



Camara Municipal de São Paulo

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

: 01-0212/1999 DE 1999

MATERIA LEGISLATIVA: PL

01-0212/1999 DE 13/05/1999

PROMOVENTE: EXECUTIVO

CELSO PITTA

E M E N T A:

AUTORIZA O EXECUTIVO A OUTORGAR, MEDIANTE LICITAÇÃO, CONCESSÃO ONEROSA PRECEDIDA DA EXECUÇÃO DE OBRA PÚBLICA, PARA A EXPLORAÇÃO DAS VIAS DE TRAFEGO RÁPIDO COM CONTROLE DE ACESSO - VECA, E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
---(em regime de urgência)---

OBSERVAÇÕES:

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
28/10/2010 16:15:46

00000016682-00



ARQUIVADO EM

05/03/2001


Maria Isabel Lopes Corrêa
Chefe de Seção Técnica - Substituta



Prefeitura do Município de São Paulo,
São Paulo, 12 de maio de 1999

Folha nº 01 de proc.
n.º 212 de 1999
ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n.º

070/99

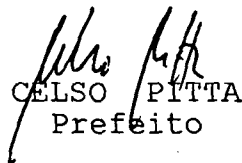
RECEBIDO NA A: T. M:
Em 12 / maio / 99
às 17:35 hrs

Senhor Presidente

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, acompanhado da respectiva exposição de motivos, a fim de ser submetido ao estudo e deliberação dessa Egrégia Câmara, o incluso projeto de lei, que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa precedida da execução de obra pública, para a exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - VECA, e dá outras providências.

Considerando, outrossim, a importância da matéria tratada, solicito, nos termos do disposto no artigo 38 da Lei Orgânica deste Município, tramitação em regime de urgência.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.


CELSO PITTA
Prefeito

Anexos: projeto de lei, exposição de motivos, cópias xerográficas do Ofício nº 300/99-SMT-GAB, fls. 21/27 do processo nº 1999-0.072.887-4, do Caderno SMT-Marginal Tietê - Ampliação de Capacidade e da legislação citada no texto.

A Sua Excelência o Senhor Doutor Armando Mellão Neto
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEQUE(M)endo(s) nesta data () rubri
cado(s) e n.º 2069 e fôlha de inscrição sob
a.º 70.141.599 a () *ad*

ADELINA CICONE

Reg. 100.406

ATM



Folha nº 02 de proc.
n.º 212 de 1999
AD

PROJETO DE LEI Nº 01 - PL
01-0212/1999

ADELINA GICONE
Reg. 1004.0
ATM

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE:
13 MAI 1999
Comissão Jurídica
Pol. Urb. e Meio Amb.
Tráfego, Transportes e Econ. Financeira e Orç. Munic.

PRESIDENTE

Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa precedida da execução de obra pública, para a exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - VECA, e dá outras providências.

APROVADO EM 1ª DISCUSSÃO
VOLTA A 2ª DISCUSSÃO
★ 28 SET 1999 ★
am nota
PRESIDENTE

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

SEÇÃO DE REVISÃO
★ 13 MAI 1999 ★
- DT. 10 -

Art. 1º - Fica o Executivo autorizado a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para a



3

Folha no	03	2º de proc.
n.º	222	de 19.99
CD		

implantação, administração e exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - VECA, nas vias Marginais aos Rios Tietê e Pinheiros, no Município de São Paulo, precedida da execução de obras públicas, que será regida pelas Leis federais nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações, e pela presente lei.

§ 1º - A exploração referida no "caput" deste artigo será remunerada mediante a cobrança de pedágio dos usuários das vias e, eventualmente, de outras fontes provenientes de receitas secundárias ou acessórias, ou de projetos especiais associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, a serem regulamentadas por decreto do Executivo.

§ 2º - A exploração de obras viárias nas Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - VECA, no que se refere à cobrança de pedágio, deverá ser feita através de controle automatizado, que permita total integridade financeira da arrecadação e da aferição de receitas, de forma a possibilitar, ainda, auditoria permanente por parte do Poder Concedente.

Art. 2º - A concessão de que trata esta lei deverá ser precedida de licitação, na modalidade Concorrência Pública, em cujo julgamento deverão, entre outros, ser considerados a qualidade do sistema de exploração e operação e os valores ofertados pelo licitante como pagamento pela outorga da concessão.

AH



4

Folha no	04	3	de proc.
no	212		do 1999
de Licitação			

Reg. 100 106
ATM

§ 1º - O Edital estabelecerá a relação de obras públicas que concernem ao objeto da concessão e os critérios técnicos mínimos de qualidade, exigidos para a realização das referidas obras.

§ 2º - Os critérios de julgamento das propostas serão definidos no Edital de Licitação, devendo figurar no projeto básico a concepção técnica e a capacidade do empreendimento, os sistemas de operação, funcionamento e manutenção e os prazos de implantação e operação do novo sistema viário.

Art. 3º - O prazo máximo da concessão de que trata esta lei será de 30 (trinta) anos, podendo o Poder Concedente, atendendo às peculiaridades de cada região onde serão implantadas as novas vias, fixar prazo inferior ao estabelecido neste artigo.

Art. 4º - A concessionária deverá, sem ônus para a Municipalidade, incumbir-se da elaboração de todos os projetos e autorizações oficiais necessários à implantação, administração, operação e manutenção do novo sistema, responsabilizando-se, ainda, na forma que vier a ser estabelecida no Edital de Licitação, pelas seguintes obrigações:

I - elaboração e aprovação de todos os estudos, projetos e relatórios necessários;

II - realização de todas as obras de construção e de adaptação requeridas, inclusive nas vias lindeiras à VECA;

PH



5

Folha no	054	de proc.
no	212	do 1999

[Signature]

III - fornecimento e instalação de todos os equipamentos necessários para a implantação, operação, controle e monitoração do tráfego, fiscalização, da manutenção e da conservação do sistema, além de todos os recursos materiais e humanos a serem empregados;

IV - realização de todas as atividades de manutenção e conservação das vias e das obras de arte englobadas na concessão, incluindo o fornecimento de todos os recursos materiais e humanos necessários;

V - manutenção do bom estado de conservação dos bens públicos;

VI - implementação de esquemas operacionais extraordinários, a serem previamente aprovados pelos órgãos municipais competentes, quanto a situações especiais como incêndios, enchentes, transportes de cargas perigosas e excepcionais e outras, a fim de garantir a fluidez, a segurança de tráfego e as condições de equilíbrio ambiental.

Parágrafo único - Ao final do prazo ou em caso de extinção da concessão, os equipamentos, obras e instalações utilizados na exploração concedida reverterão para o Poder Público, sem quaisquer pagamentos à concessionária.

Art. 5º - A fixação da forma de pagamento ou retribuição pela outorga da concessão ficará a cargo do Poder Público, devendo ser estabelecida, antes

[Signature]



Folha n.º	26	de proc.
n.º	212	de 1999
por decreto de		

do início do processo licitatório,
Executivo.

ADELINA CICONI
Reg. 100.406

§ 1º - O Poder Público poderá fixar valores diferenciados e/ou faixas de tarifação que serão definidas a partir de critérios estabelecidos em decreto.

§ 2º - O Poder Público poderá estabelecer, mediante decreto, a classificação dos veículos de forma diferenciada e em função de critérios de tarifação que serão definidos no Edital de Licitação.

§ 3º - As tarifas devidas pelos usuários das vias de que trata esta lei serão estabelecidas pelo Executivo, obedecido o princípio da modicidade de tarifas, em função da obrigação do concessionário de manter serviço adequado, bem como de modo a assegurar remuneração compatível ao capital necessário e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 6º - Decreto do Executivo estabelecerá as disposições relativas à concessão, devendo constar do respectivo termo de outorga, as seguintes cláusulas obrigatórias:

I - o objeto, o local e o prazo da concessão, obedecidos os parâmetros estabelecidos nesta lei;

II - as condições de exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - VECA, inclusive com previsão de regras, parâmetros e controles de aferição das receitas, auditorias e acompanhamento da arrecadação;



7

Folha no	07	de	6
n.º	212	de	1999
Proc. n.º			

Reg. 100.406

III - as condições econômicas e financeiras da exploração, prevendo, inclusive, mecanismos para preservação do equilíbrio econômico-financeiro inicialmente estabelecido e da modicidade de tarifas;

IV - os critérios e mecanismos de revisão da tarifa cobrada dos usuários e do ônus a ser pago ao Poder Concedente;

V - a forma de pagamento da quantia devida ao Poder Público, pela outorga da concessão;

VI - a obrigatoriedade, a forma e a periodicidade da prestação de contas por parte da concessionária;

VII - os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público Concedente, bem como os relativos ao aperfeiçoamento e modernização dos equipamentos utilizados;

VIII - os direitos e deveres dos usuários da via, bem como o dever da concessionária de manter os usuários informados sobre o funcionamento do sistema;

IX - a forma de relacionamento da concessionária com os agentes do Poder Público incumbidos de promover a fiscalização do trânsito e a atividade administrativa de polícia;

X - o prazo para fornecimento e instalação dos equipamentos e realização das obras necessárias, bem como o prazo máximo para início da



exploração das Vias de Tráfego Rápido

Acesso - VECA;

8

Folha no	08	de proc.
no	212	de 19 99
com Controlo de		

ADELINA CICONI
Reg. 100.406

XI - as condições de eventualTM prorrogação da concessão, observado o limite estabelecido no artigo 3º desta lei;

XII - as penalidades a serem aplicadas à concessionária pelo descumprimento das disposições legais e contratuais para a exploração da concessão;

XIII - as hipóteses e procedimentos para extinção antecipada da concessão;

XIV - o foro e o modo de resolução amigável de eventuais divergências que surjam no decorrer do prazo de vigência da concessão.

Parágrafo único - A periodicidade, o índice e o critério de reajuste de preço, obedecida a legislação regente da matéria, deverão ser fixados no termo de outorga da concessão e serão autorizados sempre por ato do Executivo, em função das oscilações de mercado, para mais ou para menos.

Art. 7º - A concessionária deverá oferecer, na forma da lei e do Edital de Licitação, garantias do fiel cumprimento das obrigações que por ela venham a ser assumidas como contrapartida, inclusive as referentes ao fornecimento, à instalação, à operação e à manutenção dos materiais, equipamentos e obras vinculadas à concessão.

Art. 8º - A outorga da concessão de que trata esta lei não implicará, em hipótese alguma, a

[Assinatura]



9

Folha n.º	29	de proc.
n.º	212	de 89.99

Ad

transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de tráfego, atividades essas que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público competente, na forma da lei.

Art. 9º - Caberá à Secretaria Municipal de Transportes a organização, o gerenciamento e a fiscalização da exploração concedida.

Art. 10 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá transferir para empresa pública municipal ou para sociedade de economia mista controlada pela Municipalidade a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão objeto desta lei.

Parágrafo único - Na hipótese da transferência prevista no "caput" deste artigo, eventuais desapropriações serão providenciadas pelas entidades relacionadas, que poderão fazer acordos para aquisição de áreas necessárias ao projeto tratado nesta lei.

Art. 11 - As receitas advindas do pagamento da outorga, ofertado pela licitante e a ser realizado pela concessionária, decorrentes da exploração concedida, serão recolhidas à entidade a que competir a organização, o gerenciamento e a fiscalização da concessão, devendo tais recursos integrar suas receitas correntes.

Art. 12 - O Executivo regulamentará, por decreto, as disposições da presente lei.

Ad



Folha no	10	de	pro.
no	212	de	1999
CD			

Art. 13 - As despesas decorrentes da

execução desta lei ocorrerão por conta das dotações
orçamentárias próprias.

ADELINA CICONI
Res. 206
ATM

Art. 14 - Esta lei entrará em vigor na
data de sua publicação, revogadas as disposições em
contrário.

SPF/rmm



EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Folha nº 21 de proc.
nº 212 de 1999
Ad

ADELINA CICONI
Reg. 100.400
ATM

O presente projeto de lei busca obter autorização legislativa para o Executivo outorgar, mediante licitação, concessão onerosa precedida de execução de obras públicas, para a exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso-VEÇA.

A mobilidade urbana tem sido uma das questões que mais tem preocupado a população nos últimos anos, quer nos deslocamentos por transporte público, quer nos realizados por transporte individual e de carga. Para o desenvolvimento de uma metrópole como São Paulo, com pretensões de ser um dos polos mais importantes do MERCOSUL, é necessário garantir condições satisfatórias de mobilidade, tanto para os usuários do transporte público, quanto para os do transporte individual e de carga.

Pesquisas de Origem e Destino, realizadas pela Companhia do Metropolitano do Estado de São Paulo - METRÔ, nos anos de 1967/77/87 e 97 mostram uma transferência significativa de usuários do modo coletivo para o modo individual.

Ad



Folha n.º	12	de proc.
n.º	212	de 1999

ad

Para reverter essa tendência, é necessário ampliar e modernizar o sistema de transporte público, utilizando, para isso, recursos próprios disponíveis e outros obtidos através de instituições financeiras.

Em relação ao transporte individual, a análise dos fatores que nele interferem, mostra que a malha viária da Cidade pouco cresceu, se comparada com a evolução da frota.

Nosso sistema viário de configuração tipicamente radial teve sua expansão, nas últimas décadas, realizada através de vias de pista dupla semaforizadas, ao longo do fundo de vales que se apresentavam desocupados ou com ocupação rarefeita, barateando, assim, o custo de implantação, mas reforçando somente a estrutura viária de média capacidade.

Por outro lado, a frota veicular cresceu 300% nos últimos 20 anos, sendo que cerca de 500 novos veículos entram em circulação diariamente no Município de São Paulo, solicitando espaço em um sistema viário rígido e no limite de sua saturação.

A Prefeitura não tem medido esforços para prover segurança e fluidez ao tráfego para o deslocamento da população, através de inúmeras ações tomadas ao longo dos últimos 20 anos, tanto para a otimização e expansão do sistema viário, como para o controle e escalonamento da demanda, merecendo destaque, a

ad



Folha no	13	de	proo.
no	257	de	1999
<i>[Signature]</i>			

este passo, o Sistema SEMCO, o Sistema de Controle de Semáforos em Áreas CTA, as Operações Especiais de Tráfego, a Regulamentação de Estacionamento no Sistema Viário Principal, a Zona Azul, os Corredores e Faixas Exclusivas para Ônibus, as Faixas Reversíveis, as Faixas Solidárias, as Restrições a Circulação de Caminhões no período diurno, o Reescalamento do Horário de Início e Término de Atividades e a Operação Horário de Pico.

ADENIA CICONI
Reg. 100.406
ATM

Assim mesmo, dados do período de pico da tarde mostram que a velocidade média do sistema diminuiu e os índices de lentidão cresceram.

A análise desses dados mostra que, apesar de todas as medidas que têm sido tomadas, o sistema radial apresenta-se próximo de seu esgotamento, indicando a necessidade de uma ampliação que seja mais estruturadora da malha viária e que aumente significativamente sua capacidade, permitindo maiores velocidades nos deslocamentos da população.

As Marginais dos Rios Pinheiros e Tietê formam um eixo viário urbano de grande porte físico, com pista dupla e controle de acessos que as caracterizam como vias de trânsito rápido. Ambas se articulam com as Avenidas Bandeirantes, Tancredo Neves, Prof. Luis Ignácio de Anhaia Melo e Salim Farah Maluf, formando o mini-anel viário da cidade e possibilitam a distribuição do tráfego intermunicipal e interrodoviário, por apresentarem conexões com oito rodovias que atingem o Município.

[Signature]



14

Folha no	14	da proc.
n.º	212	de 19 99

AD

A Marginal Tietê, por um lado, possui volume superior ao registrado na Rodovia Presidente Dutra, tornando-se a única via na Cidade a apresentar, tanto nas horas-pico, como no entre-pico, volumes significativos.

Ademais, a alta demanda veicular faz com que a Marginal Tietê seja considerada a via mais perigosa para circulação na Cidade, em termos de acidentes com vítimas.

A Marginal Pinheiros, de outra parte, tem o volume diário pouco menor que a Tietê, registrando 470 mil veículos .

Os dois eixos das Marginais formam um grande sistema viário urbano, articulador das rodovias que atingem o Município, possibilitando ligações através dos corredores radiais nas direções norte e sul/leste e oeste e em direção ao Porto de Santos, atendendo aos deslocamentos do tráfego interrodoviário e intermunicipal de passagem pela cidade.

Por outro lado, seus 42 km de extensão também servem de suporte aos deslocamentos urbanos de média e longa distância, uma vez que a acessibilidade é assegurada pelas transposições e pelas conexões com os demais eixos viários, possibilitando, assim, viagens entre regiões extremas da Cidade.

Esta dupla função, que ambas apresentam na circulação urbana, acentuou-se ao longo dos anos.

fla



Folha n.º	15	de proc.
n.º	212	de 19 599
<i>[Signature]</i>		

15

Ademais, a crescente expansão da frota

ADELINA CICONI

Reg. 100.406

ATM

veicular faz com que as Vias Marginais Tietê e Pinheiros sejam cada vez mais utilizadas, tanto pelo tráfego urbano, como pelos tráfegos interrodoviário e intermunicipal, gerando um desempenho com os piores níveis de serviço da malha urbana, incompatíveis com suas características de vias de trânsito rápido.

Por outro lado, as expectativas de implantação de obras no sistema viário, a médio prazo, revelam que apenas o Rodoanel poderá afetar os deslocamentos que utilizam atualmente as Marginais Pinheiros e Tietê.

Analisando o cenário de curto prazo, o trecho oeste do Rodoanel deverá interligar a Rodovia Régis Bittencourt à Av. Raimundo Pereira de Magalhães, cruzando e conectando as Rodovias Raposo Tavares, Castelo Branco, Anhanguera e Bandeirantes, além da Avenida Padroeira, em Osasco.

Simulações de tráfego foram realizadas para o horizonte do ano 2000, hora pico da manhã, considerando uma cobrança de pedágio de dois reais para os automóveis e dois reais por eixo para os caminhões.

Uma análise macro da rede viária resultante desta simulação mostra que o carregamento da nova via provocará uma pequena redução de volume nas Rodovias Régis Bittencourt, Castelo Branco, Anhanguera e Raposo Tavares, na chegada às Marginais, e um aumento no

[Signature]



Folha no. 16 de 16
n.º 222 de 19 99
16

volume de tráfego na Rodovia dos Bandeirantes, devido à
nova conexão com o Rodoanel, que permitirá seja evitada a
região do Cebolão.

ADELINA CIGONNE
Reg. 100.406
ATM

De outra parte, a médio prazo, o Rodoanel terá vinte e uma conexões interceptando todas as rodovias que hoje chegam ao Município de São Paulo, além de algumas vias arteriais importantes e apresentará um carregamento bastante alto, já no início de sua operação.

Como impacto desta reorganização de viagens, haverá uma redução nos eixos das Rodovias Presidente Dutra, Ayrton Senna, Anchieta, Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castelo Branco e Anhanguera.

Para a Marginal Tietê deverá ocorrer uma redução de 10% no volume de tráfego, na média dos dois sentidos, sendo de 4% a redução dos automóveis e de 28% dos caminhões.

Para a Marginal do Rio Pinheiros, espera-se uma redução da ordem de 6% no tráfego geral, nos dois sentidos, no pico da manhã, sendo de 4% a redução no tráfego de automóveis e de 19% no de caminhões.

Desta forma, verifica-se que o investimento na expansão da malha viária estruturadora é fundamental para a manutenção da mobilidade da Cidade.

Para atingir tal objetivo, faz-se necessário o aporte significativo de recursos financeiros, cada vez mais escassos no orçamento municipal, tendo em

[Handwritten signature]



Folha no 17 de proc. 17
no 212 de 1999
e Transporte

vista prioridades como Educação, Saúde e Transporte Coletivo.

ADELINA CICONI
Reg. 100.406

Assim, a necessidade premente de ^{ATM} se viabilizar uma solução moderna e eficiente para reduzir os problemas elencados, esbarra num problema que se configura num fator limitador da ação do Estado: a necessidade de redução drástica de recursos para novos investimentos, como forma de garantir a prestação dos serviços públicos essenciais.

O objetivo da propositura é exatamente o de autorizar o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para a exploração, por particulares, das vias de trânsito rápido com controle de acesso, de forma que os recursos obtidos viabilizem a modernização e implantação de um plano de vias condizente com o porte e as necessidades da Cidade de São Paulo.

Acompanham cópias xerográficas ilustrativas do assunto.

SPF/msmrp/sffs





Folha n.º 13 de pros. 18
n.º 212 de 19 99

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
GABINETE DO SECRETÁRIO

ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

São Paulo, 28 de abril de 1999.

Ofício nº 300/99-SMT.GAB

Senhora Assessora

A Secretaria Municipal de Transportes pretende implantar no Município de São Paulo as Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - (VECA).

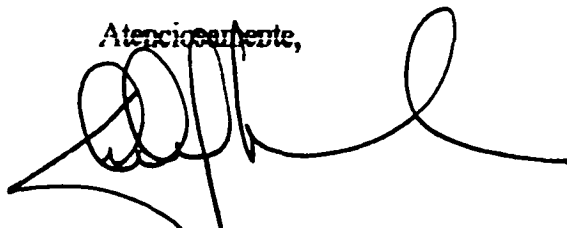
Para tanto, estudos já estão sendo elaborados pela equipe técnica de S.M.T., inclusive pela Assessoria Jurídica, para realizar a obra mediante concessão precedida de obra pública.

A exposição de motivos de nossa autoria, que segue em anexo, esclarece a necessidade e interesse público da implantação das novas vias, obra que contribuirá para a melhoria do tráfego nas marginais e consequente melhoria da qualidade de vida dos munícipes paulistanos.

Dessa forma encaminhamos o presente para análise de V. Sª e encaminhamento à E. Câmara dos Vereadores, se for o caso.

Aproveitamos o ensejo para renovarmos nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,



GETÚLIO NANASHIRO
Secretário Municipal de Transportes

Ilmª Srª
Dª SUELY PENHARRUBIA FAGUNDES
D.D. Assessora de SGM - ATL
CAPITAL
NFG/ceb

SUELY PENHARRUBIA FAGUNDES
ASSESSORA SGM/ATL



PROJETO DE LEI N.º

/99

19

Folha n.º	219	de	proc.
n.º	212	de	19 99

AD

ADELINA CIGONE
Reg. 1.º 4.º
ATM

A mobilidade urbana tem sido uma das questões que mais tem preocupado a população nos últimos anos, quer sejam nos deslocamentos por transporte público, quer sejam nos realizados por transporte individual e de carga.

Para o desenvolvimento de uma metrópole como São Paulo, com pretensões de ser um dos pólos mais importantes do MERCOSUL, temos que garantir condições satisfatórias de mobilidade tanto para os usuários do transporte público quanto para os do transporte individual e de carga.

Pesquisas de Origem e Destino realizadas pela Cia do Metrô nos anos de 1967/77/87 e 97 mostram uma transferência significativa de usuários do modo coletivo para o modo individual. Os 32% de usuários do transporte individual em 1967 hoje somam 49%. Já para o transporte coletivo sua participação na divisão modal foi de 68% em 1967 para 51% em 1997, apesar de terem sido implantadas, nesse período, duas linhas de Metrô e a frota de ônibus ter sido ampliada de 5.000 ônibus em 1967 para 10.000 nos dias de hoje.

Desta forma, não há dúvidas que para revertermos essa tendência devemos ampliar e modernizar o sistema de transporte público utilizando, para isso, tanto recursos próprios disponíveis quanto aqueles obtidos através de instituições financeiras. Neste sentido a Prefeitura possui um Plano de Implantação de Corredores de Ônibus e de Veículo Leve sobre Pneus já em desenvolvimento, sendo a linha Pq. D. Pedro II / Sacomã, uma das obras deste plano.

Já para o transporte individual a análise dos fatores que interferem neste modo mostra que a malha viária da cidade pouco cresceu se comparada com a evolução da frota.

Apesar do sistema viário possuir aproximadamente 15.600 km de vias, apenas 1.100 km são as responsáveis pelos deslocamentos de média e longa distância e destes, apenas 66,5 km, menos de 1%, são vias de

SUELLY PENHA RUSCH FAGUNDES
Assessor - SGMLATU
7



20
Folha n.º 22 de proc. n.º de 1999
de 18

Tráfego rápido com um volume diário médio, na seção crítica, de milhões de veículos dia.

Nosso sistema viário de configuração tipicamente radial teve sua expansão, nas últimas décadas, realizada através de vias de pista dupla semaforizadas ao longo do fundo de vales que se apresentavam desocupados ou com ocupação rarefeita, barateando assim o custo de implantação, mas reforçando somente a estrutura viária de média capacidade.

Por outro lado, a frota veicular cresceu 300% nos últimos 20 anos elevando-se de 1,2 milhões em 1977 para 4,8 milhões em 1997. Atualmente com a popularização do automóvel e a expansão da indústria automobilística, cerca de 500 novos veículos entram em circulação diariamente no município de São Paulo solicitando espaço em um sistema viário inelástico e no limite de sua saturação.

Apesar dos recursos escassos, a Prefeitura não tem medido esforços para prover segurança e fluidez ao tráfego para o deslocamento da população. Inúmeras têm sido as ações tomadas ao longo dos últimos 20 anos, tanto para a otimização e expansão do sistema viário como para o controle e escalonamento da demanda tais como :

Sistema SEMCO, Sistema de Controle de Semáforos em Áreas CTA, Operações Especiais de Tráfego, Regulamentação de Estacionamento no Sistema Viário Principal, Zona Azul, Corredores e Faixas Exclusivas para ônibus, Faixas Reversíveis, Faixas Solidárias, Restrições a Circulação de Caminhões no período diurno, Reescalonamento do Horário de Início e Término de Atividades, Operação Horário de Pico, etc.

Assim mesmo, dados do período de pico da tarde mostram que a velocidade média do sistema passou de 24,8 km/h (1977) para 21,3 km/h (1998), e os índices de lentidão foram de 98 km (1995) para 108 km (1998), apesar da implantação da operação horário de pico.

Desta forma, a análise dos dados mostra que, apesar de todas as medidas que tem sido tomadas, o sistema radial apresenta-se próximo de seu esgotamento, indicando a necessidade de uma ampliação que seja mais estruturadora da malha viária e que aumente significativamente sua capacidade, permitindo maiores velocidades nos deslocamentos da população.

SOELLY PENHA RIBEIRA FAGUNDES
Assessoria - SGM/LAT-1



ANÁLISE DAS CONDIÇÕES ATUAIS DE OPERAÇÃO DAS MARGINAIS

21

Folha n.º	21	de proc.
n.º	212	do 1999

ADRIANA CICONB
Reg. 100.406
ATM

As Marginais dos rios Pinheiros e Tietê formam um eixo viário urbano de grande porte físico, com pista dupla e controle de acessos que as caracterizam como vias de trânsito rápido.

Ambas se articulam com as avenidas Bandeirantes, Tancredo Neves, Prof Luis Inácio de Anhaia Melo e Salim Farah Maluf formando o mini-anel viário da cidade e possibilitam a distribuição do tráfego intermunicipal e interrodoviário, por apresentarem conexões com oito rodovias que atingem o município.

A Marginal Tietê possui volume superior ao registrado na Rodovia Presidente Dutra, tornando-se a única via na cidade a apresentar tanto nas hora-pico como no entre-pico volumes significativos. Seu volume diário é da ordem de 490 mil veículos dia.

Apresenta entre as pontes da Casa Verde e Limão, pista expressa mais local, volumes de 11200 na hora-pico tarde. Neste trecho as velocidades médias são de 36,6 Km/h, para a pista expressa e 29,7 km/h na local.

No mesmo trecho, no sentido ponte do Limão para Casa Verde é registrada a pior velocidade da via, ou seja, 7,0 Km/h na pista expressa e 20,9 Km/h na pista local. Com essas velocidades há um aumento considerável na densidade veicular fazendo com que o volume da seção não ultrapasse o seu limite na ordem de 8500 veic/h no período de pico da tarde.

A alta demanda veicular faz com que a Marginal Tietê seja considerada a via mais perigosa para circulação na cidade em termos de acidentes com vítimas. No ano de 1996 foram registrados 222 atropelamentos e 966 acidentes com vítimas não pedestres. Outro fator que contribui para colocar a via nesta posição recorde é o considerável volume de caminhões que aí circulam (27% do volume total no trecho mais crítico), uma vez que este tipo de veículo envolve-se 8 vezes mais em atropelamentos fatais e 5, 5 vezes mais em acidentes com vítimas fatais que os automóveis.

A marginal Pinheiros tem o volume diário pouco menor que a Tietê, registrando 470 mil veículos. sendo que no pico tarde, no sentido Ponte Cidade Jardim para Ponte Eusébio Matoso apresenta 8.118 veículos equivalentes na pista expressa e 3.918 veículos equivalentes na pista

SUELLY PENHARRUBIA FIGUEDES
Assessoria - SGM/ATM



Nesses trechos a velocidade é de 35,9 Km/h e de 28,6 Km/h respectivamente.

22

Folha n.º	22	de proc.
n.º	212	de 19.99
ADELINA CICONB		
Reg. 100.406		
ATM		

No sentido de Interlagos, no trecho em que a pista é única o volume é da ordem de 11.440 veículos e velocidade média de 46,6 Km/h. Também em relação aos acidentes registrados em 1996 a Marginal Pinheiros com 724 acidentes envolvendo vítimas é a segunda via mais perigosa da cidade.

FUNÇÃO DAS MARGINAIS PINHEIROS E TIETÊ

Os dois eixos das marginais formam um grande sistema viário urbano, articulador das rodovias que atingem o Município, possibilitando ligações através dos corredores radiais nas direções norte e sul / leste e oeste e em direção ao porto de Santos, atendendo aos deslocamentos do tráfego interrodoviário e intermunicipal de passagem pela cidade.

Por outro lado seus 42 Km de extensão também servem de suporte aos deslocamentos urbanos de média e longa distância uma vez que a acessibilidade é assegurada pelas transposições e pelas conexões com os demais eixos viários, possibilitando assim viagens entre regiões extremas da cidade.

Esta dupla função, que ambas apresentam na circulação urbana, acentuou-se ao longo dos anos, pois foi a partir da década de 70 que verificou-se o maior adensamento registrado na área interna às vias Marginais e o maior crescimento populacional do Município. Com o acentuado crescimento da mancha urbana principalmente nas direções leste e sul, a consolidação da ocupação atingindo a Serra da Cantareira e a conurbação verificada com os municípios de Carapicuíba e Osasco, espraiando-se por toda a cidade, fez com que as marginais Pinheiros e Tietê não fossem mais consideradas como eixos viários nas franjas do município porque passaram a ocupar posição central na estrutura viária da cidade.

Estes fatos conjugados com a crescente expansão da frota veicular faz com que as vias marginais Tietê e Pinheiros sejam cada vez mais utilizadas tanto pelo tráfego urbano como pelo tráfego interrodoviário e intermunicipal, e que seu desempenho registre os piores níveis de serviço da malha urbana incompatíveis com sua característica de via de trânsito rápido.

SOELLY PENHA RUBIA FAGUNDO
Assessoria - SGW/LATB



ANÁLISE DE CENÁRIOS FUTUROS

23

Folha no	23	de proc.
no	212	de 1999
AD		

ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

Analisando as expectativas de implantação de obras no sistema viário a médio prazo verificamos que apenas o Rodoanel poderá afetar os deslocamentos que utilizam atualmente as marginais Pinheiros e Tietê e portanto passamos a seguir a analisar seu impacto no sistema viário.

Cenário de Curto Prazo - Implantação do trecho oeste.

O trecho oeste do Rodoanel deverá interligar a rodovia Régis Bittencourt à Av. Raimundo Pereira de Magalhães, cruzando e conectando as rodovias Raposo Tavares, Castelo Branco, Anhanguera e Bandeirantes, além da avenida Padroeira em Osasco.

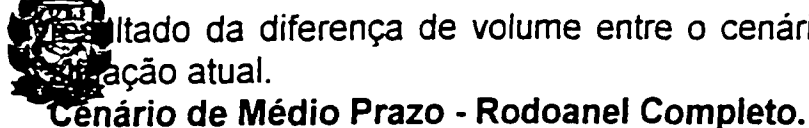
Simulações de tráfego foram realizadas para o horizonte do ano 2000, hora pico da manhã, considerando uma cobrança de pedágio de dois reais para os automóveis e dois reais por eixo para os caminhões.

Uma análise macro da rede viária resultante desta simulação mostra que o carregamento da nova via provocará uma pequena redução de volume nas rodovias Régis Bittencourt, Castelo Branco e Anhanguera e Raposo Tavares, na chegada às marginais, e um aumento no volume de tráfego na rodovia dos Bandeirantes devido a nova conexão com o Rodoanel que permitirá se evitar a região do Cebolão.

Na marginal Pinheiros o tráfego de automóveis apresentou uma redução de 3% entre as pontes do Morumbi e Ary Torres e 2% nos demais trechos. Para os caminhões a maior redução verificada ocorreu no sentido Jaguaré - Interlagos e foi da ordem de 4%.

Na marginal Tietê as variações de fluxo não foram significativas chegando, contudo, a apresentar uma pequena tendência de aumento do tráfego devido a nova conexão do Rodoanel com a rodovia dos Bandeirantes e uma redução de cerca de 4% no tráfego geral, no trecho entre a ponte da Anhanguera e o acesso à rodovia Castelo Branco. O desenho 1 mostra o

BUENY PENHARRUBIA F. JUNES
ASSESSOR - SGM/ATM



Cenário de Médio Prazo - Rodoanel Completo.

ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

As condições de matriz de viagens e pedagiamento foram as mesmas adotadas para o cenário de curto prazo (trecho 1).

A análise macro da rede mostra que o Rodoanel deverá apresentar um carregamento bastante alto já no início de sua operação com volumes bidirecionais de 8600 veic/hora no trecho oeste, 7600 veic/hora no trecho norte, 8500 veic/hora no trecho leste e 4300 veic/hora no trecho sul. Esses volumes são resultados, principalmente das viagens que cruzam São Paulo e tem origem nas rodovias e região metropolitana .

Como impacto desta reorganização de viagens verificamos uma redução nos eixos das rodovias presidente Dutra, Ayrton Senna, Anchieta, Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castelo Branco e Anhanquera.

