises de projeto. Essa é, portanto, a rotina no banco. Todos os projetos passam por essa rotina. Vamos agora, na fase de análise que a Vereadora mencionou, que é a fase onde estão todos os projetos de corredores, quando a Vereadora mencionou que ~~é~~ a primeira vez que o banco apoia o investimento, sem ser em material rodante, isso foi para a iniciativa privada, porque para o setor público apoiamos desde o início. Não sei se é o primeiro caso, não teria certeza e mesmo sendo, um projeto independente se é público ou privado. O projeto na análise, os técnicos, quando mencionei diversas modalidades de especialistas, é porque o projeto é visto sobre diversas óticas. O advogado vai ver o aspecto legal, vai ver se toda a legislação está sendo observada, todas, federal, estadual e municipal, onde está o projeto e se atende a todos os requisitos legais. O en

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -


 Folha n. 759 do proc
 N. RPP-237 95
 ORADOR: ... CONT. APARTE: ...

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H18	2	regina	trânsito	17.8.95		

genheiro vai ver toda a tecnologia, se ela é adequada, se o projeto atende a todos os requisitos de engenharia. O economista vai ver a parte de transporte por demanda, a qualidade e outros itens. Em todos os projetos do banco, há muito tempo, desde o início demos muita atenção ao meio ambiente. O BNDES é pioneiro nesse aspecto, desde os anos 60 a nossa preocupação em todos os projetos era com a questão do meio ambiente. E essa preocupação do banco motivou toda a legislação sobre meio ambiente, não que façamos política, mas o nosso rigor precisava de um respaldo maior e os legisladores foram atendendo os requisitos. Portanto, todo o sistema de meio ambiente hoje tem fundo indireto a atuação do banco, porque precisava de um respaldo para exigir que a qualidade ambiental fosse preservada. Creio que deva ter mencionado 5, tecnologia, meio ambiente, aspecto legal, mercado e a parte financeira, se o projeto é viável ou não, se vai ter retorno. Na parte legal e na parte financeira, é que é preciso ter a garantia do retorno dos recursos. Que garantias são essas? São garantias que possam garantir o dinheiro emprestado. Então, algumas garantias não são garantias, por exemplo, só vou citar um: um bem público. Um bem público não é garantia porque é um bem público. Ele não pode ser apropriado. No caso do metrô, suponha, por absurdo que um banco "a" faça investimento no metrô e a Companhia do Metrô não pague o investimento. O que pode fazer o banco? Vai tomar o metrô para si? Ele vai ser operador de metrô. Não. Então o metrô não é uma garantia, ele precisa de garantia real. Por isso que a questão do setor público fica complicada, porque o setor público tem bens públicos, não pode dar garantias que possam ser privatizadas, que possam ser apropriadas. A garantia que se pede no financiamento do banco são garantias reais, são bens reais, do tomador do recurso e se for a

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H18	3	regina	trânsito	18.8.95		

Folha n.º 460 / 10 proc
N.º RP-23 / 95

iniciativa privada terá de pôr garantimas reais, imóveis; ou vai ter de prestar aval bancário, aval de um banco de primeira linha, porque se ele não pagar, o mercado nacional, os bancos do Sistema Financeiro Nacional, em função da conjuntura não estão prestando aval. Teria de recorrer a um aval do sistema financeiro internacional para dar essa garantia ao BNDES. Portanto, quando falamos em garantia é a garantia de que o dinheiro será retornado, ou pelo pagamento do tomador ou pela garantia em si. Desconheço a fala de quem mencionou que o setor público iria prestar garantia, mas cada um fala o que quer na ótica do banco eu poderia dar esse parecer técnico: a garantia do banco tem de ser real. Desconheço qual foi a fala, desconheço o que as pessoas possam pensar, mas o que existe é isso: todo financiamento do banco tem de ter garantia real. Isso foi evoluindo ao longo do tempo, os primeiros financiamentos do metrô foram dadas garantias do metrô. Mas ao longo do tempo, percebemos que isso não podia ser uma garantia. A questão do banco é muito transparente, é muito clara, nós sabemos que o ônus do banco ser muito enxuto, magro, é que nem toda sociedade conhece como ele funciona. É por isso que procuramos sempre atender os convites, na medida do possível, para levarmos esses esclarecimentos. Espero que essas contribuições tenham esclarecido a opinião da Vereadora, do que se trata garantia quando mencionamos "garantia"

O SR. SÉRGIO ROSA = Vamos passar para o Sr. Eduardo.

O SR. EDUARDO - Acho que a Vereadora Lajolo tocou em duas questões. Primeiro, hoje a gente vive, na verdade em alguns casos, quase que uma inversão da idéia de privatização. (Pausa). Veja, o Banco Econômico é mais um exemplo. E a outra questão que você coloca é como discutir o automóvel e a questão do transporte de massa. Com relação a primeira

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n. 461 de proc
N.º RPP-23 de 19 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	ABARTE
H19	1	regina	trânsito	17.8.95			

questão, Tereza, eu queria te lembrar o seguinte: o Brasil realmente, o Vereador estava aqui com um livro do Robins Baun(?), que chama a "Era dos Extremos", não se fez pensando no Brasil mas cabe ao Brasil, porque o Brasil é um país realmente fantástico. Essa questão da privatização, como é que ela aparece internacionalmente? Internacionalmente, é um movimento pesado de valorização dos capitais estrangeiros internacionais. Esses capitais financeiros internacionais na década de 70 emprestaram dinheiro para os países, e eles se dividiram. E os países do Terceiro Mundo, não tem hoje condições de captar novos recursos. Então, hoje, de uns tempos para cá, o que existe são grandes bancos internacionais que se consorciam com grandes empresas de planejamento internacional, com grandes construtoras privadas. E chegam num determinado país, na Índia, principalmente nos países do Terceiro Mundo, dizem o seguinte: "olha, eu vou vir para cá, eu tenho dinheiro, eu vou construir uma usina hidrelétrica para vocês, então eu banco esse financiamento dessa usina. Banco o financiamento da usina e exploro o negócio em 20 anos e depois devolvo. Então, lá é o chamado B.O.T - Building Operation Transfer, construo, opero e transfiro. Mas o que acontece lá é que o setor privado vem, com o dinheiro dele, coloca em setor que é produtivo, que é rentável. Depois de 5, 6 anos, sei lá quanto tempo, ele tem o retorno do dinheiro dele, através da tarifa que cobra. Aí os outros 10 anos da coisa é para ganhar mais ainda, e aí devolve, tudo bem, um abraço e vai para outra. Então esse é o movimento internacional que tem a ver com a boa avaliação, com tudo isso, com a privatização. Agora, no Brasil a gente tem a privatização tu piniquim, tropical, que acontece o seguinte, eu disse isso outro dia, lá você tem o B.O.T., quer dizer, o setor privado põe dinheiro, constroi,

— TAQUIGRAFIA —



Folha n.º 162 do proc.
N.º RPP-23 9 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. - PARTE
H19	2	regina	trânsito	17.8.95		

opera e transfere. Aqui você tem o N.B., não contruo, opero e não sei se transfiro. Porque é uma loucura aqui no Brasil você, qual é o argumento aqui no Brasil hoje para privatização? O setor público está falido. Muito bem. O setor privado está líquido, muito bem. Então, o setor privado vai entrar e vai construir e vai fazer não sei o quê. Muito bem. Agora, o setor privado vai ao BNDES pega empréstimo e então não entendo mais nada. É isso que eu acho que está acontecendo aqui e não é o que acontece nos outros países. Nos outros países o setor ~~privado~~ privado está líquido, vai lá faz, constroi estradas, no México fizeram 4 mil quilômetros de estrada em três anos, 90% da malha do México, cobrando pedágio. Quer dizer, entram nos setores que são rentáveis, energia elétrica, telecomunicações, estradas. Aqui não, o transporte público não é um setor internacionalmente onde o capital vai porque o transporte público é deficitário em todo lugar do mundo. Eu tenho aqui uma relação de quase 600 projetos, é uma publicação internacional que mostra o seguinte: fazem uma análise para 92, em 63 países 500 projetos de privatização, onde estariam envolvidos cerca de 300 bilhões de dólares, nesse sistema de B.O.T.. Então, há projetos de aeroporto, usinas hidrelétricas, portos, rodovias, telecomunicações, ferrovia de carga, presídios, teatro. Nos Estados Unidos tem uma construção de teatro pela iniciativa privada. E você não tem nenhuma situação com transporte público, transporte de metrô, etcêtera. Você tem uma situação que é o metrô de Hong-Kong, uma situação particular porque é um projeto imobiliário; e você tem a ~~situação de metrô de São Paulo, que é um projeto imobiliário, e não uma privatização.~~

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H20	1	valéria	trânsito	17.8.9		

Folha 463
N.º 222-233
PROC. 95

situação do metrô da Argentina que é uma loucura você privatizar um setor que já existe para o setor privado operar. É como se o setor privado entrasse no metrô de São Paulo para operar o metrô de São Paulo, sendo que o metrô de São Paulo é um dos melhores metrô do mundo, onde qualquer índice que você tenha, do ponto de vista de desempenho técnico e operacional é bom. Quer dizer, só faz sentido o setor privado entrar, se ele entrar com financiamento para investimento. Está certo? E aqui no Brasil você não tem isso. Então, o que se diz que a privatização, essa palavra maldita, a parceria com a iniciativa privada, tudo bem, não sou contra a parceria com a iniciativa privada, desde que o setor privado entre e financie, mas a parceria do setor privado vai junto ao BNDS para conseguir financiamento. Se pelo menos fosse banco privado que financiasse, mas nem isso você tem, porque o único banco no Brasil que financiou o desenvolvimento do país é o Banco do Brasil e o BNDS, são os únicos bancos nacionais que oferecem financiamento de longo prazo. O setor bancário privado nacional não oferece financiamento de longo prazo. Então, realmente é uma privatização bem tropical. O segundo tema que você coloca, Teresa, é essa: acho que temos realmente de discutir a questão do transporte público versus o transporte individual. Agora, onde vamos discutir isso? Temos de criar um espaço de interlocução onde questões como essa sejam discutidas. E não é só essa questão. Veja o seguinte: o preço do combustível ter barateado no começo do Plano Real houve um aumento de 30, 40% do volume de carros, que teve impactos sobre os sistemas locais nas principais cidades do país. Então, veja, uma decisão de política econômica, política energética tem um impacto sobre o poder local; uma política creditícia em relação, a política monetária de crédito em

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H20	2	valéria	trânsito	17.8.95		

Folha 484 de 484 / proc
 200-23 95

relação ao automóvel, consórcio ou não consórcio, formas mais fáceis de financiar o automóvel, vai ter um impacto, você vai ter uma maior quantidade de automóveis, vai ter um impacto no setor. E outras questões desse tipo.

A SRA. TERESA CRISTINA DE SOUZA LAJOLO - Eu concordo com você, mas acho que associado com isso precisa estar associado o processo da decisão do investimento e desenvolvimento da questão do transporte coletivo, porque não adianta eu penalizar e não dar.

O SR. - Esquece a questão do penalizar. O que estou querendo colocar é o seguinte: existem questões que interferem nos sistemas locais e nós não temos hoje nenhuma instância de discussão. A política de preços de combustíveis tem impacto, a política de crédito em relação ao automóvel tem impacto, a política de meio-ambiente - a gente está com essa questão em São Paulo, quer dizer, como você resolve a questão do meio-ambiente? Se você tivesse um sistema de transporte de massa, você equacionaria em grande parte. Então, há uma série de questões que têm interface com o transporte público que têm de ser discutidas. E hoje não temos nenhum interlocutor, nenhum espaço institucional que discuta isso. Que espaço institucional é esse? É uma política nacional de transporte público sem - e isso precisa ficar muito claro - que se tenha nenhum saudosismo quanto ao passado, pelo amor de Deus. É possível haver uma política nacional sem reproduzir a centralização do passado. É possível haver uma política nacional com gestão descentralizada. Avançar no regime político. E no regime democrático é possível você ter isso. O Sistema Único de Saúde está aí para mostrar que é possível. Então acho que o que falta discutir é uma interlocução nacional, uma interlocução federativa onde

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 565 do proc.
N.º RPP-23 de 19 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	APARTE
H20	3	valéria	trânsito	17.8.95			

temas desse tipo sejam discutidos.

O SR. SERGIO ROSA - Vou passar a palavra agora ao Sr. Valdir Luis e anunciar a presença do Sineviários, trabalhadores da CET, está aqui o seu presidente, Marcos e Palazans; também o Borges aqui representa do o Dieese e o Sindicato dos Condutores e o Laerte, da Associação dos Engenheiros. Agradecemos a presença de todos. O Valdir é o último inscrito. Quem quiser fazer uso da palavra, aproveite para se inscrever. Depois do Valdir, o Sérgio e depois as considerações finais dos convidados.

O SR. VALDIR LUIS - Bom dia, estou aqui representando o Sinefre ^{Interestadual} Sindicato das Indústrias ~~de Materiais~~ e Equipamentos Ferroviários e da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária.

Como das outras vezes, nossa participação aqui é ~~excessiva~~ com vistas à posição da indústria ferroviária brasileira. A nossa preocupação constante é com vistas a mudar o método ferroviário no país. Neste instante já não se discute mais a questão de cargas no país que já está devidamente delineada na nova estrutura do país. Gostaríamos de colocar um observação aqui uma pequena visão do que representa a problemática do transporte de massas no país e já colocando pontos específicos como a perspectiva para financiamento. Nós entendemos que o problema de transporte de massas no país é uma questão de política, não é uma política de curto prazo. Houve governos anteriores que foram relegados a segundo plano. Entendemos que tudo que se fez no passado não foi com vistas ao transporte de massa. Não se deve recorrer ao passado, mas sim trazer a história para desenvolver programas presentes e futuros. Entendemos que não vamos resolver o problema do transporte de massa no Brasil nas prin

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H21	1	valéria	trânsito	17.8.95		

Folha n. 186 do proc.
N. 2PP-23 de 19 95

cipais cidades, se não houver uma junção entre governo municipal, estadual e federal, na expectativa de suplantar todas as barreiras legais e outras, que todo mundo conhece, para tentar faazer isso. Estivemos presentes aqui num trabalho encabeçado pelo Sergio Rosa, quanto à questão do Funcor, onde colocamos nosso posicionamento do grande erro que esta Administração estava fazendo em optar para se implantar corredores de ônibus em alguns corredores especificamente já saturados. O futuro será a prova daquilo que colocamos em pauta. Entendemos também que para que haja uma perfeita interpretação do problema do transporte, não só na cidade de São Paulo, que é o mais caótico da Brasil, mas a perfeita e necessária união dos três Poderes. Para que isso seja possível, entendemos que é necessária a participação da Câmara dos Vereadores, ~~xxxxx~~ Câmara dos Deputados e Senado Federal para o encontro de uma solução conjunta para o problema. São Paulo não resolve o problema, o Estado de São Paulo não resolve o problema e terá de ser resolvido em uma esfera global, unidas as três esferas. Entendemos também que a Resolução 2008 que restringe, sem nenhuma alternativa, a atuação do BNDS para qualquer investimento no setor público. Entendemos o tipo de trabalho do BNDS e só nos resta, nessas condições, alertar - e é o que estamos fazendo através de um capi, Comissão de Ação Política Institucional do Sinefre e Unifer, no sentido de fazer uma mobilização tanto da opinião pública quanto dos setores governamentais e legislativos. Temos aí algumas indicações a respeito da Resolução 2008, para que se faça algum projeto voltado para a área de transporte necessário se faz a excepcionalidade do fato. Em cima disso nós estamos fazendo algumas gestões no Governo Federal para que possa, para alguns casos, como o metrô de

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H21	2	valéria	trânsito	17.8.95		

São Paulo e Rio de Janeiro, que são casos que estão paralisados, possam ser retomados com o auxílio da excepcionalidade da Lei 2008. Em função disso, temos o detalhe que essa excepcionalidade pode sair em função de outras excepcionalidades que já foram feitas. É o caso específico da Linha Vermelha do Rio de Janeiro. Então, existe excepcionalidade e esse é o caminho que estamos procurando correr. Apenas para registro dos anais desta Casa, o Sinefre e Abifer trabalharam um ano tentando despertar nas pessoas a grave situação que o Brasil vai encontrar, principalmente São Paulo, todas as grandes capitais brasileiras, nos próximos cinco anos, se nos próximos dois anos não houver uma solução definitiva para o setor de transportes. Nessa linha de trabalho, temos algumas observações a fazer quanto a isso. Quando o metrô de São Paulo entendemos que há necessidade que não fique só com a participação majoritária do Estado de São Paulo. Há necessidade de entendimentos com o município e União para a resolução do problema de transportes. Sabido é que é o melhor metrô do mundo e se não houvesse metrô em São Paulo seria um caos. Já é um caos, mas seria muito pior. E a gente passa também pela responsabilidade com o social. Há necessidade de se fazer leis claras e objetivas. Por exemplo, alguma coisa em termos de mudar algumas leis da excepcionalidade do transporte coletivo, onde não se pode investir, o setor público não pode investir pela excepcionalidade da lei. Existem algumas barreiras. Recebemos recentemente um relatório do BNDS em função do trabalho que estamos fazendo a respeito de sua participação através do Fat. (voltarei ao assunto). Mas volto a insistir que há necessidade, é fundamental, que esta Casa, que responde pela cidade de São Paulo, tenha uma ação mais dirigida, por exemplo a Comissão de Transportes desta Casa,

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n. 268 do proc.
N. RPP-23 do 19 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
H22	1	emira	transito	17.8.95		

onde possam ser delimitadas leis e regras estáveis, para que outro prefeito qualquer que entre aqui não possa mudar uma estabilidade da lei. Isso não foi feito nunca, e começa a fazer.

A preposta é esta, para que se ~~faça~~ faça isso em termos de câmara de vereadores, de Assembléia Legislativa de São Paulo e de Governo Federal. Para isso, nós soltamos, há dois meses atrás, Frente Parlamentar Metro-ferroviária(?) na Câmara Federal. Já estamos com a adesão do ex-Presidente Sarney, e já temos 75 deputados federais. O lançamento ~~o~~ oficial da Frente deverá ser feito nos próximos 15 dias. Em vista disso, já temos alguns resultados positivos, como entrevista com o Ministro Malan, temos entrevista com o Ministro José Serra, apresentando os problemas não da ~~o~~ indústria ferroviária, que é caótica, mas do sistema de transporte de massa do País.

Temos esse relatório do BNDS, que foi em função de uma interseção de um membro do CODEFAT(?), o Canindé Pegado, juntamente com Alicer e...(ininteligível)..., fizemos algumas observações ao BNDS.

Recebemos, recentemente, um relatório do BNDS, "Proposta de Realização do Programa de Transporte Urbano, Passageiros de Alta ~~e~~ Capacidade, em parceria com o FAT-FUNDO(?) de amparo ao trabalhador. Isso foi preparado pelo BNDS ~~para~~ por um grupo Trabalho S, aonde relata realmente a necessidade de se investir, o poder público investir no setor de transporte. É um trabalho muito bem feito que retrata a realidade não só de São Paulo, mas do Brasil como um todo. E estão aqui várias alternativas de como pode ser feita uma aplicação de verbas públicas ~~xxx~~ exatamente no setor.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H22	2	emira	transito	17.8.95		

No caso do relatório do BNDS, temos algumas observações a fazer, quanto à questão do FAT(?). Ajustamos, através da Frente Parlamentar Metro-ferroviária, ~~quando~~ colocando em discussão para que sejam feitas algumas alterações à Tec, que é um projeto de emenda à Constituição para vários trabalhos a se incutidos(?). Por exemplo, para que parte dos recursos do FAT, que é fundo e é uma poupança do trabalhador seja direcionada exclusivamente para a melhoria e o planejamento a longo prazo do transporte de massa de passageiros das grandes capitais do País.

Outra linha aberta, também para isso, que está sendo estudada, é essa mesma participação no caso do PIS-PASEP. Existem condições técnicas e legais para que isso possa ser feito. Existe parecer, encomendado pelo próprio BNDS para que se faça um estudo disso.

E o ultimo ponto que gostaria de citar é realmente a falta de visão, sob todos os pontos da esfera municipal, estadual e federal, do problema.

Gostaria de citar alguns casos, como exemplo, país do primeiro mundo, como os Estados Unidos, temos lá uma aplicação a fundo perdido do FTP americano, que em parceria com os governos federal e ~~municipal~~ estadual, em 93 tivemos 3,5 bilhões de dólares no governo federal, e 6,5 bilhões de dólares do governo estadual, num total de 10 bilhões de dólares a fundo perdido, para o setor de transporte de massa de passageiros nos Estados Unidos.

Em 94, os Estados Unidos, tivemos 4,5 bilhões de governo federal e 7,5 bilhões dos governos estaduais, num total de 12 bilhões

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -


 Folha n.º 170
 RA "RPP-23" 11 98

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	PARTE
H22	3	emira	transito	17.8.95			

de dólares.

Em 1995, nós tivemos 6 bilhões de dólares do governo federal, 18 bilhões de dos governos estaduais, num total de 24 bilhões de dólares a fundo perdido, para melhoria do transporte de passageiros em massa nos Estados Unidos.

A diferenciação Brasil/Estados Unidos é muito grande. Mas, não temos aqui nenhum centavo a fundo perdido do governo federal.

Temos sim, investimento anunciado pelo Governo federal de 1 bilhão de dólares para recuperação de rodovias. Fundo emergencial, necessário? Sem dúvida nenhuma! Mas, e os trens?

No transporte metropolitano não recebe absolutamente um centavo a fundo perdido.

Para completar, eu gostaria de deixar bem claro, que nós, do CIMETRI(?) e da...(?)..., estamos engajados há um ano nesse trabalho, e estamos fazendo, ~~uma~~ sessões políticas para que ^{possamos} ~~podamos~~, a curto prazo, verificar os governantes ~~federakx~~ federais, estaduais e municipais, a sensibilidade para o grave problema que se avizinha a curtíssimo prazo.

Espero que dentro da filosofia do trabalho ~~que~~ nós implantamos, a indústria ferroviária sempre esteve ao lado, os trabalhadores que temos, hoje a indústria trabalha com 30% da sua capacidade instalada. É uma indústria praticamente falida, não por má administração dos seus gerenciadores, mas pela falta de honrar os compromissos dos governos estaduais e federal. Onde foram necessários investimentos maciços da indústria, a fim de atender um planejamento imposto pelo governo fe-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 771
N.º RPP-23 de 19 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APORTE
H22	4	emira	transito	17.8.95		

deral e pelos governos estaduais, aonde não foram cumpridos.

Diante desse quadro, nós, da indústria, não estamos solicitando absolutamente nada. Estamos querendo, sim, ajudar a resolver problemas, que são gravíssimos a curto prazo. Esta é a posição do CIMER(?), e a nossa posição, Obrigado.

O SR. SÉRGIO ROSA - Antes de passar para os dois debatedores, a Sra. Tereza Lajolo queria citar um problema de ordem de lei municipal.

A SRA. TEREZA LAJOLO - Queria colocar sobre a questão de lei municipal.

É o seguinte: quando eu vim à Câmara Municipal, em 1983, estava em vigor um contrato de 8 anos, entre a prefeitura e a iniciativa privada.

1985 tinha que ser renovado, portanto tinha que ter uma nova lei aprovada, nova concorrência, nova situação a ser estabelecida. Era o Governo Covas.

Não houve aprovação, o contrato foi prorrogado por um ano. Ficamos, de [REDACTED]...

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 172/30
N.º RPP-23 de 10/95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTE
L14	1	emira	transito	17.8.95	lajolo	

1985 a 1991, sem ~~leitura~~ nenhuma regendo a situação. Eu, quando fui Secretária, intervi em empresas, e se os empresários quisesse, naquele momento, eles me punham para correr, da intervenção, porque eu não podia fazer intervenção porque não tinha lei nenhuma. E tivemos um grande debate para aprovação de de uma lei, e quero lembrar que em 1985 nós já apresentávamos, naquele momento, a lei da municipalização.

E foi aprovada a lei da municipalização. Um ano de aplicação, fez concorrência, porque aqui no município é responsabilidade da ~~aprefeitura~~, ou da iniciativa privada, do ponto de vista do transporte por pneus.

Aí aprova a lei. Um ano, e ganha o novo governo. O que fez o novo governo de lá para cá? De forma ilegal, ele alterou a Lei da Municipalização. Eu e o Vereador Chico Whitaker é que temos que uma ação popular na justiça, porque ele aditou a Lei da Municipalização por conta própria, em conluio com os empresários. E "largou o pau".

Ele criou o tal do bairro a bairro, que eram os chamados clandestinos, e hoje, alternativos, também de forma ilegal. Fez um acordo com a MTU e com a Transurb, e falou "dá 57 linhas para eles. E o pessoal deu 57 linhas para "regularizar" os clandestinos, porque muitos foram varridos, e alguns ficaram.

Criou, por exemplo, a cooperativa que opera a garagem Catumbi, que é a garagem ~~de~~ a gás, de forma ilegal, e está o maior "sururu" lá, em cima da situação da cooperativa, porque aquilo não é cooperativa, coisíssima nenhuma, porque também foi dada, ou, vamos dizer,

~~feita~~

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 773
N.º RPP-23/1995

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
L14	2	emira	transito	17.8.95	hajolo	

feita em conluio com o Sr. Prefeito e alguns funcionários, e os outros embarcaram.

Deu uma senhoa discussão, e também esse processo de contratação dessas empresas, para fazer os corredores, eles justificam através da Lei da Muanicipalização, mas para mim, ~~acho que~~ pelo que deduzo de tudo o que consigo captar do que faz esse governo, ele usa a seu B bel prazer as justificativas a lei que ele acha que interessa para ele e para seus interesses de relação. O que nos assusta é que lei existe, e ela tem uma característica, que não é de engessamento. Mas, o Sr. Prefeito, hoje, faz o que bem entende a nível de lei. Nessa questão, eu acho que é uma senhora discussão para ser feita. Se o poder público pode brincar e fazer o que ~~o~~ bem entende com as leis que ~~existem~~ são estabelecidas.

Espero que a Justiça responda rapidamente sobre isso.

O SR. Sérgio ROSA - Vamos passar a palavra para o Sr. Luiz e para o Sr. Eduardo, já alertando sobre a questão do tempo, porque estamos atingindo o limite. Logo depois, ouviremos o último orador, uma pessoa do público para as considerações finais.

O SR. LUIZ - Sou do BNDS e acredito que não tenho nada a comentar sobre os dois pronunciamentos, a não ser que o BNDS ~~tem trabalhado~~ ~~trabalha~~ e Abifer têm trabalhado em conjunto. Nós conhecemos a posição da Abifer, que tem uma intereação muito grande com o BNDS, o pronunciamento dele é de conhecimento.

Também as considerações da Vereadora, acredito que o Ban-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 774 / de pro
N.º RPP - 23 / 895

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
L14	3	emira	transito	17.8.95	luiz	

co não tenha nada a acrescentar.

O SR. _____ - Eu acho que você recoloca uma questão que ~~é~~ acho que é a questão crucial hoje.

O que a gente está vivendo de um tempo para cá não é só transporte. Uma grande parte das políticas sociais, mas em particular, o transporte público. O transporte público não é uma questão estratégica nacional. Esse é o ponto. Ele saiu da agenda nacional, e hoje há uma interpretação corrente, que às vezes até acho que esse tipo de fala que estou fazendo é um pouco jurássico, porque propor que o Estado é que tem que ter uma intervenção, tem que ter um papel, é um negócio que não vejo, e até as pessoas que estão aqui nesta mesa..., conseguir achar mais alguns parceiros que pensem de uma forma muito parecida, mas não é o consenso comum. Quer dizer, não é uma questão estratégica nacional. Ele saiu da agenda nacional e passou a ser um problema local. Eu já citei o caso do programa do Presidente Fernando Henrique Cardoso, "mãos a obra", que não cita transporte urbano.

Nós fizemos o Congresso da NPP, e chamamos o Congresso da NPP, ~~trans~~ Ausência do Transporte para um Brasil Urbano, que é para chamar a atenção para isso. Porque um país com 90% de pessoas que moram na cidade, você não ter uma política nacional de transporte urbano, e o que me preocupa um pouco na sua fala, é ter um contato com o Ministro Malan, ter um contato com o Ministro Serra..., eu acho que evidentemente é importante, etc. Mas, a sensação que eu tenho é que

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
115	1	ant.	trns	17.8		

O filme que está sendo passado é outro. Não é esse o filme que eles estão querendo ouvir. Por exemplo, você tem no Ministério do Planejamento uma Secretaria de Política Urbana onde não tem transporte urbano. Uma Secretaria de Política Urbana ligada ao Ministério do Planejamento que trata de saneamento e habitação e dos embólios financeiros da habitação e do transporte urbano. O que eu sinto é que o tipo de iniciativa que a Comissão de Transporte da Câmara está fazendo, são coisas que temos que multiplicar o máximo possível, porque hoje se coloca é como reintroduzir a questão do transporte público na agenda das questões nacionais, porque ela está fora, até que aconteça como aconteceu em 74, 75, quebra quebra de trens, desastres de trens, aí tem que tomar alguma atitude. Acho que essa é a questão fundamental, como introduzir a questão do transporte público na questão estratégica nacional.

O SR. _____ - A análise que temos feito desde que implantamos Capi (?) dentro do (ininteligível) estamos há um ano fazendo gestões, fizemos algumas manifestações no metrô, estamos fazendo incursões na mídia para tentar fazer massa crítica da população para que haja ouvidos para nossas preocupações de transporte urbano. Fato notório, estamos pressionando o BNDS para que ele libere 80 milhões de dólares para terminar um trecho que está pronto que é o Santana-Planalto, não me lembro corretamente, mas que precisa... aquilo daria uma injeção de mais 350 mil passageiros/dia. O trecho está pronto, falta pouco. Quando foi feito o corredor Leste, um dos corredores do Maluf, fizemos observação que a linha leste da CPTM, o dinheiro que vai se gastar para aquele corredor é da ordem de 200 milhões. Se investir 100 milhões na modernização daquela linha leste, triplica a movimentação de passageiros



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

FOLHA 776
RPP-23
75

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
L55	2	ant.	trans	17.8		

Como se faz para conscientizar o Poder Público para isso? É aquela proposta, há necessidade do trinômio federal, estadual e municipal, isso se faz através de lei permanente que se possa ter um programa de longo prazo para o setor de transporte que é fundamental em qualquer parte do mundo. Quando questionei, é exatamente nesse sentido. Estivemos participando do projeto Funcor, a pedido do PT, digo antecipadamente que o nosso Capi é apartidário, a nossa preocupação é com a sociedade, com o transporte massa de passageiros no País. Estamos ao lado do PT nessa luta tentando mobilizar. O que havia ~~xxxxxx~~ necessidade nessa oportunidade? Que os outros vereadores também se sensibilizassem no grave problema que vão incorrer, vão jogar dinheiro fora. Daqui 5 anos quando estiver implantado esse corredor vai ver a tremenda idiotice que fizeram. Quando esta Casa tinha todos os vereadores disponíveis para estudar o projeto, o que estávamos pedindo era só alterar uma linha no projeto: fundo corredores de ônibus. A gente queria que colocassem: fundo corredores de ônibus e trilho, que aqui no meio do caminho, com a sensibilidade dos Srs. Vereadores a gente tivesse a possibilidade de reparar o mau, porque o leito está pronto, é só botar um trilho e o VLP para correr e resolveríamos o problema de transporte na cidade de São Paulo. Fomos voto vencido e lamentamos profundamente. A nossa ~~vista~~ incursão no setor público com visita de Malan e de Serra é no sentido de mobilização do governo federal para que olhe para o setor público não no micro, mas na macro, A nossa preocupação é que há necessidade, assim como no BNDS que é o órgão gestor de dinheiro, há necessidade de seriedade em outras áreas. O BNDS só pode emprestar com garantia de retorno do recurso aprovado. Errado seria se fosse o contrário, se politicamente tivesse que emprestar.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -


 Folha n.º 177 do proc.
 11.2 PP-23 de 1975

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	PARTE
115	3	ant.	trans				

A nossa preocupação é mudar a lei do Senado, Está sendo rodado no Senado uma subscrição para alteração de uma lei de autoria do Paulo Paiva, para que nos transportes haja inserção, Essa proposta tem rodoviário, nós queremos que seja infra-estrutura de transportes para que haja espaço para o transporte de massa. Obrigado.