Para a marginal Tietê deverá ocorrer uma redução de 10% no volume de tráfego, na média dos dois sentidos, sendo de 4% a redução dos automóveis e de 28% dos caminhões. A análise mais detalhada do carregamento das seções mostra que o trecho da via com maior redução de tráfego, no período da manhã, está no sentido Lapa-Penha e situa-se entre as pontes Cruzeiro do Sul e Aricanduva variando de 12 a 15% para os automóveis. Já para os caminhões a maior redução deverá ocorrer no sentido Penha-Lapa, também entre as pontes Aricanduva e Vila Guilherme variando de 30 a 60%.

Para a marginal do rio Pinheiros espera-se uma redução da ordem de 6% no tráfego geral, nos dois sentidos. no pico da manhã, sendo de 4% a redução no tráfego de automóveis e de 19% no de caminhões. A análise trecho a trecho mostra que a maior redução deverá ocorrer entre as pontes Cidade Universitária e Jaguaré, sentido Jaguaré, tanto para os automóveis quanto para os caminhões e serão de 10% e 24%, respectivamente. O desenho 2 mostra o resultado da diferença de volume entre o cenário, Rodoanel completo e situação atual.

10% e 24%.
nça de volume



25

Folha n.º	25	de proc.
n.º	212	de 1999
CA		

ADELINA CICONB
Reg. 100.406
ATM

CONCLUSÃO

Desta forma, verificamos que o investimento na expansão da malha viária estruturadora é fundamental para a manutenção da mobilidade da cidade.

Para atingirmos este objetivo faz-se necessário o aporte significativo de recursos financeiros cada vez mais escassos no orçamento municipal tendo em vista prioridades como Educação, Saúde e Transporte Coletivo.

Assim, a necessidade premente de se viabilizar uma solução moderna e eficiente para reduzir os problemas elencados, esbarra num problema que se configura num fator limitador da ação do Estado: a necessidade de redução drástica de recursos para novos investimentos, como forma de garantir a prestação dos serviços públicos essenciais.

O objetivo desta lei é exatamente o de autorizar o executivo a outorgar mediante licitação, concessão onerosa para a exploração, por particulares, das via de trânsito rápido com controle de acesso de forma que os recursos obtidos viabilizem a modernização e implantação de um plano de vias condizente com o porte e necessidades da cidade de São Paulo.

SUELLE D. NEVES
Assessora Jurídica
13/05/2000

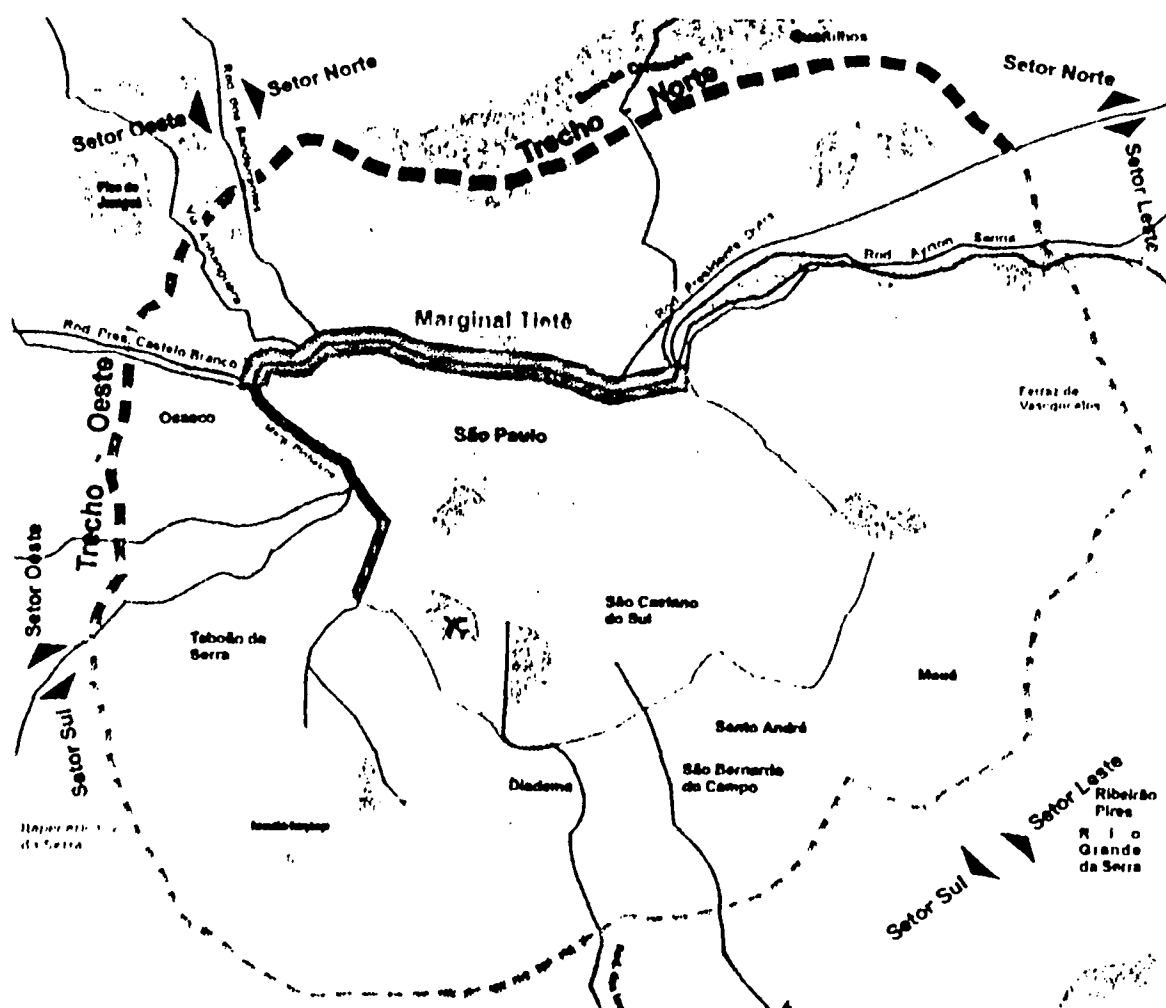
Folha n.º	26	de proc.
n.º	01.212	de 19 99

ADRIANA CICONB
Reg. 100.406
ATM



PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES



**MARGINAL TIETÊ
AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE**

Folha n.º	27	de proc.
n.º	222	de 1999
		

ADELINA CIGONE

Reg. 100 406

ATM

APRESENTAÇÃO

Folha n.º	28	de proc.
n.º	212	do 1999
		

ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

A Região Metropolitana de São Paulo é o maior conglomerado urbano-industrial do Brasil e da América do Sul. Esta condição de importante polo econômico, aliada ao fato de encontrar-se geograficamente em posição privilegiada entre os estados do sul, sudeste e norte/nordeste, torna esta região o centro de convergência de uma importante malha viária, saturada por um tráfego bastante intenso de veículos de carga e de passageiros que afluem, partem ou apenas passam por esta metrópole.

Para a RMSP convergem dez grandes rodovias, cinco linhas ferroviárias e nove grandes eixos urbanos, que a integram com o interior do Estado e do país. Este sistema rodoviário movimenta aproximadamente um milhão de veículos por dia. Sabe-se, ainda que o crescimento do tráfego nas rodovias é atualmente superior a 4% ao ano, o que significa um aumento de 50% a cada década.

As marginais dos rios Pinheiros e Tietê fazem parte do Mini Anel Viário do Município de São Paulo, complementado pela Av. dos Bandeirantes, Av. Presidente Tancredo Neves, Av. das Juntas Provisórias, Av. Professor Luís Ignácio de Anhaia Mello, Complexo Viário Maria Maluf e Av. Salim Farah Maluf. Este Mini Anel é utilizado nos deslocamentos de longo percurso e interligação de todas as rodovias que convergem para o município, constituindo-se num dos principais elementos estruturadores da sua rede viária básica.

As vias que compõem o Mini Anel Viário apresentam volume de tráfego elevado. A Marginal Tietê, corresponde a 33% da extensão total. Pesquisas de tráfego recentes mostraram que cerca de 41% do tempo total de percurso do Mini Anel são gastos ao longo da Marginal Tietê.

Seis das dez rodovias que convergem para o Mini Anel Viário, interligam-se ao mesmo através da Marginal Tietê: Castelo Branco, Anhanguera e Bandeirantes no extremo oeste e Dutra, Fernão Dias e Ayrton Senna no leste. Além de atender ao tráfego entre rodovias e intermunicipal a Marginal Tietê, também serve de suporte aos deslocamentos urbanos de média e longa distância. Esta dupla função acentuou-se ao longo dos anos pelo adensamento da região verificado a partir da década de 70 e a crescente expansão da frota veicular dos últimos anos.

O trecho crítico da Marginal Tietê é que apresenta condições de saturação de tráfego na maior parte do dia está situado entre a confluência com a Rodovia Presidente Dutra no bairro da Vila Maria e o complexo viário conhecido como

29

Folha n.º	29	de proc.
n.º	222	de 1999
<i>Ad</i>		

ADELINA CICONB
Reg. 100.406
ATM

"Cebolão", na confluência dos rios Tietê e Pinheiros e onde se ligam as rodovias Castello Branco e Marginal do Rio Pinheiros

As pistas da Marginal Tietê, em seus dois sentidos apresentam hoje volume total de tráfego estimado em mais de 700 mil veículos / dia¹, compreendendo todas as viagens que a utilizam, em parte ou integralmente, dentro do trajeto. O volume de veículos do trecho mais carregado da Marginal do Tietê é da ordem de 490.000 veículos/dia nos dois sentidos¹. Deste total, cerca de 22% corresponde a caminhões.

Estes dados mostram a grande movimentação de pessoas e mercadorias que utilizam as pistas da Marginal Tietê diariamente e a premente necessidade em melhorar a qualidade do serviço e a sua capacidade viária para a manutenção desta mobilidade. Assim sendo, dadas as restrições de recursos existentes, foi desenvolvido projeto de ampliação da Marginal Tietê passível de implantação por concessionário privado e que recuperaria os recursos investidos através de cobrança de pedágio e outras receitas acessórias de exploração comercial.

¹ FONTE – Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – São Paulo

Folha n.º	31	de proc
n.º	212	de 1999
GA		

ADELINA CIGONE
Reg. 100.406
ATM

CARACTERÍSTICAS DA PROPOSTA VIÁRIA

Folha n.º	32	de proc.
n.º	212	de 1999
Ad		

1. Conceção Geral

ADELINA CIGONE
Reg. 100.406
ATM

A ampliação da Marginal Tietê compreende os seus dois sentidos de circulação, nos seguintes trechos : Pista Sul, sentido Castelo Branco – Ayrton Senna entre o Complexo Viário "Cebolão" e a ponte do Tatuapé, com uma extensão de 18,1 km; Pista Norte, sentido Ayrton Senna – Castelo Branco no trecho com início entre as pontes Tatuapé e Jânio Quadros até a Pte. dos Remédios, com extensão de 18,6 km.

A proposta viária caracteriza-se pela construção de mais uma pista para cada sentido da Marginal que passaria assim a possuir três pistas ao invés das duas existentes e denominadas pista expressa, pista semi-expressa e pista local. Esta nova configuração aumenta em mais de 50% a capacidade atual da Marginal Tietê que vem operando em regime de saturação permanente, pela alta demanda veicular.

Pista expressa

A pista expressa, posicionada junto ao rio deverá operar com quatro faixas de tráfego, tendo como função atender o tráfego de passagem pelo Município de São Paulo, as viagens externas com origem ou destino em São Paulo, as viagens externas de longa distância e as viagens internas com percurso superior a 3,0 km. O acesso a esta pista será permitido mediante o pagamento de pedágio, efetuado em postos de controle localizados em locais estratégicos ao longo da Marginal. Esta cobrança possibilita o controle da utilização da pista expressa. Estas pistas devem oferecer melhores condições de circulação, com maior fluidez e, conseqüentemente, ganho no tempo de percurso e a possibilidade de desenvolvimento de velocidades até 100 km/h.

Pista semi-expressa

Trata-se de pista de transição, posicionada entre a expressa e a local, operando com três faixas de tráfego. Esta pista deverá atender, principalmente, o fluxo de veículos que estejam efetuando o trecho final ou inicial das viagens externas com destino ou origem no município e as viagens internas de deslocamento de média distância. Também será alternativa aos usuários que não quiserem pagar pedágio, ou aos veículos com restrição temporária de circulação nas pistas expressas. A velocidade máxima permitida deverá ser de 70 km/h.

Folha n.º	33	de	proc
n.º	222	de	19 99

ADELINA CICONI
Reg. 100.400
ATM

Pista local

A pista local, com três faixas de tráfego, deverá ter a mesma função das pista locais atuais, atendendo viagens de média ou curta distância e a de via coletora dos deslocamentos que se processam nas pistas expressa e semi-expressa. A velocidade máxima permitida deverá ser de 60 km/h.

As três pistas da Marginal Tietê deverão ser interligadas por faixas de transição, posicionadas de forma a assegurar a acessibilidade e conexões com os demais eixos viários, respeitando as distâncias seguras de desaceleração, aceleração e entrelaçamento de fluxos de tráfego.

A concepção funcional da ampliação da Marginal Tietê está representada no desenho e seções transversais típicas são apresentadas nos desenhos anexos.

2. Características Físicas

A configuração padrão proposta é de quatro faixas de tráfego na pista expressa e de três faixas igualmente nas pistas semi-expressa e local. Todas as pistas terão faixas de tráfego de 3,50 m de largura e acostamentos e baias de parada de 3,00 m de largura. A escassez de espaço não permite que as pistas expressas e semi-expressas possuam acostamento contínuo em toda sua extensão.

Pistas expressas

A transição para a pista semi-expressa será feita por faixa de 200,0 m na saída da pista expressa, e de 150,0 m na entrada da pista semi-expressa. Terão acostamento de 3,0 m de largura à direita e à esquerda. Quando não for possível, deverá existir refúgio lateral de 0,60 m entre a pista e barreira lateral de concreto. Esta barreira poderá ser simples ou dupla, dependendo das características específicas de cada local e do espaço disponível de separação entre as pistas expressa e semi-expressa.

Ao longo do lado esquerdo, onde não for possível o acostamento contínuo, o mesmo poderá ser descontínuo, com baias de 3,0 m de largura ou com refúgio de 0,60 m entre a faixa esquerda e barreira de concreto simples.

Pistas semi-expressas

Terão as mesmas características das pistas expressas quanto a utilização de refúgios e barreiras, com a colocação de baias para paradas de emergência à direita, nos locais com disponibilidade de espaço.

Folha n.º	34	de proc
n.º	212	de 1999
<i>GA</i>		

ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

A transição para a pista expressa será feita nas passagens pelos postos de controle e arrecadação.

Para as pistas locais a transição será feita com faixas adicionais de desaceleração e aceleração de 150,0 m. Em alguns locais por restrição de espaço poderá não ser disponível a faixa de desaceleração.

Pistas locais

O padrão de três faixas de tráfego concebido para os trechos entre pontes, altera-se sob as pontes nos locais onde a ampliação é possível, passando para quatro faixas. Esta ampliação aumenta a capacidade viária do trecho sobretudo em decorrência dos movimentos nas alças das pontes. A transição para as pistas semi-expressas, deverá ter faixa adicional de aceleração na via semi-expressa.

Ao longo da Marginal Tietê, está prevista a construção de um total de dez postos de controle. Deste total, seis postos deverão ser construídos no sentido Castelo Branco – Ayrton Senna, e quatro no sentido Ayrton Senna – Castelo Branco.

A localização dos postos de pedágio é mostrada no desenho. Os primeiros pedágios de cada sentido da Marginal Tietê deverão ter acima de 15 cabines de arrecadação e os intermediários de 6 a 12, segundo a demanda de tráfego prevista para cada ponto.

3. Características operacionais

3.1 Sistemas de controle operacional

Instalação de sistemas de controle operacional específicos para a Marginal Tietê para garantir sua melhor utilização e desempenho e segurança.

As atividades de operação nos pedágios estão vinculadas a cobrança de tarifa dos veículos que utilizam as pistas expressas. No espaço destinado aos pedágios serão concentradas outras atividades operacionais segundo a localização e porte das mesmas.

Folha n.º	35	de proc.
n.º	232	de 1999
<i>AD</i>		

ADELINA CICONB
Reg. I
ATM

Os serviços de inspeção sistemática do tráfego e o planejamento e implantação de esquemas operacionais especiais ou de urgência no caso de acidentes, congestionamentos, catástrofes etc., serão integrados com a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET

Deverá haver Instalação de Circuito de Câmaras de TV, colocadas em pontos estratégicos da Marginal Tietê para monitoração do trânsito

O sistema de pesagem de veículos de carga consiste na instalação de postos nos pedágios (pesagem em movimento) e postos móveis em locais estratégicos. O objetivo destes postos é verificar se o veículo comercial está atendendo o previsto no Código Nacional de Trânsito, quanto à capacidade de tração, peso bruto total, peso por eixo ou conjunto de eixos e dimensões

As atividades componentes dos serviços de operação da Marginal Tietê deverão ser desenvolvidas de maneira integrada, sendo controladas e acionadas de forma centralizada, através de uma unidade de controle operacional. O objetivo desta central de controle operacional será receber e analisar informações sobre as pistas da Marginal, acionando os instrumentos ou ações necessários para superar conflitos ou situações indesejáveis

3.2 Sistema de arrecadação

O sistema de cobrança contemplará dois tipos: cobrança automática – sem parada de veículos; e cobrança semi-automática ou manual – com parada de veículos. Os dois sistemas deverão possuir condições de identificar número de eixos e veículos. A instalação de cabines com sistema automático de arrecadação é necessária para evitar a saturação dos locais de pedágio e a formação de filas

Os pedágios deverão dispor de três modalidades de arrecadação: pagamento manual, pagamento semi-automático e pagamento automático (AVI – Automatic Vehicle Identification).

As pistas com AVI deverão permitir a operação de cobrança sem intervenção do arrecadador e sem necessidade de parada ou de redução significativa na velocidade do veículo.

Folha n.º	36	da proc.
n.º	212	de 1999
		

Num sistema AVI o veículo é classificado por um sistema de pré classificação automática, através da utilização de equipamento detetor de sinal de rádio instalado na pista e de dispositivo emissor instalado a bordo do veículo. Os equipamentos registrarão a passagem, identificarão o veículo, calcularão a tarifa e, associando-se a outros dados (data, horário, local), será procedido débito automático em conta ou cartão de crédito. Neste sistema serão controladas as entradas e saídas das vias expressas para fins de cobrança segundo o trecho percorrido.

ADELINA CICONB.
Reg. 100.400
ATM

A cobrança através de equipamentos semi-automáticos poderá ser adotada nas cabines de operação manual, como opção ao usuário que utilize dispositivo de identificação/créditos para arrecadação. No sistema semi-automático o usuário, ao aproximar-se da cabine de arrecadação, terá seu veículo classificado pelo arrecadador e a transação financeira se dará automaticamente aos moldes do sistema AVI.

O sistema manual de cobrança deverá operar com a ajuda do arrecadador que identificará o tipo de veículo (classificação visual) e cobrará do usuário a tarifa correspondente em dinheiro, com a entrega de recibo.

PLANTA
OU
DOCUMENTO
NÃO
DIGITALIZADO

PLANTA

OU

DOCUMENTO

NÃO

DIGITALIZADO

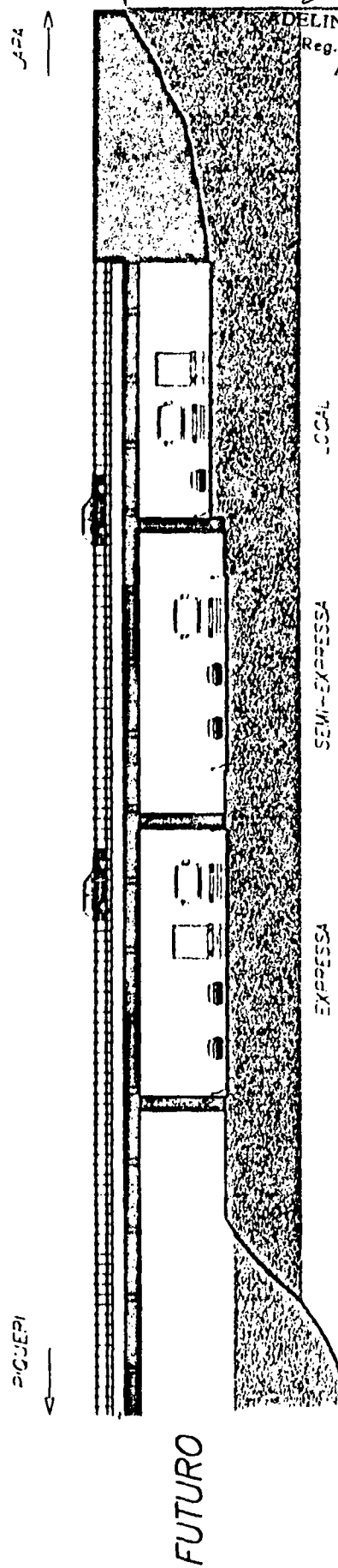
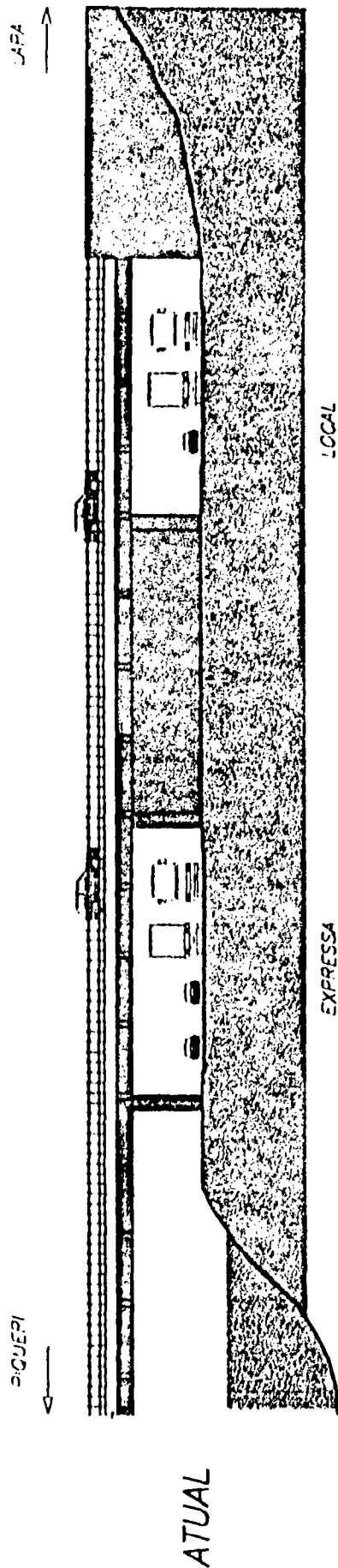
PONTE DO PIQUERI
SENTIDO DUTRA



ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

Folha n.º	39	da proc.
n.º	212	de 1999
CD		

PONTE DO PIQUERI SENTIDO DUTRA



Folha no 40 de proc.
no 212 de 19.99

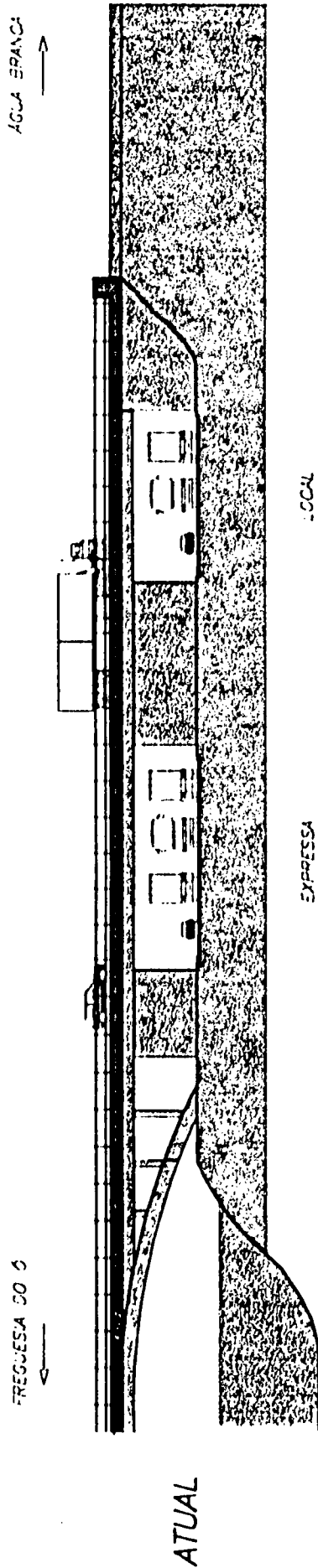
DELINA CICONB
Reg. 100.406
ATM

PONTE DA FREGUESIA DO Ó
SENTIDO DUTRA

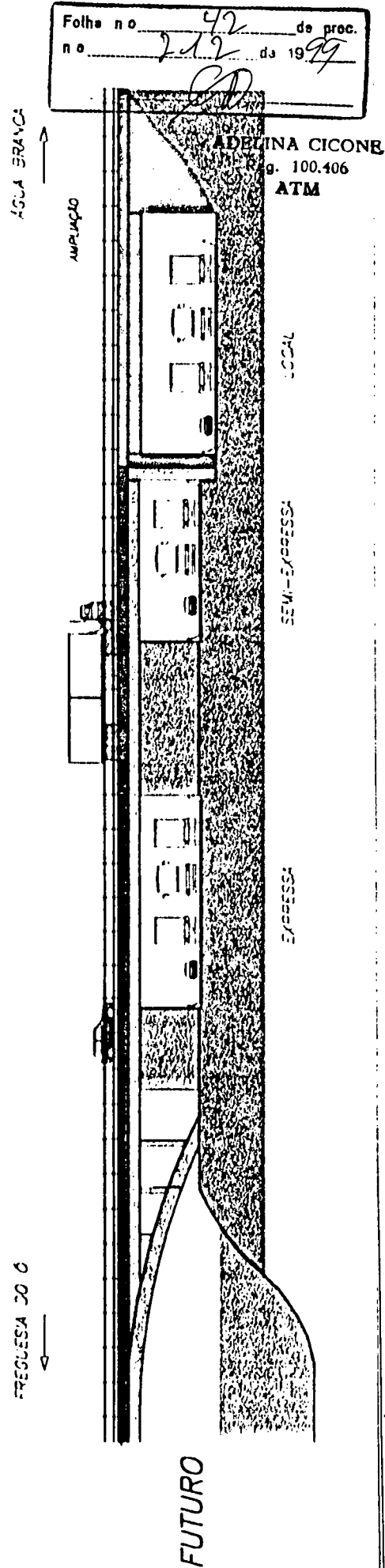


Folha n.º	41	de proc.
n.º	222	da 1999
Adelina Cicone		
Reg. 100.406		
ATM		

PONTE DA FREGUESIA DO Ó SENTIDO DUTRA



ATUAL



FUTURO

PONTE DO LIMÃO
SENTIDO DUTRA



ADELINA CICONZ
Reg. 100.406
ATM

Folha n.º	43	de proc.
n.º	217	de 19 99

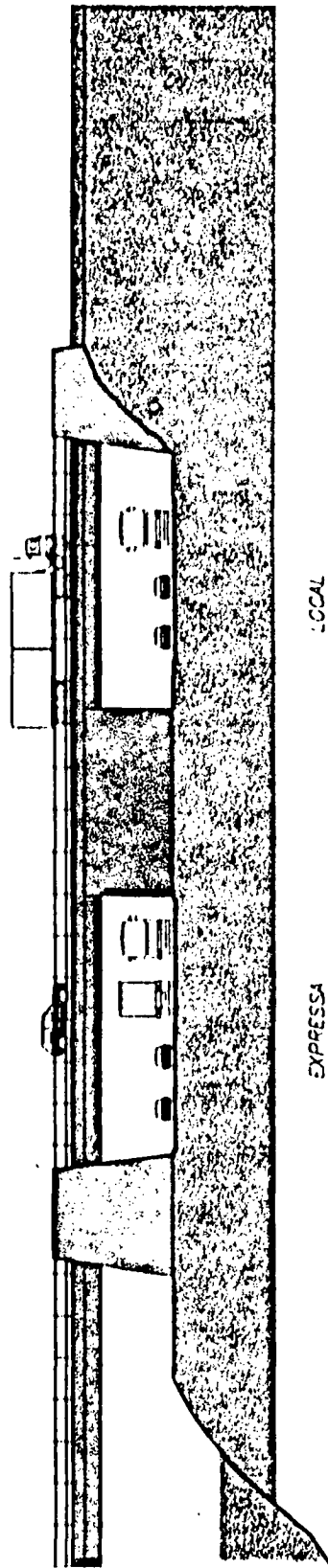
CD

PONTE DO LIMÃO

SENTIDO DUTRA

CASA VERDE ←

→ BARRA FUNDA

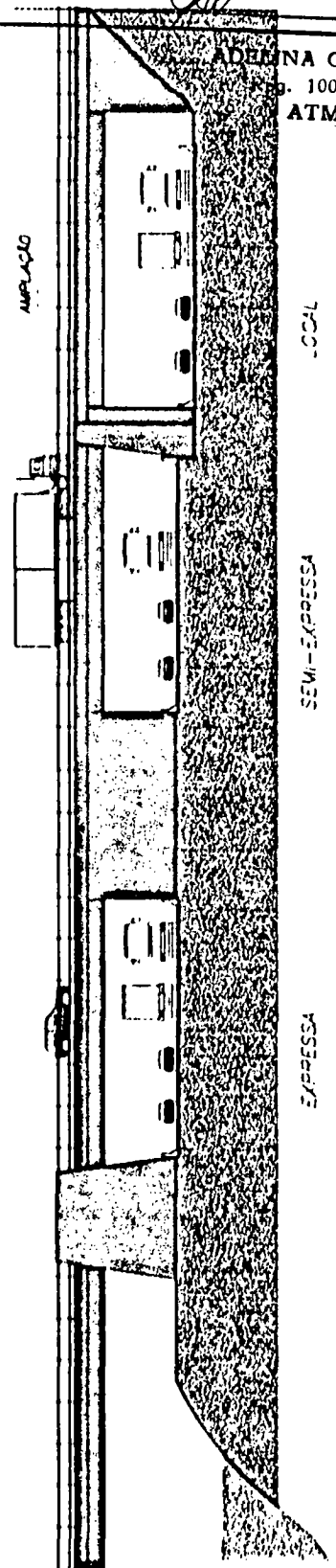


ATUAL

CASA VERDE ←

→ BARRA FUNDA

AMPLIACAO



FUTURO

Folha no 44 de proc. n.º 212 de 1999

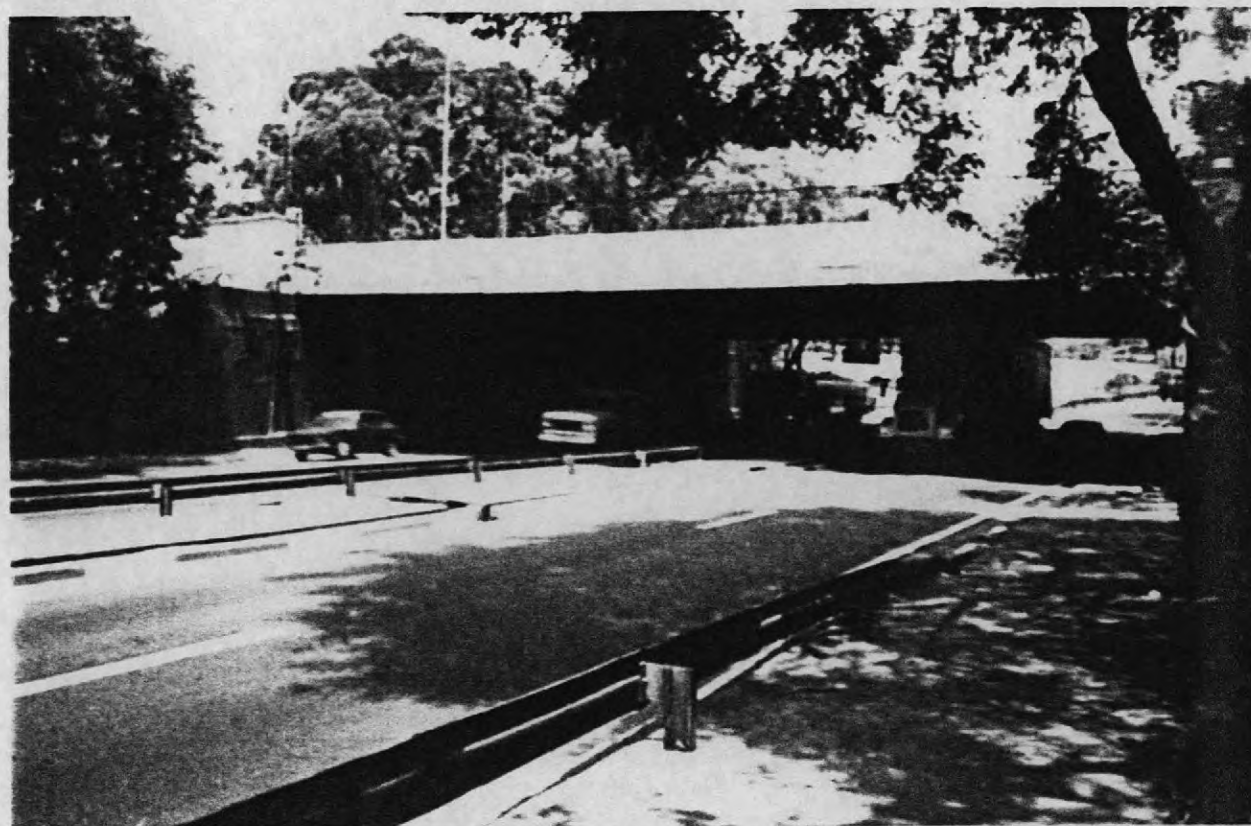
ADRIANA CICONI
R. 100.406
ATM

LOCAL

SEM-EXPRESSA

EXPRESSA

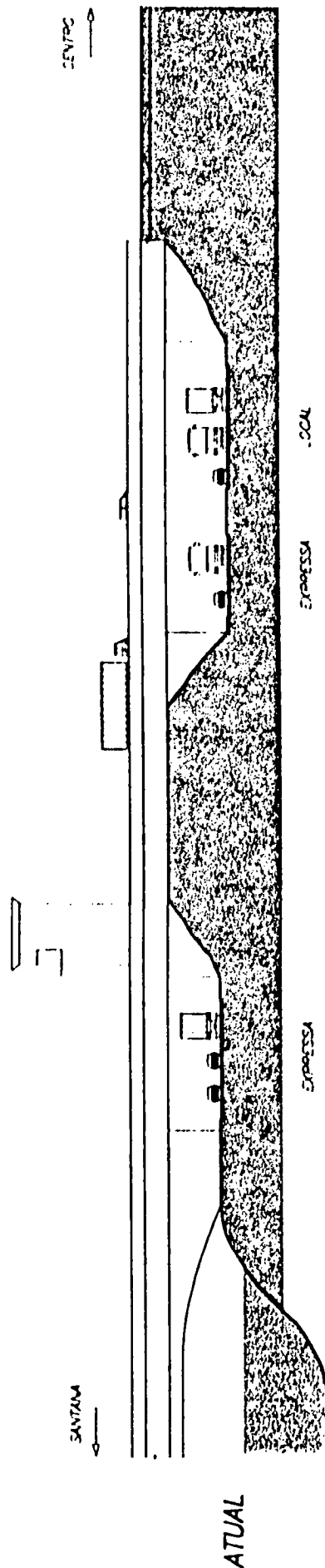
PONTE DAS BANDEIRAS
SENTIDO DUTRA



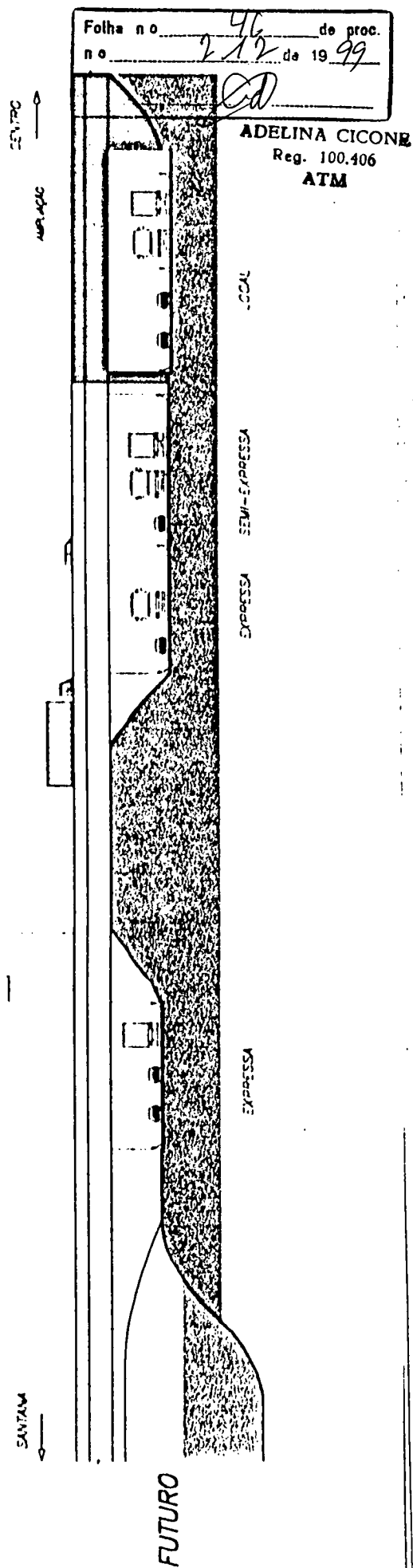
ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