O SR. SÉRGIO - Sou da Rede Ferroviária Federal e sou diretor do Sindicato dos Engenheiros do Estado de São Paulo. São Paulo é uma cidade para onde convergem 70% da movimentação de carga do país e o problema do transporte urbana está longe de se restringir ao transporte de passageiros. Em São Paulo circulam 50 mil caminhões por dia, é uma quantidade 5 vezes maior do que a de ônibus e os danos ao sistema viário é muito grande. Eles circulam com condições inadequadas, excesso de peso, tamanhas incompatíveis com a geometria viária e isso provoca todos os tipos de problema, desde a avaria do sistema viário até a poluição, redução da velocidade, enfim, uma série de problemas. Concordo com a ausência da política de transporte urbano, mas gostaria que fosse visto o transporte urbano como transporte de carga, de passageiro de longo percurso e de passageiros, porque é uma questão fundamental para o futuro da região metropolitana, particularmente o município de São Paulo. São Paulo já é o centro comercial e de produção do país que tende a ser um dos polos mais importantes da Mercosul, a tendência deve agravar essa questão. Queria colocar, já que a palestra é sobre financiamento, a minha preocupação é esta, a Prefeitura de São Paulo mantém o sistema viário da Cidade, gasta no seu orçamento cerca de 1.5 bilhão de reais por ano. O BNDS financia a infra-estrutura do transporte geral, Acredito que esse 1,2 bilhões que foi canalizado para São Paulo provavelmente é financia-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONF. APARTE
L16	1	a nt.	trans.	17.8.95	RPP	CONF. APARTE

mento de caminhões e ônibus, majoritariamente. Já que ele não financia infra-estrutura, esse financiamento deve estar alocado nos ônibus e nos caminhões. Pelo menos essas são as linhas de crédito existente do BNDS. O que vemos é o setor público financiando basicamente, na cidade de São Paulo, o transporte de carga e provocando grande caos, porque se esta cidade não tivesse essa concentração de origens de destinos e passagens, porque São Paulo também é entreposto da distribuição física das cargas, tudo o que vem do norte, do sul, do centro passa por São Paulo e a proximidade do maior porto da América, de Santos, agrava significativamente o problema. São Paulo chega a ser rota de soja pela rodovia. Toda soja que vem do centro oeste, do interior de São Paulo, do sul de Minas, do Planalto central, passa pelas marginais, na Av. Bandeirantes, por dentro de São Paulo. Não existe outra rota. Isso é um problema que nós que atuamos na área de carga entendemos que tem que ser resolvido em conjunto, A política de transporte urbana deve contemplar os dois setores, carga e passageiro, mesmo porque a via é uma só, pelo viário que passa carga, vai passar o passageiro. Poderíamos ter critérios, como a Petrobrás tem, nos polidutos, se hora ela precisa de diesel, ela passa diesel pelos dutos. Nesses dutos ela vai passar gás, gasolina, etc. Nós, no horário do pico, quando os trabalhadores precisam se deslocar, as grandes vias estão lotadas de caminhões impedindo a circulação e o conforto da população. Era o que eu queria colocar e só dar um alerta com a questão da política muito voltada para o transporte de massa, o caso de Tóquio, que é uma cidade onde a política de transporte urbano teve o maior sucesso em termos de transporte sobre trilhos, já chegou a operar 90% das viagens sobre trilhos, só que eles esqueceram da carga,

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	APARTE
116 2		ant.	trans		PP 23	75	

bloquearam todas as ferrovias, impediram da carga ~~para~~ chegar a Tóquio por ferrovia e hoje estão com maior problema de transporte para resolver. E estão construindo o metrô de carga para resolver o problema. Acho que São Paulo tem que pensar nos dispositivos das grandes cidades, mas tem que ter uma solução própria para nós.

O SR. SÉRGIO ROSA - Vamos passar aos comentários finais dos dois expositores.

O SR. - Concordo com as observações do Sérgio. Normalmente a gente acaba não pensando em termos mais globais, mas estou de acordo. Queria cumprimentar a Câmara, especialmente a Comissão de Transporte, na pessoa do Vereador Sérgio Rosa, por esta iniciativa porque acho que está faltando pessoas que mais ou menos pensam de uma mesma forma que nesse momento não é muito moderna.

~~II - ...~~

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.	APARTE
II17	1	Monteiro	trânsito	17.08.95	U. TUBER...	23	95

Folha n.º 180 do proc.
RPP-23

mas que eu acho que é necessário que a gente se encontre mais e discuta um pouco essa questão, que eu acho fundamental. Queria agradecer, então, o convite por ter participado aqui deste encontro.

O SR. _____ - Sobre as ponderações do Sérgio, gostaríamos de lembrar que o banco apoia todo tipo de transporte, não só pneus como trilhos, mas também, caso de São Paulo, a hidrovía. Temos diversos, desde o início o BNDES está presente. Temos inclusive contratos em andamento para trilhos, diversos deles. Em São Paulo, temos um da CBTU em andamento,

São projetos pequenos, não são maiores em função da 2.008, mas o banco tem recursos para isso, está aberta a linha, o banco sempre esteve preocupado com essa questão integral dos modais todos, o banco sempre esteve, desde o início, estimulando todos os órgãos de transporte, alertando para a questão dos diversos modais e não de um ou outro modal. Quer dizer, essa questão do banco já é cultura do banco ter interação com todos os segmentos e, da parte do banco, nós estamos com o dinheiro esperando projetos, só não é feito porque nós não temos projetos. Acabei de mencionar: temos, só este ano, alocado, exceto equipamento, um bilhão de dólares para investimento em infraestrutura. Faltam projetos, quer dizer, pessoas que estão aptas le-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
117	2	Monteiro	trânsito	17.08.95		

galmente a tocar projetos. Temos recursos, falta equacionar essa questão legal. Acredito que a lei de concessões irá possibilitar um desembolso maior por parte do banco, as questões mencionadas do metrô talvez passem por aí. Nosso problema não é fonte de recursos, hoje, para investimento no País nós não temos problema de recursos, o BNDES tem recursos à disposição. Estão faltando projetos e empreendedores para esses projetos.

Finalmente, quero agradecer a oportunidade que o banco teve de vir trazer a sua mensagem e esperamos que tenhamos contribuído para o debate. Muito obrigado.

O SR. SÉRGIO ROSA - Queria agradecer a todos pela presença, acho que vocês contribuíram bastante para o debate, todos os presentes e queria de solicitar já de antemão dos presentes que os materiais que eventualmente tenham utilizado aqui, se puderem, sejam deixados à disposição da Comissão. Isso será bastante útil para a feitura do nosso relatório.

Estaremos em breve concluindo o relatório desta série de debates e a idéia nossa é remeter esse relatório para todos os debatedores e outras entidades que nos acompanharam neste trabalho para que essas entidades façam observações sobre o relatório e a partir

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APART
117	3	Monteiro	trânsito	17.08.95	RPP	237

dessas observações a gente construa um segundo momento, que é a transformação desse processo de estudos em iniciativas concretas, legais naquilo que competir à Câmara Municipal de São Paulo, ou políticas naquilo que for no sentido de estimular outras autoridades competentes a tomar as atitudes cabíveis.

Então, a gente queria agradecer a presença de todos e, aproveitando que a gente fez um debate aqui sobre financiamento, convidá-los também para um ato que vai ocorrer aqui neste salão na segunda-feira, às 17 horas, chamadado "Reunião de Entidades contra as Altas Taxas de Juros, a Favor da Produção do Crescimento Econômico". É uma reunião convocada por iniciativa do Sindicato dos Bancários de São Paulo e Associação Brasileira de Empresários pela Cidadania, abertas toda e qualquer entidade sindical, empresarial ou afim que queira discutir essa questão das altas taxas de juros e o padrão de financiamento hoje da atividade produtiva no País. Então, aproveito e faço o convite a vocês. Agradeço e encerramos o debate de hoje.

Muito obrigado.

- o - o -

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



Folha n. 783 do prog
N. 244-23 de 19 95
ORADOR: CONT. ANTES:

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. ANTES

SEM REVISÃO

COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS

Comissão Especial de Estudos referente à problemática do
trânsito de São Paulo.

Presidente: Sr. Vereador Sérgio Rosa

Membros : Srs. Vereadores

Manoel Sala

Dalmo Pessoa

Devanir Ribeiro

Edson Simões

Ana Martins

Tereza Cristina de S' Lajolo

Reunião realizada no Salão Nobre da Câmara Municipal de
São Paulo em 22 de agosto de 1995.

Solicitante: Sr. Vereador Sérgio Rosa

(Memo nº 24/95- CT).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 484 do proc.
N.º 1244-23 do 19 96

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. ABARTE
HL3	1	ant.	trans.	22.8.95		

O SR. SÉRGIO ROSA - Damos início a mais uma reunião da Comissão Especial de Estudos sobre Trânsito na cidade de São Paulo com o tema de hoje, a questão da proposta formulada pela Secretaria Estadual do Meio ambiente sobre o rodízio de carros na cidade como medida antipoluição neste período de inverno, que seagrava bastante. Estamos com o Secretário Estadual Fábio Feldman, a quem agradeço a presença e por ter aceito o convite desta Comissão para expor a sua proposta e agradecer a presença dos Vereadores, Dalmo Pessoa, Tereza Lajolo, Edivaldo Estima, e Adriano Diogo, bem como entidades interessadas no ~~funx~~ assunto.

Dada a ~~exxx~~ exiguidade do tempo teremos que fazer uma sessão produtiva e bastante objetiva. Passo a palavra ao Sr. Secretário para fazer a exposição de motivos que levou a sua secretaria a fazer a proposta desse programa e os detalhes a cerca dessa proposta. Em seguida abriremos a palavra aos vereadores e às entidades para fazer os questionamentos que julgarem necessário.

Tem a palavra o Sr. Secretário.

O SR. FÁBIO FELDEMAN - Em primeiro lugar agradeço convite e dizer que na condição de parlamentar acho fundamental que as Casas Legislativas participem definitivamente do processo decisório do que lhes diz respeito. Acho que um assunto dessa importância em magnitude e complexidade, merece o mais amplo debate e esta é a primeira vez que venho a esta Casa discutir este assunto, mas quero dizer que há uma agenda comum entre a Secretaria Estadual do Meio Ambiente e a Câmara Municipal de São Paulo que, aliás, tem uma importância fundamental no país, na

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 785
N.º RPP - 23
O Funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL3	2	ant.	trans.	22.8		

medida em que o que acontece, as legislações que são editadas e elaboradas, têm um reflexo nacional. À medida que a Câmara Municipal implant legislações, discute legislações e temáticas, ela acaba inovando a nível de Brasil o que tange a competência de São Paulo. Esse é um assunto que vai merecer cada dia mais discussão porque poucos assuntos afetam o cotidiano das pessoas e como o de poluição de ar. Aliás o governador Mário Covas assinou um decreto na sexta-feira passada e publicado no Diário Oficial de sábado, onde citamos uma pesquisa de uma instituição chamada CEDEC, que foi elaborada o ano passado com donas-de-casa onde se tenta elencar quais os assuntos principais que afligem a dona-de-casa. Interessante notar que o assunto poluição do ar foi o primeiro assunto da preocupação das donas-de-casa, independentemente das classes sociais. Portanto, acho que é um assunto importante, importante para os vereadores de São Paulo.

Quero dizer que o assunto de poluição do ar não pode ser discutido sem uma associação com o assunto transporte e o de trânsito que é objeto desta Comissão. Não dá para se trabalhar com um assunto porque um reflete no outro e algumas decisões que tomamos surgiram em função ou de um aspecto particular do trânsito, ou em função do aspecto de transporte. Em primeiro lugar o que é operação rodízio e qual a razão que nos levou a tomar essa decisão? A principal razão foi uma razão de saúde pública. Os dados que nós temos mostram que a saúde da população de São Paulo é diretamente afetada pela qualidade do ar, são estudos mencionados no decreto, mas que eu sugeriria para esta Comissão que pedisse cópias desses estudos, mas, o que demonstram esses estudos? Demonstram que a poluição do ar afeta alguns grupos que são os de risco, quais são os gru-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 786 do proc.
N.º Kpp-23 de 19 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL3	2	ant.	trans,	23,8		

pos? São as gestantes, as crianças com idade abaixo de 5 anos e pessoas acima de 65 anos. Há uma relação de mortalidade com relação à poluição do ar e problemas respiratórios. Um outro estudo que temos é um que fez a comparação entre ratos colocados na Praça do Correio e ratos colocado em cidades que não há problema de poluição e os ratos colocados em São Paulo, ~~na~~ continuaram tendo um desenvolvimento anormal do aparelho bronco respiratório. Além disso a literatura internacional indica que a poluição afeta a médio e longo prazo a saúde da população, inclusive ela induz a aquisição de algumas doenças graves. Aliás, no caso de doença que são comuns em São Paulo, como asma, o que esses estudos demonstram é que pessoas que sofrem de asma é que elas em três meses em cidades não poluídas, elas têm uma recuperação total. O que determinou essa operação foi os dados que temos mostrando que é grave a poluição do ar em São Paulo.

~~_____~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 784 do proc.
N.º RPP-23 de 1995
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONF. APARTE
028	1	beth	trânsito	22.8.95		

Aliás, ocorreu um episódio em São Paulo, bastante grave, que foi um pico no ozônio, e aqui eu quero fazer um parêntese, esse ozônio não se confunde com o ozônio troposférico, o ozônio que existe em altitude grande, mas o ozônio que é causado pela emissão de poluentes que nós chamamos precursores. São poluentes que são emitidos e eles na atmosfera sofrem uma reação fotoquímica e formam o ozônio. Esse pico do ozônio foi 6 vezes o permitido pelo padrão e o ozônio que é um poluente relativamente pouco discutido no Brasil é talvez um dos principais poluentes em termos de preocupação mundial. Especialmente em cidades poluídas como Los Angeles. Por que? Porque o ozônio tem um enorme impacto na saúde da população, além dos outros. Posso, depois transmitir essas informações para os Srs. Vereadores e presentes de entidades. Nos Estados Unidos, quando há um pico de ozônio se recomenda que crianças não fiquem ao ar livre, e que trabalhadores que têm ou estão expostos ao ar livre que não o façam além de causar um grande impacto na agricultura. Em algumas atividades agrícolas esse ozônio é responsável pela diminuição de produção de até 20%. Tivemos um pico de ozônio, não nesse domingo mas há 3 semanas atrás e vejam que estranho, num domingo, quando na verdade o número de automóveis em circulação é reduzido. Portanto, por uma razão de saúde pública eu quero que se entenda conceitualmente que essa é uma medida preventiva. O que estamos querendo é



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
028	2	beth	trânsito	22.8.95		

evitar o agravamento da poluição do ar na região metropolitana até proque se alcançássemos alguns índices nós nos veríamos diante da situação de decretação do estado de alerta e até mesmo do estado de emergência. No caso do estado de emergência, um grave dano à saúde, nós nunca abrimos mão da hipótese de decretar feriado em função da situação da poluição. O que levou, na minha opinião, a esses dados, a esse aumento da poluição em São Paulo, acho que são dados, parâmetros que estão fora do controle do estado, fora do controle do município, e eu diria que são algumas condições macro-econômicas do Brasil. A primeira diz respeito ao combustível barato. Hoje a gasolina está relativamente barata e isso faz com que as pessoas circulem mais do que circulariam em condições em que o combustível estivesse mais caro. Segundo, a volta do poder aquisitivo da classe média em função do Plano Real, que faz o ingresso de até 300 mil veículos novos na Cidade. Ora, veículos novos na Cidade, com determinado sistema viário, ele não se amplia na mesma proporção que o número de automóveis, significa uma velocidade de trânsito muito lenta e congestionamento. E Velocidade de trânsito lenta e congestionamentos necessariamente levam ao aumento da poluição. Portanto, a partir desse quadro resolvemos fazer um teste, uma medida que chamamos de caráter preventivo de defesa civil, convocando a população de São Paulo a colaborar. No que consiste? Consiste

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -


 Folha n.º 789 do proc.
 N.º 1244-23 de 12/8/95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
028	3	beth	trânsito	22.8.95		

basicamente em pedir às pessoas que deixem o automóvel em casa uma vez por semana. Quais são as metas do rodízio? São a redução do número de automóveis em circulação e, portanto, redução na poluição de São Paulo, como, insisto, evitar que se agrave a qualidade do ar de São Paulo. Não estamos com isso necessariamente reduzindo a poluição. Estamos evitando que a poluição se agrave. Resolvemos fazer uma experiência de uma semana e E por que uma semana? Achamos que essa é uma primeira etapa. Não temos a certeza de quais serão as etapas subsequentes mas o fato é que como não há uma previsão de queda do preço do combustível, como não há uma premissa de redução de entrada de novos carros em circulação temos que tomar alguma medida para diminuir a poluição e a medida que nos parece mais adequada neste momento é pensarmos na época do inverno - que é quando a situação se agrava, em função da dificuldade na dispersão dos poluentes e de efetivamente reduzir o número de automóveis em circulação. Tomamos a decisão de aplicar uma semana. Tomamos a decisão de não aplicarmos multas, pois achamos que nesse primeiro momento é importante convocar a população para uma prática que chamamos de cidadania ambiental. Acreditamos que a população informada tende a colaborar. Também achamos que isso trará, necessariamente, um aumento do grau de consciência dos problemas da poluição que são de fácil percepção por todos. Nos dias em que a poluição é maior cada um de

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -



Folha n.º 790 do proc.
N.º Rpp - 23 de 22 95
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTÉ
028	3	beth	trânsito	22.8.95		

nós sente irritação nos olhos, dor de cabeça, todos os sintomas típicos e clássicos da poluição do ar. Esse rodízio será implantado a partir do dia 28 desse mês e se estende até o dia 3. Durante 5 dias. Escolhemos uma alternância de chapa 1 e 2, na segunda-feira, 3 e 4 na terça e assim por diante. Quais são as dificuldades concretas da implementação São as que dizem respeito à capacidade do sistema de transporte coletivo suportar o aumento da demanda. Nós acreditamos que isso é possível por uma razão. A primeira delas é que nem todas as pessoas que usam automóveis precisam necessariamente do uso do automóvel. Nós achamos que as pessoas podem reprogramar o uso do automóvel; durante o dia

~~_____ (mai)~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 791 do proc
N.º Ppp-23 do 95
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-29 1		Raimundo	Trânsito	22-8-95		

... O rodizio será estabelecido num horário determinado, das 7h30 da manhã às 17h30 da tarde e que podem reprogramar suas atividades para exemplo, outros dias da semana, quer dizer, para compras, por exemplo, para ida no médico ou atividade como essa que são pontuais achamos que as pessoas podem transferir/ para outros dias, além de rescalonar o horário no dia.