Folha n.º	45	de	prec.
n.º	212	de	1999

PONTE DAS BANDEIRAS SENTIDO DUTRA



ATUAL



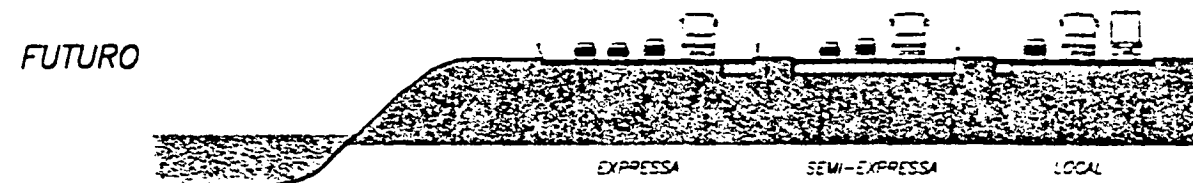
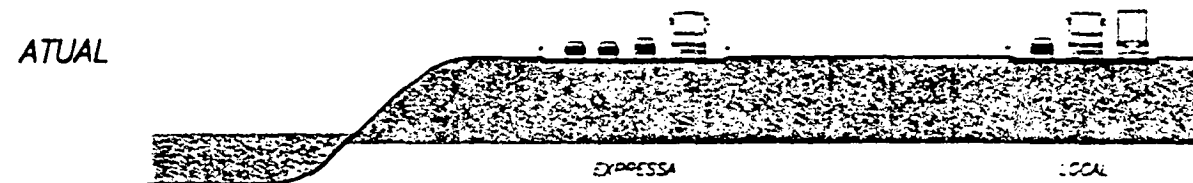
FUTURO

Folha n.º 46 de proc. n.º 212 de 19 99

Ad

ADELINA CIGONE
Reg. 100.406
ATM

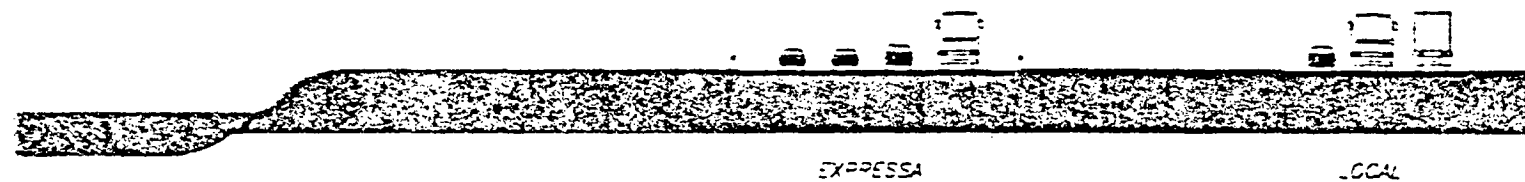
SEÇÃO TRANSVERSAL ENTRE
PONTE DAS BANDEIRAS E PONTE CRUZEIRO DO SUL
SENTIDO DUTRA



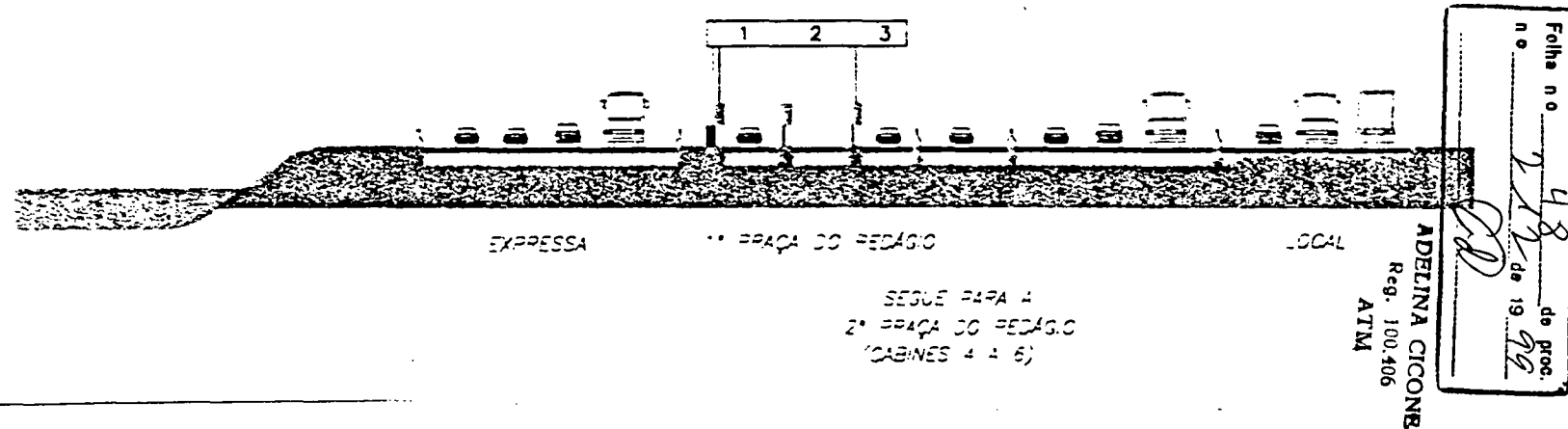
Folha n.º 47 de 49
n.º 212 de 19 99
ADELINA CICONB
Reg. 100.406
ATM

SEÇÃO PEDÁGIO CRUZEIRO DO SUL
SENTIDO DUTRA

ATUAL

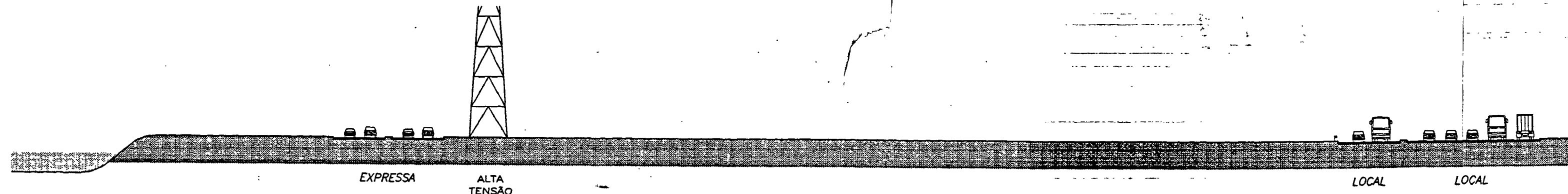


FUTURO

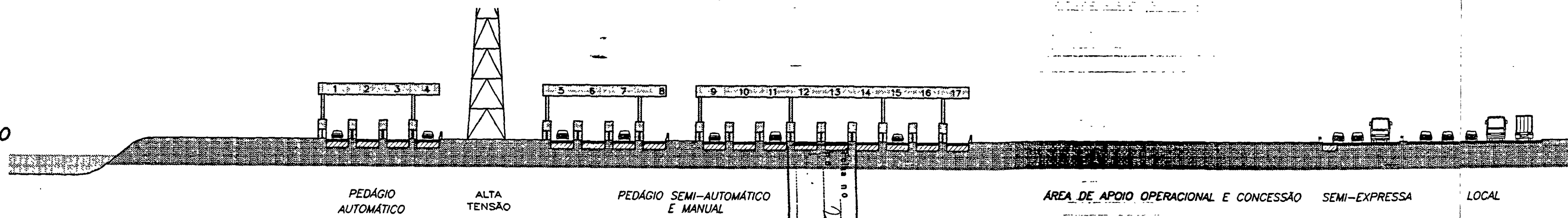


SEÇÃO PEDÁGIO PRESIDENTE JÂNIO QUADROS
SENTIDO CEBOLÃO

ATUAL



FUTURO



ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

folha nº 49
de 1999
de proc
122

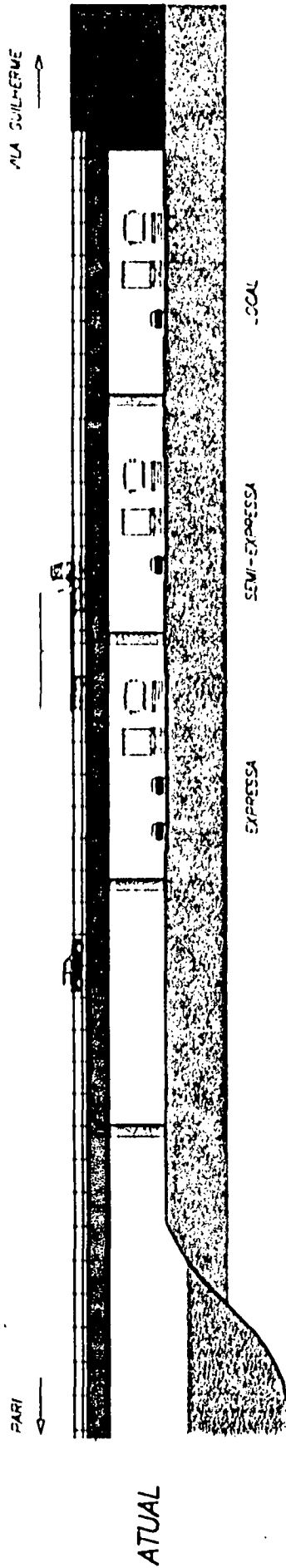
PONTE DA VILA GUILHERME
SENTIDO CEBOLÃO



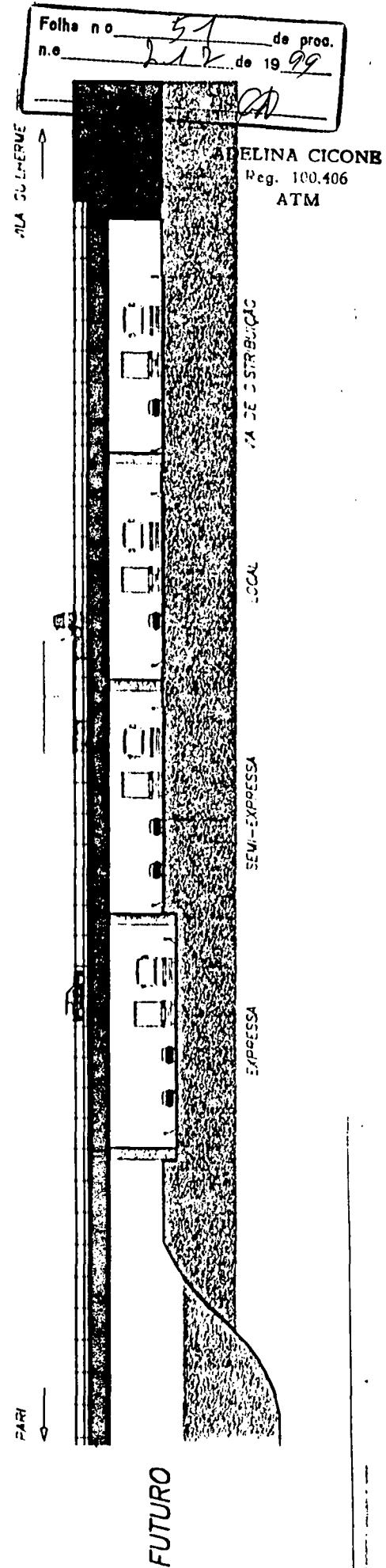
ADELINA CIRONE
Reg. 100.400
ATM

Folha n.º	50	de proc.
n.º	212	de 19 99
<i>CA</i>		

PONTE DA VILA GUILHERME SENTIDO CEBOLÃO



ATUAL



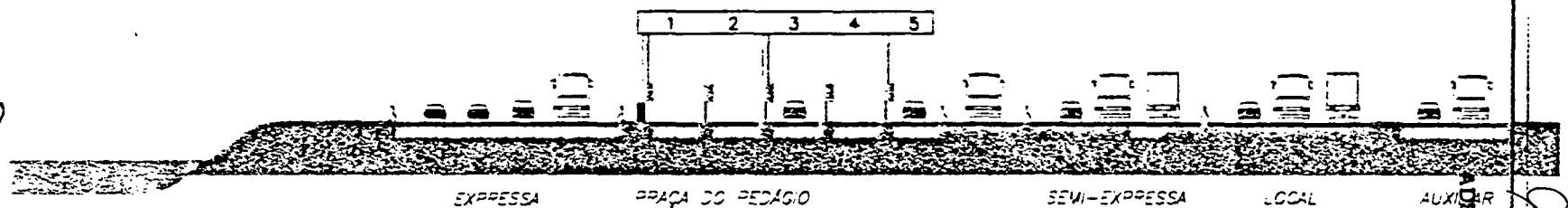
FUTURO

SEÇÃO PEDÁGIO VILA GUILHERME SENTIDO CEBOLÃO

ATUAL



FUTURO



SEQUE PARA A
2ª PRAÇA DO PEDÁGIO
(CABINES 6 A 10)

AUXILIAR
ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

Folha n.º	52	de proc.
n.º	242	de 19 89

CA

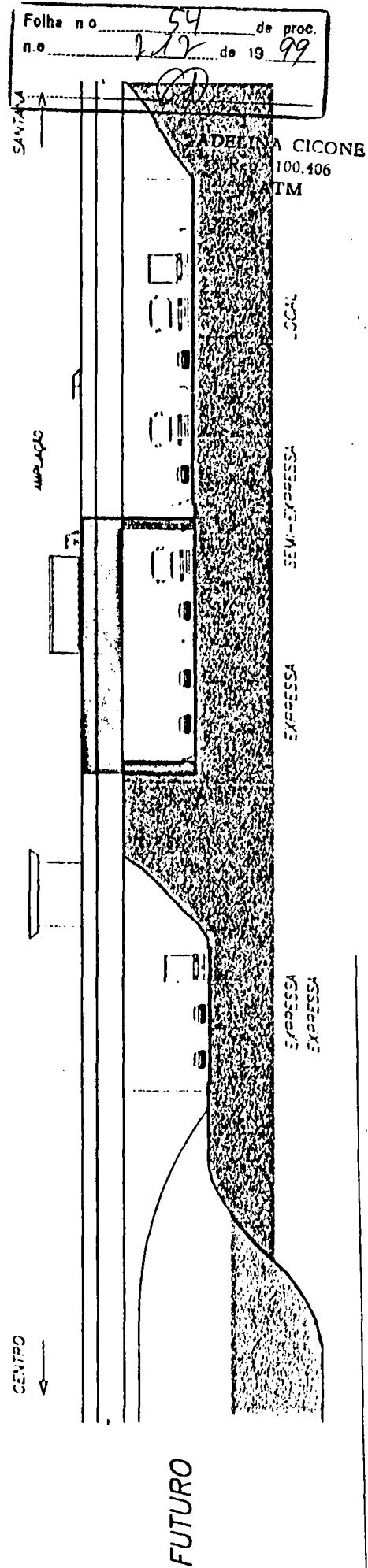
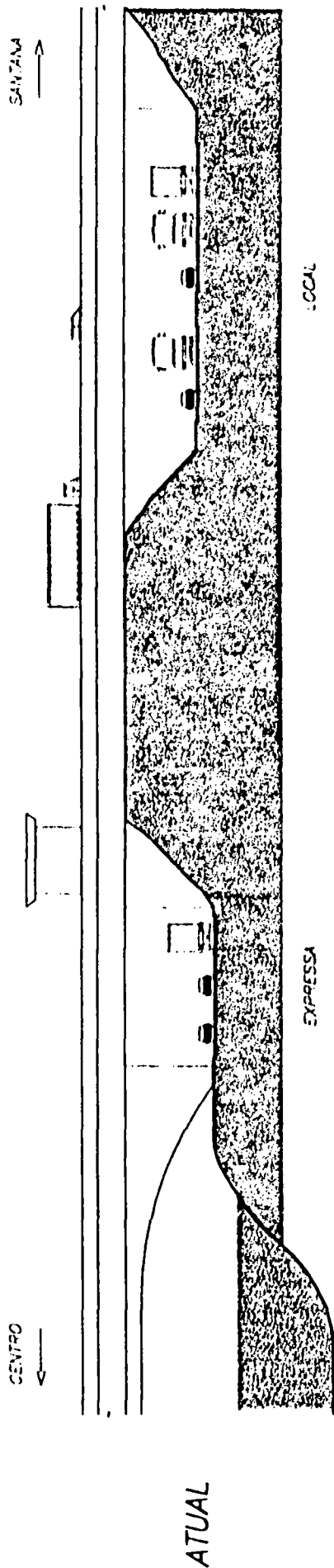
PONTE DAS BANDEIRAS
SENTIDO CEBOLÃO



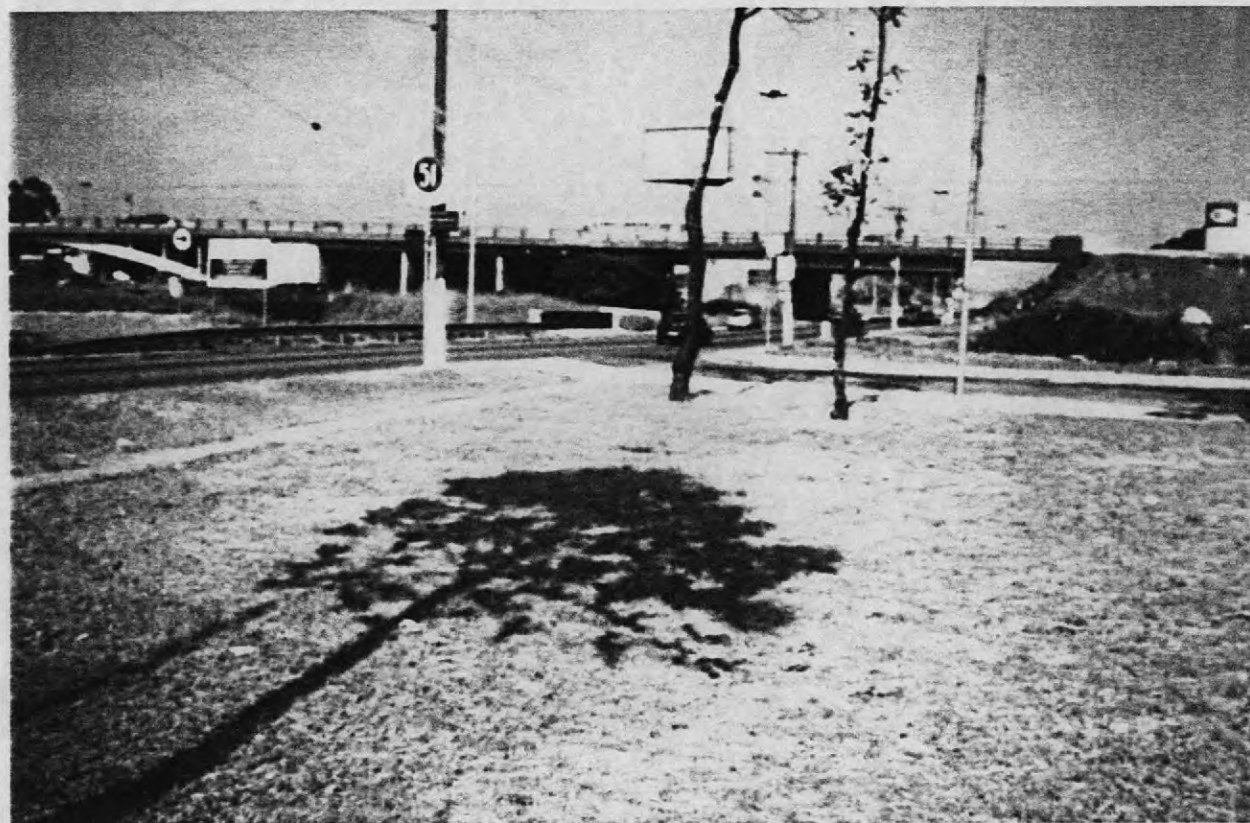
ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

Folha n.º	53	da proc.
n.º	242	de 19 99

PONTE DAS BANDEIRAS SENTIDO CEBOLÃO



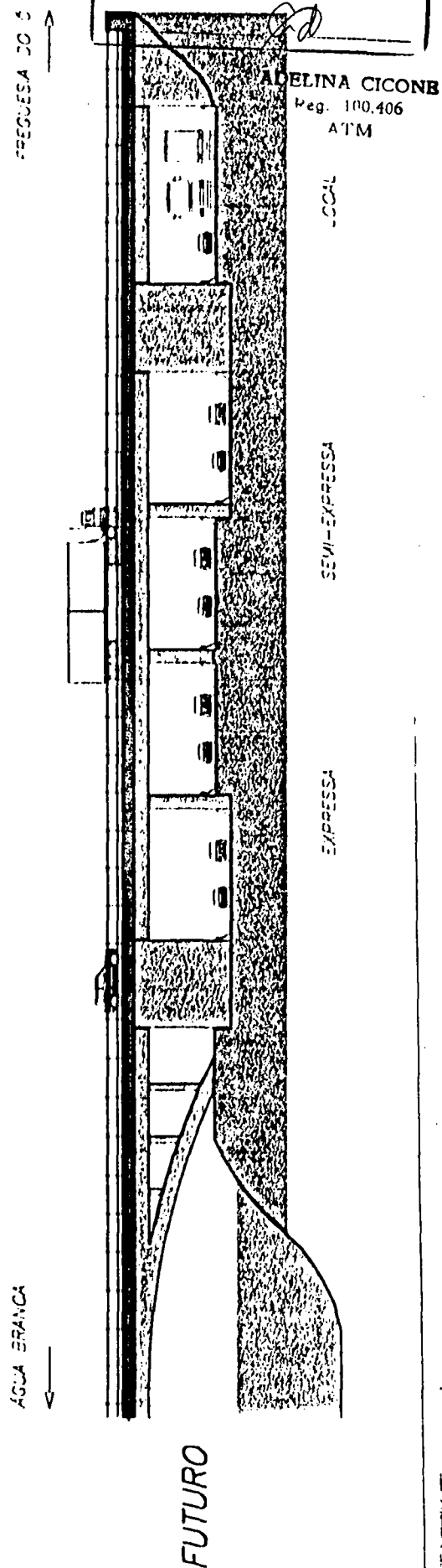
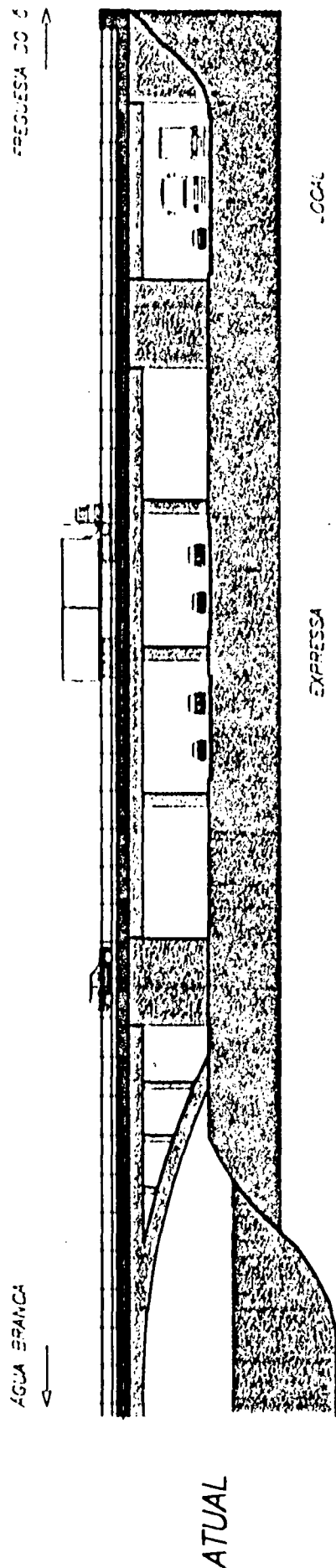
PONTE DA FREGUESIA DO Ó
SENTIDO CEBOLÃO



Folha n.º	55	de Proc.
n.º	212	de 19 99

ADELINA CICONB
Reg. 100.406
ATM

PONTE DA FREGUESIA DO Ó SENTIDO CEBOLÃO



Folha n.º 56 de proc.
n.º 212 de 1999

ADELINA CICONB
Reg. 100.406
ATM

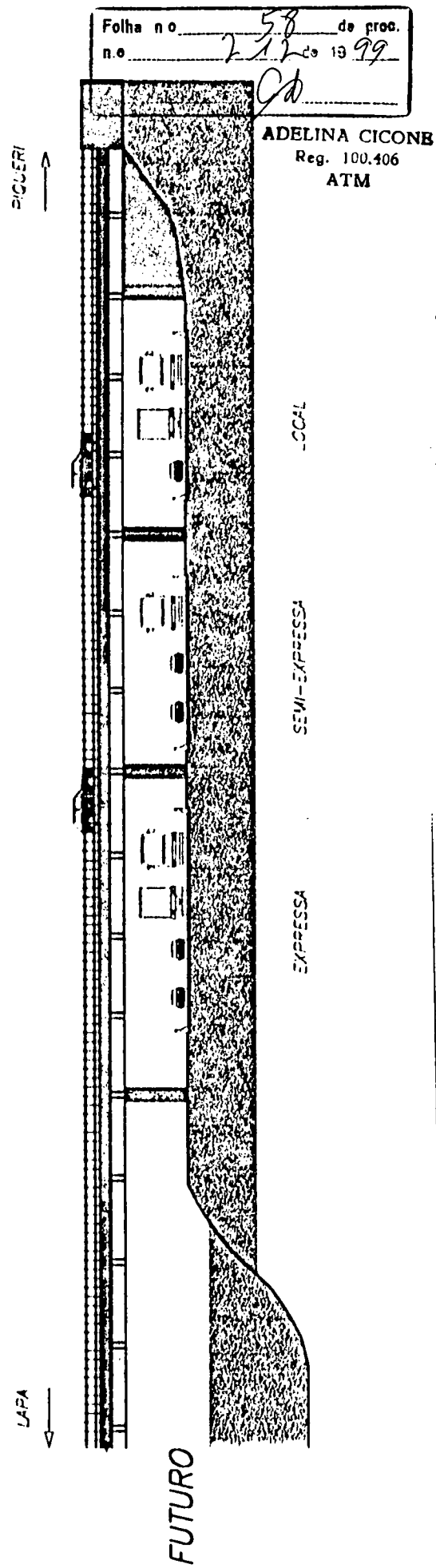
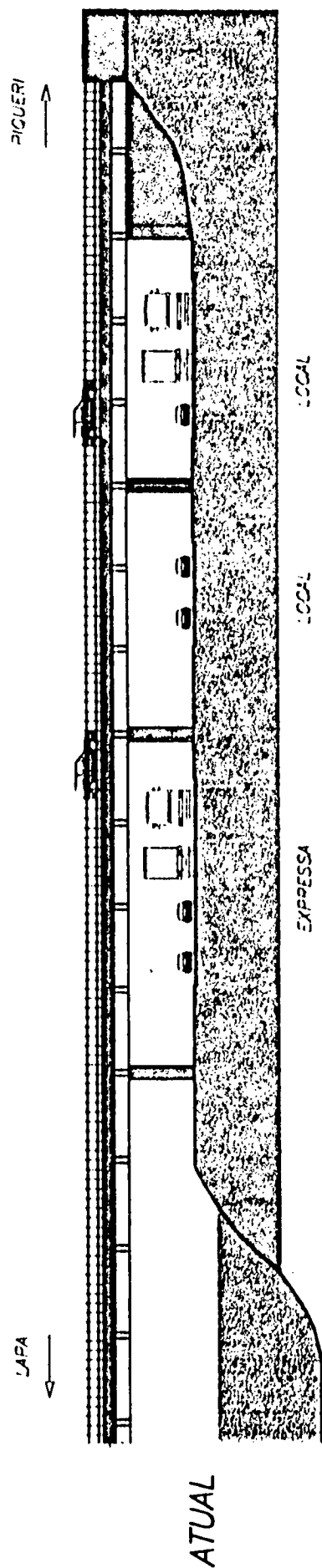
PONTE DO PIQUERI
SENTIDO CEBOLÃO



ADELINA CICONI
Reg. 110.406
ATM

Folha n.º	57	de	100
n.º	242	de	1999
C. D.			

PONTE DO PIQUERI SENTIDO CEBOLÃO



Folha n.º 58 de proc.
n.º 2.12 de 19 99

ADELINA CICONB
Reg. 100.406
ATM

Folha no. 59 de proc.
n.o 212 de 1999
AP

AD. NA CICONB
100.406
ATM

LEG. FEDERAL

— 270 —

LEX

LEI N. 8.987 — DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal, e dá outras providências

O Presidente da República.

Faço saber o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

Das Disposições Preliminares

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do artigo 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I — poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II — concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III — concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

IV — permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 3º As concessões e permissões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente responsável pela delegação, com a cooperação dos usuários.

Art. 4º A concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será formalizada mediante contrato, que deverá observar os termos desta Lei, das normas pertinentes e do edital de licitação.

Art. 5º O poder concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga de concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo. *Maria, Estado do Rio Grande do Sul.*

SUELLY PRATA RIBEIRO FACUNDES
Assessora
SGMLAT

Folha no. 60 de 99
no. 212 de 99
CD

ADELINA CICONE
Reg. 100.406
ATM

LEX

— 271 —

LEG. FEDERAL

CAPÍTULO II Do Serviço Adequado

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

- I — motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações; e
- II — por inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.

CAPÍTULO III

Dos Direitos e Obrigações dos Usuários

Art. 7º Sem prejuízo do disposto na Lei n. 8.078⁽¹⁾, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:

- I — receber serviço adequado;
- II — receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- III — obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha, observadas as normas do poder concedente;
- IV — levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
- V — comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;
- VI — contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

CAPÍTULO IV

Da Política Tarifária

Art. 8º (Vetado).

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior.

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os Impostos sobre a Renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

(1) Leg. Fed., 1990, pág. 1.032.

SUELLY PENHA
Assessora
FAGUNDES
SANTANA

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no artigo 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 12. (Vetado).

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

CAPÍTULO V

Da Licitação

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios:

I — o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado;

II — a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga de concessão;

III — a combinação dos critérios referidos nos incisos I e II deste artigo.

§ 1º A aplicação do critério previsto no inciso III só será admitida quando previamente estabelecida no edital de licitação, inclusive com regras e fórmulas precisas para avaliação econômico-financeira.

§ 2º O poder concedente recusará propostas manifestamente inexeqüíveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação.

§ 3º Em igualdade de condições, será dada preferência à proposta apresentada por empresa brasileira.

Art. 16. A outorga de concessão ou permissão não terá caráter de exclusividade, salvo no caso de inviabilidade técnica ou econômica justificada no ato a que se refere o artigo 5º desta Lei.

Art. 17. Considerar-se-á desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes.

Parágrafo único. Considerar-se-á, também, desclassificada a proposta de entidade estatal alheia à esfera político-administrativa do poder concedente que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios do poder público controlador da referida entidade.

SUELY PENHA RUIA FAGUNDES
11

Folha no	62	de	prec.
n.º	272	de	19 99
			

ADELINA CICONE

Reg. 100 406

ATM

LEX

— 273 —

LEG. FEDERAL

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:

- I — o objeto, metas e prazo da concessão;
- II — a descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;
- III — os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;
- IV — prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;
- V — os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica e fiscal;
- VI — as possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados;
- VII — os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;
- VIII — os critérios de reajuste e revisão da tarifa;
- IX — os critérios indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;
- X — a indicação dos bens reversíveis;
- XI — as características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;
- XII — a expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de serviço administrativo;
- XIII — as condições de liderança da empresa responsável, na hipótese em que for permitida a participação de empresas em consórcio;
- XIV — nos casos de concessão, a minuta do respectivo contrato, que conterá as cláusulas essenciais referidas no artigo 23 desta Lei, quando aplicáveis;
- XV — nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização; e
- XVI — nos casos de permissão, os termos do contrato de adesão a ser firmado.

Art. 19. Quando permitida, na licitação, a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas:

- I — comprovação de compromisso, público ou particular, de constituição de consórcio, subscrito pelas consorciadas;
- II — indicação da empresa responsável pelo consórcio;
- III — apresentação dos documentos exigidos nos incisos V e XIII do artigo anterior, por parte de cada consorciada;
- IV — impedimento de participação de empresas consorciadas na mesma licitação por intermédio de mais de um consórcio ou isoladamente;

GILLY PENHARRUBIM FAZUNDES
 Assessora - 100 406

§ 1º O licitante vencedor fica obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo.

§ 2º A empresa líder do consórcio é a responsável perante o poder concedente pelo cumprimento do contrato de concessão, sem prejuízo da responsabilidade solidária das demais consorciadas.

Art. 20. É facultado ao poder concedente, desde que previsto no edital, no interesse do serviço a ser concedido, determinar que o licitante vencedor, no caso de consórcio, se constitua em empresa antes da celebração do contrato.

Art. 21. Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital.

Art. 22. É assegurada a qualquer pessoa a obtenção de certidão sobre atos, contratos, decisões ou pareceres relativos à licitação ou às próprias concessões.

CAPÍTULO VI

Do Contrato de Concessão

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

- I — ao objeto, à área e ao prazo da concessão;
- II — ao modo, forma e condições de prestação do serviço;
- III — aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- IV — ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;
- V — aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;
- VI — aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;
- VII — à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;
- VIII — às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;
- IX — aos casos de extinção da concessão;
- X — aos bens reversíveis;
- XI — aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;
- XII — às condições para prorrogação do contrato;
- XIII — à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente;
- XIV — à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária;
- XV — ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.

SUELY PEREIRA RUBIA FAGUNDES
Asses. - SGT. 11

Folha n.º	64	da proc.
n.º	212	de 13 99
ED		

ADELINA CICONE
Reg. 100.406
ATM

LEX

— 275 —

LEG. FEDERAL

Parágrafo único. Os contratos relativos à concessão de serviço público concedido da execução de obra pública deverão, adicionalmente:

I — estipular os cronogramas físico-financeiros de execução das obras vinculadas à concessão; e

II — exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão.

Art. 24. (Vetado).

Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuie essa responsabilidade.

§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere este artigo, a concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º Os contratos celebrados entre a concessionária e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente.

§ 3º A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas regulamentares da modalidade do serviço concedido.

Art. 26. É admitida a subconcessão, nos termos previstos no contrato de concessão, desde que expressamente autorizada pelo poder concedente.

§ 1º A outorga de subconcessão será sempre precedida de concorrência.

§ 2º O subconcessionário se sub-rogará todos os direitos e obrigações da subconcedente dentro dos limites da subconcessão.

Art. 27. A transferência de concessão ou do controle societário da concessionária sem prévia anuência do poder concedente implicará a caducidade da concessão.

Parágrafo único. Para fins de obtenção da anuência de que trata o "caput" deste artigo o pretendente deverá:

I — atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção do serviço; e

II — comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor.

Art. 28. Nos contratos de financiamento, as concessionárias poderão oferecer em garantia os direitos emergentes da concessão, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

Parágrafo único. Nos casos em que o organismo financiador for instituição financeira pública, deverão ser exigidas outras garantias da concessionária para viabilização do financiamento.

CAPÍTULO VII

Dos Encargos do Poder Concedente

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

I — regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

II — aplicar as penalidades regulamentares e contratuais, por descumprimento e estabelecido no contrato.

SUELLY P. R. M.
Assessora - SGM/ATL

Folha n.º 65 de proc.
n.º 272 de 1999
Ad

ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

LEG. FEDERAL

— 276 —

LEX

III — intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos em lei;
IV — extinguir a concessão, nos casos previstos nesta Lei e na forma prevista no contrato;

V — homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;

VI — cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

VII — zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas;

VIII — declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;

IX — declarar de necessidade ou utilidade pública, para os fins de instituição de servidão administrativa, os bens necessários à execução de serviço ou obra pública, promovendo-a diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;

X — estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio ambiente e conservação;

XI — incentivar a competitividade; e

XII — estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço.

Art. 30. No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.

Parágrafo único. A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do poder concedente ou por entidade com ele conveniada, e, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários.

CAPÍTULO VIII

Dos Encargos da Concessionária

Art. 31. Incumbe à concessionária:

I — prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

II — manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;

III — prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato;

IV — cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

V — permitir aos encarregados da fiscalização, livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;

ENTRE PENHORA FACILIDADES

Folha n.º	66	de proc.
n.º	212	de 1999
PP		

ADELINA CICONI

Reg. 100.406

ATM

LEX

— 277 —

LEG. FEDERAL

VI — promover as desapropriações e constituir servidões autorizadas pelo poder concedente, conforme previsto no edital e no contrato;

VII — zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente; e

VIII — captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

Parágrafo único. As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente.

CAPÍTULO IX

Da Intervenção

Art. 32. O poder concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único. A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

Art. 33. Declarada a intervenção, o poder concedente deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 1º Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização.

§ 2º O procedimento administrativo a que se refere o “caput” deste artigo deverá ser concluído no prazo de até cento e oitenta dias, sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

Art. 34. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO X

Da Extinção da Concessão

Art. 35. Extingue-se a concessão por:

I — advento do termo contratual;

II — encampação;

III — caducidade;

IV — rescisão;

V — anulação; e

VI — falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§ 1º Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

SUELLY PENHARUBIA FAGUNDES
Assessora
BGM/ATM

Folha n.º	57	de proc.
n.º	277	de 1999

ADELINA CICONB
Reg. 100.406
ATM

LEG. FEDERAL

— 278 —

LEX

§ 2º — Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários.

§ 3º — A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis.

§ 4º — Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos artigos 36 e 37 desta Lei.

Art. 36. — A reversão do advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 37. — Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivos de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização, na forma do artigo anterior.

Art. 38. — A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do artigo 27, e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º — A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

I — o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II — a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III — a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

IV — a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V — a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI — a concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e

VII — a concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

§ 2º — A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º — Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º — Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

SUELLY PENHARRUBIA AGUIAR
Assessora - SGM/ATM

LEX

— 279 —

LEG. FEDERAL

§ 5º A indenização de que trata o parágrafo anterior, será devida na forma do artigo 36 desta Lei e do contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§ 6º Declarada a caducidade, não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no "caput" deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

CAPÍTULO XI

Das Permissões

Art. 40. A permissão de serviço público será formalizada mediante contrato de adesão, que observará os termos desta Lei, das demais normas pertinentes e do edital de licitação, inclusive quanto à precariedade e à revogabilidade unilateral do contrato pelo poder concedente.

Parágrafo único. Aplica-se às permissões o disposto nesta Lei.

CAPÍTULO XII

Disposições Finais e Transitórias

Art. 41. O disposto nesta Lei não se aplica à concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens.

Art. 42. As concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, observado o disposto no artigo 43 desta Lei.

§ 1º Vencido o prazo da concessão, o poder concedente procederá a sua licitação, nos termos desta Lei.

§ 2º As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão a outorga das concessões que as substituirão, prazo esse que não será inferior a 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 43. Ficam extintas todas as concessões de serviços públicos outorgadas sem licitação na vigência da Constituição de 1988.

Parágrafo único. Ficam também extintas todas as concessões outorgadas sem licitação anteriormente à Constituição de 1988, cujas obras ou serviços não tenham sido iniciados ou que se encontrem paralisados quando da entrada em vigor desta Lei.

Art. 44. As concessionárias que tiverem obras que se encontrem atrasadas, na data da publicação desta Lei, apresentarão ao poder concedente, dentro de cento e oitenta dias, plano efetivo de conclusão das obras.

Parágrafo único. Caso a concessionária não apresente o plano a que se refere este artigo ou se este plano não oferecer condições efetivas para o término da obra, o poder concedente poderá declarar extinta a concessão, relativa a essa obra.

SUELLY PENA RIBEIRO FARIAS
Assessoria SGM/LAT

Folha no 19 de proc.
n.º 212 de 19 99
AD

ADELINA CICONI

Reg. 100.406

TM

LEG. FEDERAL

— 280 —

LEX

Art. 45. Nas hipóteses de que tratam os artigos 43 e 44 desta Lei, o poder concedente indenizará as obras e serviços realizados somente no caso e com os recursos da nova licitação.

Parágrafo único. A licitação de que trata o "caput" deste artigo deverá obrigatoriamente, levar em conta, para fins de avaliação, o estágio das obras paralisadas ou atrasadas, de modo a permitir a utilização do critério de julgamento estabelecido no inciso III do artigo 15 desta Lei.

Art. 46. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 47. Revogam-se as disposições em contrário.

Fernando Henrique Cardoso — Presidente da República.

Nelson Jobim.

DECRETO DE 8 DE FEVEREIRO DE 1995

Autoriza o funcionamento do curso de Relações Internacionais do Centro de Estudos Superiores da Fundação Lusíada, com sede na Cidade de Santos, Estado de São Paulo.

DECRETO DE 8 DE FEVEREIRO DE 1995

Autoriza o funcionamento do curso de Ciência da Computação, do Instituto Unificado de Ensino Superior Objetivo, com sede na Cidade de Goiânia, Estado de Goiás.

DECRETO N. 1.392 — DE 10 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre transferência dos cargos em comissão do Ministério da Administração que menciona.

DECRETO N. 1.393 — DE 10 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre a execução do Vigésimo Sétimo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica n. 14, entre Brasil e Argentina, de 12 de dezembro de 1994.

DECRETO N. 1.394 — DE 10 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre a execução do Décimo Terceiro Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial n. 3, entre Brasil e Chile, de 15 de julho de 1994.

MAURICIO
GILBERTO
SUELLY



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n.º 70

do processo n.º 212 de 19 99 14 05 99 Adeline (a) *Ad*

ADELINA CICONI
Reg. 100.406
ATM

A Comissão de Constituição e Justiça.

Em 14.05.99

Breno Gandelman

BRENO GANDELMAN
Assessor Tec. Leg. Chefe Subst.
A. T. M.

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 17.05.99 às 17h00

A Vereador ITALO CARLOS

p alar

Sala da Comissão de Constituição e Justiça

em 24 de 19.99

Presidente

SEGUIE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº 71 a 76

Em 10.06.99

m

(a)



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 71 do proc.
N.º 212 de 1999
O funcionário m

PL 212/99

24/05/99

Trata-se de projeto de lei encaminhado pelo Senhor Prefeito Municipal que visa obter a indispensável autorização legislativa para outorgar, mediante licitação, na modalidade de concorrência, a concessão onerosa precedida da execução de obra pública, para a construção e exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - VECA, nas vias Marginais aos rios Tietê e Pinheiros. A exploração será remunerada mediante a cobrança de pedágio dos usuários das vias, além de outras fontes secundárias ou acessórias. A cobrança do pedágio deverá ser feita através de controle automatizado, de modo a permitir a integridade financeira da arrecadação e da aferição das receitas.

O prazo máximo da concessão fixado pelo projeto é de 30 anos.

À concessionária incumbirá a execução de todas as obras necessárias à implantação do sistema, inclusive nas vias Marginais, e fornecimento e instalação de todos os equipamentos necessários para a implantação e conservação do sistema.

O Poder Público será remunerado através de pagamento pela concessionária vitoriosa do certame licitatório, cujos critérios para a fixação da retribuição são deixados para decreto do Executivo, o qual deverá ser produzido antes do início do processo licitatório.

Os serviços públicos devem ser prestados pelo Poder Público diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, na forma da lei, consoante dispõe o artigo 175 da Constituição Federal. Dessa forma, em princípio, nada impede a concessão de serviços públicos.

A problemática em torno do presente projeto diz respeito à polêmica acerca da natureza do pedágio, com todos os reflexos que a tomada de posição sobre essa questão acarreta.

Nos termos do inciso V do artigo 150 da Constituição Federal, é vedado aos entes federados estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público.

Como se vê, a Carta Magna admite a cobrança do pedágio, não havendo, portanto, quanto a isso qualquer discussão.

Entretanto, há um dissenso na Doutrina a respeito da natureza do pedágio, se se trata de tributo, na espécie taxa, ou de preço público, também chamado de tarifa. A questão não é meramente acadêmica, uma vez que conforme a corrente a que se filie as repercussões são significativas, pois, sendo taxa estará sujeito ao regime tributário, devendo observar os princípios da anterioridade e anualidade para sua incidência e sendo inclusive insuscetível a delegação de sua cobrança ao particular. No entanto, se se entende que o pedágio tem a natureza de tarifa, não se aplica o regime a que estão sujeitos os tributos, e a delegação de sua cobrança pode ser feita à iniciativa privada.



Câmara Municipal de São Paulo

O eminente tributarista Roque Antonio Carrazza é um dos que adotam a corrente de que o pedágio tem natureza tributária. Veja-se o que escreve em seu livro

“Curso de Direito Constitucional Tributário” :

“...Sempre dentro do assunto ora em estudo, o pedágio, a nosso ver, tipifica verdadeira taxa de serviço, por força do que prescreve o art. 150, V, da CF...”

“... É, portanto, o serviço público de conservação das rodovias que autoriza a instituição do pedágio, verdadeira taxa de serviço, inobstante seu nomem iuris.” (obra citada, pg. 242).

Adepto da mesma opinião o advogado Roque Joaquim Volkweiss, que em artigo intitulado “Pedágio”, publicado na Revista de Estudos Tributários nº 3, set/out de 1998, pg. 40, assim se coloca:

“Não concordamos com aqueles que pregam ter a doutrina e a jurisprudência afastado a natureza tributária de taxa para o pedágio. Ao contrário, resulta claro do disposto no inciso V do art. 150 da atual Constituição Federal ser ele tributo, na espécie taxa.”

“Utilizando, para estabelecer o alcance dessa regra, o elemento gramatical e lógico de interpretação, facilmente se chega à conclusão de que (ao vedar ela a cobrança de tributos como meio de limitar o tráfego de pessoas ou bens, deles ressaltando apenas a cobrança do pedágio) o texto lhe atribui, sem sombra de dúvida, a natureza jurídica de espécie daqueles.”

“...Nessas condições, se a norma constitucional desde logo deixa claro que o pedágio contraprestaciona serviços públicos (específicos e divisíveis) de conservação e manutenção de vias públicas, vale dizer, daquelas vias que o gerarem, parece ser incontestável tratar-se de taxa. É uma questão de lógica e semântica. Entre as duas espécies constitucionais de taxa (art. 145, II) o pedágio se enquadra naquela que contraprestaciona serviços decorrentes do exercício do poder de polícia (omissis), sendo, portanto, somente devido se os respectivos serviços forem prestados e usufruídos.”

X



Câmara Municipal de São Paulo

Apesar da autoridade das opiniões dos autores citados, a Doutrina realmente tem caminhado em sentido diverso.

O tributarista e professor de Direito Financeiro, Regis Fernandes de Oliveira, autor, juntamente com Estevão Horvath e Teresa Cristina Tambasco, da obra Manual de Direito Financeiro, cuidando da definição de taxa e da diferenciação desta para o preço público, assim se manifesta:

"Assim, quando a atividade é própria do Poder Público, fornecendo comodidade aos indivíduos, e é exercida com prerrogativa de poder, tem-se o serviço público. Em decorrência de tal atividade, pode exigir taxa de serviço."

"De outro lado, quando a atividade é própria do particular mas, por dever carreado ao Estado pela Constituição ou pelas leis, igualmente tem o Poder Público de cuidar para que a atividade de particular se desenvolva em nível de boa ordem para a convivência coletiva impondo restrições aos particulares, tem-se o exercício do Poder de Polícia. (...) Por tal atividade é que pode ser exigida a denominada taxa de polícia."

"Sempre que o Estado deva agir, em face de alguém (administrado), pode ele exigir pagamento de uma taxa, porque despendeu uma atividade específica a determinado contribuinte."

"... É verdade que, em face do art. 175 da CF, as três entidades políticas podem criar entidades da administração descentralizada, para prestarem serviços públicos ou, então, transferirem a entidades privadas (concessionárias) a prestação de tais serviços."

"Concessão de serviço público, no exato dizer de Celso Antônio é "o ato complexo através do qual o Estado atribui a alguém o exercício de um serviço público e este aceita prestá-lo em nome do Poder Público sob condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Estado, mas por sua conta, risco e perigos, remunerando-se pela cobrança de tarifas diretamente dos usuários do serviço e tendo a garantia de um equilíbrio econômico-financeiro".

"... A concessão pode operar-se, pois, de duas formas: a) ou há a entrega do serviço a entidade da administração descentralizada, sem que haja possibilidade de alterar a relação Estado-particular (continua ela a mesma e a

α



Câmara Municipal de São Paulo

contraprestação pelo serviço prestado será sempre taxa); b)

ou a concessão é feita a particular, hipótese em que será cobrado preço público.”

“... Se a transferência é operada ao particular, há a política tarifária (parágrafo único do art. 175 da CF), devendo haver serviço adequado. Não há sujeição ao regime rigoroso tributário, porque a empresa particular está livre para disciplinar, no regime capitalista encampado pelo ordenamento jurídico, suas necessidades, seus gastos, suas despesas, seus lucros, limitando-se, obviamente, sua atividade, pelo interesse público.”

O ilustre Professor sustenta, portanto, que quando o serviço público é prestado diretamente pelo Poder Público ou por intermédio de órgão descentralizado integrante da Administração, remunera-se por meio da imposição de taxa, estando sujeito, nesse caso, à observância do regime jurídico tributário, mas quando concede a realização do serviço a empresas privadas, que adquirem a natureza de concessionárias, estas se remuneram, através da cobrança direta do usuário do serviço, da tarifa correspondente. Vale dizer, resumindo a posição esposada pelo autor: quando o serviço é prestado direta ou indiretamente pelo Poder Público a remuneração se dá por meio de taxa, porém quando o serviço é prestado pelo particular concessionário não se tem taxa, mas preço público ou tarifa.

Compartilhamos da visão acima descrita. Realmente, parece-nos mais consentâneo com o sistema constitucional o entendimento de que o pedágio, no caso do serviço de manutenção e conservação das vias haver sido concedido a particular, tem a natureza de tarifa, e não de taxa. Com efeito, o simples fato da localização espacial da autorização para instituição de pedágio encontrar-se no art. 150 da CF não é suficiente para extrair disso sua natureza tributária. A Carta Magna deve ser interpretada sistematicamente e não através da análise isolada de suas normas. Assim, a fim de verificar a natureza do pedágio há que se confrontar o artigo 150, V, com o artigo 175, que autoriza a concessão ou permissão dos serviços públicos ao particular, e esse artigo, em seu inciso III, estabelece que o contrato deverá cuidar da política tarifária. No mesmo sentido dispõe a Lei 8.987/95, que regula o regime de concessão e permissão da



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 75 do proc.
N.º 212 do 1996
O funcionário *m*

prestação de serviços públicos, conforme se vê nos parágrafos 2º e 4º do art. 9º:

"(...)

"§ 2º. Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

"(...)

"§ 4º. Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração."

Defensor da mesma tese é o conceituado jurista Antônio Carlos Cintra do Amaral (in "Concessão de Rodovias e Cobrança de Pedágio", publicado no volume 2 de "Estudos em homenagem a Geraldo Ataliba - Direito Administrativo e Constitucional", organizado por Celso Antônio Bandeira de Mello), que cuidando da matéria assim se manifesta:

"Assim, não hesito em continuar sustentando que a remuneração paga, à concessionária, pelo usuário do serviço é tarifa (preço público), e não taxa, como aliás escrevi em meu Concessão de Serviço Público, cit. P. 20.

"Essa conclusão baseia-se, atualmente, na Constituição de 1988, que continuou a consagrar os princípios da legalidade e da anualidade dos tributos, em seus art. 150, incisos I e III, "b", respectivamente.

"Vale repetir: além da previsão legal o aumento de tributos, inclusive taxas, somente pode ser cobrado no exercício seguinte ao em que haja sido publicada a lei autorizativa. O que continua a demonstrar a incompatibilidade da cobrança de taxa com o dever do Poder concedente de assegurar e restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de serviço público, incluído, nessa categoria, o contrato de concessão de obra pública. Essa remuneração, portanto, caracteriza-se como tarifa."

Diante dos abalizados ensinamentos aqui citados, com os quais humildemente concordamos, entendemos nada obstar o presente projeto, o qual encontra amparo no artigo 175 da Constituição



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 76 do proc.
N.º 212 do 63 99
O funcionário m

Federal; na Lei Federal nº 8.987/95, e nos artigos 37, § 2º, IV, c/c 69, IX, 126 e 128, todos da Lei Orgânica do Município.
Dessa forma somos PELA LEGALIDADE.



Luiz Eduardo S. Thiago (Assessor
Técnico Legislativo – Juri)

Encaminhe-se, em 24/8/99



Roberto Tripoli/Presidente da CCJ



Marilena C. Andreoli (Assessor
Técnico Legislativo Chefe)

De acordo para emissão de relatório
em, __/__/__

Relator

14
6
1999

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
SEGUE juntado nesta data Processo Administrativo rubricada sob
letra n. 77, de 10 de 1999 al in



Folha n	77	proc.
N.º	212	13/99
O funcionário	M	

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

Senhor Presidente:

Solicito os préstimos de V. Exa., no sentido de que seja encaminhado ofício ao Executivo, requisitando-lhe as informações abaixo relacionadas, referentes ao projeto de lei nº 212/99, encaminhado pelo Sr. Prefeito, que visa obter autorização legislativa para outorgar, mediante licitação, concessão onerosa precedida da execução de obra pública, para a exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso – VECA.

Saliento que tais informações são necessárias ao pronunciamento desta Comissão acerca do referido projeto.

1 – O Executivo já promoveu estudos visando avaliar a viabilidade da concessão, objeto do projeto, tendo em vista seus custos e possibilidade física de execução da obra pretendida? Se sim, quais as conclusões alcançadas?

2 – Existem estudos sobre a abrangência das eventuais desapropriações necessárias a implantação das VECA, e nelas encontram-se envolvidas áreas de propriedade estadual?

3 – A cobrança do pedágio atingirá apenas aos usuários das pretendidas vias de trânsito rápido?

4 – O Executivo já realizou estudos visando a fixação do valor a ser atribuído ao pedágio? Qual é esse valor?

Sendo o que nos cumpria, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,

ROBERTO TRIPOLI
PRESIDENTE

Deferido em
10.06.99
AMM

A LEG. 3
EM 10/06/99.


Marlene S. de Oliveira
Secretária

RECEBIDO EM LEG. 3
10/06/99
18:15h Kdy

Sr. Orlando,

Oficiar ao Executivo, solicitando informações.

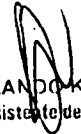
10/06/99


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica III

Sra. Chefe,

Oficiado conforme solicitação de V.Sa.

10/06/99


ORLANDO KOCI MENDES
Assistente de Chefia Técnica

SEGUE  juntado  nesta data
documento • papel de informação
rubricado  sob folha  nº 78280
Em 24/06/99



Folha nº.	98
n.º	212
de	99

Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 14 de junho de 1999.

18 - OF-LEGG
OFICIO N.º 240/1999

Senhor Prefeito.

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Constituição e Justiça e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, encaminho a Vossa Excelência cópia do despacho da referida Comissão, referente ao Projeto de Lei nº 212/99 de autoria desse Executivo - que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa precedida da execução de obra pública, para a exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - VECA, e dá outras providências, solicitando-lhe se digne determinar providências no sentido que nos envie subsídios para que a referida Comissão possa emitir Parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


ARMANDO MELLÃO NETO
Presidente

Anexo: cópia xerográfica do despacho da comissão solicitante de fls. nº 77.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Celso Roberto Pitta
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.



Folha nº. 79
n.º 212
pro. 1

Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 14 de junho de 19 99

Recebi ofício Leg.3 nº 240/99 , de
14/06/99 , solicitando ao Executivo informações referentes
ao Projeto de Lei nº 212/99 , de autoria desse Executivo.

Anexo: cópia xerográfica do despacho da comissão solicitante
de fls. 77.

RECEBI EM:
16/06/99
Elaine C. Pinhr
Oficial de Gabinete :
SGM/ATL



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

80

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº

212

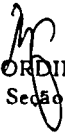
de 19

99; 24, 06

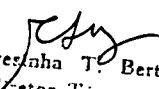
99

(a)

À Douta Comissão de
Constituição e Justiça
Em, 24/06/99


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica IV

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 24/6/99 às _____ hs


Maria Teresinha T. Bertarelli
Subdiretor Técnico

SECRETARIA DE
FISCALIA

DECLARAÇÃO

SEGUE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº 81/83

Em 29.06.99

(a) 



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
GABINETE DO SECRETÁRIO

reforma n.º 81 do proc.
n.º 212
o funcionário (assinatura) 99

São Paulo, 24 de junho de 1.999.

Ofício nº 433/99 SMT.GAB.

15 - DOCREC
15-0114/1999

Senhor Presidente.

Em atenção ao Ofício nº 0240/1999, datado de 14 junho de 1999, encaminhando cópia do despacho exarado pelo N. Presidente da Comissão de Constituição e Justiça, da Eg. Câmara Municipal, referente ao Projeto de Lei nº 212/99, que autoriza o Poder Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa, precedida da execução de obra pública, para exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - VECA, respondemos aos quesitos, na ordem em que formulados:

1 - Foram empreendidos estudos pelas equipes da SMT, CET e SPTrans, concluindo-se que a concepção e avaliação do projeto é viável técnica e financeiramente, tornando interessante o empreendimento.

Será ampliada a capacidade de circulação de tráfego da Marginal Tietê em mais de 50%, reduzindo-se os tempos de viagem, com ganhos para os usuários em geral e com reflexos de melhoria de tráfego em vias arteriais da cidade, dando inclusive fluidez ao transporte coletivo.

Benefícios que ocorrerão com a implantação do projeto:

- redução de tempos de viagem e custos de operação de veículos;
- melhoria nas condições de segurança e redução de acidentes;
- menor emissão de poluentes com melhor fluidez de tráfego;
- vantagens para tráfego da passagem que não se desviará para vias locais.
- melhoria no sistema de monitoramento das marginais.

A execução das obras é possível e em pontos específicos deverá ser compatibilizada com o projeto de ampliação da calha do rio Tietê. Os investimentos estimados são da ordem de 220 a 240 milhões de reais e o empreendimento é atraente para concessão com taxas de retorno entre 15 e 20%, dependente de condições de financiamento e juros.

EDIÇÃO DE ANAIS

28 JUN 1999

- DT. 10 -

α

A
DT 7 - Leg 3

Por ordem do Sr. Presidente, segue
o presente, para as devidas provi-
dências.

S.P. 28.06.99

Marcos ~~de~~ Oliveira
Chefe de Gabinete
Presidência

RECEBIDO EM LEG. 3

28/06/99

14:55 Ana Maria

A Douta Comissão de
Constituição e Justiça
Em, 29/06/99


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica III

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 29/06/99 às 18:30 hs.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
GABINETE DO SECRETÁRIO

Continuação do Of. nº 433/99-SMT.GAB.

2 - As desapropriações necessárias são de pequena monta. Destinar-se-ão a proporcionar espaço para as vias paralelas à VECA na Marginal Tietê, e viabilizar ligações com a Via Anhanguera e Rodovia dos Bandeirantes e ligações diretas da VECA em pontos definidos..

Deverão ser utilizadas áreas da Prefeitura Municipal de São Paulo desocupadas, ora em uso por várias entidades públicas ou privadas. Não há previsão de desapropriação de áreas de propriedade estadual, porém deverá haver ligações da VECA a áreas de início de rodovias existentes.

A área existente na região do complexo viário denominado "Cebolão" e junto à Marginal Tietê deverá ser utilizada. Não há informação de titularidade desta área, que é de uso público.

3 - A cobrança de pedágio atingirá somente os usuários que optarem pela de via de trânsito rápido que deverá ter quatro faixas de tráfego.

Nas vias paralelas, com 6 faixas de tráfego, denominadas semi-expressa e local não haverá cobrança de pedágio e a circulação será livre.

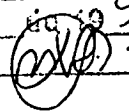
As velocidades máximas permitidas deverão ser mais altas, para a VECA, via expressa de trânsito rápido.

4 - Foram realizados estudos para a fixação do valor a ser atribuído ao pedágio e encontrada como opção de maior interesse a cobrança variável, guardando proporcionalidade com a distância percorrida na via expressa.

As simulações realizadas indicaram que a tarifa média de pedágio abaixo de R\$ 2,00 viabilizaria o empreendimento. Valores típicos de pedágio estudados variariam de R\$ 1,20 a R\$ 3,00 por sentido, segundo a distância percorrida.

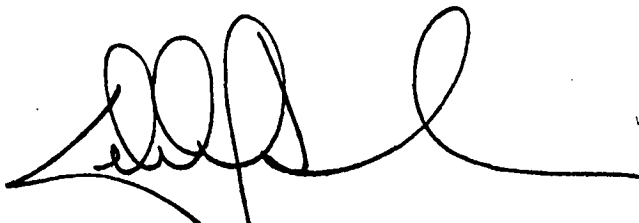


PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
GABINETE DO SECRETÁRIO

Folha n.º 83 do proc
n.º 212 de 99
o funcionário 

Continuação do Of. n.º 433/99-SMT.GAB.

Sendo o que tínhamos a informar a V. Exa. e crendo ter respondido às indagações formuladas pela D. Comissão de Constituição e Justiça, aproveitamos o ensejo para renovar nossos protestos de elevada estima e consideração.



GETÚLIO HANASHIRO
Secretário Municipal de Transportes

Exmº Sr
Vereador **ARMANDO MELLÃO NETO**
D.D Presidente da Câmara Municipal de São Paulo.
CAP T A L
ADMJ/

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEQUE. juntado nesta data 1999 rubricado sob
folha n.º 84, 22/08/99 al su



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 84 do proc.
n.º 212 do 19 99
o funcionário m

PL 212/99-A
07/07/99

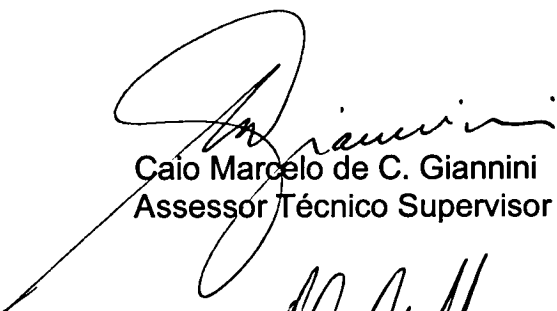
Trata-se de projeto de lei encaminhado pelo Senhor Prefeito Municipal que visa obter a indispensável autorização legislativa para outorgar, mediante licitação, na modalidade de concorrência, a concessão onerosa precedida da execução de obra pública, para a construção e exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso-VECA, nas vias marginais aos rios Tietê e Pinheiros.

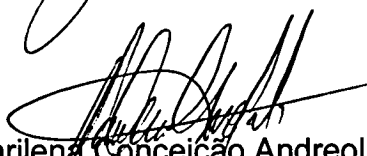
O Senhor Presidente da Comissão de Constituição e Justiça solicitou o envio de pedido de informações ao Executivo, sendo as mesmas prestadas pelo Sr. Prefeito e constantes de fls. 81 a 83.

As respostas aos quesitos formulados não alteram a análise e conclusões exaradas na manifestação de fls. 71 a 76, razão pela qual reitero-as em seus fundamentos e conclusões.

PELA LEGALIDADE.


Luiz Eduardo S. Thiago
Assessor Técnico Legislativo
(Juri)


Caio Marcelo de C. Giannini
Assessor Técnico Supervisor (ST.2)


Marilene Conceição Andreoli
Assessor Técnico Legislativo Chefe

Encaminhe-se, em / /

Roberto Tripoli
Presidente da CCJ

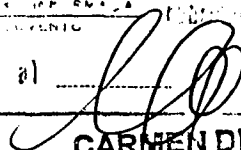
De acordo para emissão de relatório,
em / /

Relator

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEQUE. insc. desta data 10510899

10510899


CARMEN DE MELLO
Assistente Parlamentar



Prefeitura do Município de São Paulo

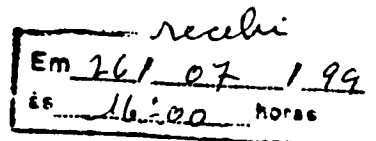
São Paulo, 26 de JULHO de 1999

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n.º

119 799

15 - DOCREC
15-0148/1999



Senhor Presidente

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, junto ao presente, cópia das informações prestadas pelas Unidades competentes desta Prefeitura, relativas aos Projetos de Lei constantes da relação anexa.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.

celso pitta
CELSO PITTA
Prefeito

A Sua Excelência o Senhor Doutor Armando Mellão Neto
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo
CMF/msmrp

À Douta Comissão de
Constituição e Justiça
Em 03/08/99

ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica III

recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 03/08/99 às 15:00 hs.

Rosaura Aparecida Ferrazol
Secretaria

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
S'QUE julgado nesta C. M. P. de 1907 rubricado sob
letra nºs _____ / _____ / _____ el _____



Folha n.º 86 do proc.
n.º 212 de 1999
o funcionário
CARLOS PEREIRA
Assistente Parlamentar

CÓPIAS DAS INFORMAÇÕES RELATIVAS AO PROJETO DE LEI
Nº 212/99, REFERENTE AO OFÍCIO Nº 18/LEG.3/0240/99, REMETIDO À
CÂMARA MUNICIPAL COM O OFÍCIO ATL. Nº 119 /99.

✓



Folha n.º 87 do proc.
n.º 212 do 1999
o funcionário
CARMEN DE AZEVEDO
Assistente Parlamentar
PREFEITURA DO
SECRETARIA N.
GAB.º

Folha n.º 63 do Proc.
n.º 1999-0.072.887-1
Ass.

Trindade G. dos Ramos
CET - Reg. 5579-4
Aux. Administrativo

São Paulo, 24 de junho de 1999.

Ofício n.º 433/99 SMT.GAB.

Senhor Presidente.