Em segundo lugar, nós achamos e esse é um dado muito importante que há necessidade de se estimular o número ~~x~~ maior de passageiros por veículos/. A média em SP um e meio passageiros por veículo e nós julgamos que essa média realmente é muito baixa e que, portanto, é chegado o momento de começar a recolocar essa discussão. Por que recolocar essa discussão ? Porque ~~x~~ achamos que a população estimulada ela pode fazer uso do chamado transporte solidário, pode implantar os comitês de carona solidária e assim por diante, começar a ter o uso perdulário mais inteligente do automóvel e não um uso ~~paralelo~~, inclusive que prejudica a todos. Eu quero dizer que os congestionamentos, quer dizer, a velocidade baixa do trânsito ela afeta a todos e porovavelmente as pessoas nessa semana vão sentir um trânsito como um trânsito das férias, quer dizer, o traânsito fluindo com mais rapidez e portanto atingindo a população que usa automóvel, além de que a população que não usa au-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 792 do proc
N.º Rpp - 23 de 10 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-29	2	Raimundo	trânsito	23-8-95		

~~xxx~~ tomóvel esta sim será mais beneficiada~~xxx~~ ainda porque o tempo relativo à perda de ~~deslocação~~ deslocamento entre o trabalho e a residência será reduzido pela velocidade maior do trânsito.

Por que não aplicar multa nesse & 1º momento? Porque nós achamos que é necessário se fazer uma convocação da população, como nnós achamos que esta é uma primeira etapa de outras ações semelhantes que vamos realizar a partir deste ano e nos anos subsequentes, quer dizer, que isso não passa de um treinamento, de um teste para que nós possamos implantar operações como essa por um período mais permanente a partir do ano que vem, dependendo obviamente das condições que temos.

Como está o ~~nosso~~ nosso relacionamento com a Prefeitura de São Paulo antes que me perguntem? Eu estive com o Prefeito Paulo Maluf em diversas oportunidades, como ~~tenho~~ estado com todos os setores e todos os atores sociais que têm uma participação nesse processo. Quer dizer, a prefeitura é parte vital nesse processo, até porque questões de trânsito são questões tipicamente municipais, embora legislação nos permita, tanto a legislação federal quanto a legislação estadual ação no trânsito em se tratando de ~~poluição~~ poluição, especialmente para prevenir, evitar episódios agudos de poluição. Nós temos procura-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 893 do proc.
N.º Rpp-23 de 10 95
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
029	3	raimundo	trânsito	22-8-95		

tivemos, por exemplo, com o sindicato dos empresários de transporte coletivo de SP; nós estivemos com o sindicato dos transportadores autônomos, ou seja, os proprietários de caminhões ; nós estivemos com empresas o sindicato das/transportadoras de cargas; nós estivemos na FIESP, estamos buscando, na verdade, o apoio de todos os setores da sociedade para que se engagem nessa, se eu pudesse fazer uma analogia, é uma campanha tipo do Betinho de solidariedade, mas solidariedade em relação à poluição do ar. Estamos aí escolhendo esses interlocutores; estamos fazendo um trabalho também junto às escolas, fazendo dos filhos espécie de agentes de educação ambiental dos pais para que eles possam persuadir os seus pais no que chamamos de constrangimento moral para que nos ajudem a adotar o rodízio e não apenas a adotar o rodízio, mas para que, na verdade, se evite o uso desnecessário do automóvel em condições normais também.

Que mais poderia dizer para vocês sobre esse assunto?

Quem me convocou foi o Vereador Sérgio Rosa e vou até aproveitar ~~o~~ ~~meu~~ ~~vereador~~ para fazer alguns comentários sobre o que ele colocou aqui para nós de responsabilidades. Vou tratar dos itens deles, com respeito, aqui o meu amigo ~~x~~ Adriano Diogo, que está aqui na minha esquerda coincidentemente, não é Adriano, mas de lá você está na direita, não fique tão feliz assim, mas o fato é que ~~existem~~ em questão de

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 194 do proc
N.º 194-23 do 95
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
029	4	raimundo	trânsito 22-8-95	22-8-95		

poluição do ar tem que ser tratado na dimensão metropolitana, aliás, eu fui candidato a Vereador, ~~então~~ com colega meu Ortega e outras, quer dizer, já naquela época - ~~Eu~~ está chegando Ana Maria Quadros - eu acho que no Brasil nós esquecemos completamente a dimensão metropolitana. Não é possível se tratar de questões complexas, transporte, trânsito, mesmo de saúde desconsiderando completamente a ~~a~~ dimensão metropolitana, quer dizer, é impossível tratar essas questões sem isso e acho que ~~os~~ nós constituintes cometemos um equívoco e eu tentei até remediar esse ~~a~~ equívoco com relator adjunto da Revisão Constitucional, tentando colocar, na verdade, uma espécie de ~~acoplamento~~ acoplamento dos Planos Diretores ~~M~~ municipais à obrigatoriedade de realização de planos diretores metropolitanos, que não é realmente possível se tratar dos municípios isoladamente, quer dizer, todos os 38 municípios da região metropolitana têm que definir e implementar políticas públicas de comum acordo. ~~Devidamente encaminhado para o Conselho Municipal de Meio Ambiente para análise e decisão.~~

~~Devidamente encaminhado para o Conselho Municipal de Meio Ambiente para análise e decisão.~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 795 do proc.
N.º 164-23 de 19 95
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-7	1	Angela	TRÂNSITO	22.08.95		

Portanto, eu acho que essa é uma questão metropolitana e que deve ser tratada dessa maneira.

Com relação a uma questão que eu não abordei ainda aqui, de quais são os três requisitos básicos para controle da poluição de veículos de uma maneira geral, sejam caminhões, ôni-bus ou automóveis particulares, eles têm de sair da fábrica bem ~~projetados~~ projetados, quer dizer, os projetos de engenharia têm de ter uma concepção em que haja uma emissão de poluentes determinada.

No caso do Brasil temos, há muitos anos, um programa que se chama PROCOMV (?), desde 1986, que trata desse assunto. Portanto, temos de ter, primeiramente, automóveis bem projetados.

A segunda coisa é o combustível de boa qualidade e numa determinada especificação. Aí, sim, a questão se dificulta. Temos tido, em órgãos ambientais, enormes dificuldades no trato com a Petrobrás, que sempre forneceu combustível de má qualidade.

Fui autor de uma lei, de 1993, que resolve de certa maneira esse problema, à medida em que determina que a especificação do combustível deve ser feita pelo órgão ambiental, em função de parâmetros de meio-ambiente e de saúde pública. Portanto, este é o segundo aspecto.

O terceiro é o de assistência técnica e automóveis regulados. Quer dizer, eu posso ter um carro bem projetado, ao sair de fábrica, posso ter um combustível de boa qualidade, do ponto de vista ambiental, mas se não houver regulação e assistência técnica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 196 do processo
N.º 14pp-23 de 10 75
O fiscal

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-7	2	Angela	TRÂNSITO	22.08.95		

de motores, realmente não funciona.

O que estamos fazendo na Secretaria do Meio-Ambiente, e eu até conversei com o Adriano há tempos sobre isso, é um estudo do impacto ambiental da matriz energética para veículos ou outros transportes ~~para~~ para São Paulo, para saber que tipo de combustível deve ser fornecido, dependendo, inclusive, da época do ano.

Eu acho que no inverno eles seriam, na verdade, combustíveis de melhor qualidade, com determinadas especificações. Portanto, isso se aplica inclusive aos ônibus. E aqui foi colocada a questão da lei municipal da mudança do ônibus de diesel para gás e tem uma outra questão ainda, que é a questão dos troleibus.

Os corredores, quando foram implantados pelo então Prefeito Mário Covas, previam que a operação se fizesse por ônibus elétricos -troleibus- e hoje há um problema de tarifa em relação a isso. A tarifa utilizada é a tarifa do pico. Portanto, isso torna difícil, na verdade, a operação dos ônibus troleibus. Só que essa é uma questão que estamos retomando, porque os custos ambientais do uso do diesel, ~~inclusive~~ inclusive de saúde pública, compensam, na verdade, efetivamente, os custos de energia elétrica.

Inclusive, posso adiantar aqui, estamos pensando numa espécie de taxa, numa ~~espécie~~ espécie de tributo. Esse é um assunto delicado no Brasil, mas que deveria incidir sobre aqueles que usam carro a gasolina e que pudessem subsidiar depois, no caso do transporte coletivo, eventualmente, a tarifa de energia elétrica, que é maior nessa diferença entre o preço do diesel ou da gasolina, no



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 197 de proc.
N.º Rpp - 23 do 10 95
O fun... do

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-7	3	Angela	TRÂNSITO	22.08.95		

caso do transporte coletivo. Não sei se vocês estão acompanhando o raciocínio.

Estamos pensando nisso. Tenho falado muito com o Secretário de Mx Energia sobre isso.

Com relação à substituição de combustíveis, essa é uma discussão que se faz em termos de uma crise energética e estamos realizando essa discussão. Deficiência de fiscalização é uma coisa que há, mas acho que devemos entender que numa frota de 4 milhões de veículos por mais que se tenha fiscais e muito eficientes, vamos depender sempre do grau de consciência do proprietário do automóvel. Não adianta imaginarmos que qualquer ação do governo substitui o engajamento, o que eu chamo de "cidadania individual dos proprietários de automóveis".

Uma coisa se complementa à outra, porque o número excessivo de veículos não vamos resolver isso. Com relação aos caminhões a CETESB está atuando. E aí eu queria dizer que há uma competência municipal nessa matéria, porque há um contrato entre a Prefeitura de São Paulo e essas empresas que operam o sistema de transporte coletivo e, nesse contrato, se prevê o controle das emissões.

Estive, há alguns dias atrás, com o Secretário Municipal de Transportes, Dr. Carlos Toledo, que inclusive me disse que a nosso pedido ele já teria encaminhado uma carta às empresas operadoras de ônibus para saber do cumprimento da regra contratual de obediência ao controle de emissão.

Com relação às outras questões que foram colocadas aqui



— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 198 de proc.
N.º Rpp-23 de 10-98
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-7	4	Angela	TRANSITO	22.08.95		

Quer dizer, se a frota é deste tamanho, se eu estou pensando na verdade que 800 mil pessoas deverão abrir mão do automóvel durante o dia e que a média de ocupação é de 1.5, estamos ~~falando~~ falando, por dia, de um milhão e duzentas mil pessoas que vão fazer uma modificação no seu cotidiano no caso do rodízio de uma semana.

Ora, ~~mas não dá para~~^{saber como} uma população se comporta diante de uma situação como essa, fazer uma operação dessa complexidade num país que não tem ~~nem~~ nem um precedente como essa exige não improvisação, mas adoção de algumas hipóteses que vamos testar concretamente.

Nas críticas que se faz ao sistema do México, que adota 50% da~~o~~ chapa, chapa par e chapa ímpar, e o sistema não funcionou supostamente porque as pessoas passaram a adquirir automóveis antigos. Vamos aplicar isso ao rodízio de uma semana. Por que nós descartamos essa hipótese? Descartamos essa hipótese ~~por que não?~~

is not yet determined. [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 199 de proc.
N.º Kpp-23 de 10 95
O funcionamento

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N9	1	ant.	trans.	23.8.95		

porque um rodízio por tempo determinado, imaginamos que as pessoas não estariam dispostas a fazer um investimento para uma operação de uma semana, ou mesmo supondo que esse rodízio tenha que ser estabelecido durante todo o inverno por um período maior, o ano que vem que seria o período de inverno excluindo julho que ~~maria~~ em função das férias escolares, o trânsito se reduz espontaneamente. Algumas das hipóteses que estamos testando são absolutamente novas e que adotamos uma linha que pode ser confirmada ou desmentida. Em relação à aplicação de multa, sei que muita gente acha que deveríamos partir num primeiro momento para a multa. Adotamos a hipótese de que neste primeiro teste é preferível testar o grau de cidadania da população, porque dependendo do resultado podemos aplicar a multa a partir do ano que vem sem nenhum risco de legitimidade social da medida. Se eu estivesse ~~estava~~ aplicando a multa nesse primeiro ano, certamente a crítica teria sido muito severa em relação a nós inclusive no sentido de que não há transporte coletivo, poderia se impetrar algumas ações judiciais que estão absolutamente excluídas em função da não existência de multas.

Quero dar uma informação para a imprensa que ontem estivemos com o Presidente do Tribunal de Justiça de São Paulo que disse que vai adotar e determinar a obrigatoriedade do rodízio no que tange o Poder Judiciário de São Paulo. Portanto, queria dizer que acho que é uma medida importante para São Paulo, acho que vamos testar o grau de cidadania da população, o governo está fazendo a sua parte e espero que a sociedade faça a sua parte. Estamos tomando todas as medidas no sentido de mostrar que é um problema complexo e que não se resolver apenas com uma ação do governo, que é necessário que a sociedade se engaje nessa campanha na me-

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 800 do proc
N.º Ppp-23 de 10.95
O funcionário 



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. - APARTE
N9	2	ant.	trnas.	22.8		

Em nome pessoal reconheço essa iniciativa da Secretaria Estadual do Meio Ambiente uma iniciativa positiva pelo fato de que pela primeira vez na cidade estamos tentando, é uma maneira de enfrentar esse problema da poluição. Como cidadão de São Paulo, todo inverno a gente vive esse problema e dificilmente encontrou qualquer iniciativa do Poder Público no sentido de atacar esse problema. A primeira questão é este, reconheço nisto uma iniciativa para travar o debate. No entanto, acho que a responsabilidade de todos nós é que passamos durante vários debates ouvindo sugestões de vários especialistas, inclusive sobre essa questão do impacto do trânsito e a poluição e percebemos que há várias medidas a serem tomadas numa cidade como São Paulo que, infelizmente, não vêm sendo tomadas. Citamos algumas neste texto onde procuramos fazer alguns apontamentos sobre a questão. A mais evidente é a inversão de prioridades em relação ao transporte coletivo e ao individual onde temos visto nos últimos anos praticamente uma estagnação na oferta de transporte público, seja no metrô, ferrovia ou no sistema ônibus. O número de ônibus é praticamente o mesmo nos últimos 3 anos, a ferrovia tivemos depoimentos dos mais chocantes em relação ao estado da ferrovia, são quase 300 quilômetros de ferrovia na região metropolitana sendo utilizada abaixo de 40% da sua capacidade de transportar e o metrô com suas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 801 de proc
N.º Ppp-23 de 19 95
O funcionário *[assinatura]*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
Nº	3	ant.	trans.			