Em atenção ao Ofício n.º 0240/1999, datado de 14 junho de 1999, encaminhando cópia do despacho exarado pelo N. Presidente da Comissão de Constituição e Justiça, da Eg. Câmara Municipal, referente ao Projeto de Lei n.º 212/99, que autoriza o Poder Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa, precedida da execução de obra pública, para exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - VECA, respondemos aos quesitos, na ordem em que formulados:

1 - Foram empreendidos estudos pelas equipes da SMT, CET e SPTrans, concluindo-se que a concepção e avaliação do projeto é viável técnica e financeiramente, tornando interessante o empreendimento.

Será ampliada a capacidade de circulação de tráfego da Marginal Tietê em mais de 50%, reduzindo-se os tempos de viagem, com ganhos para os usuários em geral e com reflexos de melhoria de tráfego em vias arteriais da cidade, dando inclusive fluidez ao transporte coletivo.

Benefícios que ocorrerão com a implantação do projeto:

- redução de tempos de viagem e custos de operação de veículos;
- melhoria nas condições de segurança e redução de acidentes;
- menor emissão de poluentes com melhor fluidez de tráfego;
- vantagens para tráfego da passagem que não se desviará para vias locais.
- melhoria no sistema de monitoramento das marginais.

A execução das obras é possível e em pontos específicos deverá ser compatibilizada com o projeto de ampliação da calha do rio Tietê. Os investimentos estimados são da ordem de 220 a 240 milhões de reais e o empreendimento é atraente para concessão com taxas de retorno entre 15 e 20%, dependente de condições de financiamento e juros.

9



Folha n.º 38 do proc.
n.º 212 do 94
o funcionário
GARMEN DE MELLO
Assistente de Contas

Folha n.º 64 do Proc.
n.º 1.999-0.072.887-4
Ass.

Trindade G. dos Ramos
CET - Reg 5579-4
Aux Administrativo

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ESPORTES
GABINETE DO SECRETÁRIO

Continuação do Of. nº 433/99-00

2 - As desapropriações necessárias são de pequena monta. Destinar-se-ão a proporcionar espaço para as vias paralelas à VECA na Marginal Tietê, e viabilizar ligações com a Via Anhanguera e Rodovia dos Bandeirantes e ligações diretas da VECA em pontos definidos.

Deverão ser utilizadas áreas da Prefeitura Municipal de São Paulo desocupadas, ora em uso por várias entidades públicas ou privadas. Não há previsão de desapropriação de áreas de propriedade estadual, porém deverá haver ligações da VECA a áreas de início de rodovias existentes.

A área existente na região do complexo viário denominado "Cebolão" e junto à Marginal Tietê deverá ser utilizada. Não há informação de titularidade desta área, que é de uso público.

3 - A cobrança de pedágio atingirá somente os usuários que optarem pela de via de trânsito rápido que deverá ter quatro faixas de tráfego.

Nas vias paralelas, com 6 faixas de tráfego, denominadas semi-expressa e local não haverá cobrança de pedágio e a circulação será livre.

As velocidades máximas permitidas deverão ser mais altas, para a VECA, via expressa de trânsito rápido.

4 - Foram realizados estudos para a fixação do valor a ser atribuído ao pedágio e encontrada como opção de maior interesse a cobrança variável, guardando proporcionalidade com a distância percorrida na via expressa.

As simulações realizadas indicaram que a tarifa média de pedágio abaixo de R\$ 2,00 viabilizaria o empreendimento. Valores típicos de pedágio estudados variariam de R\$ 1,20 a R\$ 3,00 por sentido, segundo a distância percorrida.



Folha n.º 212 87 do proc.
n.º 1999-0.072.887-4
do Proc.
Ass.
Assessoria Parlamentar
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
GABINETE DO SECRETÁRIO

Trinidade G. dos Santos
CEI - Reg 55/94
Aux. Administrativo

Continuação do Of. n.º 433/99-SMT.

Sendo o que tínhamos a informar a V. Exa. e crendo ter respondido às indagações formuladas pela D. Comissão de Constituição e Justiça, aproveitamos o ensejo para renovar nossos protestos de elevada estima e consideração.



GETÚLIO HANASHIRO
Secretário Municipal de Transportes

Exm.º Sr
Vereador **ARMANDO MELLÃO NETO**
D.D. Presidente da Câmara Municipal de São Paulo.
CAP T A L
ADMJ/





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

URGENTE

Folha de informação nº

GABRIEL MELLO

Assessoria Parlamentar

EDUARDO MIRANDA ERBSI

Estagiário - Reg. 14.959-4

SMT. 001

d.....nº.....em 02/07/99 (a).....

Do Processo nº 1999-0.072.887-4

Int.: SGM/ATL

Ass.: Informações sobre o Projeto de Lei nº 212/99.

Inf. nº 938/99

SGM/ATL (60.11.20.030)

Sra. Assessora

Restituímos o presente, juntando às fls. 63 a 65, cópia do Ofício nº 433/99-SMT.GAB, encaminhado ao Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, onde foram respondidos os quesitos formulados às fls. 59, pela Comissão de Constituição e Justiça daquela E. Casa.

30/06/99


ALEXANDRE MOTONAGA
Chefe de Gabinete
SMT

S. G. M. - S E
05 JUL 1999
Cátia
Recebido Hoje

SMT - GAB.
02
20-10-001-9

TTK/ceb

124185901
 CARMEN REBELLO
 Assistente Parlamentar



Câmara Municipal de São Paulo

Folha 90
N.º 212
CARMEN DE LIMA
Assistente Parlamentar

91

PL 212/99-B

09/08/99

Foram juntadas informações ao presente projeto de lei encaminhado pelo Senhor Prefeito Municipal que visa obter a indispensável autorização legislativa para outorgar, mediante licitação, na modalidade de concorrência, a concessão onerosa precedida da execução de obra pública, para a construção e exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso-VECA, nas vias marginais aos rios Tietê e Pinheiros.

O Senhor Presidente da Comissão de Constituição e Justiça solicitou o envio de pedido de informações ao Executivo, sendo que as mesmas foram prestadas pelo Sr. Prefeito e constam de fls. 81 a 83.

Novas informações, porém com idêntico teor daquelas acima referidas, foram juntadas a fls. 85 a 90.

Dessa forma, tendo em vista tratarem-se de meras cópias das informações anteriormente prestadas, nenhuma mudança ocorre em nosso posicionamento anterior consubstanciado na manifestação de fls. 71 a 76, as quais reiteramos em seus fundamentos e conclusões, tal como fizemos na análise das informações anteriores.

PELA LEGALIDADE.

Luiz Eduardo S. Thiago
Assessor Técnico Legislativo
(Juri)

Caio Marcelo Giannini
Assessor Técnico Supervisor

Marilene Conceição Andreoli
Assessor Técnico Legislativo Chefe

De acordo para emissão de relatório,
em ____/____/____

Relator

Encaminhe-se, em ____/____/____

Roberto Tripoli
Presidente da CCJ



PL 212/99

24/05/99

Trata-se de projeto de lei encaminhado pelo Senhor Prefeito Municipal que visa obter a indispensável autorização legislativa para outorgar, mediante licitação, na modalidade de concorrência, a concessão onerosa precedida da execução de obra pública, para a construção e exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - VECA, nas vias Marginais aos rios Tietê e Pinheiros.

A exploração será remunerada mediante a cobrança de pedágio dos usuários das vias, além de outras fontes secundárias ou acessórias. A cobrança do pedágio deverá ser feita através de controle automatizado, de modo a permitir a integridade financeira da arrecadação e da aferição das receitas.

O prazo máximo da concessão fixado pelo projeto é de 30 anos.

À concessionária incumbirá a execução de todas as obras necessárias à implantação do sistema, inclusive nas vias Marginais, e fornecimento e instalação de todos os equipamentos necessários para a implantação e conservação do sistema.

O Poder Público será remunerado através de pagamento pela concessionária vitoriosa do certame licitatório, cujos critérios para a fixação da retribuição são deixados para decreto do Executivo, o qual deverá ser produzido antes do início do processo licitatório.

Os serviços públicos devem ser prestados pelo Poder Público diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, na forma da lei, consoante dispõe o artigo 175 da Constituição Federal. Dessa forma, em princípio, nada impede a concessão de serviços públicos.

A problemática em torno do presente projeto diz respeito à polêmica acerca da natureza do pedágio, com todos os reflexos que a tomada de posição sobre essa questão acarreta.

Nos termos do inciso V do artigo 150 da Constituição Federal, é vedado aos entes federados estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público.

Como se vê, a Carta Magna admite a cobrança do pedágio, não havendo, portanto, quanto a isso qualquer discussão.

Entretanto, há um dissenso na Doutrina a respeito da natureza do pedágio, se se trata de tributo, na espécie taxa, ou de preço público, também chamado de tarifa. A questão não é meramente acadêmica, uma vez que conforme a corrente a que se filie as repercussões são significativas, pois, sendo taxa estará sujeito ao regime tributário, devendo observar os princípios da anterioridade e anualidade para sua incidência e sendo inclusive insuscetível a delegação de sua cobrança ao particular. No entanto, se se entende que o pedágio tem a natureza de tarifa, não se aplica o regime a que estão sujeitos os tributos, e a delegação de sua cobrança pode ser feita à iniciativa privada.



O eminente tributarista Roque Antonio Carrazza é um dos que adotam a corrente de que o pedágio tem natureza tributária. Veja-se o que escreve em seu livro

“Curso de Direito Constitucional Tributário” :

“...Sempre dentro do assunto ora em estudo, o pedágio, a nosso ver, tipifica verdadeira taxa de serviço, por força do que prescreve o art. 150, V, da CF...”

“... É, portanto, o serviço público de conservação das rodovias que autoriza a instituição do pedágio, verdadeira taxa de serviço, inobstante seu nomem iuris.” (obra citada, pg. 242).

Adepto da mesma opinião o advogado Roque Joaquim Volkweiss, que em artigo intitulado “Pedágio”, publicado na Revista de Estudos Tributários nº 3, set/out de 1998, pg. 40, assim se coloca:

“Não concordamos com aqueles que pregam ter a doutrina e a jurisprudência afastado a natureza tributária de taxa para o pedágio. Ao contrário, resulta claro do disposto no inciso V do art. 150 da atual Constituição Federal ser ele tributo, na espécie taxa.”

“Utilizando, para estabelecer o alcance dessa regra, o elemento gramatical e lógico de interpretação, facilmente se chega à conclusão de que (ao vedar ela a cobrança de tributos como meio de limitar o tráfego de pessoas ou bens, deles ressaltando apenas a cobrança do pedágio) o texto lhe atribui, sem sombra de dúvida, a natureza jurídica de espécie daqueles.”

“...Nessas condições, se a norma constitucional desde logo deixa claro que o pedágio contraprestaciona serviços públicos (específicos e divisíveis) de conservação e manutenção de vias públicas, vale dizer, daquelas vias que o gerarem, parece ser incontestável tratar-se de taxa. É uma questão de lógica e semântica. Entre as duas espécies constitucionais de taxa (art. 145, II) o pedágio se enquadra naquela que contraprestaciona serviços decorrentes do exercício do poder de polícia (omissis), sendo, portanto, somente devido se os respectivos serviços forem prestados e usufruídos.”



Apesar da autoridade das opiniões dos autores citados, a Doutrina realmente tem caminhado em sentido diverso.

O tributarista e professor de Direito Financeiro, Regis Fernandes de Oliveira, autor, juntamente com Estevão Horvath e Teresa Cristina Tambasco, da obra Manual de Direito Financeiro, cuidando da definição de taxa e da diferenciação desta para o preço público, assim se manifesta:

"Assim, quando a atividade é própria do Poder Público, fornecendo comodidade aos indivíduos, e é exercida com prerrogativa de poder, tem-se o serviço público. Em decorrência de tal atividade, pode exigir taxa de serviço."

"De outro lado, quando a atividade é própria do particular mas, por dever carreado ao Estado pela Constituição ou pelas leis, igualmente tem o Poder Público de cuidar para que a atividade de particular se desenvolva em nível de boa ordem para a convivência coletiva impondo restrições aos particulares, tem-se o exercício do Poder de Polícia. (...) Por tal atividade é que pode ser exigida a denominada taxa de polícia."

"Sempre que o Estado deva agir, em face de alguém (administrado), pode ele exigir pagamento de uma taxa, porque despendeu uma atividade específica a determinado contribuinte."

"... É verdade que, em face do art. 175 da CF, as três entidades políticas podem criar entidades da administração descentralizada, para prestarem serviços públicos ou, então, transferirem a entidades privadas (concessionárias) a prestação de tais serviços."

"Concessão de serviço público, no exato dizer de Celso Antônio é "o ato complexo através do qual o Estado atribui a alguém o exercício de um serviço público e este aceita prestá-lo em nome do Poder Público sob condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Estado, mas por sua conta, risco e perigos, remunerando-se pela cobrança de tarifas diretamente dos usuários do serviço e tendo a garantia de um equilíbrio econômico-financeiro".

"... A concessão pode operar-se, pois, de duas formas: a) ou há a entrega do serviço a entidade da administração descentralizada, sem que haja possibilidade de alterar a relação Estado-particular (continua ela a mesma e a



contraprestação pelo serviço prestado será sempre taxa); b)

ou a concessão é feita a particular, hipótese em que será cobrado preço público."

"... Se a transferência é operada ao particular, há a política tarifária (parágrafo único do art. 175 da CF), devendo haver serviço adequado. Não há sujeição ao regime rigoroso tributário, porque a empresa particular está livre para disciplinar, no regime capitalista encampado pelo ordenamento jurídico, suas necessidades, seus gastos, suas despesas, seus lucros, limitando-se, obviamente, sua atividade, pelo interesse público."

O ilustre Professor sustenta, portanto, que quando o serviço público é prestado diretamente pelo Poder Público ou por intermédio de órgão descentralizado integrante da Administração, remunera-se por meio da imposição de taxa, estando sujeito, nesse caso, à observância do regime jurídico tributário, mas quando concede a realização do serviço a empresas privadas, que adquirem a natureza de concessionárias, estas se remuneram, através da cobrança direta do usuário do serviço, da tarifa correspondente. Vale dizer, resumindo a posição esposada pelo autor: quando o serviço é prestado direta ou indiretamente pelo Poder Público a remuneração se dá por meio de taxa, porém quando o serviço é prestado pelo particular concessionário não se tem taxa, mas preço público ou tarifa.

Compartilhamos da visão acima descrita. Realmente, parece-nos mais consentâneo com o sistema constitucional o entendimento de que o pedágio, no caso do serviço de manutenção e conservação das vias haver sido concedido a particular, tem a natureza de tarifa, e não de taxa. Com efeito, o simples fato da localização espacial da autorização para instituição de pedágio encontrar-se no art. 150 da CF não é suficiente para extrair disso sua natureza tributária. A Carta Magna deve ser interpretada sistematicamente e não através da análise isolada de suas normas. Assim, a fim de verificar a natureza do pedágio há que se confrontar o artigo 150, V, com o artigo 175, que autoriza a concessão ou permissão dos serviços públicos ao particular, e esse artigo, em seu inciso III, estabelece que o contrato deverá cuidar da política tarifária. No mesmo sentido dispõe a Lei 8.987/95, que regula o regime de concessão e permissão da



prestação de serviços públicos, conforme se vê nos parágrafos 2º e 4º do art. 9º:

"(...)

"§ 2º. Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

"(...)

"§ 4º. Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração."

Defensor da mesma tese é o conceituado jurista Antônio Carlos Cintra do Amaral (in "Concessão de Rodovias e Cobrança de Pedágio", publicado no volume 2 de "Estudos em homenagem a Geraldo Ataliba - Direito Administrativo e Constitucional", organizado por Celso Antônio Bandeira de Mello), que cuidando da matéria assim se manifesta:

"Assim, não hesito em continuar sustentando que a remuneração paga, à concessionária, pelo usuário do serviço é tarifa (preço público), e não taxa, como aliás escrevi em meu Concessão de Serviço Público, cit. P. 20.

"Essa conclusão baseia-se, atualmente, na Constituição de 1988, que continuou a consagrar os princípios da legalidade e da anualidade dos tributos, em seus art. 150, incisos I e III, "b", respectivamente.

"Vale repetir: além da previsão legal o aumento de tributos, inclusive taxas, somente pode ser cobrado no exercício seguinte ao em que haja sido publicada a lei autorizativa. O que continua a demonstrar a incompatibilidade da cobrança de taxa com o dever do Poder concedente de assegurar e restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de serviço público, incluído, nessa categoria, o contrato de concessão de obra pública. Essa remuneração, portanto, caracteriza-se como tarifa."

Diante dos abalizados ensinamentos aqui citados, com os quais humildemente concordamos, entendemos nada obstar o presente projeto, o qual encontra amparo no artigo 175 da Constituição



Câmara Municipal de São Paulo

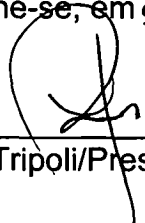
Folha 96 de proc.
Nº 212
O funcionário 1954

97

Federal; na Lei Federal nº 8.987/95, e nos artigos 37, § 2º, IV, c/c 69, IX, 126 e 128, todos da Lei Orgânica do Município.
Dessa forma somos PELA LEGALIDADE.


Luiz Eduardo S. Thiago (Assessor
Técnico Legislativo – Juri)

Encaminhe-se, em 24/8/04


Roberto Tripoli/Presidente da CCJ


Marilena C. Andreoli (Assessor
Técnico Legislativo Chefe)

De acordo para emissão de relatório
em, __/__/__

Relator

CAMARA MUNI IPAL DE SÃO PAULO

SEGUIE, juntado nesta data para pr. informação rubricado sob
documento
fôlha n.º 97 39 09/99 a) ch
48

ANA PAULA KARRUZ
Assistente de Chefia Técnica
Registro 11.070



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº	97	de proc.
n.º	2020	do 1º
DT-10	92	

ROD.:28 FOLHA:106

TAQ.:Denise

SESSÃO:316 SO

ORADOR:

APARTEANTE:

ANA PAULA KARRUZ
Assistente de Chefe Técnica
DATA:28.09.99 Registro 11.070

98

A SRA. ANA MARTINS (PC do B) - (Pela ordem) - Sr.

Presidente, como fica o meu requerimento?

O SR. PRESIDENTE (Armando Mellão Neto - PMDB) -

Passemos ao processo de votação dos itens 181, 182, 183, 184, 188, 189, 191 e 195 da pauta.

A SRA. ANA MARTINS (PC do B) - (Pela ordem) - r.

Presidente, como fica o meu requerimento?

O SR. PRESIDENTE (Armando Mellão Neto - PMDB) - A

votação será em bloco. Os Srs. Vereadores que concordarem votarão "sim"...

A SRA. ANA MARTINS (PC do B) - (Pela ordem) - Sr.

Presidente, como fica o meu requerimento?

O SR. PRESIDENTE (Armando Mellão Neto - PMDB) - ...

os que não concordarem votarão "não". Pelo painel eletrônico.

A SRA. ANA MARTINS (PC do B) - (Pela ordem) - Como

fica o meu requerimento, Sr. Presidente? Sr. Presidente, como fica o meu requerimento?



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

99
Folha 698 de 99
de 1999

ROD.:28
ORADOR:

FOLHA:111

TAQ.:Denise

SESSÃO:316 SO

APARTEANTE:

ANA PAULA KARRUZ
Assistente Técnica
DATA: 28.09.99
Registro 11.070

O SR. ARSELINO TATTO (PT) - (Pela ordem) - V.Exa. está presidindo a sessão neste momento, o resultado já foi proclamado e o voto de V.Exa. não está computado. No meu entendimento, cabe uma ação de justiça que certamente a bancada do PT entrará para invalidar esta votação.

O SR. PRESIDENTE (Armando Mellão Neto - PMDB) -
Muito bem.

O SR. DALTON SILVANO (PSDB) - Pela ordem sobre o processo de votação.

O SR. PRESIDENTE (Armando Mellão Neto - PMDB) -
Foram aprovados os Projetos de lei: 450/93, da forma original; 755/98, da forma original; 756/98, também da forma original; 757/98, também da forma original; 45/99, também da forma original; 212/99, também da forma original; 413/98, também da forma original; 324/99, também da forma original.

O SR. WADIIH MUTRAN (PPB) - Pela ordem, Sr. Presidente.

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEGUE, juntado nesta data pagos p/ informação documento rubricado sob
folha n.º 99 / 04 / 10 / 95 a) *RRQ*

Câmara Municipal de São Paulo

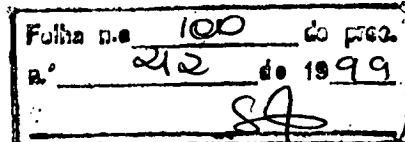
REQUERIMIENTO P

Folha N.º 99 de 1960
R.º 212 de 1960
COPADO NA SESSÃO
São Paulo
Assistente de Chefia Técnica
Registro 11.020
100
TAQUIGRAFIA

Requeiro ao Sr. Presidente, nos termos do parágrafo único e incisos do artigo 243 do Regimento Interno, sejam destacadas e agrupadas para votação em bloco as seguintes proposições, constantes na Ordem do Dia da Sessão ORDINÁRIA de hoje: T-TH-183-DIA-CE-N-ES

[illegible]

~~A Sala das Sessões~~, em



Votação em Bloco dos Projetos Agrupados

Assistente de Chefia Técnica

Registro-11.020

8553/2

2357 . 2

Nº Sessão: 248

N° Vot.: 3

Data Sessão: 28/09/1999

316ª SESSÃO ORDINÁRIA

[illegible]

Presid.: ARMANDO MELLÃO NETO

1º Vice.: •

1° Secr.: *

Votos Sim: 29

Votos Não: 0

Total: 29

Votos Abst: 0

Operad.: PAINEL ELETRÔNICO

Emissão em: 28/09/99 - 18:02



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL - CADES

Folha n.º 99 de 101 do proc.
n.º 212 de 19 99
Acelino - 10863

102

São Paulo, 03 de setembro de 1.999.

Ofício n.º 378/SVMA - CADES/99.

15 - DOGREG
15-0205/1999

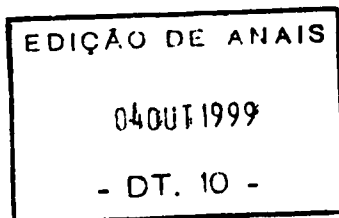
Senhor Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, servimo-nos do presente para transmitir a Vossa Excelência recomendação aprovada na 33ª Reunião Plenária Ordinária deste Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES, realizada no último dia de 06 de agosto de 1.999, a respeito do PL n.º 212/99, encaminhado pela Secretaria Municipal de Transporte e em tramitação nessa E. Câmara.

O CADES faz questão de salientar que não tem qualquer objeção à aprovação do Projeto de Lei referido, porém, diante da complexa questão ambiental colocada nas marginais, houve por bem encaminhar esse documento, solicitando aos N. Vereadores que redobrem a atenção durante a tramitação do projeto, evitando surgirem proposições que comprometam o meio ambiente.

Aproveitamos a oportunidade para expressar a Vossa Excelência nossa elevada estima e consideração.

RICARDO ITSUO OHTAKE
Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Presidente do CADES



Ilustríssimo Senhor
Vereador ARMANDO MELLÃO
DD. Presidente da Câmara Municipal de São Paulo - CMSP
Nesta

A.T.M.
Sr. Assessor Chefe

Segue o presente para conhecimento
e adoção das providências cabíveis.

S.P. 04.10.99


Armando Melão Neto
Presidente

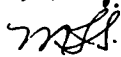
A Com. de Pol. Urbana, para os fins do Ato de
4 / 12 / 99
Breno Gandelman
BRENO GANDELMAN
Assessor Tec. Leg. Chefe Subst.
A. T. M.

publica a ser realizada.

Recebido na Comissão de
Política Urb. Metrop. e Meio
Ambiente
Em 04.10.99 às 18 h.


Maria Tereza da Silva Berti
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

SEGUE _____, juntado _____, nesta data
documento _____ e papel de informação
rubricado _____, sob folha _____ n.º 99
Em 05/10/99


Maria Tereza da Silva Berti
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	99	de 102
N.º	212	de 99
O funcionário	M. A.	

103

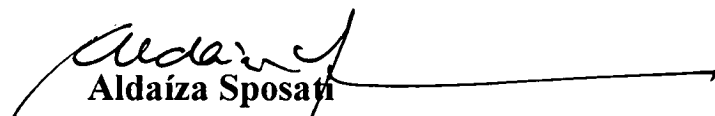
São Paulo, 29 de Setembro de 1999

Ofício n.º. 0163/ 6.ª. SSP/99.

Prezado Senhor,

Defino. Solicito
a Assessoria para
presidir, com
urgência, necessária.
J. A. A. 29
SET
99.

Com base no artigo 85 e seguindo o regimento interno, venho por meio desta requerer Audiência Pública do PL 212/99 de autoria do Executivo, que autoriza o mesmo outorgar, mediante licitação, concessão onerosa precedida da execução de obra pública para exploração da vias de tráfego rápido com controle de acesso – VECA.


Aldaíza Sposati
Vereadora

Excelentíssimo Vereador
Aurélio Nomura
NESTA

Gabinete da Vereadora Aldaíza Sposati

Palácio Anchieta • Viaduto Jacareí, 100 • 01380-900 • São Paulo - SP • 3111-2000 e fax 3105-2275

e-mail: aldaiza@uninet.com.br

SEGUE m, juntado A, nesta data
documento A e papel de informação
rubricado A sob folhas n.ºs 100 a 188
Em 13/ 11 0 199

mts.
Maria Tereza da Silva Bort
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	100	do proc.	103 84
		de 19	99
		O funcionário	mes.

104

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE**

SEM REVISÃO
TAQUIGRAFIA

MEMBROS: AURÉLIO NOMURA - Presidente
ALDAIZA SPOSATI
GOULART
TONINHO PAIVA
ANA MARTINS
BRUNO FEDER
MYRYAM ATHIE

AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA NA CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO EM 05 DE OUTUBRO DE 1999.

SOLICITANTE: VEREADOR AURÉLIO NOMURA

(MEMO. Nº 199/99)

SECRETÁRIA : MARIA TEREZA DA SILVA BERTI



ROD.:S1	FOLHA:1	TAQ.:Carla	COMISSÃO:Polít. Urbana
ORADOR:			DATA: 05.10

105

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Bom dia a todos. Tivemos a informação de que o Secretário Getúlio Hanashiro chegará às 9h40. O Vereador Goulart e eu, Vereadora Aldaíza Sposati, - o Presidente da Comissão Aurélio Nomura, deve estar chegando - decidimos começar a audiência uma vez que possivelmente terá várias apresentações e discussões. Iremos iniciar a audiência discutindo antes da exposição do projeto das Marginais.

Esta audiência pública está orientada para discutir proposta de intervenção nas marginais. O projeto, apesar de discutir a questão das marginais, está centrado na Marginal do Tietê.

Vários técnicos estão convidados. Estão presentes conosco o arquiteto Bruno Padovano, ganhador do concurso da reurbanização das marginais e o Dr. Alex Vargas, aqui representando o jurista Dr. Celsus Bastos.

Iremos iniciar a discussão do conteúdo do projeto 202/99 que é um projeto autorizativo que propõe que a Câmara Municipal autorize o Executivo a outorgar, mediante licitação, a concessão onerosa, precedida da execução de obra pública para exploração das vias de tráfego rápido com controle de acesso e dá outras providências.

Solicito à equipe que preparou o material que iremos dar início...

- Interrupção da gravação em virtude de queda de energia.

O SR. - ...do rio Tietê, mas também o sistema das marginais como um todo. Quando o concurso foi anunciado, em setembro do ano passado, veio ao encontro de uma série de expectativas e

2



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	102	diap-105
Proc.	19	99
Funcionário	mes.	106

ROD.:S1	FOLHA:2	TAQ.:Carla	COMISSÃO:Polít. Urbana
ORADOR:			DATA: 05.10

aspirações dos urbanistas, arquitetos e outros profissionais que têm atuado na questão urbana de São Paulo por causa do desafio apresentado pelo tema. Sabemos que (Camilo)



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 103 ^{de 106} do proc. n.º 2199 ^{de 1993}
Funcionário *[assinatura]*

ROD.:S-02 FOLHA:1

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 05/10/99

Sabemos que as marginais são um patrimônio da cidade de São Paulo. Aqui correm nossos principais rios, aqui flui um volume imenso de tráfego de carga, de passagem de automóveis e de vários tipos que alimenta a vida da metrópole. Aos poucos, a Cidade vai se deslocando em termos de investimentos do setor imobiliário na área do terciário, seguindo toda uma tendência da metrópole de São Paulo, de se estruturar agora sobre uma nova base econômica. O que se pode constatar ao longo do Rio Tietê, não extensão da Faria, da Luiz Carlos Berin e agora mais recentemente na Água Branca, são duas áreas que receberam do Poder Público operações urbanas para incentivarem esse adensamento.

Todos os senhores sabem que uma cidade se faz sobre um território e sobre um meio físico que a sustenta. São Paulo é realmente uma cidade dotada de um esplêndido suporte físico. Desde o início de sua urbanização, essa é uma região privilegiada pelos morros, rios, vales e pela proximidade ao mar e pelo fato de o Tietê ter sido o rio que promoveu o crescimento econômico do estado. Ainda recentemente, ele era um local de circulação de barcos, era navegável, com mais de 2.000 embarcações que se utilizavam do transporte fluvial, há 40 anos. Então, abraçamos esse concurso com muito entusiasmo. Quando apareceu, fiz questão de participar. (Pausa)

Se baseia na recuperação da várzea como um elemento de referência. Ele não pode mais ser entendido como era no passado, mas existe conceitualmente e como dados físico, paisagístico e social. Precisamos tratar o rio com respeito, e nossa proposta faz isso. Como? Pensamos em cinco grandes ações que deveriam ser ativadas simultaneamente. A primeira faixa é do próprio rio. Ali existe um



ROD.:S-02 FOLHA:2

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 05/10/99

trabalho do estado e da Prefeitura, no sentido de adequá-lo a esse excesso de volume de água que a Cidade joga em seu espaço físico. Concordamos que devemos proceder a um rebaixamento da calha. Esse trabalho está sendo feito pelo DAE, mas aí, também há uma grande preocupação nossa em saber que o projeto do DAE, que faz isso, impermeabiliza também totalmente a margem do rio, com duas abas de concreto, que vão de um lado a outro das marginais ao longo dos 28,5 quilômetros de extensão. Não há nenhum paisagismo, não foi deixado nenhum espaço para a necessária transpiração da terra nas margens. Portanto, canalizam um rio para resolver o problema das enchentes, mas esse rio é penalizado mais uma vez. É um projeto que poderia ser corrigido, está em fase adiantada, passou por vários lugares e foi aceito por várias entidades ambientais, muito para nossa surpresa, porque não é um projeto adequado. Pode ser tecnicamente perfeito sob o ponto de vista da engenharia hidráulica, mas dentro de uma visão urbanística, ele falha. Então, na faixa um do rio, propusemos que esse rebaixamento ocorra com muros de contenção, mas também com sua preservação e faixas verdes que permitam a urbanização, para que continue fazendo seu importante trabalho, de receber parte das águas.

Ainda propusemos que, em regiões em que houvesse urbanização, ainda não se apresentando com toda sua voracidade onde existam vazios, alguns de propriedade do setor público, fizessem, desapropriações pontuais para criarem alargamentos, voltando um pouco ao desenho antigo e sinuoso dos rios Tietê e Pinheiros, com algumas lagoas de contenção para ajudar no combate às enchentes. Essas lagoas teriam a vantagem, a médio e a longo prazo, de se tornarem áreas de lazer para a população, uma vez despoluídas as águas do Rio. Além disso, dentro dessa região, poderiam haver obras que permitissem que o nível das



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 105 do proc. 108
1999
O funcionário

ROD.:S-02 FOLHA:3

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 05/10/99

águas fossem mantidos. Hoje o rio se esvazia em certas épocas do ano.

Isso permitiria a navegabilidade do rio. Assim, esse poderia ser mais um meio de transporte para a cidade e uma atração turística a médio e longo prazo. Na faixa dois, exatamente as margem que incluem as pistas de passagem de tráfego, isso foi um assunto que discutimos muito na equipe, inclusive com a participação do engenheiro Nilton Carassau, de Transportes, em que chegamos à conclusão que, na verdade, toda essa política de abertura de vias para o tráfego...



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	106	do proc.
N.º	212	de 1999
funcionário	J. S.	

110

ROD.:S-3	FOLHA:1	TAQ.:Camilo	COMISSÃO:CPU
ORADOR:	DATA: 06/10/99		

Na verdade, toda essa política de abertura de vias para o tráfego simplesmente é um incentivo ao tráfego. Portanto, a medida correta seria um enérgico trabalho para se equipar a metrópole num eficiente sistema de transporte de massa, como ocorre em todas as grandes capitais do mundo. O aumento dessas vias, nesse local, não parecia ser uma política boa. Pequenas alterações e adaptações nas alças são necessárias. Há problema de desenho geométrico do sistema existente, mas é possível absorver parte do tráfego de passagem com uma estruturação de vias paralelas, especialmente ao longo do rio Tietê, onde ocorre o maior tráfego. Não devemos incentivar o tráfego, mas sim melhorá-lo em seu desempenho. Devemos nos lembrar que há uma grande obra, o rodoanel, que visa oferecer uma alternativa ao tráfego das marginais, especialmente da passagem do transporte de cargas.

A questão do pedágio foi discutida pela nossa equipe, mas resolvemos, que dentro da área do rio Tietê, não deveria existir pedágio, mas sim possivelmente nas entradas das rodovias que entram e utilizam as marginais como via de passagem, como um pedágio ecológico, um pedágio gerador de recursos para a recuperação ambiental dessa região. Portanto, nossa proposta que está sendo levada adiante pela administração municipal não é uma coincidência.

Nas outras três faixas que fazem parte da nossa proposta, pensamos em um trabalho de revisão do uso e da ocupação do solo da região, sem penalizar os proprietários de imóveis, promovendo uma orquestração do adensamento na região de forma, criando pólos bem servidos de transporte de massa como no caso da Água Branca e inibindo a verticalização nas demais áreas, para evitar que as marginais se tornem uma Copacabana em dose dupla, rapidamente verticalizando todas



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	107	do proc. n.º	212	de 19	98
O funcionário					

ROD.:S-3 FOLHA:2

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 06/10/99

as margens e tirando a possibilidade de o paulistano poder enxergar a paisagem de São Paulo. A idéia seria um trabalho muito bem feito junto com o empresariado da área imobiliária, para que por meio de sistemas de transferências do direito de construir e da criação de um banco fundiário, que pudesse regulamentar e permitir a transferência da valorização dessa região, viabilizando um processo de ocupação e uso do solo em bases ambientais, tentando, no máximo possível, impedir a impermeabilização do solo e, incentivar a recuperação de áreas verdes, o plantio intenso nessa região, proposta que coincide com várias propostas de colegas nossos que participaram desse concurso e que também foram premiados com vários outros prêmios.

Em linhas gerais, o que nosso projeto propõe é a criação de uma grande operação urbana das marginais. Para isso, logo depois do concurso a Emurb nos procurou, porque estava interessada em levar esse trabalho da operação urbana adiante. Chegamos a fazer uma proposta a ela. Nossa proposta não era de iniciar o projeto, não de iniciar as decisões, mas sim criar um órgão gestor que representasse a sociedade em todas suas instâncias, o governo do Estado, o governo Municipal, as associações de classes, as associações comunitárias como as ONGs "Defenda São Paulo", "SOS-Mata Atlântica" e certamente o empresariado que hoje representa a parte forte da sociedade em termos de investimentos. Esse conselho, esse Conoma, como sugerimos seu nome, Conselho das Novas Marginais, teria exatamente a função de dirigir o planejamento, as obras e de colocar cada projeto setorial dentro de uma ótica de conjunto. Isso parece ser heresia em São Paulo. Nossos projetos setoriais é que fazem o planejamento em São Paulo. Isso é um pouco estranho, porque o planejamento precisa ter uma visão que vai do conjunto, do geral para o específico. O sistema viário, como está



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 108 do proc. 111
N.º 712 de 19 93
do funcionário

112

ROD.:S-3

FOLHA:3

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 06/10/99

sendo proposto, pode ser perfeito em si, engenhoso na sua tecnologia e na sua solução, mas pode esbarrar contra outros aspectos fundamentais para o equilíbrio da Cidade. Para isso existe o planejamento, a área do conhecimento humano, que em São Paulo, infelizmente, tem sido muito pouco ouvida. É como você ter um filho que sofre de câncer e em vez de levá-lo a um oncólogo, você o leva no oftalmologista. É mais ou menos essa situação. São Paulo. sofre profundos problemas de saúde e não estamos ouvindo os médicos especializados para tratar desses problemas e dessas doenças.

Assim procedendo, apesar de nossos esforços, apesar de nossos investimentos, apesar de todo o trabalho que é feito e do dinheiro que sai de nossos bolsos, a Cidade continua apresentando uma versão tragicômica do que seria uma cidade mundial. Ela tem tudo para ser, mas sem planejamento e sem urbanismo, nós iremos muito longe.

É isso que gostaria de deixar registrado aqui.



ROD.: S4 FOLHA:1

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Pol. Urbana Audiência Pública

ORADOR:

DATA: 05.10.1999

... muito longe. É isso que eu queria deixar registrado hoje aqui. Existem outros pormenores do nosso trabalho que estão ilustrados aqui nas pranchas, porque o concurso pedia, além de uma visão de conjunto, que vocês vêem aqui à esquerda, também quatro intervenções pontuais. Se vocês tiverem interesse, os desenhos ficarão à disposição para ver como, já numa escala mais pontual, se preservam e se mantêm as diretrizes e os conceitos gerais. É isso que estamos precisando em São Paulo. A nossa classe se sente esquecida, abandonada, incapaz de contribuir para salvar esta cidade que apresenta um quadro crítico.

Questões importantes, como a questão ambiental em São Paulo, não estão sendo levadas a sério, levando-nos a situações calamitosas, especialmente com relação à poluição do ar gerada por automóveis e caminhões principalmente. Então, precisamos, com seriedade, analisar os problemas de São Paulo, trazendo junto à administração pública os especialistas, não porque sejam todo poderosos, não porque vão dizer como as coisas devem ser feitas, mas para coordenar, conciliar, achar o equilíbrio necessário entre sistemas que são, por natureza, complementares e só assim poderão funcionar adequadamente.

Muito obrigado. Bom dia a todos. (Palmas)

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Agradecemos a apresentação do arquiteto Bruno Padovano. Estamos na mesa com a Vereadora Ana Martins, com o Vereador Antônio Paiva e estão presentes o Secretário Municipal de Transportes, Sr. Getúlio Hanashiro, o Presidente da CET, Sr. Nelson Maluf. Se puder estar conosco. Sei que o espaço aqui é relativamente restrito por conta deste tablado, mas penso que conseguiremos todos nos assentar. Estão presentes também entre nós, já à mesa, a arquiteta



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 110 do proc. 213 de 1993
N.º 13
O funcionário

ROD.: S4 FOLHA:2 TAQ.: Vianna COMISSÃO: Pol. Urbana Audiência Pública
ORADOR: DATA: 05.10.1999

Raquel Rolnique(?), arquiteto Cândido Malta e, já tinha anunciado, Alexis Vargas.

Vamos pedir algumas considerações da arquiteta Raquel Rolnique, durante uns dez minutos, porque ela não vai poder ficar durante toda a audiência. Em seguida, passamos a palavra ao Secretário Getúlio Hanashiro.

A SRA. RAQUEL ROLNIQUE - Bom dia. Quero agradecer a oportunidade de participar. Fiz questão de estar aqui, embora tenha que sair às 10h30 em função de outro compromisso, pois acho muito importante para a Cidade o debate, esta audiência pública sobre esse projeto.

Na verdade, não vou me ater ao projeto em si nem aos seus aspectos técnicos, urbanísticos, específicos, já que acredito que esses aspectos vão estar cobertos, de um certo ponto de vista, pela posição do Secretário e, de outro ponto de vista, pelas próprias intervenções da mesa, do Bruno, do Cândido. Gostaria de, neste debate, tentar mostrar o que significa a proposta dessa intervenção urbanística em termos de estilo de fazer e de governar uma cidade.

É muito evidente na cidade de São Paulo que, pelo menos desde os anos 40, a Cidade vem sendo dirigida, do ponto de vista urbanístico, pela engenharia de tráfego. Isso está presente desde os planos do Prestes Maia, que foram elaborados nos anos 30 e que tiveram como princípio de organização da Cidade, um sistema de avenidas radiais e perimetrais. Isso, desde aquele período, desde os anos 30, até chegar no que são hoje as principais propostas urbanísticas para a Cidade, vem governando a própria estruturação da Cidade. Entretanto, se examinarmos o que foi a proposta de engenharia do tráfego baseada

114



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n°	111	do proc.	114
O funcionário	19 99		

ROD.: S4 FOLHA:3

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Pol. Urbana Audiência Pública

ORADOR:

DATA: 05.10.1999

no automóvel, na circulação do automóvel nas avenidas, propostas pelo Prestes Maia nos anos 30 e que incluía a própria Marginal do Tietê como um dos eixos viários principais da Cidade, esses projetos vão paulatinamente perdendo totalmente qualquer proposta de desenho urbano, de organização do espaço, de paisagismo, de relação entre sistema viário e usos, sistema viário e volumetria, que era o que existia ainda no plano do Prestes Maia. Se a gente retomar a proposta do Prestes Maia para a Marginal do Tietê, ele foi na verdade a primeira proposta de uma via rápida, de uma avenida na marginal. Porém, essa avenida era uma avenida parque, uma avenida que acompanhava o rio e criava um espaço de circulação para automóvel junto com um espaço que naquele momento era intensamente usado pela Cidade como espaço de lazer...(S5)



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA-DT-10

Folha n.º 112 do proc. 115
19 99
O funcionário

116

ROD.: S-5	FOLHA: 1	TAQ.: Anelise	COMISSÃO: Política Urbana
ORADOR:			DATA: 05.10.99

... que naquele momento era intensamente usado pela Cidade como espaço de lazer, já que ali, na beira do rio, estavam e ainda estão, numa espécie de arremedo disso, os principais clubes de atividades náuticas de futebol de várzea, etc, ao longo desse espaço. Nesse primeiro projeto essas coisas ainda estão vinculadas: uma avenida, com uma idéia de trânsito rápido de automóveis, aliada a uma idéia de uso intenso das margens do rio, como já estava sendo usado desde os anos 20, anos 30, como lugar de lazer, de esportes, de competições náuticas, etc, e isso era incorporado no plano.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Por favor, eu queria pedir aos presentes silêncio, porque está ficando difícil a compreensão do que é falado. Peço que sentem às cadeiras, vamo-nos acomodar para podermos ouvir com tranqüilidade. Desculpe, Raquel.

A SRA. RAQUEL - Muito obrigada.

Se formos examinar o que aconteceu com o urbanismo daquele tempo para cá, perceberemos claramente que tudo que é urbanismo vai sendo totalmente abandonado em função de uma visão pura de engenharia de tráfego, desenho de infra-estrutura, sem levar em consideração nada, absolutamente nada, nem do impacto que isso tem sobre a organização da Cidade, o espaço da Cidade, seu desenho, a qualidade desse espaço e muito menos em relação da questão do uso do solo, da política de expansão urbana, etc, tanto é que boa parte dessas intervenções diárias foram responsáveis por levar uma expansão urbana para além de limites horizontais cada vez mais distantes, agravando -



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 113 do proc. N.º 212 de 1999
funcionário

117

ROD.: S-5 FOLHA:2

TAQ.: Anelise

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10.99

e não melhorando - as condições de circulação e trânsito nesta cidade. Este é outro elemento para o qual eu gostaria de chamar a atenção deste plenário. Qual foi o produto de tantos anos de privilégios da engenharia de tráfego "stricto sensu", porque não posso acreditar que entre a qualidade de engenharia que existe neste país não é possível se pensar novamente numa engenharia de tráfego com urbanismo, ou uma engenharia de tráfego que parte do urbanismo.

Então eu gostaria de fazer uma avaliação conjunta aqui, neste plenário: por que fomos obrigados a cair numa vala comum e absolutamente tábula rasa de engenharia de tráfego que só vê fluxo de automóvel, que não vê, minimamente, a relação entre esses fluxos e uma política urbana geral da Cidade para entender aquilo que é elementar numa política urbana, que é quais são os processos de estruturação da Cidade que geram fluxos, quais são os processos de estruturação da Cidade que podem gerar fluxos mais adiante, atrair para certos pontos. Não. Há só uma visão de circulação, sem levar em consideração, minimamente, a estruturação urbana e muito menos o desenho dessa engenharia e seu impacto sobre a Cidade. O resultado disso não precisa ser especialista para ver. É o resultado de uma política. Não é a falta de uma política urbana. O que temos na Cidade hoje é o resultado de uma política urbana que foi historicamente governada por esta visão. Historicamente nos últimos anos.

Aquilo que está sendo apresentado aqui hoje nada mais é do que a exacerbação do que acabei de expor, ou seja, um projeto que nem projeto tem. Não é nem um projeto urbanístico, um projeto de lei que está sendo apresentado. É apenas a apresentação de um mecanismo de financiamento de uma intervenção absolutamente centrada na idéia de

14



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	114	do proc.	212 de 1999
Funcionário			

118

ROD.: S-5 FOLHA:3

TAQ.: Anelise

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10.99

que tem fluxo, põe mais uma pista. Tem mais fluxo, joga mais uma pista. Tem mais ainda, põe mais uma pista, e o trânsito desta cidade está cada vez mais congestionado, através de intervenções desse tipo. Joga totalmente a responsabilidade sobre, a própria futura concessionária desse mecanismo de fazer esse projeto, isso não é levado em consideração por esta Câmara Municipal. O projeto, como se insere na Cidade, qual é o seu efeito urbanístico. Apenas na justificativa as considerações, mais uma vez, são de caráter de fluxo, e eu acho que já todos sabemos e percebemos que, embora a heróica ação da CET de tentar operacionalizar esse trânsito nesta cidade, do ponto de vista da política urbanística, não vamos resolver o problema de tráfego nesta cidade construindo pistas sobre pistas e viadutos sobre viadutos, porque é só o que fizemos nos últimos 30 anos, e o resultado é que estamos todos presos no mesmo congestionamento.

Por isso, não é isso que resolverá a nossa questão. Nossa questão será resolvida quando tivermos uma política decente, e a Prefeitura Municipal de São Paulo tem uma responsabilidade enorme em ter uma política de transporte coletivo decente nesta cidade e poderia fazer parceria com o Governo do Estado para rever toda essa política de transporte coletivo, fazendo um sistema integrado, trabalhando trem, metrô, ônibus, e, inclusive, as próprias lotações e não de uma maneira absolutamente dispersa, caótica, disputando recursos escassos, jogando recursos em criação de fatos que aparecem do nada.

Vamos resolver...(Camilo)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	115	do proc.	118
N.º	212	de	1999
O funcionário			

ROD.:S-06 FOLHA:1

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 05.10.99

(RAQUEL ROMIQUE)

Vamos resolver o problema do trânsito, jogando mais uma pista sobre a marginal. Isso é absolutamente incoerente com a própria Prefeitura Municipal de São Paulo, que ao assumir fazer um concurso de projetos para as marginais, no ano passado, premiou um projeto que diz exatamente o contrário do que está sendo proposto agora. Isso é o fim da política urbana! Digo que o fim da política urbana não é a ausência de política, mas sim a presença de uma política que tem como único objetivo tentar criar fatos políticos no momento em que o Governo Municipal se encontra, num período de muito baixa avaliação e apreciação pelos cidadãos desta cidade por razões óbvias. Todos estão vendo que esse Governo não apresentou um projeto alternativo para tirar essa cidade do caos.

Como já foi apresentado aqui, essas idéias e esses projetos existem. Não precisariam ser inventados. Eles deveriam sim ser levados à discussão pública e serem cotejados e, numa atitude política responsável, deveriam ser apresentadas reais alternativas para esta cidade. Então, temos que nos colocar absolutamente contra esse projeto não só do ponto de vista do seu conteúdo, mas sobretudo do ponto de vista do método. Como podemos aceitar um projeto que nem sequer um projeto é. Ele é apenas um mecanismo de financiamento, que eventualmente pode ser utilizado e pode ser legítimo. Não estou questionando a possibilidade de concessão ou a possibilidade de parceria com a iniciativa privada. A parceria ou a concessão tem de acontecer depois de um projeto, a parceria ou a concessão é o meio para execução de uma política, que é responsabilidade pública. Então, o primeiro passo é a elaboração e a discussão democrática dessa



ROD.:S-06 FOLHA:2

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 05.10.99

política, e o segundo passo são os mecanismos de financiamento e de gestão dessa política que se quer implementar. O que estamos fazendo aqui é uma inversão total e absolutamente perigosa das coisas, que tem, no mínimo, como efeito, não só a melhoria, mas também a gravidade da situação diante dessa omissão frente a uma cidade que está evidentemente precisando de uma ação imediata.

Muito obrigada.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Obrigada por suas considerações.

Tem a palavra o Sr. Secretário Getúlio Hanashiro para fazer a apresentação dessa proposta, assunto que está sendo tratado nesta audiência pública.

O SR. GETÚLIO HANASHIRO - Bom dia a todos. Com muita satisfação, aceitei o convite que me foi formulado na sexta-feira, no final da tarde, pelo Vereador Aurélio Nomura referente à solicitação da Vereadora Aldaíza Sposati.

Em primeiro lugar, digo que não é essa a primeira vez que participo de uma audiência pública. Nesse tema, evidentemente que sim, em função de que cabe à Câmara Municipal de São Paulo definir o calendário e o agendamento das audiências públicas. Devo assinalar que esse projeto foi discutido em vários cenários, com a participação de várias entidades e vários seguimentos. Evidentemente que não nos custa nada fazermos a apresentação complete desse projeto até para que os senhores possam estabelecer as críticas pertinentes a partir do próprio projeto.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	117	do proc.
N.º	217	de 1999
Arquivado em 10/10/99		

121

ROD.:S-06 FOLHA:3

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 05.10.99

Farei uma apresentação bastante detalhada e prolongada. Claro que os detalhes do ponto de vista funcional em cada aspecto, em cada parte poderiam ser discutidos juntamente com a apresentação que temos aqui ao lado. Em primeiro lugar, é claro que temos uma visão do conjunto. Essa ampliação da marginal não está deslocada de toda a problemática que a Secretaria enfrenta em relação ao trânsito de transporte no município de São Paulo, mas para apenas uniformizar os dados e elementos. São Paulo tem uma frota na ordem de 11 mil ônibus com quase quatro milhões de passageiros sendo transportados nesse sistema, que vem perdendo significativamente os passageiros para outros módulos de transporte, entre os quais o metrô e o trem, que são veículos de alta capacidade por fenômenos que até poderemos discutir posteriormente. Há uma área de 1,5 quilômetros quadrados para atender aproximadamente dez milhões de habitantes. Temos uma frota de 4,8 milhões automóveis, com cerca de 5,1 milhões de viagens por dia. Nosso sistema viário tem 15.640 quilômetros, sendo que deste total 3 mil quilômetros de vias principais. Nossa frota corresponde a 25% da frota brasileira, o Estado de São Paulo tem 50% da frota nacional e a cidade de São Paulo tem 25% da frota do Estado. É importante mencionar que, num período de 20 anos, de 1977 a 1997, nossa frota cresceu em 300%, e são licenciados cerca de 500 veículos por dia.

E o nosso sistema viário (Dalva)



ROD.:S7

FOLHA:1

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 05-10

E o nosso sistema viário, em 20 anos, teve uma ampliação da ordem de 11% no seu conjunto em todo o sistema viário. Mas no seu sistema viário principal, em apenas, 1,5% no transcurso dos últimos 20 anos. Foram implantados 82 Km de pavimentação, mas devo assinalar que grande parte destas pavimentações se derma na periferia, portanto um dos dados mais relevantes, mais significativos é que a cidade de São Paulo, nos últimos 20 anos cresceu de uma forma bem inferior ao volume de carros, a nossa frota, na sua totalidade.

Do ponto de vista da secretaria Municipal dos Transportes, temos ações muito clara do ponto de vista da operação do sistema viário com operações especiais, planejamento e projetos. Hoje há uma política de estacionamentos subterrâneos, uma política de racionalização, modernização de todo o gerenciamento de tráfego, inclusive com a implantação de centrais controle de tráfego, chamados semáforos inteligentes, uma área destinada à educação para o trânsito, programa de segurança, e toda parte de monitoração e acompanhamento da implantação do novo código de trânsito brasileiro que a Secretaria, por meio da CET, participou intensamente.

Dentro da perspectiva do sistema de transporte público, há um programa de corredores e terminais de integração que está consolidado há muito tempo. Esse programa de corredores e terminais, para aqueles que dizem que a Prefeitura não tem programa, política de transporte, devo dizer que isso vem sendo discutido e debatido na comunidade técnica há mais de 15 anos. Portanto, é um programa de política que vem sendo detalhado, debatido, discutido, adequado ao longo desse período. Há um programa de modernização do sistema de transporte público, a implantação de um sistema de VLP - Leve Sobre Pneus, e toda



Câmara Municipal de

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	119	do proc.	122
N.º	212	de 1973	9
O funcionário	S. Paulo		

123

ROD.:S7

FOLHA:2

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 05-10

parte relativa a modernização com a implantação da cobrança automática de passagem. Estamos simplesmente, colocando alguns pontos dessa política de transporte, porque não é o caso dessa audiência, mas exatamente para dar o parâmetro, o marco referencial como se coloca a questão das marginais.

O programa prioritário de investimento e transporte público no município de São Paulo, para aqueles que dizem que não tem, que estamos priorizando o transporte individual, etc. este é um programa ambicioso, de mais 1 bilhão e 200 milhões de dólares que está no BNDS há mais de um ano, que estamos batalhando e que foi colocado da renegociação da dívida três excepcionalidades foram solicitadas neste contrato; a implantação dos corredores, a implantação do fura fila, e a implantação do Pro-Centro. Portanto, não é verdade que a Prefeitura, não dá prioridade ao transporte público, e devo dizer que o governo Federal e Estadual não colocaram um centavo para a Prefeitura de São Paulo, devo dizer que em matéria de participação da Prefeitura no sistema de integração do transporte, quem arca com o ônus dessa integração é a Prefeitura de São Paulo. Se vocês somarem a Passagem unitária do metro, com a passagem unitária do ônibus, verifica que o passe de integração, quem cobra essa diferença que o usuário não paga, pé a Prefeitura de São Paulo.

Outros programas e projetos que estão em vigência em São Paulo é o PITU - Plano Integrado de Transporte Urbano, da responsabilidade da Secretaria de Transportes Metropolitanos, onde, evidentemente há uma compatibilização com os programas e projetos da Prefeitura de São Paulo.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 120 do proc. 123
1999
O funcionário 124

ROD.:S7

FOLHA:3

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 05-10

Devo, assinalar, inclusive que muitas vezes, as linhas de integração não se integra mais com Metro, por própria solicitação do Metro, no passado, porque essas linhas estavam saturadas. Não é, que não há uma política de integração, não é que não haja uma política de participação do Município dentro do Metro, e devo colocar para aqueles que não se lembram que o Metro foi municipal. Foi uma decisão política da época, transplantar para o governo do Estado, que o nível de investimento era muito mais compatível, com o Estado do que com o Município de São Paulo. Muito embora, independentemente dessa decisão de natureza institucional, a Prefeitura de São Paulo, vem participando nos seus mais diferente governos em termos de uma política de integração, com a área metropolitana. Posso dizer isso com muita tranqüilidade, que fui Secretário dos Negócios Metropolitanos e realmente, sei como é essa coisa. Aqui vocês estão vendo a inserção do Rodoanel e da Marginal do Tietê. O Rodoanel, programa prioritário, evidentemente está na zona Oeste, sendo essa obra que a Prefeitura de São Paulo, participa e deverá participar, desde que a Câmara Municipal dê autorização legislativa para que o nosso participemos desse consócio, antes mesmo da assinatura deste consócio, participamos das discussões, das reuniões, sou o representante da Prefeitura neste consócio. E o primeiro trecho prioritário, é Oeste, que vai ligar, exatamente a Imigrantes, BR 116, Raposo Tavares, Castelo Branco e Bandeirantes. E o trecho Norte, que seria o trecho paralelo a Marginal do Tietê, o horizonte de operação é para o ano 2008. E devo dizer, e vocês estão vendo pelo gráfico, que o Rodoanel, está localizado cerca de 15km da Marginal do Tietê. Portanto, existem considerações que devemos fazer mais no começo. Vocês estão vendo que o Rodoanel está longe da Marginal do Tietê. A previsão...alex



Câmara Municipal de

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	121	do proc.	125
N.º	125		

ROD.:S8

FOLHA:1

TAQ.:ALEX

COMISSÃO:Comissão de Política urbana

ORADOR:

DATA: 05.10

... da marginal do Tietê.

A previsão é de que, com a implantação total e integral do rodoanel, vai se retirar cerca de 16% dos veículos das marginais. Quando esse trecho norte entrar em operação, praticamente a Marginal do Tietê, incluindo a ampliação da capacidade, já estará saturada.

Está aí o trecho oeste, como eu disse, em construção. Operação após o ano 2000 - o trecho oeste é esse trecho que mencionei: a BR-116 até a Bandeirantes. E o trecho norte, operação após 2006, provavelmente no horizonte de 2008. Evidentemente, haverá alguma realocação da Marginal do Tietê, mas devo assinar, aqui, do ponto de vista da cidade de São Paulo, nós teremos apenas três acessos ao rodoanel: Inajar de Souza, Fernão Dias e Bandeirantes.

Bom, essa é a distribuição horária de lentidão na Marginal do Tietê. Nós verificamos que realmente essa é a situação de saturação. Chegamos quase a um nível de 100 quilômetro de lentidão. Essa é a média. Evidentemente que chegamos, em alguns momentos, a ultrapassar a mais de 100 quilômetro de lentidão. A lentidão em vias expressas vocês podem ver por este gráfico, como é que se distribui.

Do ponto de vista da Marginal do Tietê, a estimativa é de que hoje circula nessa via mais de um milhão de veículos dia, sendo que em termos da ampliação da marginal, incluindo a ampliação da marginal, estaríamos em termos de um milhão. Hoje são cerca de 650 mil a 700 mil veículos/dia de usuários potenciais. Com essa distribuição, grande parte ainda continua sendo automóvel - 66% -; se nós incluirmos automóvel e utilitário, vamos ter mais de 70%. Caminhões, que seriam os potenciais usuários do rodoanel, cerca de 16%; ônibus, 2% - embora



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	122	do proc.	125
N.º	19	de 99	
Funcionário	M.S.		

126

ROD.:S8	FOLHA:2	TAQ.:ALEX	COMISSÃO:Comissão de Política urbana
ORADOR:	DATA: 05.10		

sejam 2%, correspondem praticamente à frota do Município de São Paulo, são cerca de 10 mil ônibus. E cerca de 3% de motos.

A distribuição: pista local, 43%; pista expressa, 50%; veículo comercial, 20%. Velocidade ao longo do dia: local, 35, e expressa, 50 quilômetros. Percurso médio de 5,5 quilômetros. Esse é modelo canadense. E a ocupação média por veículo está na ordem de 1,6 passageiros.

Aqui temos o volume total, com a distribuição em termos de auto, ônibus, caminhões e motos.

Aqui podemos perceber, com um pouco mais de clareza, o que significa andar na Marginal do Tietê, hoje. Se verificarmos o horário, a partir das 6h30 da manhã praticamente até às 20 horas, temos esse nível de lentidão e esse volume de passageiros. Ou seja, praticamente estamos além da saturação. Ou seja, praticamente vivemos um grande parque de estacionamento. No sentido Castelo Branco-Ayrton Senna, a situação se repete. Ela não é diferente. Vocês verificam que a distribuição é quase que uniforme ao longo de 16 horas do dia. Temos praticamente a capacidade toda da marginal tomada por carros, o que, volto a dizer, causa a lentidão suficiente para que uma pessoa que esteja no início da Marginal do Tietê, logo depois do Cebolão, até a entrada para a Dutra, de levar de 1h40 a 1h50.

Isso é o objetivo do projeto: tentar minimizar ou diminuir o congestionamento que, a rigor - veremos mais na frente -, não é apenas o congestionamento ao longo do Tietê mas sim nas pontes que repercutem em toda a cidade. Aí os senhores podem verificar exatamente isso. Nós temos, em termos de dias, 21 dias ao longo de 30 do mês com essas vias congestionadas. Esses desenhos mostram um nível de saturação, de



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 123 do proc. 2124 19 33
Funcionário 127

ROD.:S8 FOLHA:3 TAQ.:ALEX COMISSÃO:Comissão de Política urbana
ORADOR: DATA: 05.10

lentidão de cada trecho no pico da manhã e no da tarde, na via local e na via expressa, em cada sentido. Ou seja, por aqui também os senhores podem verificar - na verdade, é repercussão daquele gráfico - como a nossa situação é em cada trecho das marginais do Tietê.

Esses dados são mais para mostrar a quantidade de operações que se fazem na marginal. Total de remoções na cidade: 17 mil. Nas marginais, 4,4 mil. Total de remoções só na Marginal do Tietê, 1.946. Em dias úteis, 1.558; finais de semana, 338.

Bom, o projeto - inclusive lá na parede está de forma mais detalhada, trecho por trecho - no fundo consiste na colocação, entre a atual via expressa e a via local, nesse espaço, nesse canteiro central, praticamente uma rodovia do porte da rodovia dos Imigrantes: três faixas e três...



Câmara Municipal de

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	124	do proc.	128
N.º	39		
DATA	10		

ROD.:S9-10 FOLHA:1

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Polit.Urbana

ORADOR:

DATA:5.10.99

...Três faixas e três e cinquenta entre a via expressa e a via local. Esta é configuração ainda desta situação, via expressa com quatro faixas, a entrada e a saída, estamos projetando em diagrama a entrada e a saída. Esta é a semi-expressa a ser implantada com três faixas. E a parte relativa à cobrança desta parte de melhoria de qualidade. E a pista local continua no mesmo lugar. A via expressa totalmente remodelada, reformada e adequada do ponto de vista rodoviário.

Aqui os senhores podem verificar a solução que foi dada. Esta é a ponte Atílio Fontanda, uma das primeiras do trecho. Qual foi a solução? Iremos verificar a solução para cada uma das pontes. A atual configuração desta ponte é esta aqui. Temos uma via expressa com quatro faixas, uma via local com três faixas. O projeto pretende ampliar esta ponte, sem evidentemente mexer na sua estrutura. Estaríamos ampliando esta ponte, rebaixando para dar o gabarito estabelecido pelas normas da ABNT que permitirá um tráfego mais seguro por parte dos caminhões.

Casa Verde, sentido Dutra, esta é a foto tirada do local. Esta é a configuração da ponte no sentido Dutra, quatro faixas na via expressa, quatro na via local e a solução para ampliação das Marginais. Iremos ampliar a ponte sem mexer na estrutura, iremos ampliar o tabuleiro. Evidentemente que iremos fazer o rearranjo das alças. Aqui teremos quatro faixas na via local, três na semi-expressa e quatro na via expressa.

Ponte da Vila Guilherme, no sentido Dutra, esta é a foto tirada do local. Esta é a configuração da ponte. Temos este vão



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 125 do proc. 128
19 3 3
O funcionário

ROD.:S9-10 FOLHA:2

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Polit.Urbana

ORADOR:

DATA:5.10.99

aberto, não há necessidade de nenhuma intervenção nesta ponte a não ser implantar as três faixas da via semi-expressa embaixo da ponte.

Ponte das Bandeiras, sentido Dutra-Cebolão. Solução: isto aqui está fechado por terra, iremos fazer ampliação, sem mudar a estrutura. Isso aqui é apenas um barranco com uma pista asfáltica. Não iremos mexer na estrutura da ponte.

O tráfego previsto: mais de um milhão de veículos/dia, em 1999, 43% na via local, 57% na pista expressa. Há uma estimativa de crescimento da ordem de 6% nos próximos 25 anos. Isso sem o empreendimento. Com esta ampliação, teremos o crescimento do tráfego em termos anuais no ano 2000 para 2005, 1%; de 2006 a 2010, 0.8%. Aqui já iniciamos o rodoanel na parte oeste da cidade; de 2011 a 2015, 0.6% e a partir do ano 2.016, 0.5%.

Na pista expressa o dobro da taxa anual de crescimento, segundo estimativa dos técnicos. Em termos do rodoanel, como já havia dito, há uma expectativa de absorção do volume de tráfego das Marginais da ordem de 10 a 12%.

A estimativa de custo é da ordem de 250 milhões de reais. Isso foi uma simulação feita. O investimento para 250 milhões, um período de concessão de 30 anos, início de operação um ano após processo licitatório. A taxa de retorno daria de 15 a 20%, dependendo da condição de financiamento e taxas de juros.

Evidentemente que isso será detalhado por ocasião da licitação, da publicação do edital de licitação.

A concessão implica em projetar, construir, manter, operar. Na verdade, operar todas as três pistas da Marginais: a expressa, semi-



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 126 do proc. 129
130
1999
Funcionário mss.

ROD.:S9-10 FOLHA:3

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Polit.Urbana

ORADOR:

DATA:5.10.99

expressa e local, sendo que a construção teremos na pista expressa e semi-expressa. Teremos obras de arte para a pista local. Poderemos assinalar depois todos esses pontos. Há necessidade de implantação de sinalização horizontal. Teremos painéis de mensagens variáveis, a implantação de cabines de pedágios, controle de tráfego informatizado, centros de apoio, centro de atendimento ao usuário desta via. Também irá se prever no edital a área de exploração comercial.

A operação, tanto da pista expressa quanto do pedágio, da pista local e semilocal, irá ser feita pela concessionária com a vigilância da CET. A CET poderá, inclusive, operar, mas em princípio a idéia é que a concessionária faça essa operação com a super vigilância da CET.

Em termos de manutenção, a concessionária será obrigada a fazer manutenção não só da pista que irá construir mas também da pista expressa e semi-expressa.

A previsão das obras é de 12 meses e como está na lei a concessão é até 30 anos.

Isto diz respeito a essa apresentação. Não foi possível colocar em transparência todas as intervenções em cada uma das pontes. Gostaria de ter passadas as intervenções porque temos sido objeto de críticas que estão sendo feitas sem que as pessoas conheçam o projeto.

Em primeiro lugar, este projeto nasceu de algumas colocações feitas durante muito tempo. Quando fui Secretário pela segunda vez, 1994, já havia uma preocupação grande por parte da CET e da comunidade técnica em relação ao problema do congestionamento na cidade, particularmente do congestionamento na cidade de São Paulo.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 127 do proc. 131
19 99
O funcionário

ROD.:S9-10 FOLHA:4

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Polit.Urbana

ORADOR:

DATA:5.10.99

Em 1993, quando fui Secretário dos transportes do Governador Mário Covas, a velocidade nos corredores era de 24 quilômetros, hoje, 1999, 14 quilômetros. Portanto, sempre foi uma preocupação tanto dos técnicos da CET, de modo geral, quanto minha a questão do congestionamento. Uma das preocupações que tivemos quando assumimos na administração Celso Pitta foi a questão da Marginal do Tietê.

Chamou a minha atenção um editorial que o Estado de São Paulo publicou no dia 15 de outubro de 1998, praticamente um mês antes de eu assumir a Secretaria dos Transportes. No final desse editorial o Jornal diz o seguinte: "Novas obras como a construção do rodoanel não serão suficientes para resolver o problema das Marginais. O rodoanel deverá tirar dessas avenidas apenas 27% do seu tráfego diário, representado por automóveis e caminhões que estão de passagem por São Paulo. Isso significa que ainda que a frota não crescesse mais até 2006, data prevista para o término do rodoanel as Marginais permaneceriam totalmente congestionadas. A prefeitura precisa assumir de vez o compromisso de conservar e adequar as Marginais ao seu volume de tráfego com a rapidez e a qualidade de serviços necessários".

Portanto, não nasceu simplesmente porque quisemos. Esse projeto é uma reflexão que vem sendo feita há muito tempo, uma discussão que vem sendo estabelecida há muito tempo.

Não poderia deixar de tecer algumas considerações. Em relação às pontes, por exemplo, o trabalho foi feito detalhadamente, nossos técnicos fizeram levantamento ponte por ponte e apresentaram solução. Dizer que não há solução significa que a pessoa desconhece as soluções que foram preconizadas.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n. 128 do proc. N. 128 de 19 99
O funcionário

ROD.:S9-10 FOLHA:5

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Polit.Urbana

ORADOR:

DATA:5.10.99

Posso até colocar em cada uma das pontes. Por exemplo, na Ponte dos Remédios não há nenhum problema porque não há nenhuma intervenção. Essa ponte não atrapalha claramente a implantação dessas três novas faixas.