~~obras paradas por dificuldades financeiras do Estado. Então, a falta de~~
oferta de transporte público nos últimos 3 anos não acompanhou o acresci-
mento da demanda, ajudou a pontecializar o crescimento absurdo que ti-
vemos do uso do automóvel individual como opção primeira de transporte
de pessoas na cidade. Tivemos um debate no Instituto de Engenharia,
para mostrar o caráter apartidário de certas análises, onde se mostrava
que a opção da pessoa pelo automóvel, não é uma opção de elite, que para
muitas pessoas o automóvel se transforma num único meio viável para a
pessoa poder se transportar e trabalhar em São Paulo. A opção do automô-
vel hoje, não é uma opção mal pensada por cada pessoa.

~~_____~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha 802 de 802
N.º Rpp-23 de 1295
C. Municipal

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N10	1	Marcelo	Trânsito	22.08.95		

É uma opção em função da melhor mobilidade para cada um.

Nesse sentido é que a gente fez as observações a cerca dos limites que a gente vê na questão do rodízio como uma medida que realmente permita diminuir, em caráter mais definitivo, o problema da poluição, ou seja, ~~se~~ nós acreditamos que se ~~hã~~ não houver um investimento em transporte público na cidade, se não tiver um programa permanente de controle de poluição, pois nós tivemos dados dos jornais informando que esse programa "Caça à fumaça" atuou centenas, quase mil caminhões na cidade, que todos sabemos que transitam. Precisa ter, ou do município ou do estado um programa permanente desses caminhões. Em relação aos ônibus o Secretário lembrou muito bem que é contratual a fiscalização da emissão ~~dos~~ dos 11 mil ônibus que trafegam pela cidade, fazendo ~~mais~~ mais de 50 mil viagens por dia na Cidade de São ~~Rio~~ Paulo.

Então são questões que eu acho que são ~~mais~~ questões de caráter permanente, que a gente deveria estar estudando. Acho que o momento do rodízio é um momento importante para deflagrar essa discussão, para deflagrar essa questão da urgência do combate à emissão de poluentes e ao controle da poluição ~~atmosférica~~ atmosférica na Cidade de São Paulo. A gente não poderia deixar de aproveitar este momento para estar cobrando as ~~responsabilidades~~ responsabilidades, os programas, as questões



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha 803
N.º Rpp-23
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N10	2	Marcelo	Trânsito	22.03.95		

de caráter mais permanente.

As observações que nós fazemos vai nesse sentido, de aproveitarmos as oportunidades para, de fato, levantarmos essa discussão.

Queria anunciar, também, a presença do Vereador Odilon Guedes e do Vereador Ítalo Cardoso, além de repórteres da "Folha", do "Diário Popular" e outros.

Vamos passar a palavra aos Srs. Vereadores e depois ao público. Só gostaria, infelizmente, de ~~anunciar~~ anunciar a seguinte questão, como temos o limite das 15 horas, horário do início da nossa sessão, teremos que ser um tanto quanto rígidos nas colocações dos senhores presentes. Então vou propor limitar a três minutos as colocações, questionamentos ou ~~colocações~~ colocações que os senhores Vereadores façam e, ao invés de fazer observações e respostas do Sr. Secretário, para que ~~fosse~~ fosse mais dinâmico e veloz, fazer alguns tópicos para a gente possa ganhar um pouco mais de agilidade e permita mais pessoas falares.

O primeiro orador é o ~~Vr~~ Vereador Adriano Diogo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 804 do proc.
N.º Pp-23 de 1975
O. Machado

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N10	3	Marcelo	Trânsito	22.03.95		

O SR. ADRIANO DIOGO - Queria ~~parabenizar~~ ~~parabenizar~~ parabenizar a iniciativa do Vereador Sérgio Rosa e também ~~x~~ ressaltar a importância da vinda do Secretário Estadual Fábio Feldman. É muito mais fácil solicitar a vinda e ter a vinda de um Secretário estadual do que receber esses fascistas de plantão que assaltaram a ~~Prefeitura~~ Prefeitura de São Paulo. Então, me orgulho pela relação democrática que temos. Queremos lamentar, inclusive, que quando o Secretário procurou o Prefeito Paulo Maluf, ele, de uma forma, zombeteira, disse, com acentuado sotaque o brasileiro não se acostuma se não tiver uma pesada multa, como se fosse um exército invasor fazendo julgamento morais e políticos a cerca do povo ~~brasili~~ brasileiro.

Eu acho que essas considerações que o Vereador Sérgio Rosa colocou são bastante pertinentes, mas eu gostaria de fazer a abordagem ~~x~~ do ponto de vista dos transportes, que ~~não~~ nem é minha área ~~x~~ de ~~exper~~ ~~especialização~~, a Vereadora Tereza Lajolo, o Vereador ~~Tríp~~ Trípoli, na questão do ~~centro~~ centro, acho que é importante e ela vai falar sobre isso.

Só queria levantar algumas sugestões, apoiando a medida, dizendo que a questão da educação ambiental é um fator fundamental preponderante. Eu me assusto com esse azedume da imprensa, ~~outro~~ outro



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

808
Ry 23
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N10	4	Marcelo	Trânisto	22.08.95		

dia a "Folha de S. Paulo" fez uma matéria de mau humor que não é possível a população se adaptar a esse tipo de coisa, como se as medidas educativas fizessem uma transformação imediata. É lógico, o processo educativo, ~~ix~~ acho corretíssimo isso, acho que devia ser até uma questão pedagógica da cidade como um todo, como uma questão ~~xxx~~ para as escolas.

Queria fazer algumas sugestões. Primeiro, quando os índices, o conjunto de índices ~~gx~~ de poluição do ar, que dão o total da qualidade, eles deviam ser expressos pela Cetesb e ~~px~~ pela secretaria diariamente. Inclusive, essa explicação do ozônio é fundamental, inclusive, porque ela foi tomada num domingo, como fator de conscientização. Acho que é difícil para a população se mobilizar para um processo se ela não souber exatamente o nível de intoxicação. Os painéis que existem na cidade, muito pouco, se transformaram numa enorme colcha de publicidade e a questão do índice está muito mal ~~xxxx~~ situada, mesmo porque os elementos químicos ~~xxxx~~ x constantes para a formação do índice deveriam ser publicados, como eram no passado a qualidade das praias, quando a população tinha ciência exata da questão da balneabilidade. Acho que isso deveria ser tratado melhor, a questão dos índices. Acho que ~~xxx~~ está ~~faix~~ fazendo as organizações dos bairros, porque a ~~Prefeitura~~ Prefeitura de São Paulo, nesta ~~xxxx~~ administração, arrebitou com esse sistema ~~ix~~ mais



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 806 do proc
N.º 806-23 do 10.º TS
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N10	5	Marcelo	Trânsito	22.08.95		

seletivo, o chamado ~~ônibus~~ ônibus seletivo, que priorizava setores da classe média, que usam carros, isso acabou nesta administração. Com a ~~introdução~~ introdução dos clandestinos os padrões de controle foram ~~extintos~~ extintos.

O que eu queria que o Secretário comentasse, para concluir, se é que é possível, porque tem um acordo ~~entre~~ Governo do Estado e Governo do Município que não dá ~~para~~ para entender direito, como está

~~mantendo o controle dos veículos automotores, que o Secretário Municipal~~
~~já tem até as máquinas prontas, já tem até as máquinas prontas para a vega~~
~~já tem até as máquinas prontas, já tem até as máquinas prontas para a vega~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 804 do proc.
N.º 23 de 95
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTÉ
N11	1	morg.	trânsito	22.8.95		

a questão de controle dos veículos auto motores, que o Secretário Municipal que me nego dizer o nome, já tinha dirigido para Vega OAS, a Vega já tem até as maquetes prontas, toda sociedade civil contestou, esta Câmara vergonhosamente aprovou a concessão da Prefeitura à revelia do governo do Estado. Queria que a gente tivesse mais dados sobre essa questão.

O Sr. Nelson Guimarães Proença - Quero em primeiro lugar saudar o Secretário Fábio Feldmann por ter atendido, acendido ao convite feito pela Comissão de Trânsito e também de certa forma justificar a impossibilidade de acompanhar até o fim este debate, o Sr. Secretário é um parlamentar e sabe que numa casa como esta várias sessões se realizam ao mesmo tempo, eu sou membro da Comissão de Finanças, dei uma escapada até aqui, sou obrigado a voltar. Feita esta justificativa antecipada de não poder ficar até o fim, quero cumprimentar pela iniciativa o Governo do Estado através da Secretaria do Meio Ambiente e embora com as limitações próprias de uma experiência inédita como esta, em primeiro lugar. Em segundo lugar compreendendo e respeitando as dificuldades que isto pode gerar para uma parcela até significativa da população, impedida que estará de trabalhar com o seu veículo próprio e muitos dependem desse veículo próprio, apesar de tudo isto acho a iniciativa necessária. Não



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 808 do proc.
N.º Rpp-23 de 1995
O funcionário

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
NLI	2	morg.	trânsito	22.8.95		

acredito que haja uma medida milagrosa, uma solução única para o problema da poluição ambiental numa cidade da proporção de São Paulo, diria até para uma região metropolitana da proporção desta que está representada por São Paulo e o seu entorno. Volto a dizer, não acredito que haja uma solução, é uma série de medidas que terão que ser tomadas e que cada qual terá que contribuir com uma parcela de solução para que o todo se solucione, por exemplo, o controle do escapamento de gases é uma necessidade. Não acho que a lei aprovada pela Câmara por exigência do Sr. Prefeito tenha sido a melhor, não acho também que a maneira pela qual está se encaminhando a questão da atribuição a uma única empresa para esse controle seja melhor, entretanto, a medida em si, controle de eliminação de gases é necessária. Acho que teremos a oportunidade no futuro corrigir as distorções desta lei e vamos fazê-lo, mas no presente ela é necessária. O mesmo se dá em relação ao rodízio do fim deste mês. Claro que problemas existirão, que sozinho isso não vai resolver, mas somando-se aí 15 ou 20% de redução da eliminação de gases por ausências de veículos nas ruas, mais o controle do escapamento de gases, mais a instalação em carros que venham a ser licenciados daqui para a frente em São Paulo, sejam carros importados ou nacionais, com equipamentos anti-poluentes, é a somatória de tudo isto que poderá um dia trazer uma solução para um problema ambiental na Capital.

Então, desejo registrar neste instante, não se trata de uma pergunta ou inquirição, mas o registro do apoio que nós todos, creio a população de São Paulo no seu conjunto, uma voz ou outra discordante, está dando à iniciativa do governo do Estado de São Paulo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha 809 do processo
N.º 100-23 de 1995
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N11	3	morg.	trânsito	22.8.95		

O SR. DAIMO PESSOA - Quero agradecer a presença do Secretário Fábio Feldmann e cumprimentar a presença dos demais integrantes da Mesa e formular três questões porque o rodízio, que é uma medida saudável implica num conjunto de decisões. Primeira, seria uma campanha educativa em razão do fato que não vai se aplicar multa, o que é uma coisa que a gente entende boa. Como é que vai ser isso, existe um ~~prime~~ plano de informação à opinião pública, um plano de mídia para que então o usuário, o munícipe, o cidadão possa ter todas as informações.

Segunda questão, o senhor disse que esteve reunido com empresários de ônibus, com o Secretário de Transporte do Município e naturalmente o Metrô deve estar inserido nesse contexto. Como é que vai se compatibilizar essa oferta de mais transporte dado o fato que pelo menos 800 mil carros, na proporção de um e meio passageiros por carro, seriam um milhão e duzentas mil pessoas que necessitariam de mais transporte, mais ônibus e mais metrô. E a terceira questão que formulo que o senhor admitiu e disse que a possibilidade de se decretar um feriado. Qual é a mensuração desse nível, desse parâmetro em que nós possamos chegar e haverá a necessidade da decretação de um feriado ?

O SR. FÁBIO FELDMANN - Seguindo a ordem, com relação ao que o Vereador Adriano Diogo colocou, com relação a divulgação dos índices, a CETESB divulga os índices diariamente. Aqui acho que a dificuldade é que nós estamos estudando é como divulgar os índices sem banalizar o estado crítico de poluição da cidade, ou seja, divulga-se no inverno todos os dias, como de bom, se quiser eu mando para o seu gabinete, está



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 845 do proc.
n.º Rpp - 23 de 10 98
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
Nll	4	morg.	trânsito	22.8.95		

nos jornais, mas eu mando para você, com dedicatória. Mas como você fala,

O Sr. Adriano Diogo - Você não leva a sério minhas perguntas.

O SR. Fábio Feldmann - Eu levo a sério. Mas estou dizendo
são divulgados no jornal todo dia.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 811 de proc.
N.º 12py-23 de 1995
O (unidade)

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HLO	1	ANA	ComTrans.	22.8.95		

~~_____~~
Pegue um jornal aí para mostrar para o Adriano, ele não acredita em mim. São divulgados balneabilidade de praia, nos jornais diariamente. Estou falando sério.

O SR. ADRIANO DIOGO - Sr. Secretário, ao tentar contri-
buir quero dizer o seguinte: ~~a população~~ não acredito que a população te-
nha consciência dos níveis, nem a composição dos itens. A balneabilidade
criou uma escola, criou uma tradição. Todos os jornais publicam porque
é uma coisa que a população procura. Não sei se é ignorância da minha
parte, que o mesmo caráter democrático da divulgação da balneabilidade
deve ser dado para os índices de poluição do ar, que não são claros.

O SR. FÁBIO FELDMAN - Tudo bem. É outra coisa.

Talvez na estratégia de comunicação da Secretaria de Meio Ambiente eles
não sejam claros, mas eles são divulgados diariamente. Está aqui a impren-
sa. É só perguntar para a imprensa se eles não divulgam nos seus períódi-
cos esses índices. A discussão, Adriano é outra: como não banalizar os
dados de poluição, ou sejam, a pessoa ouve todo dia dizendo: o ar de
S. Paulo de determinada região é de situação crítica ou é ruim. É que as
pessoas acostumam com o ar de S. Paulo ruim. Quer dizer, o que acho que
estamos tentando discutir nessa operação é como transmitir a informação
para a população e associar a informação — aí você pode ter razão —
quer dizer, o que significa o ar de S. Paulo ruim. Porque a banalização
da informação, muitas vezes leva a que a população não reaja à qualidade
do ar. É isso que acontece. Agora, os índices têm sido divulgados em
relação aqueles que a CETESB tem condições de medir os poluentes. Quer
dizer, nem todos os poluentes estamos aparelhados para medir. Nós estamos



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 812
N.º 1698-230 10 75
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H10	2	ANA	Trânsito	22.8.95		

mos capacitando a rede telemétrica de S. Paulo para que ela possa fazer todas as medições. Com relação a esse convênio, que é feito entre a Prefeitura de S. Paulo e o Governo do Estado, é um convênio que passou pela consultoria jurídica do governo do Estado, nós estamos discutindo e portanto analisando-o para saber o que achamos dele. Acho que conceitualmente ele tem algumas virtudes e alguns defeitos, mas ele está em vigência, tem valor e cabe ao Estado e à Prefeitura respeitá-lo. O Vereador Nelson Proença, que é o Líder do PSDB aqui, é meu Líder, portanto, citou também o convênio. E eu queria dizer que estamos discutindo e provavelmente vamos convidar os representantes da Câmara Municipal a rediscutir toda metodologia de controle do ar da região metropolitana porque achamos que tem um problema de caráter institucional relativo aos órgãos da Secretaria de Meio Ambiente que revela a seguinte situação: eu tenho a Cetesb que há 25 anos existe, é um órgão de reputação e credibilidade inegáveis, mas o fato é que o ar de S. Paulo não tem demonstrado melhoras. Portanto, vamos discutir depois a operação rodízio, as metodologias e os padrões que a Cetesb adota. Quer dizer, queremos uma rediscussão total em relação ao controle da poluição do ar em S. Paulo. O Nelson colocou uma questão que gostaria de ressaltar e respondendo ao Dalmo sobre campanha educativa.

Vereador Dalmo o governo de S. Paulo não tem recursos para uma campanha de mídia. Quem está acompanhando a operação rodízio sabe que toda ela está sendo feita com recursos de parceria. Os outdoors são parceria, o material também, que estamos distribuindo nas ruas. Eu quero dizer para a imprensa que nesse fim de semana quem for no cinema terá um filminho de 30 segundos que é todo de parceria, em relação às escolas estamos usando um personagem de história, especialmente criado para



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 813 do proc
N.º Rpy-23 de 1975
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. ARARTE
HLO	3	ANA	Trânsito	22.8.95		

fazer com que os filhos induzam os pais ao uso do automóvel. Agora, não temos recursos para uma campanha mais ampla. Eu gostaria até que houvesse uma moção. Ontem, a Prefeitura de S. Paulo, no jornal Nacional colocou um anúncio publicitário sobre as suas ações em relação à poluição do ar. Eu acho que numa articulação, e numa atitude de boa vontade, a Prefeitura de S. Paulo poderia colaborar conosco e fazer uma campanha mais dirigida em relação a operação rodízio. Quer dizer, se o governo de S. Paulo e a Prefeitura tem recursos para colocar um anúncio no jornal Nacional, por que não colocar um anúncio Prefeitura de S. Paulo, Governo de S. Paulo, inclusive com informações como a tabela e o rodízio? Eu acho que a Câmara Municipal poderia recomendar através de seus Vereadores, do seu Plenário, das suas comissões que a Prefeitura fizesse uma publicidade conjunta conosco. Quer dizer, quanto custa um anúncio do Jornal Nacional, horário nobre da televisão? Quero dizer que não temos esses recursos e uma das dificuldades que antecipo com relação à operação rodízio é que o governo do Estado não tem verba para uma campanha publicitária que se pudesse colocar em todos os jornais de páginas inteiras, colocar nos rádios anúncio pago. Quero dizer que a mídia tem participado e colaborado muito conosco. A Folha de S. Paulo, por exemplo, fez um editorial a nosso favor e tem colocado em enquete personagens que 88% são favoráveis ao rodízio, a não ser em casos isolados. Algumas televisões estão se dispondo a fazer a divulgação de um filme que foi feito e produzido na própria Secretaria de Meio Ambiente, a Rede Manchete, além da TV Educativa, algumas rádios estão colaborando conosco,

[REDACTED]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 814 do proc.
N.º Rpp-23 de 13 75
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.-APARTE
H11	1	Paula	Com.Trânsito	22.08.95	Feldman	

Jovem Pan, Bandeirantes, inclusive a Volkswagen do Brasil lançou uma campanha que já é resultado da Operação Rodízio, onde ela colocou uma verba de um milhão de reais e qualquer proprietário de automóvel Volkswagen, independentemente do ano, pode ir numa concessionária que eles vão fazer a regulagem dos motores. Não sei se vocês sabiam disso. Quer dizer, é uma campanha num crescendo que acho importante.

Portanto, estamos aí num plano de mídia, estamos distribuindo, fazendo uma planfetagem grande; estamos com mil faixas na Cidade cedidas pelo SIMPI, por exemplo, e por outras instituições e dentro do possível estamos fazendo,

Com relação ...

* * *

- Aparte fora do microfone,

* * *

O SR. FABIO FELDMAN - x Não. Controle de veículos nesse convênio, quero dizer que do ponto de vista ambiental, quer dizer, não há grandes questionamentos da nossa parte. Inclusive, os questionamentos que existem foram remetidos ao Secretário Werner Zulauf na semana passada. Eu encaminhei ao Secretário Werner



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 815 do proc.
N.º 12pp-23 de 19 75
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H11	2	Paula	Com.Trânsito	22.08.95	Feldman	

Zulauf alguns questionamentos de natureza essencialmente técnica sobre a licitação. Quero dizer que a Secretaria de Meio Ambiente ela, na verdade, faz questionamentos de natureza técnica e não estamos, na verdade, questionando questões que fogem da competência da Secretaria de Meio Ambiente em relação a eventuais e potenciais irregularidades que possam ocorrer.

Temos aí a Câmara dos Vereadores, o Tribunal de Contas do Município, o Ministério Público que se houver algum questionamento que não é da competência ambiental, não me cabe fazer esse tipo de questionamento.

* * *

- Aparte fora do microfone.

* * *

O SR. FABIO FELDMAN - Nós temos um plano de controle de veículos automotores que estamos em fase de implementação e que vamos implementar o nosso plano independentemente do plano municipal.

Quero dizer ao Vereador Adriano Diogo que há uma questão legal a qual já me referi aqui em ~~relação~~ relação às competências. Quero dizer, a competência do Estado e a competência do Município estão previstas tanto na Constituição Federal como na Constituição Estadual. Quero

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 826 do proc.
M.º Kpp-23



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H11	3	Paula	Com.Trânsito	22.08.95	Feldman	

dizer mais uma vez que esquecemos a dimensão metropolitana ao elencar as competências. E, portanto, isso cria uma dificuldade de natureza legal, constitucional em relação a essas matérias. Quer dizer, estamos procedendo a muitos estudos de natureza jurídica para saber o alcance dessas competências e qual o alcance em que o Governo do Estado pode atuar, ~~mas~~ quais são os limites e não são os limites.

Com relação a decretação de ~~quaxxxxxxxxx~~ feriado, quer dizer, eu me disporia, Vereador Dalmo, a mandar um técnico da CETESB que explicaria exatamente a metodologia de decretação de feriados.

A poluição é medida num determinado espaço de tempo. Normalmente 8 horas. Nesse período de 8 horas você faz as medições e se nesse período se verifica um índice que pode ser escalonado em função da gravidade, se se verificar um índice que alcança um determinado pela legislação que é o de estado de emergência, nós decretaríamos estado de emergência e, dependendo das condições, feriado.

Por que o feriado é uma coisa bastante complicada? Porque o feriado, quer dizer, ninguém me fez essa pergunta, vi que algumas autoridades municipais nos questionaram em relação ao rodízio. O problema entre você verificar o índice de poluição grave e você tomar uma medida existe um tempo. Esse tempo, na verdade, ele depende de condições fora do nosso controle, como a dispersão dos poluentes, presença de ventos

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 217 do proc.
n.º 12pp-23 de 1995
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL1	4	Paula	Com.Trâns.	22.08.95	Feldman	

e assim por diante.

Então, vejam, supondo que alcançasse índice altíssimo de poluição hoje, agora, nesse momento, o problema seria o seguinte: o feriado deveria ser decretado hoje . Em que momento ele valeria? Dependendo da condição , para agora. Agora, supondo que as pessoas saíram de casa e que agora estão no trabalho, como é que você faz para que essas pessoas se desloquem? do trabalho para casa?

São questões altamente complexas: Volto a insistir, estamos tratando de questões que envolvem o cotidiano de milhões de pessoas. E, portanto, são questões extremamente complexas do ponto de vista operacional. Quer dizer, como é que eu faço? O índice de poluição atingiu o estado de emergência. Aí, vou verificar quais são as condições, se existe previsão de chuvas, previsão de ventos, se há feriado amanhã, que dia da semana é para saber o que eu vou fazer.

O que eu acho que tem de diferença nessa gestão da Secretaria de Meio Ambiente e as outras gestões é que nós, na verdade, vamos tomar as medidas que acharmos necessárias, populares ou impopulares para salvaguardar a saúde da população. Normalmente, em situações como esta havia uma certa atitude de tentar não enfrentá-las com a firmeza necessária. Nós decidimos...



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 817 do processo
N.º 123-23 de 12 95
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.-APARTE
H11	5	Paula	Com.Trâns.	22.08.95	Feldman	

- Aparte fora do microfone.

O SR. FABIO FELDMAN - Não, Adriano. Essa operação, quero até que você visse o Decreto do Governador. Essa operação que estamos decretando está sendo decretada como medida de defesa civil. Quando o decreto é de defesa civil isso tem consequência legal, ou seja, ela exige a participação de todos os setores da sociedade, de todos os órgãos públicos sejam eles estaduais, municipais ou federais. Quer dizer, temos o poder constitucional eis se tratando de uma medida de defesa civil fazer as convocações necessárias.

Tanto que quem verificar, tiver a paciência de ler o decreto, verá que é uma operação coordenada pela Secretaria ~~de~~ de Meio Ambiente através da CETESB, da Secretaria propriamente dita e a coordenação da defesa civil do Governo de São Paulo. Quer dizer, a Defesa Civil é parte nesse processo , ~~.....~~.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 819 do proc.
N.º 23 de 19 75
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H12	1	Norma	Trânsito	22.08.95		

tanto, ela é parte ~~M~~ que a Polícia Militar vai estar nos ajudando, a Polícia Rodoviária Estadual e a Polícia Rodoviária Federal estão engajadas inclusive na fiscalização dos caminhões, quer dizer, eu só queria dizer que talvez, se houver necessidade, Vereador Rosa, nós poderíamos fazer uma exposição detalhada da operação, se houver necessidade, eu vim fazer aqui uma exposição genérica, mas eu posso ~~explicar~~ explicar inclusive quais são os pontos de fiscalização, qual é a área onde estamos ~~intensificando~~ intensificando a fiscalização, quem participa dos comandos, quais são as ações que esses comandos terão, eu posso explicar em detalhes. É que eu achei que aqui era uma explicação de caráter mais genérico em relação a esse assunto.

O SR. SÉRGIO ROSA(PT) — Acho que infelizmente, até ^{pela} ~~questão~~ questão de tempo, nós, de fato, teremos que ficar um pouco no caráter genérico porque não quero aqui boicotar a sessão que tem início às 15:00 horas, mas eu até já deixo o convite ao Secretário para que após a semana de rodízio a gente possa estar aqui novamente fazendo o balanço da experiência do rodízio e aí poder aprofundar essa discussão do ponto de vista do detalhamento de outras iniciativas.

Bom, nós temos inscritos aqui a Vereadora Tereza Lajolo, o Vereador Odilon Guedes e o Vereador Maurício Faria. Eu gostaria que se alguém mais desejasse se inscrever, que o fizesse agora, para que a gente pudesse fazer todas as questões. —(pausa)— Laerte, dos engenheiros do Metrô. Mais alguém? Porque nós faríamos o bloco final, porque o tempo não vai permitir outra bateria de perguntas. —(pausa)—



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 820 do proc.
n.º Rpp-23 de 1975
O Funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H12	2	Norma	Trânsito	22.08.95		

Então, está bem, finalizaremos com a Vereadora ~~XXX~~ Tereza, Vereadores Odilon e Maurício e o Laerte, da Associação dos Engenheiros do Metrô.

A SRA. TEREZA CRISTINA DE SOUZA LAJOLO - Eu gostaria de colocar ao Secretário alguns comentários a respeito dessa questão. Eu acho que as pessoas, diante de problemas, tomam iniciativas e elas são passíveis de serem comentadas, discutidas, para que a gente possa não só aperfeiçoar mas também nesse aperfeiçoamento verificar que outras questões estão colocadas, para que a gente faça uma verdadeira campanha em termos de educação.

E eu queria chamar atenção para algumas coisas que me preocupam. Eu acho que educar a população do ponto de vista do controle do meio ambiente, não provocar, não causar poluição, eu acho fundamental, mas é muito interessante que quando a gente pensa sobre essa situação a gente pensa no povão como o elemento que precisa ser educado e penalizado para poder melhorar as suas condições de vida e do meio ambiente.

Então, nesse caso há uma poluição, dada historicamente, na Cidade de São Paulo. Quem é que vai sofrer rodízio, hoje não está sendo penalizado, mas quem vai sofrer a penalização em termos de ter rodízio? O povão; o povão. Ruim? Não. Acho que o povão tem; só que eu quero questionar, e queria que acoplassem a esse processo de campanha educativa propostas ousadas em termos de governos.

Dizia aqui o representante da Associação Nacional de Transportes Públicos - e isso a gente sabe, que historicamente, neste



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha 821
de 821
O funcionário
23 de 12
TS

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL2	3	Norma	Trânsito	22.08.95		

país, ou principalmente de mil novecentos e cinquenta e poucos para cá, transporte coletivo deixou de ser problema estratégico para qualquer governo, seja a nível ~~III~~ federal, estadual ou municipal. Não há uma preocupação do ponto de vista estratégico.

Transporte coletivo ~~XXXXXXXXXX~~ inclusive se nós lembrarmos, de 55 para cá, as ferrovias foram degradingando, e damos saudações à existência dos caminhões, sem nenhum controle, sem nada, e eles rodam por aí soltando poluição.

Os carros, hoje, nós vamos abastecer em qualquer lugar, todo mundo quer ir abastecer porque nós podemos ganhar um carro importado, até a mais ~~II~~ do que aquele que nós ~~II~~ já temos, e as medidas a nível federal, inclusive no incentivo do consumo do carro particular é fantástico, inclusive as brigas com o mercosul e com o diabo aí em termos de carro nacional e de carro importado.

Eu acho que uma medida desta deveria ser acoplado a ela não só a educação do cidadão mas acoplar a exigência, a nível de governos, que se tenha como estratégico o transporte coletivo, por exemplo, que o governo do Estado seja realmente, tenha garantias do Governo Federal para a construção do Metrô na Cidade de São Paulo.

Vamos discutir a questão da poluição na Cidade de São Paulo. Há tempos atrás foi tomada uma medida de proibir o trânsito no centrão da Cidade; recentemente o que o Prefeito de São Paulo fez? Abriu o centrão da Cidade a quê? Ao transporte individual! Porque os que utilizam os bancos do Centro tinham necessidade de ter acesso; tinham necessidade de ter acesso, senão os bancos do Centro reclamavam porque

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL2	4	Norma	Trânsito	22.08.95		

os senhores grandes empreendedores, a nível dos bancos, não queriam ir até lá, e estavam preferindo outras agências, e portanto colocando em risco. Abriram-se as ~~portas~~ portas para o tráfego não só aumentando a poluição como colocando o problema do risco à vida da população.

~~Homem sem nome, que, praticamente,~~

~~que, praticamente,~~

~~poluição.~~



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL4	1	valéria	trânsito	22.8.95		

vamos ver agora. O Sr. Prefeito decreta porque praticamente vamos construir mais gaarages subterrâneas no centro da cidade de São Paulo, para dar vazão à necessidade da população que vem ao cantro de carro para poder ter onde colocar seu carro. Portanto, concordo com medidas educativas e que a população colabore, mas a essas medidas por favor, é necessário que associemos uma proposta política onde o penalizado não seja só aquele que utiliza o carro incentivado por uma política que vem já historicamente sendo estabelecida neste país que é o incentivo ao carro individual e não ao transporte coletivo. Essa é uma situação, não estou negando a medida mas, por favor, eu pediria ao Secretário que associasse também ao grito da MRE, Associação Nacional de Transportes Públicos, ANPP, a exigência de que o Governo Federal tenha como questão estratégica o traansporte coletivo, principalmente nesta região de São Paulo, e, ao mesmo tempo, que discutisse se não era possível, tendo o transporte coletivo como prioridade - e aí me assusta que o Secretário de Transportes do Município mande uma carta para os empresários que por favor controlem - ele tem poder de punição e controle de fiscalização. Não é uma carta, é permanente a fiscalização, está prevista no contrato. Inclusive está previsto que os srs. empresários seriam remunerados pela qualidade efetiva do transporte e um deles era o controle de motor e tudo. E isso não está sendo feito, mostrando que aa Secretaria não tem nenhuma preocupação com isso. Portanto, esse grito ta bém por parte dessa campanha tem de ser dado no município, no Estado e no Governo Federal. Acho que o Secretário Fábio Feldman poderia estar junto nesse processo.

O SR. SERGIO ROSA - Vereador Odilon Guedes.



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL4	2	valéria	trânsito	22.8.95		

O SR. ODILON GUEBES - Boa tarde, Sr. Secretário, boa tarde a todos. O senhor sabe que a cidade de São Paulo tem 4 milhões e 300 mil veículos e um dos problemas graves, no meu entender, é que, como o próprio Vereador Sergio Rosa disse na abertura, é que o transporte individual passa a ser uma opção em relação ao transporte coletivo porque não há essa opção. Só paara o senhor ter um exemplo, só neste ano o Governo Maluf gastou 700 milhões de reais em pagamento da dívida. O município de São Paulo, segundo o Banco Central, é o município que está mais se endividando no Brasil. Quer dizer, se tivesse uma Prefeitura que não estivesse se endividando investir no Metrô - inclusive o próprio Zarattini, com 700 milhões de reais daria para construir cercadem 10 quilômetros de Metrô, quer dizer, centenas de milhares de carros ficarem na garage, Só mais um exemplo do que está acontecendo em São Paulo, o túnel do Ibirapuera, desde o início da gestão Maluf até o fim do ano, terá um gasto de 300 milhões de reais, quer dizer, mais de três estações de Metrô. O que eu pergunto é se é possível controlar a poluição na cidade de São Paulo sem ter medidas estruturais do ponto de vista da matriz do transporte coletivo na cidade.