Vamos pegar a Ponte dos Remédios nos slides. Sentido Tietê-Pinheiros. Não há nenhuma intervenção. Iremos fazer a saída da Gastão Vidigal para a Anhangüera, nos dois sentidos.

A Ponte Atílio Fontana, objeto da colocação... Essa ponte qual é? Atílio Fontana. Nesta ponte teremos ampliação do tabuleiro e a saída expressa para Anhangüera. Essa saída vinda do Tietê, saída expressa para Anahgüera.

Saída para Bandeirantes não há intervenção porque ela não atrapalha a implantação dessa rodovia.

A Ponte do Piqueri (Segue Alex)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 1029 do proc. 132
1999
O funcionário 133

ROD.:S11.12 FOLHA:1

TAQ.:ALEX

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:05.10

A ponte do Piqueri: nós vamos ter ampliação do tabuleiro...
Perdão, Freguesia do Ó. Nós temos a ponte do Piqueri, antes.

Essa é a ponte da Freguesia do Ó. O que vamos fazer? Ampliação dos tabuleiros e a readequação das alças.

Próxima: ponte Júlio de Mesquita. Nesta, vamos implantar as alças que não existem, tão bem levantado pelo nosso ilustre arquiteto e urbanista Cândido Malta. Mas devo dizer, meu caro Cândido, que isso já estava no projeto funcional.

A ponte do Limão, não tem o desenho, nós vamos também fazer a ampliação dos tabuleiros, com a readequação das alças.

Ponte da Casa Verde: vamos ter ampliação dos tabuleiros, só desse lado aqui, readequação das alças - aqui um complexo de alças - e nova saída no sentido da Rudge, que é essa aqui. Saída direta da via expressa para a Rudge.

A outra, sobre o rio Tamanduateí: a ampliação dessa ponte, acesso de ambos os lados pela Avenida do Estado e a saída da via expressa... está aqui, da via expressa para via local, que o desenho não estão muito claro. Mas está no mapa. Quem quiser observar, existe uma saída da via semi-expressa para a via local.

A outra ponte é das Bandeiras. Vimos lá mas aqui vamos ter a readequação das alças, nos dois sentidos. Vamos ter a ampliação dos tabuleiros. E no sentido Dutra-Cebolão vamos implantar, quase em frente, entre a ponte Cruzeiro do Sul e ponte das Bandeiras, essa saída para a Avenida Cruzeiro do Sul, que vai permitir que o cidadão possa ir para a área central, acessar a área central, com mais facilidade.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	30	do proc.	123
	19	93	134
Assinatura: [assinatura]			

ROD.:S11.12 FOLHA:2

TAQ.:ALEX

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:05.10

Vila Maria Jânio Quadros vai aumentar a área verde. Ampliação dos tabuleiros, os dois lados, readequação das alças e, além de pátio de serviço, pátio da praça de pedágio, que é a entrada para a marginal.

A outra ponte, a do Tatuapé, que não está aí: é a readequação das alças, sem nenhuma modificação.

Acabou. Essas são as intervenções em relação às pontes. Em relação à colocação que se faz de que a Prefeitura estaria incentivando o transporte individual, dei alguns dados sobre o crescimento do sistema viário em São Paulo e sobre como estão os nossos corredores. Por outro lado, o dado mais significativo: é evidente que se eu tivesse de colocar 250 milhões nesta via, eu faria os corredores de ônibus. Só que quem vai construir isso não é a Prefeitura. Não é a Prefeitura que vai tirar o dinheiro das creches, da área de saúde, do programa de emprego. Isso é uma concessão pública que faremos e o setor privado irá investir os recursos necessários. Portanto, não estamos, aqui, tirando dinheiro público para investir em transporte individual.

Segundo, eu sou também "transporteiro". Nós temos um discurso muito claro de priorizar o transporte público, mas não vamos ser cegos; não vamos ser cegos. Alguma cegueira desse tipo é que dão as distorções.

Por exemplo, o metrô, hoje, perdeu 800 mil passageiros. Por quê? Não é isso o que estamos preconizando: investir cada vez mais no metrô, na modernização das ferrovias? Mas por que se perdem 800 mil passageiros? Alguma coisa está acontecendo. Não é a qualidade do metrô, que permanece igual, graças à competência e capacidade dos



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	31	do proc.	134
N.º	135	de 19	39
BAHIA DO TÁIO			

ROD.:S11.12 FOLHA:3

TAQ.:ALEX

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:05.10

técnicos do metrô. É porque alguma coisa está mudando em nossa sociedade.

Por que o metrô perde para os perueiros? E hoje temos... não que eu defenda a implantação dos perueiros, mas coloco isso como uma reflexão: é que realmente a cidade mudou. Quem observar hoje a cidade, por exemplo, as avenidas São João e São Luís, verificará que elas estão desertar. Houve uma profunda alteração desta cidade. Conseqüentemente, precisamos ter uma postura muito equilibrada em termos de investir realmente em transporte público.

A todos aqueles que criticam a Prefeitura, de achar que estamos incentivando o transporte individual, faço um apelo: está no governo federal uma proposta que a Prefeitura de São Paulo tem, que é uma proposta consolidada de um programa que vem lá de trás, da época de Mário Covas até agora, que nós não colocamos, que o governo federal não colocou um tostão.

Faço um apelo, ilustre Vereadora Aldaíza Sposati, porque vemos em outros locais, em outros Estados, algumas lideranças que, deixando de lado a questão partidária, vamos um chamamento ao seu Estado e conseguem recursos e benefícios para o Estado. Nós, aqui, e não digo este governo nem o passado, mas há muito tempo não temos um centavo do BNDES, seja em transporte de massa, seja em transporte por ônibus, corredores. Recentemente, em função de inúmeras pressões, o governo do Estado conseguiu aprovação do Senado para que o governo do Estado pudesse contrair empréstimo do BNDES. Vejam que não é a fundo perdido. É o povo de São Paulo que está pagando.

Então, convoco e conclamo todos aqueles que criticam que a Prefeitura de São Paulo não tem um programa para o transporte público



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 132 do proc. 132
de 1933
O funcionário

ROD.:S11.12 FOLHA:4

TAQ.:ALEX

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:05.10

a escrever diariamente ao presidente da República, ao BNDES, a convocar toda a sociedade para viabilizar esses programas, esses projetos. Digo o seguinte: esse programa, esse projeto, não termina neste governo. Portanto, não é uma condição meramente eleitoreira, porque esse pedido, essa solicitação, está há muito tempo no BNDES.

Outra parte da colocação que faço é que quem quiser, ou quem gostar do congestionamento, perfeito, porque eu não vejo outra alternativa para resolver a curto prazo o problema do congestionamento a não ser ampliando o nosso sistema viário. Agora, é evidente que se precisa dar prioridade ao transporte. Ninguém é contra isso. Ninguém está nessa posição. Devo dizer que a Marginal do Tietê corresponde a 30% do congestionamento do Município de São Paulo. Conseqüentemente, o congestionamento provocado na Marginal do Tietê tem uma repercussão muito grande em relação às outras áreas da cidade.

Tomei conhecimento de que o ilustre arquiteto Padovani, que me antecedeu, colocou que o plano dele é incompatível com essa ampliação. Sempre fui de enfrentar diretamente. Devo dizer que não foi isso que ele colocou quando tivemos uma reunião na própria Secretaria, mesmo porque o próprio jornal "O Estado de São Paulo" de ontem publica uma foto onde mostra o plano do ilustre arquiteto urbanista em que grande parte das intervenções se dão dentro do rio Tietê. As marinas, o plano de ampliação da nossa capacidade do Tietê, não vai afetar as marinas que estão no projeto; como o paisagismo lateral.

Agora, ampliar as vias paralelas e adaptar as vias paralelas do Tietê é algo que não faria. Não faria porque teria de colocar dinheiro da Prefeitura. Não faria porque na verdade, isso sim, seria



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA - DT-10

Folha n.º 133	do proc. 136
212	1999
funcionário	MS.

ROD.:S11.12 FOLHA:5

TAQ.:ALEX

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:05.10

intensificar ou deteriorar uma área que hoje não tem tráfego de passagem, mas o projeto... Se previa isso.

Quero dizer que acho perfeitamente compatível esse projeto da nossa rodovia com o projeto dele, que é bonito do ponto de vista paisagístico. Não vejo incompatibilidade, mesmo porque grande parte ou a maior parte das intervenções que estão contempladas no projeto dele se faz na marginal do Pinheiros. Tanto isso é verdade que o próprio arquiteto ajudou a desenhar algumas cabinas de pedágio, quando estivemos discutindo, exatamente para manter o nível do paisagismo de seu projeto com o nosso projeto.

Quero dizer que nesse concurso, que é um concurso de idéias, idéias realmente originais, a nossa opinião - projeto da ampliação das marginais do Tietê - não atrapalha em nada esse, evidentemente salvo alguns pontos irrelevantes, porque os pontos mais relevantes do projeto do ilustre arquiteto Padovani, em nossa opinião, pelo menos na conversa que tivemos, são inteiramente compatíveis.

Outro aspecto que gostaria de responder nesta audiência pública é a questão que se colocou da ilegalidade, ou da inconstitucionalidade.. Diria que prefiro ficar com a posição dos procuradores da Prefeitura, que ao participar do projeto de lei realmente fizeram uma análise muito profunda da proposta e em nenhum momento se colocou a questão da inconstitucionalidade.

Num debate que tive com o ilustre Prof. Celso Bastos, na Bandeirantes, fiz a analogia com a Zona Azul. E a Zona Azul é a mesma coisa: via pública onde o Poder Público cobra, pelo uso desse espaço público, durante um determinado tempo. E o cidadão tem a opção de não pagar, procurando outras vias ou outros locais para estacionar.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 134 do proc. 134
1999
Funcionário

ROD.: S.13-14FOLHA:1

TAQ.: Morg.

COMISSÃO: Aud.Pública-Pol.Urb.

ORADOR:

DATA:

E por outro lado, os comentários que se fazem à Constituição do Brasil em parceria com Yves Gandra Martins, coloca claramente que cabe ao município a tarefa de estabelecer taxas ou preços públicos. Entendo que a posição do Prof. Yves Gandra manifestada também em entrevista na imprensa, de modo geral, foi inteiramente favorável a este projeto, do ponto de vista da sua constitucionalidade.

Em relação a isso é interessante, porque neste livro elaborado pelos dois juristas, o editor coloca claramente que eventuais divergências, esse livro foi inscrito, cada um em seu capítulo, cada autor na sua especialização, enfim, cada um foi responsável por um capítulo e havia sempre a compatibilidade entre os dois, e na hipótese, diz aqui, a despeito de tudo isso ficou certo que em caso de irremovível divergência, esta seria registrada em nota de rodapé a cargo do autor não responsável pelo artigo sobre o momento. Então, acredito, na visão dos dois ilustres juristas, não vejo problema de inconstitucionalidade nesta matéria. Mas de todo modo, esta é uma matéria que transita na Câmara, já passou pela Comissão de Justiça, hoje está para votação no plenário.

Devo assinalar ainda que ao contrário das rodovias, ao contrário do próprio rodoanel que será pedagiado, o nosso projeto se oferece opção do usuário não pagar o pedágio, transitando pela via local e pela via expressa. Infelizmente, o Vereador José Eduardo Martins Cardozo não está aqui, gostaria até de ter com ele uma discussão a respeito da questão de cidadão de segunda classe. Pergunto a todos aqueles que viajaram recentemente para o exterior, se foram de classe executiva ou econômica, se ao viajar de classe econômica se sentiram cidadãos de segunda classe. Na verdade, não é bem assim que



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DE LÍ

Folha n. 135 do proc. 138
19 99
O funcionário 139

ROD.: S.13-14FOLHA:2

TAQ.: Morg.

COMISSÃO: Aud.Pública-Pol.Urb.

ORADOR:

DATA:

se colocam as coisas, é lógico, que se quisermos argumento para destruir este projeto, vamos encontrar, mas na verdade é que este projeto nasceu de um clamor de grande parte da população sobretudo dos comentários, das críticas da imprensa, principalmente, da visão de que precisamos fazer alguma coisa para minimizar o problema do congestionamento. Todos os cuidados foram tomados no sentido de integrar este projeto, em termos de política de transporte e não é com isso que estaremos privilegiando o transporte individual. Até diria o seguinte, para realmente diminuir o transporte individual, só tem um caminho, o caminho é proibir a propaganda dos veículos na televisão, na imprensa, nos outros locais. Essa é uma grande contradição. Fazemos uma tremenda propaganda das loiras de olhos azuis, e no entanto ficamos aqui dizendo que estamos privilegiando o transporte individual. Então vamos proibir a propaganda dos automóveis, proibir que o BNDES dê empréstimos para a implantação da indústria automobilística, vamos proibir que o BNDES financie fabricantes de auto peças, aí acho que a simples colocação que se faz é muito simplória. E, finalmente, faço aqui um apelo à Câmara Municipal de São Paulo, vamos ter uma posição retroativa, construtiva, esta Casa já sofreu inúmeras críticas, válidas algumas, outras não, mas sobretudo os atuais vereadores têm a responsabilidade de manter a instituição, não é a função pessoal de cada um que está em jogo, o que está em jogo é a instituição. E quando digo ter uma posição positiva é para tentar juntar esforços, pode não ser neste projeto, mas em várias outras circunstâncias que vive a cidade, vive o Estado, temos um problema sério de desemprego, de segurança, até mesmo de congestionamento. Recentes estudos do IPEA demonstram a deseconomia do congestionamento. Queremos manter esse nível ? Queremos manter a cidade de São Paulo num



ROD.: S.13-14FOLHA:3

TAQ.: Morg.

COMISSÃO: Aud.Pública-Pol.Urb.

ORADOR:

DATA:

grande parque de estacionamento ou vamos tentar buscar uma solução? E quero dizer que quem procura uma solução desse tipo não está incentivando o transporte individual, está também beneficiando o transporte público. Obrigado. (Palmas).

O SR. AURÉLIO NOMURA - Muito obrigado ao Sr. Secretário Getúlio Hanashiro. Gostaria de pedir desculpas aos presentes, infelizmente tive um compromisso de ordem pessoal, não pude chegar a tempo. Gostaria de anunciar a presença da Vereadora Myryam Athie, Vereador Devanir Ribeiro. Está presente também o Engenheiro Célio Botura, representante do Instituto de Engenharia. Quero chamar o Dr. Nelson Maluf, presidente do CET.

O SR. NELSON MALUF - Bom dia a todos. Acredito que depois da excelente explicação do Sr. Secretário Getúlio Hanashiro, pouca coisa há que se acrescentar sobre esse projeto. Infelizmente, a arquiteta Raquel Ronik não se encontra presente, mas quero responder a uma afirmativa muito peremptória dela, que sempre se pensou em engenharia de tráfego nesta cidade. Acho que é justamente ao contrário, sempre se pensou muito em urbanismo, tanto é que as escolas e faculdades de arquitetura e engenharia sempre tiveram a cadeira de urbanismo e nunca tiveram a cadeira de engenharia de tráfego, porque é uma matéria nova no Brasil, que dirá em São Paulo.

Se tivéssemos tido no passado mais engenharia de tráfego não teríamos tantos problemas como hoje no sistema viário. Antigamente se pensava muito em urbanismo, em se fazer coisas bonitas, desenhos bonitos, mas não se levava em conta a matemática, estudos de capacidade, demanda, projeção de volume. Realmente, a afirmação dela que desde 1930 se fala em engenharia de tráfego em São Paulo é



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 137 do proc. 140
de 1999
141

ROD.: S.13-14FOLHA:4

TAQ.: Morg.

COMISSÃO: Aud.Pública-Pol.Urb.

ORADOR:

DATA:

totalmente equivocada. Se tivéssemos engenharia de tráfego há mais tempo não estaríamos discutindo esses problemas hoje, com tanto congestionamento, com tanta falta de capacidade no sistema viário. Infelizmente, ela não está presente, não quero me prolongar nesse assunto.

Sobre o problema da construção dessa nova pista da marginal, precisamos ver o seguinte, a Marginal do Tietê, por exemplo, hoje, passam cerca de 700 mil veículos/dia. Isso representa cerca de 25% do trânsito de São Paulo, que hoje calculamos cerca de três milhões de viagens/dia. Ora, estamos falando de um projeto que praticamente a custo zero para a Prefeitura, irá influenciar cerca de 25% do trânsito da cidade de São Paulo. Acho que a gente deveria estar questionando não o projeto em si, mas o que mais fazer, porque isso para mim é fora de dúvidas que é necessário para a cidade, não é questão de dar prioridade para este ou aquele tipo de transporte, é simplesmente para dar locomoção melhor para 25% do trânsito da cidade de São Paulo, hoje. Uma obra praticamente rápida, uma obra a custo zero para a Prefeitura, o DETRAN não coloca nenhum investimento, conseguimos melhorar sem dúvida alguma, porque vamos aumentar em 50% a capacidade da via, 25% do trânsito que passa pela cidade. Não cabe discutir a validade desse projeto, não vamos ter praticamente despesa alguma e o benefício vai ser muito grande.

Quando se fala em que tem que haver prioridade para o transporte coletivo, isso entre nós que somos técnicos da área é indiscutível esse assunto. Acho que é chover no molhado falar que a prioridade é para o transporte coletivo. Agora, não estamos tirando dinheiro de um corredor de ônibus, não estamos tirando dinheiro do



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 138	do proc. 141
1999	142
O funcionário	ms.

ROD.: S.13-14FOLHA:5

TAQ.: Morg.

COMISSÃO: Aud.Pública-Pol.Urb.

ORADOR:

DATA:

rodoanel, ou da saúde, ou da educação, para por na Marginal, como disse o Secretário. Esse dinheiro está vindo da iniciativa privada e vai trazer uma melhoria sem dúvida grande para o trânsito da cidade.

Devemos falar também que com todas essas obras de remanejamento nas pontes, vamos trazer um benefício para o transporte coletivo muito grande, porque hoje cerca de 3.500 ônibus se utilizam dessas pontes para passar de um lado para o outro da cidade, dos bairros para a área central. Todo esse arranjo da Marginal com as pontes e das suas alças de acesso, vai trazer inequívocos benefícios também para o transporte público e coletivo de ônibus. Isso é muito importante ser registrado, porque muitas vezes as pessoas pensam que a obra direta é que traz o benefício, e muitas vezes não é a obra direta, mas é um benefício indireto. Então, esse é um dos casos específicos, vamos melhorar as pontes e vamos melhorar as alças, com isso o trânsito vai fluir melhor, inclusive, nas pistas locais e vai desafogar as pontes, com isso a velocidade dos ônibus, principalmente dessas linhas que vêm da periferia para o centro, que precisam transpor o rio, vai aumentar.....



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	139	do Proc.	143
N.º	213	do	99
O	funcionário		

ROD.:S15 FOLHA:1

TAQ.: Márcia

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 05.10.99

...principalmente dessas linhas que vêm da periferia para o centro e que precisam transpor o rio, vai aumentar. Então nós estamos trazendo um benefício também para o transporte público.

Outro fato que precisa ser mencionado, e está sendo falado muito em pedágio, o problema não é de pedágio; o problema é de aumento da capacidade da via. E o pedágio não é obrigatório. Pagará quem usar a via expressa. É evidente que você aumentando em 50% a capacidade da via, vai haver inequivocamente uma melhoria em todas as pistas da Marginal. Nós estamos dando 50% a mais de oferta de capacidade para escoamento de veículos. Então, não é só quem pagar o pedágio que terá benefício; as pistas locais também vão ganhar. Mesmo aquele que não vai pagar nada, terá uma melhora no seu deslocamento, na sua velocidade média, porque estamos aumentando a oferta. E o problema de trânsito é muito relacionado entre oferta e capacidade. Como estamos ofertando mais capacidade, vamos ter com isso uma distribuição melhor dos volumes e uma velocidade média maior. Então, não é só quem paga o pedágio que vai ser beneficiado. Os outros, das outras pistas, que não pagam também o serão.

Acho que esses esclarecimentos básicos são importantes em função de toda a discussão que vimos pela imprensa nestes dias, que foi muito boa porque serviu para trazer à toa possíveis pontos que talvez não tivéssemos esclarecido bem, nos permitindo agora informar e esclarecer para o público.

Para mim, sem sombra de dúvida, esse projeto, em termos de trânsito, trará uma melhora significativa para a Cidade, e quando digo trânsito não é trânsito de automóvel, é trânsito geral. Por quê? Como eu disse, nós vamos melhorar as pontes, o trânsito dos ônibus, as



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	140	do proc.	143
N.º	212	de	899
O	funcionário		144

ROD.:S15	FOLHA:2	TAQ.: Márcia	COMISSÃO: CPU
ORADOR:			DATA: 05.10.99

pistas locais das Marginais, a pista expressa nova; enfim, é uma melhoria que toda a cidade de São Paulo vai sentir. Nós sabemos hoje que qualquer congestionamento na Marginal do Tietê reflete na cidade. Nós estamos num sistema de vasos comunicantes, e com uma capacidade já tão perto do limite, que qualquer perturbação na Marginal faz imediatamente com que os veículos comecem a procurar caminhos alternativos e isso vai se propagando por todas as vias paralelas, pelas pontes, e chega nos bairros com uma rapidez incrível.

Então, quando se fala em melhorar a Marginal do Tietê, podemos falar, sem dúvida nenhuma, que estamos melhorando o trânsito da cidade como um todo. Daí a importância desse projeto, que é um projeto que pode ser feito rapidamente, é de custo zero para a Prefeitura, praticamente sem desapropriação. Então, por que não investir, por que não aprová-lo rapidamente, se é claro o benefício que traz à toda a Cidade? Volto a dizer: pelas marginais, passa cerca de 25% do volume diário de trânsito da cidade. Então é um benefício muito grande para a cidade, sem dúvida nenhuma, para todos aqueles que se deslocam pela cidade.

Acho que essa é uma proposta que, se aprovada rapidamente pela Câmara e posta em execução, nós vamos conseguir provar rapidamente a grande melhoria que vai ocasionar para o trânsito de São Paulo, tanto do ponto de vista dos automóveis como para os ônibus, principalmente para esses ônibus da periferia que têm que transpor as pontes do rio Tietê para chegarem ao centro da cidade.

Basicamente, acho que era isso o que eu queria falar. Depois, se houver alguma dúvida, poderemos informar.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 141 do proc. N.º 2098 de 1999
Funcionário 145

ROD.:S15	FOLHA:3	TAQ.: Márcia	COMISSÃO: CPU
ORADOR:	DATA: 05.10.99		

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Obrigado, doutor Nelson Maluf.

REGINA: Como nós havíamos combinado com o Secretário...



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 142 do proc. 142 MS
1999
Funcionário 146

ROD.: S16e17

FOLHA:1

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 05.10.99

Como nós havíamos combinado com o Secretário, ele tem compromisso às 11h45min, pediríamos aos demais presentes que fizessem intervenção de no máximo dez minutos.

Gostaria de chamar o Dr. Alex Vargas, representante do escritório do Prof. Celso Bastos, quando à arguição de inconstitucionalidade em relação à cobrança do pedágio.

O SR. ALEX VARGAS - Bom dia, quero agradecer a participação e o convite em nome do Instituto Brasileiro de Direito Constitucional, cujo Diretor Geral é o Prof. Celso. Viemos aqui para tecer algumas considerações que, em estudos internos, atingimos.

O pedágio, há discussão tanto em nível jurisprudencial quanto doutrinário, se seria uma taxa ou um preço público. No entanto, já concluimos pela posição de que seria mais uma taxa e juridicamente estaríamos falando em taxa/preço público. E já tem posição do Dr. Ives e do Supremo concluindo que seria uma taxa em virtude da prestação do serviço público de manutenção e fiscalização da rodovia. No entanto, é taxa com caráter "sui generis" porque é limitativa ao direito de ir e vir. Então, a única hora em que aparece em nossa Constituição é no artigo 150, inciso V, que estabelece que é proibido cobrar tributos, e a taxa é um tributo, que impede a livre circulação das pessoas e de bens, ressalvada a cobrança de pedágio fazendo menção tão-somente as rodovias intermunicipais e interestaduais. De forma que a única permissão que o constituinte deixou para pedágio, seria para essas rodovias, sendo vedado a instituição de pedágios para vias municipais. Isto porque a pessoa que está no Município tem uma locomoção necessária, para ir trabalhar, para levar a sua vida é necessário



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	143	do proc.	146
SÃO PAULO		99	147
GRÁFIA			

ROD.: S16e17

FOLHA:2

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 05.10.99

estar se locomovendo o tempo todo em seu ambiente. E quando você vai sair, pegar uma estrada, mudar de ambiente ou de estado, já é uma condição diversa. Para não limitar a circulação das pessoas pelas vias municipais é que não se previu a cobrança de pedágio para o município.

O nobre Secretário falou que em livro do Dr. Celso, do Dr. Ives, há possibilidade de o município cobrar taxas, o município pode cobrar taxas e cobra pelos seus serviços. Até tem recente campanha que está eliminando as taxas, você só paga impostos, tenho visto na mídia, é evidente que pode cobrar taxa mas não o pedágio. O pedágio, como falei, é uma taxa "sui generis" e a discussão seria taxa e preço público. Além disso, a instituição de pedágio em vias municipais também acaba indo de encontro com outros princípios do Direito Constitucional Brasileiro e o papel dos princípios, e é normal as pessoas lerem os princípios constitucionais e acharem que é uma carta de sonhos, que fala sobre igualdade entre as pessoas, fala sobre isonomia, mas no entanto o papel do princípio é dúplice. Serve tanto para você interpretar as outras regras constitucionais quanto para interpretar as leis. Esse papel de diretriz interpretativa é próprio dos princípios constitucionais. Além disso, serve como condição de que não haverá lei que possa ser aprovada em sentido contrário ao que dispõe aquele princípio. Então, não poderá haver retrocesso. Por mais que no dia da promulgação da Constituição houvessem diversas situações em desacordo com o sentido integral àquele princípio, jamais se poderá caminhar em sentido contrário.

No artigo 3º lemos o seguinte: "constitui objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil constituir sociedade livre, justa e solidária, erradicar a pobreza, a marginalização e



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n. 144 do proc. 148
de 1999
O funcionário

ROD.: S16e17

FOLHA:3

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 05.10.99

reduzir as desigualdades sociais regionais". A partir do momento em que se começa a cobrar pedágio em algumas vias, deixando as outras livres para o trânsito, você está no mínimo aumentando a marginalização. Porque vai ficar a via do rico, que passa livremente, e a via do pobre, que fica trancada. Como o próprio Secretário disse, fica um grande estacionamento a marginal nos horários de pico, elas viram um grande estacionamento. Essa segregação que se cria, em nosso modo de ver, é um meio odioso de se resolver o problema porque, como disse o Vereador José Eduardo Martins Cardozo, fica a divisão cidadão de primeira classe e de segunda classe, em que quem tem dinheiro circulará livremente, tendo a sua via garantida pelo poder concedente; e quem não tem continuará preso no trânsito. Essa forma de se contornar o problema financeiro da Prefeitura acaba por constituir uma discriminação dentro da população, que tem o seu direito de circular livremente.

São essas as considerações, e como pediram para ser breve, tentei resumir bastante. De qualquer maneira o Dr. Celso já teve debate com o Secretário, a opinião do instituto já foi amplamente divulgada e é realmente nessa linha que o Instituto Brasileiro Constitucional de manifesta. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura - PSDB) - Agradeço a manifestação e até por ser mencionada a posição da Secretaria, gostaria que o Sr. Secretário respondesse, ele assim quer fazer, e pediria que fosse breve.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n. 145 do proc. 10.148
de 1999
Funcionário mss.

ROD.: S16e17

FOLHA: 4

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 05.10.99

O SR. GETÚLIO HANASHIRO - Não vou entrar no mérito do debate da ordem jurídica porque o parecer da Comissão de Constituição e Justiça da Câmara Municipal de São Paulo é pela legalidade, pela constitucionalidade, é parecer que em minha opinião tem conteúdo muito forte, sobretudo ao citar vários constitucionalistas como Bandeira de Melo, etcétera. Desse modo, não vou entrar nesse particular porque acredito que a Comissão de Constituição e Justiça da Casa assim já o fez. Mas gostaria de fazer duas observações.

Em primeiro lugar, a questão do pedágio é parecida com a questão da tarifa de ônibus. E em São Paulo por criação do então governo do PT, criou-se o ônibus especial, que a tarifa é o dobro do ônibus comum. Não acho que aquele cidadão que andam nesses ônibus especiais sejam cidadãos de primeira classe e os que andam de ônibus comum sejam cidadãos de segunda classe.

Em segundo lugar, não é fato inédito no Brasil. Temos a linha amarela no Rio de Janeiro, que liga a Barra da Tijuca ao fundão do Rio de Janeiro, linha urbana. E na oportunidade da discussão com o Prof. Celso Bastos, falou da linha vermelha, e não é a vermelha, é a linha amarela que é rodovia urbana, terminada o ano passado, local em que há pedágio de R\$ 2,00 em uma extensão da ordem de 18 quilômetros, também concessão pública por 25 anos, local em que também se cobra pedágio e lá é obrigatório, não há alternativa em termos de vias paralelas à rodovia. Desse modo, o que se faz em São Paulo não é inédita a implantação de pedágio, e do ponto de vista, como eu disse, é similar à tarifa de ônibus, quando se tem o ônibus especial e o ônibus comum.

Obrigado.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 146 do proc.
N.º 212 de 1999
O funcionário

ROD.: S16e17

FOLHA:5

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 05.10.99

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura - PSDB) - Obrigado. Passaria a palavra ao Sr. Cândido Malta, um dos maiores urbanistas da nossa cidade.

O SR. CÂNDIDO MALTA - É com satisfação que venho à Comissão de Política Urbana da Câmara Municipal de São Paulo debater, mais uma vez, questões referentes a nossa cidade em termos do seu planejamento.

Vou direto ao assunto, mesmo porque temos debatido por diversas vezes outras questões correlatas. Queria chamar a atenção para (Paula)



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 147 do proc. 150
N. 212 de 1933
O funcionário

151

ROD.:S18.19FOLHA:1

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Comissão de Política Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10.99

Queria chamar a atenção para alguns pontos que venho de longa data defendendo e que mais uma vez não vejo como escapar deles. O Prefeito Municipal acaba de enviar uma mensagem pedindo urgência da aprovação do Plano Diretor. Na verdade, o que estamos discutindo aqui é o Plano Diretor. Mas, o projeto de lei que o Prefeito mandou para a Câmara não contempla nenhuma via expressa, nenhuma linha de metrô, apenas uma filosofia. Concretamente é isso que estamos debatendo aqui: a prioridade ou não para o automóvel, a definição ou não de uma via ou outra, isso é Plano Diretor. A maneira como a Prefeitura Municipal está encaminhando a questão é uma maneira precária porque ela não está fazendo no âmbito de uma análise se um conjunto da cidade que inclua o zoneamento, que inclua a relação entre a legislação urbanística e a circulação na cidade. Sabemos que não é possível revolver o problema sem essa definição entre uma coisa e outra. É por isso que o Plano Diretor deve ter isso como sua essência. Esta é a condição chave. O que estamos vendo aqui, estamos todos debatendo que a cidade está parando, que precisa de uma forma de fazê-la circular, essa é a questão chave da cidade. É a questão chave que o Plano Diretor tem que levar em conta e não apenas uma filosofia que afirme essa ou aquela diretriz. É possível fazer isso? Claro que é, na gestão em que fui Secretário do Planejamento do Governo Olavo Setúbal nós praticamos isso. Naquela ocasião, o Secretário Municipal de Transportes, Getúlio Hanashiro, se não me engano estava na Câmara.

O SR. GETÚLIO HANASHIRO - Não, era técnico da Companhia de Tráfego. Eu estava assessorando o Prefeito.



ROD.:S18.19FOLHA:2

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Comissão de Política Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10.99

O SR.CÂNDIDO MALTA - Nós trabalhamos junto dessa forma. A Secretaria Municipal do Planejamento, da qual eu era titular, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, trabalhávamos conjugadamente, convergentemente. Tínhamos o Codevim(?) que era uma organização da qual o Prefeito Olavo Setúbal coordenava reuniões nas quais as questões eram discutidas e decididas com grande apoio técnico. Naquela ocasião, o Presidente da CET, o engenheiro Nelson Maluf, trabalhava para montarmos um modelo de uso de solo e transporte que permitisse simular o futuro. Esse modelo foi implantado. O que vemos agora? Um abandono dessas formas modernas de administração pública em benefício de uma visão isolada. Chamaria aqui a atenção porque na exposição de motivos que a Prefeitura manda à Câmara fala em uma simulação, na exposição de motivos, mas é o ano 2000. Não sei se há engano sobre isso, mas aqui fala, na página 05 da exposição: "simulações de tráfego foram realizadas para o horizonte do ano 2000". O ano 2000 é para daqui há três meses. Quer dizer, o horizonte do futuro será três meses? Temos que ter um horizonte de futuro de 20 anos. Isso se queremos resolver, realmente, uma situação tão difícil como essa que estamos tendo em São Paulo.