O SR. SERGIO ROSA - Vereador Maurício Faria,

O SR. MAURÍCIO FARIA - Primeiramente, quero cumprimentar o Secretário Fábio Feldman e registrar o respeito que tenho por ele como homem público, em que pesem as divergências que hoje existem entre o PSDB e PT. E é em nome desse respeito que manifesto estranheza pelo seguinte: entendo que essa caampanha de controle de circulação de veículos vai colocar para a Cidade um alerta a respeito desse grave fenômeno da emissão de poluentes por veículos. Mas, paralelamente, estamos tendo o



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL4	3	valéria	trânsito	22.8.95		

andamento e o processo de conclusão da concorrência para a implantação do programa de IM, de inspeção e manutenção de veículos. E este programa é objeto de questionamentos profundos de natureza técnica por parte dos técnicos da Cetesb, que é um órgão subordinado a V.Exa. E esses questionamentos não são, pelo que tenho entendido, de caráter secundário, como parece entender V.Exa. Há dois questionamentos fundamentais de caráter técnico que podem comprometer de maneira irremediável a implantação de um programa de controle de emissão de poluentes por veículos em uso.

~~Primeiro~~ O primeiro diz respeito à própria implantação isolada no âmbito da Capital. Os técnicos da Cetesb vinham entendendo, e entendem, que um programa dessa natureza teria de necessariamente ter um âmbito metropolitano, porque o fenômeno da poluição por poluentes derivados de veículos é algo que diz respeito à região metropolitana, à circulação desses veículos se dá no âmbito metropolitano e a implantação isolada na Capital, como pretende a Prefeitura, pode comprometer em termos de economia de escala a viabilidade de implantação do programa nos demais municípios da região metropolitana e, na medida em que há um todo para efeito de circulação de veículos e um todo para efeito da poluição, se houver essa realidade e inviabilidade por economia de escala da implantação do programa no restante da implantação do programa ^{no restante da} ~~na~~ região metropolitana e, na medida em que o ar poluído não respeita as fronteiras municipais, nós poderemos ter um comprometimento dos objetivos desse programa a médio prazo. E um segundo aspecto é a determinação da Prefeitura de São Paulo de estabelecer um único consórcio de empresas como detentor de um mercado cativo, do monopólio da implantação desse programa na Capital. Esses técnicos da Cetesb - V.Exa. sabe disso - entendem que

Folha nº 826 de 1000
 Nº Rpp - 23 de 10 95



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR/CIDADÃO	CONT. APARTE
HL4	4	valéria	trânsito	22.8.95		

o estabelecimento de um monopólio por um prazo de 10 anos, renovável por mais 10 anos - e esses são os termos da concorrência - isso é antagônico com o dinamismo técnico que se verifica no setor, e significaria estabelecer um mercado cativo com parâmetros técnicos estabelecidos previamente pela concorrência que está sendo realizada agora quando se trata de uma área que a evolução tecnológica permite vislumbrar que em 2 ou 3 anos nós poderíamos ter padrões tecnológicos, procedimentos técnicos completamente novos, o que tornaria absolutamente obsoleto aquele padrão exigido na licitação. Isso também é outro elemento técnico que põe em risco esse programa no município e, por extensão, na região metropolitana. Então, eu vejo, até tenho presente as injunções políticas que cercam a realidade do Governo Estadual, mas pela trajetória de V.Exa. vejo com estranheza essa postura de sua Secretaria em relação à evolução dessa concorrência e dos riscos de implantação desse programa. Obrigado.

O SR. SERGIO ROSA - O último orador é o Engenheiro Laerte Oliveira, da Associação dos Engenheiros do Metrô. Em seguida, o Sr. Secretário terá a palavra.

O SR. LAERTE OLIVEIRA - Quero cumprimentar o Sr. Secretário, o Vereador Sérgio Rosa, Vereadores, presentes. Vejo a Secretaria numa ação paralela com uma área de origem, que é a minha, a área de Engenharia de Segurança, no sentido de estar atuando na consequência e não na causa do problema. Nós, e muitas empresas dentro da área de engenharia de segurança, acabam atuando depois que ocorre o acidente. AI QUE a gente vem com medidas corretivas e não preventivas. Nesse sentido, vejo que a Secretaria tem também uma luta árdua porque ela também está atuando na consequência e não na causa do problema, uma vez que combater poluição

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 827 do proc
N.º 2pp-23 do 19 75

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	PRAPOR. DICH. 10	CONT. APARTE
HL5	1	valéria	trâ sito	22.8.95		

ou adotar medidas corretivas dessa forma, são, vamos dizer, são medidas que não resolvem a questão. Temos claramente as pesquisas apontando um índice de aceitação da ordem de 96% com a questão do transporte coletivo Metrô. Na realidade não vem sendo tomadas medidas nesse sentido e nós acreditamos que a solução de vários problemas - e dentre eles, a questão da poluição que consideramos muito importante também - está na extensão da malha metroviária. Queria justamente saber se a Secretariaa se mantém limitada a atuar nessa questão, mais do ponto de vista corretivo do problemaa ou se vai atuar na solução, naa causa, fazendo as interfaces a nível de governo, nas diversas instâncias.

O SR. SERGIO ROSA - Tem a palavra o Sr. Secretário paraa responder às colocações.

O SR. SECRETÁRIO - Vou começar pelo Laerte. Laerte, nós estamos no Governo há 7 meses. Então, acho que é pouco razoável você imaginar que em 7meses de governo nós pudéssemos resolver uma falta crônica de oferta de transporte coletivo, como o Metrô, até mesmo porque você colocou, ou alguém colocou, que, na verdade, o custo de uma linha de Metrô por quilômetro é uma média de 100 milhões de dólares e entre a pranhha, concepção e implantação, oferta do serviço à população vai um período de 5 a 10 anos, dependendo da linha. Portanto, acho que temos de ser razoáveis nesta discussão. O Governo do Estado estáa priorizando efetivamente transporte coletivo. Não apenaas aa questão do Metrô é relevante e absolutamente essencial, mas temos outras alternativas, como o rodoanel, que desviaria o trânsito, porque todo o trânsito de carga, que vai do Norte para o Sul passa pela região metropolitana de São Paulo, o que não é razoável. ~~Nos podemos~~ dizer para voces da situação Não pre-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

828
Rpp-23 do 10 75
O funcionário



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL5	2	valéria	trânsito	22.8.95		

ciso dizer a vocês da situação críticaa de recursos do Governo do Estado de São Paulo, quando temos uma dívida de 49 bilhões de dólares, uma acaaa pacidade de investimentos extremamente reduzida, a não ser nesse caso que você se referiu de empréstimos internacionais, alguns já em fase final de implantação e outros ainda sendo negociados. Portanto, é óbvio que estamos preocupados. Eu aqui não falo como Secretaria do Meio Ambiente, mas como Governo de São Paulo, em tomar as medidas corretas em tomar as medidas corretas do ponto de vista político para poder resolver as causas estruturais. Com relação aos três que o antecederam, três Vereadores do PT, disse e vou repetir o que disse em particular ao Adriano, eu só lamento que no Governo Erundina, em que o PT foi poder, que o PT não tenha tratado com mais acuidade e intensidade a questão ambiental em São Paulo. Parte dos problemas que estamos enfrentando, na minha opinião, em São Paulo hoje, se deve a uma certa omissão do Governo Erundina em relação a esses assuntos. E falo isso com toda franqueza- falei para o Adriano Diogo - porque no segundo turno da aeleição em que fui candidato, publicamente apoiei o candidato Eduardo Suplicy, portanto, me sinto na liberdade de fa ar desses assuntos, mas quero dizer que se naquela ocasião se tivesse criado uma Secretaria de Meio Ambiente, se se tivesse feito uma legislação ambiental, se tivessem tomado medidas não estaríamos talvez nesta discussão que estamos fazendo, que quero registrar que a Secretaria do Meio Ambiente enquanto governo não entra em disputa paartidária que se dá a nível municipal, quer dizer, e aí vou entrar na questão do convênio. Eu não posso enquanto Secretário de Estado tratar o convênio como um conflito partidário conjuntural. Eu tenho de tratar essa questão ima inando, inclusive, que amanhã tere-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 829 do proc
RJ. Rpp-23 de 19 71

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL5	3	valéria	trânsito	22.8.95		

mos em relação a meio ambiente talvez

[REDACTED]

[REDACTED] interessante, meu amigo. Ora, diante desse [REDACTED]

[REDACTED] do Estado sem ingerência [REDACTED]

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —



830 do proc
Rpp -23 de 19 95

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H16	1	beth	trânsito	22.8.95		

Uma mudança de conjuntura. Amanhã o governador pode ser o Mário Covas e o Prefeito pode ser, quiçá, Aloísio Mercadante, meu amigo. Ora, diante desse quadro eu não posso amular e entender que o Governo do Estado tenha ingefência total em assuntos que são de peculiar interesse do Município. Nesse caso mencionado e nos outros casos que estamos tratando eu, pessoalmente acho que há uma dimensão metropolitana. Entretanto, quero reafirmar o que eu já disse anteriormente. Deixamos de colocar tanto na Constituição do Estado de São Paulo quanto na Constituição Federal a dimensão metropolitana e essa ausência, essa dimensão metropolitana cria uma série de dificuldades na gestão metropolitana do ponto de vista ambiental e do outro ponto de vista. Quando se trata da questão do programa de inspeção e manutenção de veículos eu quero dizer com toda a lealdade para o Maurício que do ponto de vista ambiental temos algumas dificuldades que estamos estudando com cuidado para saber como o Governo do Estado interfere em uma coisa que está ampara do legalmente por uma legislação municipal e por um convênio que se encontra vigente e que foi convênio feito em outra gestão. Essas questões são complexas e não podem ser tratadas nem conjunturalmente e nem com simplicidade. Quero fazer esse alerta. Tenho posição pessoal em relação a esses assuntos e quero dizer que não mudei a minha posição pessoal. Fui o primeiro a encaminhar carta ao Governador [Fleury] questionando o convênio do ponto de vista não legal mas do ponto de vista ético do convênio. Isso não autoriza que o Secretário do Meio Ambiente tenha poder legal de ir além num programa que seja de natureza pessoal. Então, não adianta fazermos críticas que tanto elas dizem respeito a um objeto complexo que as medidas judiciais foram ajuizadas e não hou-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H16	2	beth	trânsito	22.8.95		

ve obtenção da liminar. O BNDE entrou com medida judicial, ação civil pública e não obteve liminar. Por que o BNDE não obteve liminar independentemente do mérito da decisão? Porque se trata de uma questão complexa e portanto do ponto de vista legal não permitiu um juiz de primeira instância que ele tivesse a formação de um juiz de valor naquele momento. Portanto, na relação de lealdade que tenho com vários de vocês acho que temos que colocar a questão fora de uma disputa partidária, com maturidade e serenidade. Como eu disse amanhã podemos ter uma inversão. Quero só lembrar que se pede que se façam estudo de impacto ambiental de obras municipais. Lembro que há alguns anos atrás a Prefeitura do ABC implantou, não sei se foi uma usina de compostagem sem estudo de impacto ambiental. E foi requisitado o estudo e aquela Prefeitura do PT disse que estava sendo hostilizado pelo Governo do Estado, que estava havendo uma interferência da autonomia municipal. Então, não pode ~~haver~~ haver dois pesos e duas medidas. Eu só lamento e quero insistir que na verdade, na gestão Brundina, não se tenha trabalhado melhor, se tenha feito uma legislação que impediria muitos dos problemas que nós estamos enfrentando em conjunto hoje. Outra observação em relação à Vereadora Tereza de Souza Lajolo, o povo é o mais beneficiado com a operação rodízio. A Sra. pode ter certeza. O povo não anda de carro. Anda de ônibus. Na medida em que os congestionamentos diminuirão ou derem mais velocidade ao trânsito o povo é beneficiado duas vezes. Beneficiado pois irá perder um tempo menor nos seus deslocamentos de casa para o trabalho e vice-versa. Segundo porque vai respirar um ar melhor.

A SRA TEREZA LAJOLO - O negócio é o seguinte: é pra

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- TAQUIGRAFIA -



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H16	3	beth	trânsito	22.8.95		

ciso que os ônibus...

O SR FÁBIO FELDMAN - Vereadora, com licença, eu quero que me respeite. A Sra. falou e eu fiquei quieto. Estou pedindo que me deixe completar o raciocínio. Eu quero dizer que o povão, na verdade não está sendo prejudicado porque ele não usa automóvel, usa ônibus. A classe média cujo direito reconheço e defendo, na verdade tem direito, ela usa automóvel por falta de opção ela está sendo prejudicada- como bem disse a ~~prezadora~~ vereadora - por falta de políticas públicas adequadas. Só que a falta de políticas adequadas se deve também ao momento de eleição que se elegem governantes que não adotaram essa prioridade. Quer dizer, em sete meses de governo vocês podem imaginar que qualquer governador vai resolver o problema que exigem investimentos de maturidade de médio prazo. Ora, como se pudéssemos em sete meses de governo resolver um problema crônico. Esta Câmara tem papel relevante nisso. Por que? Porque o orçamento do Município passa pela Câmara. Alguns investimentos que talvez pudessem ser feitos há 4 anos tenham resultados concretos hoje. Vamos colocar a questão dos corredores. Os corredores que eu defendo, de maneira geral, foram todos eles operados com óleo diesel. Poderemos trabalhar nesses corredores tentando encontrar alternativas ou diminuir a velocidade da mudança e da substituição. Isso não foi feito. O problema ~~em~~ quando se trata de meio ambiente de maneira geral é que a percepção ambiental normalmente é negativa. Ou seja, a pessoa se preocupa com a poluição do ar quando a poluição do ar está se refletindo de maneira dramática, quando as pessoas tem irritação nos olhos, conjuntivite, dor de cabeça, daí, veri-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 833 do proc.
1.º Rsp - 23.10.95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL6	4	beth	trânsito	22.8.95		

ficam que há um problema de poluição do ar. Vamos ver o que aconteceu nessa operação. O rodízio foi anunciado a 5 de janeiro, quando tomei posse. A "Folha" estava cobrindo no primeiro dia. Ora, quando se falou em operação rodízio no primeiro momento, época de verão onde as condições atmosféricas são mais fáceis, parecia uma coisa distante. Quer dizer, a percepção em relação a problemas como esse se dão sempre na dimensão negativa. Quando o problema se dá as pessoas se ligam. Nós estamos fazendo o que é possível em relação a todos esses aspectos, em relação ao controle de inspeção de veículos, a base legal para questionar essa é uma base que estamos estudando independentemente da decisão política. Quero dizer que a autonomia municipal, não se introduziu nem na Constituição do Estado, nem na Consolidação Federal. Basta verificar isso e se cria uma enorme dificuldade. Quero dizer também que esta Câmara tem papel fundamental em parte dos problemas que estão sendo colocados pela Vereadora. Existe uma coisa que foi muito debatida no Governo Erundina que se chama Plano Diretor. ~~Uma~~ praticamente se esqueceu isso. Se estivéssemos discutindo o plano diretor em São Paulo e voltado e retomado essa discussão certamente a população teria acesso a informações de qual visão de futuro ela pode ter em relação a sua Cidade. O fato é que se esqueceu completamente a discussão do Plano Diretor. Que tipo de transporte, o que priorizar, que tipo de uso do solo que é condicionado pelo transporte, está consubstanciado no plano diretor. E eu quero dizer que eu não vejo mais a discussão do plano diretor. Quer dizer, o plano diretor da Cidade e aí eu volto a insistir: sempre fui a favor de que haja uma emenda constitucional criando o plano diretor metropolitano o que permite as discussões que estamos tendo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

834
Kpy-23
91

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL7	1	beth	trânsito	22.8.95		

aqui e que eu acho que elas não devem ser pontuais e nem devem ter um viés partidário,

O SR SERGIO ROSA - Bom, Sr. Secretário, quero agradecer a sua presença, lamentar a estreiteza do tempo para o debate e só para encerrar fazer pequenos comentários. Primeiro. nosso objetivo é fazer esse debate distante de qualquer polêmica política partidárias. Reconhecemos que em administrações anteriores houve iniciativas positivas como a instalação da primeira frota de ônibus a gás na Cidade, a aprovação de lei nesse sentido, posto de abastecimento, primeiros pontos, investimento na CET como mecanismo de fluidez de trânsito, a questão da coleta seletiva de lixo e por aí vai. Em relação a algumas observações feitas, de fato, são pertinentes, embora devam se apontar algumas responsabilidades. Não é verdade que a Câmara Municipal tenha esquecido a questão do Plano Diretor. Concluiu os trabalhos há cerca de um mês uma Comissão Especial de Estudos, dirigida pela Vereadora Aldaíza Spoisati, da qual a Vereadora Tereza Lajolo fazia parte onde houve um amplo debate sobre diretrizes para a implantação de plano diretor. Infelizmente, esse setor da Câmara Municipal que tem um compromisso maior com a qualidade de vida na Cidade tem sido a minoria e com dificuldades para levar adiante proposições definitivas sobre essa questão na cidade. Então, observações apenas porque acho que há vereadores dos mais diversos partidos na Câmara, lutando para que a Câmara possa servir de instrumento para defesa da qualidade de vida na cidade nem sempre se encontram as condições políticas para que isso ocorra. A discussão sobre o trânsito é uma tentativa nesse sentido, até com



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
HL7	2	beth	trânsito	22.8.95		

o objetivo de afirmar a necessidade de um plano setorial de transporte para a :Cidade que possa estabelecer diretrizes de planejamento de transporte que ultrapassem o período de uma gestão ou de uma administração, Nosso tempo é curto. TEM a palavra a Vereadora Tereza Lajolo.

A SRA TEREZA LAJOLO - Eu não exigi soluções em 7 meses nos transportes, Eu solicitei que era possível juntar a essa campanha também medidas no sentido de fazer acom que o Governo do Estado tenha condições de investir no transporte Coletivo, Não estou exigindo que o Governo do Estado em sete meses tenha resolvido o problema, É evidente que sei a história dessa situação para saber que em sete meses não resolve mesmo. Nem em quatro anos são resolvidas coisas que são históricas, Desde 1955 quando vieram as primeiras fábricas de carro para cá, graças ao Sr. Juscelino Kubstschek. Portanto, solicitei que se acople a esse processo de campanha também iniciativas do Governo do Estado e do Sr. Secretário no sentido de até se associar à ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos, uma campanha pelo transporte coletivo de pequeno, médio e grande capacidade para a cidade de São Paulo e a região metropolitana.

O SR SERGIO ROSA - Para encerrar quero deixar o convite a todos os presentes para estarem amanhã às 10 horas, na presença do Sr. Secretário Municipal de Transportes, no Salão Tiradentes para debater a questão do rodízio a nível das responsabilidades da Administração Pública. Já deixo o convite ao Secretário Fábio Feldman para que após o rodízio, em data oportuna, se o Sr. Secretário aceitar, voltar à Casa para fazer o balanço do rodízio. Assim poderemos aprofundar as iniciativas e as sugestões que possam complementar uma política de

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 836 do PROC
U. Rpp-23 de 10 95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	COM. APARTE
H17	3	beth	trânsito	22.8.95		

combate à poluição na Cidade. Nosso objetivo é colaborar no sentido de que se alcance a melhor política possível no combate à poluição na Cidade. Agradeço novamente a sua presença e a de todos. Encerramos o debate.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 837 do proc.
N.º 23 de 19 98
Funcionário P

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

São Paulo, 21 de setembro de 1995

OF. CT/CEE Nº 30/95.

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO,

Solicito a Vossa Excelência que determine ao Departamento competente seja encaminhado ofício ao Executivo no sentido de serem remetidos para resposta, os quesitos de nosso ofício nº 21/95, que não foram respondidos e, portanto, não enviados no ofício ATL nº 217/95, quais sejam:

I) - OFÍCIO CT/CEE 09/95

Com relação aos nove contratos de corredores já assinados entre a São Paulo Transportes S.A. e entre vários consórcios, ou seja.

a) Quanto em reais correspondente a obras, aquisição de ônibus articulados, operação dos corredores, custos financeiros e custo de mão de obra, em cada um dos contratos acima referidos?

b) Quais os critérios que justificam a taxa de 47,75% de BDI sobre o valor inicial do projeto?

d) Qual a razão de se estabelecer a priori uma taxa de juros anual de 19% quando a atual Constituição permite um limite máximo de 12%.



Câmara Municipal de

Folha n.º	838	do proc.
N.º	23	de 19 95
O funcionário	S. Paulo	

II) OFÍCIO CT/CEE 11/95

Com relação aos orçamentos do Governo Municipal previstos e o efetivamente realizado para os exercícios de 1.992, 1.993, 1.994 e 1.995 (até abril),

a) Cópias destes, agrupados por Secretaria e em valores atualizados, destacando para o mesmo período, os valores referentes às Secretarias de Serviços e Obras, Vias Públicas, Transportes e EMURB, especificados por obra e acrescentando os valores a serem financiados;

b) Fornecer os valores atuais da dívida do tesouro Municipal, indicando separadamente as dívidas geradas a partir de 1.992, bem como a previsão de sua quitação

CONSIDERANDO que a Lei Orgânica do Município de São Paulo em seu artigo 32, inciso III, atribui às Comissões Temporárias da Câmara Municipal de São Paulo a competência para solicitar ao Prefeito informações sobre assuntos inerentes à administração, solicitamos a devida urgência nas respostas das questões acima, mencionadas anteriormente.

Contando com a pronta atenção de Vossa Excelência, subscrevo-me

Sala das Comissões Temporárias, em 21 de setembro de 1.995

P/  Sérgio Rosa

VEREADOR SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

Recebi original
21/09/95



Câmara Municipal de

Folha n.º	837	de	proc
N.º	23	de	95
O funcionário	Paulo		

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

São Paulo, 21 de setembro de 1995

OF. CT/CEE Nº 30/95.

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO,

Solicito a Vossa Excelência que determine ao Departamento competente seja encaminhado ofício ao Executivo no sentido de serem remetidos para resposta, os quesitos de nosso ofício nº 21/95, que não foram respondidos e, portanto, não enviados no ofício ATL nº 217/95, quais sejam:

I) - OFÍCIO CT/CEE 09/95

Com relação aos nove contratos de corredores já assinados entre a São Paulo Transportes S.A. e entre vários consórcios, ou seja.

a) Quanto em reais correspondente a obras, aquisição de ônibus articulados, operação dos corredores, custos financeiros e custo de mão de obra, em cada um dos contratos acima referidos?

b) Quais os critérios que justificam a taxa de 47,75% de BDI sobre o valor inicial do projeto?

d) Qual a razão de se estabelecer a priori uma taxa de juros anual de 19% quando a atual Constituição permite um limite máximo de 12%.



Câmara Municipal de

Folha n.º	840	do proc.
N.º	23	de 19 95
O Funcionário		

II) OFÍCIO CT/CEE 11/95

Com relação aos orçamentos do Governo Municipal previstos e o efetivamente realizado para os exercícios de 1.992, 1.993, 1.994 e 1.995 (até abril),

a) Cópias destes, agrupados por Secretaria e em valores atualizados, destacando para o mesmo período, os valores referentes às Secretarias de Serviços e Obras, Vias Públicas, Transportes e EMURB, especificados por obra e acrescentando os valores a serem financiados;

b) Fornecer os valores atuais da dívida do tesouro Municipal, indicando separadamente as dívidas geradas a partir de 1.992, bem como a previsão de sua quitação

CONSIDERANDO que a Lei Orgânica do Município de São Paulo em seu artigo 32, inciso III, atribui às Comissões Temporárias da Câmara Municipal de São Paulo a competência para solicitar ao Prefeito informações sobre assuntos inerentes à administração, solicitamos a devida urgência nas respostas das questões acima, mencionadas anteriormente.

Contando com a pronta atenção de Vossa Excelência, subscrevo-me

Sala das Comissões Temporárias, em 21 de setembro de 1.995

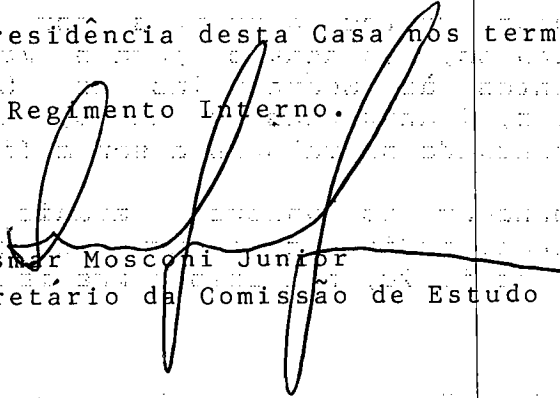
VEREADOR SÉRGIO ROSA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ESTUDOS

Ao DT.7 - Sra. Diretora

- Na qualidade de Secretário da Comissão

de Estudo solicito de Vossa Senhoria as dignas -
providências no sentido de que seja encaminhado

esta ofício a Presidência desta Casa nos termos -
do artigo 68 do Regimento Interno.


Osmar Mosconi Junior
Secretário da Comissão de Estudo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

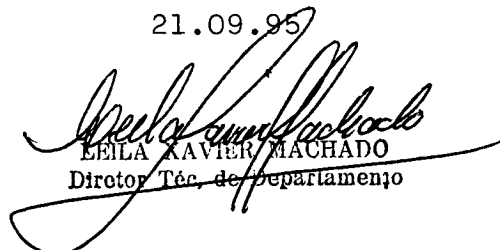
Papel para informação, rubricado como folha nº 841

do processo nº 23 de 19 95 / / (a)

À LEG.3 - Senhora Chefe

Para providenciar o solicitado na inicial.

21.09.95

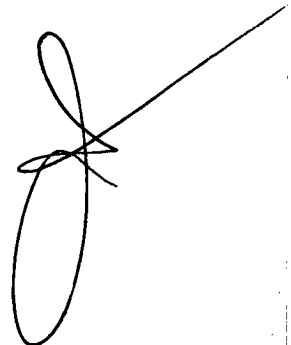

LEILA XAVIER MACHADO
Diretor Téc. de Departamento

À CEE - Sr. Secretário,

Conforme solicitação foi oficiado ao Executivo e encaminhado em anexo,
a esta D.Comissão, cópia do referido ofício e respectivo recibo.

28.09.95


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica II



S E G U E.....juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº

Em/...../.....

(a)



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 842 do proc
N.º 23 de 19 95
O funcionário

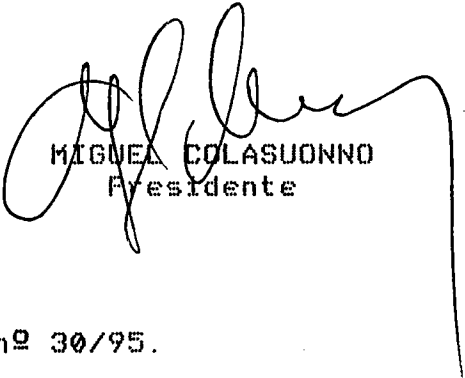
São Paulo, 21 de setembro de 1995.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0556/1995

Senhor Prefeito.

Em atenção ao requerido pelo Nobre Presidente da Douta Comissão de Especial de Estudos sobre o Trânsito na Cidade de São Paulo, RPP nº 023/95, encaminho a Vossa Excelência Ofício CT/CEE nº 30/95, solicitando-lhe se digne determinar providências no sentido de que sejam enviados subsídios sobre quesitos que não foram respondidos no Ofício ATL nº 217/95.

Valho-me da oportunidade para apresentar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


MIGUEL COLASUONNO
Presidente

Anexo: Ofício CT/CEE nº 30/95.

A Sua Excelência o Senhor
Engenheiro Paulo Salim Maluf
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

pmap



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 21 de setembro de 1995.

MEMORANDO

Folha n.º	843	do proc.
N.º	23	de 19 95
O funcionário		

Recebi ofício DT.7/Leg.3 nº 556 de 21.09.95, encaminhando ao Executivo Ofício CT/CEE nº 30/95 solicitando informações para a Comissão Especial de Estudos sobre o Trânsito na Cidade de São Paulo.

Anexo: ofício CT/CEE nº 30/95

Realizada
22/9/95
Regina Lucia Teixeira
REGINA LÚCIA TEIXEIRA
Oficial de Gabinete



Câmara Municipal de

Folha n.º 849	do proc.
N.º 23	de 1995
O Funcionário <i>São Paulo</i>	

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

São Paulo, 27 de outubro de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 28 /95.

Exmo. Senhor

Convidamos Vossa Excelência para participar da sessão solene de entrega do Relatório Final da Comissão de Estudos sobre Trânsito e Transportes na Cidade de São Paulo, que realizar-se-á dia 30 de outubro, às 19:00 horas, Auditório Pedroso Horta, 1º andar desta Edilidade.

Nesta reunião estão presentes todos debatedores (relação em anexo) e demais participantes, os quais muito contribuíram para realização do excelente trabalho desenvolvido por esta Comissão.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.

Atenciosamente

[Assinatura]
Osmar Mosconi Junior
Secretário da Comissão de Estudos

Exmo. Senhor
Dr. Cândido Malta
FAX 853-7766



Câmara Municipal de

Folha n.º 845	do proc
N.º 23	da 19 71
O Funcionário Paulo	

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

São Paulo, 27 de outubro de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 28 /95.

Exmo. Senhor

Convidamos Vossa Excelência para participar da sessão solene de entrega do Relatório Final da Comissão de Estudos sobre Trânsito e Transportes na Cidade de São Paulo, que realizar-se-á dia 30 de outubro, às 19:00 horas, Auditório Pedroso Horta, 1º andar desta Edilidade.

Nesta reunião estão presentes todos debatedores (relação em anexo) e demais participantes, os quais muito contribuíram para realização do excelente trabalho desenvolvido por esta Comissão.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.

Atenciosamente

Osmar Mosconi Junior
Secretário da Comissão de Estudos

Exmo. Senhor
Dr. Gilberto Lehfeld
D.D. Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego
FAX 210-3779



Câmara Municipal de

Folha n.º 896	do proc.
N.º 27	de 19 95
O Funcionário <i>S. Paulo</i>	

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

São Paulo, 27 de outubro de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 28 /95.

Exmo. Senhor

Convidamos Vossa Excelência para participar da sessão solene de entrega do Relatório Final da Comissão de Estudos sobre Trânsito e Transportes na Cidade de São Paulo, que realizar-se-á dia 30 de outubro, às 19:00 horas, Auditório Pedroso Horta, 1º andar desta Edilidade.

Nesta reunião estão presentes todos debatedores (relação em anexo) e demais participantes, os quais muito contribuíram para realização do excelente trabalho desenvolvido por esta Comissão.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.

Atenciosamente

[Assinatura]
Osmar Mosconi Junior
Secretário da Comissão de Estudos

Exmo. Senhor
Dr. Cláudio de Senna Frederico
D.D. Secretário de Transportes Metropolitanos
FAX 816-8082



Câmara Municipal de

Folha n.º	847	do proc.
N.º	23	de 19 95
O funcionário	P. Paulo	

850-
Macedo

SECRETARIA DAS COMISSÕES TEMPORÁRIAS

São Paulo, 27 de outubro de 1.995.

OF. CT/CEE/Nº 28 /95.

Exmo. Senhor

Convidamos Vossa Excelência para participar da sessão solene de entrega do Relatório Final da Comissão de Estudos sobre Trânsito e Transportes na Cidade de São Paulo, que realizar-se-á dia 30 de outubro, às 19:00 horas, Auditório Pedroso Horta, 1º andar desta Edilidade.

Nesta reunião estão presentes todos debatedores (relação em anexo) e demais participantes, os quais muito contribuíram para realização do excelente trabalho desenvolvido por esta Comissão.

Valemo-nos da oportunidade para reiterar nossos protestos de elevada consideração.

Atenciosamente

Osmar Mosconi Junior
Secretário da Comissão de Estudos

Exmo. Senhor

Dr. Carlos Souza de Toledo

D.D. Secretário de Transportes do Município

FAX 210-7629

Segue Volume IV, que se
encerra à folha 848 à 914
20/03/98