O Secretário ao discutir a questão se vamos ou não optar, se opta ou não pelo transporte individual coloca um dilema. A nossa mídia, a mídia que está veiculando todos os dias com uma força enorme, uma propaganda em favor do seu automóvel, realmente isso tem uma força tremenda, e tem uma força econômica no país incrível. Mas, temos que mostrar a essas autoridades que assim pensam, que a indústria automobilística é a chave do crescimento econômico do país que as grandes cidades não terão como, diante do aumento da demanda por sistema viário adicional, não terão como resolvê-lo. É justamente isso



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 149 do proc. 212 de 1999
O funcionário

153

ROD.:S18.19FOLHA:3

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Comissão de Política Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10.99

que temos que praticar no Plano Diretor. Vamos fazer, eu já fiz, o Secretário sabe que venho há anos fazendo esses cálculos, estimativas para mostrar, por exemplo, que deveríamos ter uma Nova Faria Lima a cada quatro meses para atender essa demanda. É totalmente impossível. Quer dizer, não há como. Se essas projeções são feitas, se são mostradas ao público, mostra-se que as grandes cidades brasileiras não têm como absorver essa demanda crescente para o automóvel. Há soluções? Há soluções. Na Europa, por exemplo, é sabido que o sistema viário não cresce na proporção do que cresce nos Estados Unidos. Eles adotaram lá uma outra postura diante do automóvel. O cidadão é proprietário do automóvel, em geral, um pequeno automóvel, privilegia-se o pequeno veículo. Aliás, agora estão lançando na Europa um veículo pequeniníssimo. É a última novidade da indústria automobilística européia os microautomóveis porque eles estão enfrentando esses problemas. A nossa indústria automobilística aqui não está pensando em microautomóveis, o modelo implícito é o norte americano, é o será possível para as vias expressas. Muito bem, vamos nos mirar no exemplo europeu e vamos verificar que além de reduzir o tamanho dos automóveis eles pensam que os automóveis são usados em ocasiões especiais, o automóvel não é usado no dia a dia. As cidades européias não têm grandes estacionamentos, não têm sistema de vias expressas, umas poucas. Eles convivem com isso e com a indústria automobilística. É potente a indústria automobilística na Europa. Então, porque nos morarmos no sistema americano cegamente? Se temos essa possibilidade vamos colocá-la diante da opinião pública, vamos debatê-la diante da opinião pública. E o que faz a proposta da Prefeitura? Ela envia à Câmara Municipal, não a menos a proposta de fazer uma via expressa sem um projeto básico, sem que seja acompanhado

50



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 150 do proc. 212 de 1999
Funcionário

154

ROD.:S18.19FOLHA:4

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Comissão de Política Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10.99

do projeto básico que está sendo mostrado e que levou a muitas críticas sobre a ausência desse projeto básico. Mas, vejam o que está previsto no art. 4: "A concessionária deverá sem ônus para a municipalidade incumbir-se da elaboração de todos os projetos". Não menciona que deve seguir o projeto base. Aí, fico procurando aqui no projeto de lei se tem algum lugar onde o projeto básico deva ser obedecido que é onde a política do município deva estar definida. Quer dizer, a concessionária recebe uma concessão de implantar um projeto, mas ele tem que ser obedecida em seu projeto básico, esse que está aqui sendo mostrado, esse com alguma modificação que poderia ser feita. Não está previsto no projeto de lei. Eu diria que é um cheque em branco urbanístico. Não tem nenhuma previsão no projeto de lei de obrigação do concessionário seguir um determinado projeto básico. Esse projeto básico pode virar apenas um relatório de prateleira porque a concessionária recebe um cheque em branco...Marcelo



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 157 do proc. N.º 212 de 1993
O funcionário

155

ROD.:S20 FOLHA:1

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Ad. Publica. Com.Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10.99

... a concessionária recebe um cheque em branco para fazer o projeto que ela bem entender.

Poderia até se argumentar, Sr. Secretário, e eu procurei ver aqui, por exemplo, no artigo 2º: "A concessão de que trata esta lei deverá ser precedida de licitação". Muito bem. Aí diz no parágrafo 1º: "O edital de licitação estabelecerá a relação de obras públicas". A relação é um listagem, não é o projeto básico, não tem plantas, memorial descritivo, é uma relação de obras públicas. A redação está revelando uma falta de preocupação com essas questões que estão sendo aqui mostradas, que a Rachel já se referiu, falta de integração entre a visão da obra de transporte, da obra de circulação e urbanismo.

O decreto do Executivo, no artigo 6º poderia estabelecer disposições relativas à concessão. Nas suas cláusulas obrigatórias diz o seguinte, no seu inciso I, "objeto, local e prazo". Então a palavra objeto poderia estar trazendo ali a idéia do projeto básico, mas está tão fluído e solto que pode não ser isso, simplesmente pode ser objeto a concessão de uma via expressa, uma simples menção da sua idéia, no seu sentido mais genérico.

Como entendo que deveria ser encaminhada, Sr. Secretário, esta questão. Entendo que a Prefeitura deveria chamar a Secretaria de Planejamento, que hoje não está aqui presente, pelo que estou sabendo, não sei se tem algum representante da Secretaria de Planejamento da Prefeitura de São Paulo, chamar para um debate conjunto para que fosse isso revisto no quadro da elaboração do Plano Diretor. Acho que esse seria um passo essencial para que nós pudéssemos caminhar de uma forma planejada nesta cidade e não improvisada.

152



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 152 do proc. 155
de 1999
O funcionário ms

ROD.:S20 FOLHA:2

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Ad. Publica. Com.Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10.99

Quando eu digo improvisada é nesse sentido. Quando digo improvisação é nesse sentido, é um obra isolada, uma obra que não está pensada num conjunto. Sr. Secretário, eu tenho as seguintes dúvidas, se a obra se inicia no Cebolão e pára na Dutra, será que ela será suficiente no sentido de evitar que desemboque nos congestionamentos na Dutra, na continuação da marginal Tietê, ou no sentido contrário, quando desembocar na Castelo Branco, quando desembocar na Marginal Pinheiros? O senhor disse que fez essa simulações, mas o que está dito aqui é que são para daqui a seis meses, para o ano dois mil, precisamos fazer simulações para daqui cinco, dez, quinze anos. Essa obra é para durar muito tempo.

As dúvidas que também tenho se referem ao desenho básico, que vou estudar e está sendo apresentado aqui, vou reexaminá-los, mas queria chamar a atenção para os gráficos que foram mostrados pressupõem um canteiro central entre a pista local existente hoje e a pista expressa existente hoje, largo o suficiente até para colocar baias de pedágio. Eu percorri essa via com o Jornal da Tarde nesse domingo e verifiquei que em inúmeros trechos, diria que a maioria, tem um canteiro central muito estreito, que teria, talvez sete ou oito metros de largura, de modo que não cabe ali, a não ser deslocando a via expressa atual para o lado, quer dizer, na direção do rio Tietê. Aí também verifico que em inúmeros casos, a maioria deles não há espaço, a não retirando a possibilidade de usar o espaço lateral da marginal para o entulho, aquilo que se retira dos rios e se deposita nas margens. Sei também que isso é uma discussão antiga do Governo do Estado. Houve uma momento em que dragagem poderia ser feita depositando em barcaças, evitando que os caminhões retirassem esse material, mas não vejo isso sendo praticado, não vejo as barcaças

156

53



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 153 do proc. 156
1999
Funcionário

ROD.:S20 FOLHA:3

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Ad. Publica. Com.Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10.99

percorrendo o rio Tietê, não vejo essa dragagem sendo feita dessa maneira, o que vejo é tradicionalmente jogando-se nas margens. Então não vejo, a não ser numa forma integrada, com o DAEE, numa operação conjunta de definição conjunta, encontrar meios. Seria possível ela deslocar essas pistas para a lateral de modo a abrir espaço para uma pista expressa entre a pista local e a pista expressa de hoje, porque no outro sentido implicaria em desapropriação e a desapropriação...



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 154	do proc. 158
12/12	1999
O funcionário [assinatura]	

ROD.:S21	FOLHA:1	TAQ.: L. CARLOS	COMISSÃO: Política Urbana
ORADOR:			DATA: 05.10

...Porque, em outro sentido, implicaria em desapropriação, o que oneraria essa nova pista.

Outra solução são "minhocões", fazer inúmeros trechos de pistas elevadas, de modo que se evitasse a necessidade de levantamento das pistas. Em alguns casos, por exemplo, no encontro com a pista da Rodovia dos Bandeirantes, a pista central está ocupada com a chegada da Bandeirantes. Como colocar ali a nova pista? Não é possível. Então, onde colocá-la? Só vejo duas soluções: ou se coloca sobre o rio, tamponando-o, o que não é bom - do ponto de vista paisagístico é péssimo; ou se coloca um "minhocão" em cima da pista local atual. Isto também é muito ruim. Sabemos de nossa experiência urbanística muito ruim com "minhocão", do ponto de vista da paisagem que se cria. Mas pode ser que não se tenha outra solução. Então, é um ônus a ser considerado.

Então, acho que essas questões precisam ser examinadas com cuidado. Vejo que o projeto básico - que eu não conhecia - foi elaborado. Não vi motivo pelo qual ele não tivesse sido enviado à Câmara desde logo. É como se a Câmara não tivesse que tomar conhecimento disso! Como se a Câmara pudesse tomar decisões independentemente dessas questões. É como se os Vereadores não estivessem interessados nessa questão. Mas em que, então, os Vereadores se interessam?

Devemos até fazer com que eles se interessem por isso. se eles não têm interesse nisso, que tenham! Temos que fazê-los se interessar por esta cidade. Que tomem suas decisões com base em todas essas questões que aqui estão sendo levantadas.

55



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 155 do proc. 158
12 de 1999
Funcionário

ROD.:S21 FOLHA:2

TAQ.: L. CARLOS

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10

Então, não vejo por que, até em respeito à própria Câmara, esse projetos não sejam a ela enviados, desde logo, desde o início. E que a Câmara possa tomar suas decisões em função de todas as informações disponíveis, mesmo porque nós, cidadãos os elegemos para iso.

O Sr. Secretário disse que mostrou o projeto no Instituto de Engenharia, mas nós não elegemos o Instituto de Engenharia para representar e decidir. Poderia ter mostrado ao Instituto dos Arquitetos, mas também não são eleitos para isso. Quem está eleito são os Vereadores. Eles que devem ter a palavra final.

Ainda sobre a questão do Rodoanel, que considero uma das questões mais difíceis, ainda pouco equacionadas. Ele vai competir com essa via expressa. Por quê? Sai do mesmo lugar, para chegar no mesmo lugar. Para quem vem, por exemplo, de Curitiba ou quem vem do norte do Paraná e Sorocaba, e se dirige a Minas Gerais ou ao Rio de Janeiro e Vale do Paraíba. Têm exatamente o mesmo destino. Então, vai competir.

Aí, pode-se dizer: "Muito bem, mas vai haver tráfego para os dois, que é a argumentação da Prefeitura. Bem, se imaginássemos isso como sendo uma resposta suficiente, encheríamos essa cidade de vias expressas, porque é a maneira de responder sempre que há tráfego a mais para atender. A questão é saber qual vai atender melhor a essa ligação.

Se os dois, num certo prazo, estão competindo, vamos examinar e comparar as duas. Como fazer tal comparação? No âmbito de um planejamento metropolitano. E aí o que estamos vendo por parte do Governo do Estado? Ele, através da Secretaria dos Transportes metropolitanos, fez o PITU (?) 2020, que é o que está aqui mostrado.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 156 do proc. 212 de 1999
N. 1212 de 1999
Funcionário

160

ROD.:S21 FOLHA:3

TAQ.: L. CARLOS

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10

Qual é o âmbito de trabalho do PITU (?) 2020? Transporte coletivo, transporte público coletivo. O PITU (?) 2020 não tratou do Rodoanel. Todos poderão falar: "Mas não é possível!". É possível, porque há uma setorização no Governo do Estado, como também existe dentro da Prefeitura, de não comunicação entre as Secretarias. A Secretaria de Transportes metropolitanos não cuida do Rodoanel, que é metropolitano. O Rodoanel é feito pela Secretaria dos Negócios dos Transportes.

Então, essa mesma falta de diálogo que vemos na Prefeitura, entre as Secretarias, no caso, Secretaria de Transportes e Secretaria do Planejamento, vemos no Governo do Estado. Aí pode-se dizer que a administração é assim mesmo, que se tem de aceitar essa realidade, que cada um tem o seu setor e não quer conversar com os outros, que é assim.

Eu não me conformo! Eu, como técnico, não me conformo e como não me conformo! Acho que ninguém tem que se conformar. Por que não se falam? Por que não discutem tecnicamente, em conjunto? Nós, cidadãos, temos que saber a melhor solução e precisamos que eles estudem, comparem e nos tragam esses trabalhos.

O Rodoanel também tem a ver com os mananciais, sabemos disso. Está um problema enorme o projeto Rodoanel, mas não é no caso aqui da zona Norte, onde seria a alça competitiva com a marginal expressa, mas só para dar como exemplo, e também no Governo do Estado não está havendo conversa entre Secretaria de Recursos Hídricos e Secretaria Estadual do Meio Ambiente, que cuida dos mananciais, e o do Rodoanel, porque este vai passar dentro dos mananciais, e todos sabemos que isso



ROD.:S21 FOLHA:4

TAQ.: L. CARLOS

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 05.10

vai atrair tráfico, construções, urbanização, para o entorno do Rodoanel.

Bem, aí, começamos a ver que há interesses que podem não estar gostando dessa idéia de ficar tudo sendo comparado. E, por esta razão, então, evitam-se esses trabalhos conjuntos. Mas nós, cidadão não podemos aceitar, pois o manancial é só aquele, não temos outro para substituí-lo. E, colocar urbanização, tem muitos lugares nesta cidade. Para colocar o Rodoanel, existem outras posições mais centrais na cidade, que até atendem melhor o seu tráfego.

E aí, de novo, vem a questão do Plano Diretor, que tem que ser... (VIANNA)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA - DT-10

Folha n.º 158 do proc. N.º 22.220 de 1999
O funcionário mss.

162

ROD.: S22-23 FOLHA:1

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Política Urbana Aud. Pública

ORADOR:

DATA: 05.10.1999

... que até atendem melhor o seu tráfego. E aí de novo vem a questão do Plano Diretor que tem que ser metropolitano. O Secretário foi Secretário de Negócios Metropolitanos, eu tenho certeza que ele pensa assim. Às vezes, nas posições em que se está naquele momento, é difícil defender certas posições e fica sendo uma posição um pouco difícil. Mas eu sei que como técnico, que é o Secretário Getúlio Hanashiro, eu sei que o Nelson Maluf, que é um excelente técnico de transporte, pensam dessa maneira. A questão é que temos que conseguir que a sociedade, pressionando, faça com que a administração caminhe nessa direção.

Quero ainda lembrar alguns problemas. A concessionária vai ter 12 meses para fazer sua obra. Nesse prazo curto, todas as pontes serão modificadas ao mesmo tempo? Se isso ocorrer, como é que vai acontecer com o tráfego da Cidade? Se uma ponte só, a Ponte dos Remédios, já causou tantos problemas, imaginem todas as pontes sobre o Tietê nesse trecho sendo reformadas ao mesmo tempo.

A questão da perda de passageiros do Metrô, eu gostaria de examinar essa informação que nos foi trazida aqui pelo Secretário de Transportes Getúlio Hanashiro, se é realmente um dado que ocorreu. Eu estou sabendo que as linhas continuam lotadas, operando com o máximo da sua capacidade, então não me pareceu que fosse um dado que correspondesse ao que realmente está acontecendo. Mas se nós temos que ter medidas de curto prazo para tentar resolver a questão, eu discordaria do Secretário - aliás, ele sabe bem dessa minha posição - que há a possibilidade de fazermos aqui um sistema de microônibus para a classe média no centro expandido. O Secretário conhece bem as nossas idéias de longa data, até nos pediu uma cópia desse trabalho algum

59



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	153	de 163
N.º do proc.	N.º de 1999	
O funcionário	MSS	

ROD.: S22-23 FOLHA:2

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Política Urbana Aud. Pública

ORADOR:

DATA: 05.10.1999

163

tempo atrás, alguns meses atrás, e acredito que está estudando essa questão. É uma proposta concreta de implementarmos no centro expandido uma espécie de metrô de superfície, que pode ser implementado em pouquíssimos meses, o tempo de um projeto executivo, 2, 3 meses, uma licitação, 2, 3 meses e um tempo de 2, 3 meses para que a empresa que ganhe a concorrência, ou uma cooperativa que possa ser formada para isso, explore essa questão. E nós teríamos um belíssimo alívio de transporte coletivo para curtíssimo prazo, sem nenhum investimento público. Veja, essa é uma coisa concreta.

Os técnicos com que tenho conversado, todos têm apoiado a idéia. Na expressão dos "transporteiros", é uma segmentação do mercado, é um nicho inexplorado que pode ser explorado. Sei que é uma questão controversa não por causa dessa solução em si mesma, mas por causa da questão dos perueiros de forma geral, porque é um sistema que não é o sistema que hoje os perueiros estão implementando, que trazem pessoas da periferia para o centro ou para alguns pólos da cidade de São Paulo. É um sistema a ser implantado no centro expandido, portanto não se confunde com o sistema que os perueiros hoje operam na Cidade. Poderia ser operado pelos que hoje têm o sistema de ônibus na Cidade, por aqueles que trabalham com as linhas hoje concedidas.

Muito bem... Se existe essa proposta concreta, por que não mencioná-la, por que não discuti-la? É de novo a questão do Plano Diretor. Nós temos que parar e discutir esse Plano, o momento é esse. Nós poderemos usar essa discussão que estamos fazendo agora, engatá-la na discussão do Plano Diretor e realmente discutir São Paulo e vamos realmente definir prioridades. Pode até ser, Secretário, que a ampliação da pista do Tietê se mostre conveniente, mas tomar a decisão



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 160	do proc. 163
1999	
O funcionário	

ROD.: S22-23 FOLHA:3

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Política Urbana Aud. Pública

ORADOR:

DATA: 05.10.1999

isolada não vejo como, não vejo por quê. Bom, isso vai adiar alguns meses dessa decisão, pode ser. Mas a gente está falando isso há muito tempo. Não estamos querendo adiar, pelo contrário, estamos defendendo isso há muito tempo. A Prefeitura é que não toma iniciativa de levar a questão para esse lado, e também o Governo do Estado. Não podemos isentar o Governo do Estado de posicionamento, porque o Governo do Estado também tem que entrar nesse debate para haver uma coerência de posições entre o Metrô, por exemplo, e o restante do sistema de transporte coletivo que é fundamentalmente municipal. Então, nós teríamos que ter também o Estado presente.

Eram essas as considerações que eu queria fazer, esperando que possam contribuir para que a Cidade seja realmente planejada de forma mais consistente, mais abrangente e por isso melhor para nós, levando realmente a que possamos tomar decisões certas no momento certo. Obrigado. (Palmas)

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Agradeço ao eminente urbanista e gostaria de chamar o engenheiro Célio Botura, representando o Instituto de Engenharia.

O SR. CÉLIO BOTURA - Quero agradecer o convite para estar aqui. Aliás, não foi bem um convite, foi uma convocação que recebi em nome pessoal e não pelo Instituto de Engenharia.

A minha opinião sobre o empreendimento já foi, de certa forma, comentada e divulgada pela imprensa, porque desde dois ou três meses eu tenho sido solicitado a me manifestar sobre o empreendimento. Eu conheço alguém que se orgulha de a cidade de São Paulo ser congestionada. Não sei se os senhores lembram disso, mas há uns três anos, quando eu fazia uma palestra sobre tráfego metropolitano no



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

diário 164
Folha nº 161 do proc. 1933
Ass. 728

ROD.: S22-23 FOLHA:4

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Política Urbana Aud. Pública

ORADOR:

DATA: 05.10.1999

Sindicato dos Transportadores de Carga, o Prefeito de plantão naquele momento transmitiu o seu orgulho por essa coincidência. Eu tenho vergonha da incapacidade que tive, eu e minha geração, de criar uma cidade melhor. Apesar de ter lutado por idéias muito boas, eu não fui convincente o suficiente para que isso acontecesse.

Quero fazer um comentário, que está fora do que eu ia falar, sobre pedágio. Na realidade, talvez eu tenha sido uma das pessoas que mais apanhou do pedágio neste país. Quando estive na presidência da Dersa, recebi a incumbência de recuperar o pedágio e me aprofundei muito estudando o pedágio em todos os seus aspectos técnicos e jurídicos. Apesar do exagero que fizeram na sua aplicação, hoje ele viabiliza algumas melhorias públicas, uma vez que não temos dinheiro, não temos recursos para fazê-las. Eu não concordo com a colocação do jurista, apesar de não ser do ramo, mas pedágio é tarifa, é tarifa como água, é tarifa como telefone, é tarifa como passagem de ônibus; é uma cobrança pelo consumo, pelo uso de algo à sua disposição.

Entendo que, a longo prazo, a solução da Marginal passa em primeiro lugar por uma visão muito corajosa de precisar fazer ali uma grande operação urbana, possibilitando - e é viável, eu já estudei - condições de existir pistas, avenidas, continuação do que é, bem melhorado, a Berriné, a Faria Lima, dos dois lados do sistema, de maneira a tirar o máximo possível das ocupações não desejadas que existem ao longo das marginais. Eu analiso sempre no conjunto das duas a condição de melhorar e eliminar Play Center, estação rodoviária, sambódromo, Anhembi, estádio de futebol.

Não é que a Marginal seja culpada. É que nós tínhamos um Plano Diretor, sempre tivemos ele na gaveta, nunca usamos, que previa que



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n. 162 do proc. 162
de 1993
O funcionário

ROD.: S22-23 FOLHA:5

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Política Urbana Aud. Pública

ORADOR:

DATA: 05.10.1999

São Paulo teria um sistema viário muito mais competente, muito mais abrangente, e foi deixado totalmente de lado. Não temos hoje talvez um terço do Metrô que previa o Plano Diretor e não temos nem 10% do sistema viário previsto.

Eu ouço falar em urbanismo e Plano Diretor e tenho um certo arrepio, porque não conheço nada urbanístico em São Paulo e não conheço nada de Plano Diretor aplicado em São Paulo. Se nós tivéssemos um Plano Diretor maldoso, ruim, São Paulo seria melhor do que é.

Essa operação urbana que eu falo deveria abranger desde a Pedreira, lá na cabeceira de Guarapiranga, na cabeceira da Jurubatuba, para cá da represa, e ir até mais ou menos Guarulhos, ou além de Guarulhos. Haveria condição então de criar esse sistema alternativo viário dos dois lados.

Ouçó falar também no rodoanel como uma grande solução. Acredito muito, estudei muito o rodoanel. Aliás, há mais de 13 anos, juntamente com o Secretário Getúlio Hanashiro, nós propusemos uma via que chamava-se Via Perimetral Metropolitana - eu projetista, ele Secretário dos Negócios Metropolitanos -, que era baseada em pedágio. Nessa oportunidade também estudei pedágio para poder viabilizar, porque havia a informação de que em área urbana não pode ter pedágio. Lamentavelmente, a solução da Via Perimetral Metropolitana, que atende inclusive os anseios do Prof. Cândido de ser uma posição mais absorvedora de tráfego do que o rodoanel, ela foi postergada. E o rodoanel, na realidade, passa numa diretriz que não vai captar... captará, sim, no máximo 10%, e eu não vejo onde tem esses 27% que ele vai captar. Isso é uma inverdade, uma análise superficial dos dados, porque os dados de 27% se referem ao tráfego da cidade de São Paulo e



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DL-10

Folha n.º 163	de 163
do proc. 10213	de 1999
O Funcionário <i>MS.</i>	

ROD.: S22-23 FOLHA:6

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Política Urbana Aud. Pública

ORADOR:

DATA: 05.10.1999

nós não estamos falando de uma obra municipal, estamos falando de obras que envolvem a metrópole como um todo e o tráfego com vínculo metropolitano é muito grande. Ou seja, aquele tráfego que usam São Paulo simplesmente como passagem é muito pequeno.

Se ouço falar que vamos fazer uma obra pública sem recursos públicos e que o dinheiro público será encaminhado ao transporte coletivo; se ouço falar que haverá uma melhoria geral no sistema viário da própria Marginal - até para fazer a obra precisa melhorar o sistema viário -; que haverá uma opção então de tráfego nessas vias, eu entendo que pagar a quem investir e a quem operar para... (S24)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	164	do proc.	167
	212		1933
O funcionário	[assinatura]		

ROD.:s-24 FOLHA:1

TAQ.:beth

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA: 05.10

Entendo que pagar a quem investir e a quem operar para se usufruir a melhoria é mais do que justo. Entendo que a limitação desta via e os obstáculos está exatamente na capacidade das praças de pedágios e do sistema de pedagiamento possibilitar ou não o escoamento necessário. Entendo que é um ganho ver uma concorrência de concessão a idéia que o projetista faça o desenvolvimento do projeto. O que cabe ao poder público é definir os parâmetros e exigir que os parâmetros sejam cumpridos. Não podemos confundir obra pública com concessão. Concessão quem vai explorar vai correr o risco. Não me estranharia se tivéssemos uma concessão de mais de 30 anos. Assim, quanto maior for a concessão mais terá de ser eficiente o concessionário ao projetar e executar as suas obras. Eu não discutiria detalhes se é pavimento de asfalto ou concreto. Isso é um problema do concessionário. Ele vai fazer os seus estudos econômicos e verá se o negócio que fizer não der certo ele terá as conseqüências. Eu tenho muitas dúvidas sobre o projeto e algumas das quais já foram incorporadas. É a quarta vez que eu debato o projeto. Algumas na imprensa e uma ou duas no Instituto de Engenharia onde vejo hoje, aqui, algumas soluções incorporadas. Entendo o projeto como uma demonstração ao futuro concessionário que há solução possível e ele deve usar dessa solução, melhorar e torná-la mais rentável.

Gostaria de deixar claro que se nós continuarmos na expectativa de ilusão de que o Poder Público vai poder melhorar a condição de tráfego em São Paulo nós continuaremos cada vez pior. O que temos de aprender é exigir dos concessionários, criar uma entidade da sociedade civil que consiga controlar o que os usuários estão fazendo, os concessionários estão fazendo, em benefício dos usuários,



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 165	do proc. 1993
Auditorio	

ROD.:s-24 FOLHA:2

TAQ.:beth

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA: 05.10

não um órgão público porque um órgão público pode ser muito bom quando os plantonistas estão bem intencionados mas lamentavelmente os plantonistas mudam e mudam com frequência. Lamentavelmente, não pelo processo da democracia, pelo contrário, pelas experiências que temos tido certas mudanças e pessoas não bem intencionadas virem administrar a praticar a nossa democracia, praticando ela de maneira, de interpretação pessoal.

Getúlio, acho que você merece parabéns pela coragem. Obrigado.

(Palmas)

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Agradeço a presença do Célio Botura e antes de passar ao Professor Bruno Padovani, da Fau da USP, gostaria de comunicar a presença dos Vereadores Milton Leite, Mohamad Mourad e Adriano Diogo. Tem a palavra o Professor Bruno Padovani.

O SR. BRUNO PADOVANI - Quero fazer dois comentários muito rápidos. Primeiro quero parabenizar o professor Cândido Malta Campos pelas colocações com as quais eu concordo plenamente. Esse é um projeto de grande impacto, de grande peso na Cidade e deve ser considerado no âmbito do planejamento da Cidade. Não é uma obra pequena, pontual que possa ser esquecida dentro de uma cidade deste porte. Realmente, ela exige essa convergência com uma visão abrangente. Concordo plenamente.

Em segundo lugar quero esclarecer um ponto levantado pelo Sr. Secretário quanto à adequação dos dois projeto, a compatibilidade dos dois projetos. Quando vencemos o concurso entendemos que tivemos a oportunidade de iniciar um processo de trabalho integrado entre os vários setores e considerando os diversos fatores que convergem na



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 166 do proc. 169
N. 1939
O funcionário [assinatura]

ROD.:s-24 FOLHA:3

TAQ.:beth

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA: 05.10

qualidade de vida. Fiquei muito lisonjeado, logo depois do concurso, quando alguns secretários me chamaram para uma reunião, do Verde e do Meio Ambiente, o Getúlio Hanashiro, havia mais dois secretários e houve uma reunião para eles entenderem e ouvirem quais são as nossas propostas. Então, fiz essa reunião, participei essa reunião e disse claramente que não considerava e a nossa equipe não considerava o nosso trabalho fechado pois era uma proposta dentro de um conjunto de idéias, isto é, seria necessário que uma gestão desse projeto fosse criada, elaborada, através de um conselho, que reunissem os vários agentes de transformação envolvidos com a questão. Nós, a equipe vencedora, como também outros colegas premiados, a quem convidaríamos a participar da elaboração de um projeto ampliado, estávamos à disposição da administração para discutir, entender e até conhecer melhor o que cada setor estaria pensando e planejando. Dentro desse enfoque o

Secretário Getúlio Hanashiro me convidou...(regina)



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n. 167 do proc. 1999
O funcionário

ROD.:S25 FOLHA:1

TAQ.:regina

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA:05.10

...o Secretário Getúlio Hanashiro me convidou, realmente, para conhecer esse projeto. Tomei conhecimento em uma reunião acompanhado por outro engenheiro de transporte que trabalhou conosco e ouvi com muito interesse a proposta e a considerei interessante e inventiva em vários aspectos. Disse isso ao Sr. Secretário e porém, isso não foi colocado por ele, disse que o nosso trabalho deveria andar junto que esses projetos não deveriam ser considerados como partes separadas. Até disse a ele que certas soluções técnicas, mais convencionais em projetos viários poderiam ser repensados do ponto de vista paisagístico. Foi aí que fiz alguns "croquis" que ele apresentou hoje.

Nós abrimos a nossa equipe à Administração Pública no sentido de uma cooperação e de uma colaboração, sem deixar portas fechadas. A EMURB nos convidou a apresentar uma proposta e nós fizemos e enquanto o trabalho estava sendo processado na mídia achamos por bem esperar a EMURB definisse um programa de trabalho com os arquitetos envolvidos no concurso para, inclusive, trabalhar em cima dessas idéias. Disse no início que nossa proposta não é coincidente com a da Secretaria Municipal de Transportes. Só para finalizar quero lembrar que depois da reunião com o Secretário eu me coloquei à disposição para qualquer outro encontro. Recebemos vários outros convites de várias secretarias menos a Secretaria Municipal dos Transportes.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Obrigado. Gostaria de passar a palavra à Vereadora Aldaíza Sposati e logo em seguida às Vereadoras Myrran Athiê e Ana Martins.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Obrigada. Gostaria de tecer algumas rápidas considerações até porque a matéria se mostra bastante



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 168 do proc. 172
de 1993
O funcionário

ROD.:S25 FOLHA:2

TAQ.:regina

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA:05.10

complexa, a merecer mais tempo para o debate. Vou pontuar algumas questões.

Sem dúvida alguma a complexidade retoma um ponto que há 10 anos já levantávamos que é preciso um plano diretor das marginais. Quer dizer, não é possível pensar as marginais com intervenções isoladas. Se em 1966, quando abertas, portanto, há mais de 30 anos elas eram pensadas como áreas parque, até com possibilidade náutica, hoje são vias de importância vital na Cidade, de acesso a vários pontos de trânsito na Cidade. Sem dúvida alguma ninguém pode dizer que é contra uma proposta em relação as Marginais. As Marginais precisam, realmente, de uma proposta. Ninguém tem dúvida. Quero só acrescentar e até ouvir o Secretário que realmente nos falta na proposta enviada toda a análise que hoje foi enviada e algumas dúvidas que ainda temos porque a forma de tramitação do projeto não permitiu passar, inclusive nessa comissão, que é a comissão de mérito, de Política Urbana, assim como a comissão de Trânsito e Transporte. Então, realmente carece de informações, como já foi avançado aqui, de um projeto básico. Embora a proposta terá, ao ser aprovada, ao ser implantado um decreto regulamentador, ou um edital, é preciso que o escopo da lei torne claro o que é direito do cidadão em relação a esta proposta. Acho que na medida em que o Legislativo está opinando tem de saber e tornar claro, no escopo da lei, o resultado esperado. Bem, do ponto de vista, diria, do teor do projeto, nos falta, por exemplo, pontuando algumas questões, diríamos que naquilo que nos foi apresentado, realmente, o tratamento da questão do rio não está colocado. Inclusive a compatibilização, o que já foi apontado aqui, com o projeto do DAEE, a compatibilização no tempo, a contenção dos pontos de enchentes. Nas entrevistas apenas é dito que são poucas as vezes em que a cidade



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 169 do proc. 1943
Assinado em 10/10/93
Assinado por: [assinatura]

ROD.:S25 FOLHA:3

TAQ.:regina

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA:05.10

sofre enchentes, meia dúzia de vezes ao ano, nas marginais. Agora, isso absolutamente basta. Todos nós assistimos situações de caos nas marginais em relação à travessia, interdição da travessia porque não há como pensar em uma intervenção das marginais sem pensar em um monitoramento e a resolução desses pontos de risco.

Outra questão: temos na Cidade, de acordo com dados que possuo, cerca de quase 14 milhões de metros quadrados de praças e canteiros. Os canteiros das avenidas marginais correspondem a mais de 10% deste montante. Portanto, quando falamos em transformar canteiro em pista nós não estamos simplesmente tendo uma intervenção pontual, mas uma intervenção em 10% da permeabilidade dos canteiros e praças da cidade o que me parece um número, são mais de 10% pois são 1,9 milhão de metros quadrados. Ainda que a proposta apresentada não é para todas as marginais, portanto é uma fração desse número, mas é um número de impacto do ponto de vista da...



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 170 do proc. 1993
funcionário

ROD.:S26 FOLHA:1

TAQ.: Márcia

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 05-10

...mas é o número de impacto do ponto de vista da cidade. Então, eu acho que essa reposição, essa drenagem de fato precisa estar considerada. Acho que outro problema crônico das marginais, que não vi incorporado na proposta, é a questão da altura do tabuleiro das pontes. Percebi a questão da extensão do tabuleiro, mas quanto à sua altura, e a correção, inclusive, em relação à passagem de transporte de carga, o controle da altura do transporte de carga, acho que até mesmo o projeto do então secretário Reynaldo de Barros previa alguma coisa nessa direção, até a elevação das pontes, do tabuleiro; este tratamento também não vi incluído.

Mas, uma questão de fundo, Secretário, é a seguinte: nem na exposição nem no conteúdo do texto há uma avaliação da dimensão da necessidade da recuperação das pistas hoje existe; da pista local e mesmo da pista a ser expressa, hoje instalada. Quer dizer, tanto do ponto de vista do piso, na situação em que está, e o impacto pelo trânsito pesado, principalmente das marginais; o que isso vai implicar de recuperação também não está colocado no projeto.

Mais uma outra questão que apareceu, acho que até na intervenção do Prof. Cândido Malta, é o que chamo a "questão do desemboque". Não só nos terminais, na relação da pista expressa com o restante, mas no acessamento das pontes intermediárias, das saídas intermediárias, porque é de se supor que a via expressa vai dar um trânsito em maior velocidade, que vai sofrer um impacto ao ingressar no outro circuito. Então, estes pontos de estrangulamento, este impacto, também não mereceu no projeto uma avaliação.

Bem, são pontos que eu diria de maior densidade; teríamos talvez outros aqui. Nem estou tocando na questão jurídica do pedágio,



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 177 do proc. 175
da 339
O funcionário

ROD.:S26 FOLHA:2

TAQ.: Márcia

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 05-10

sim ou não, acho que há opiniões diferentes. Também não sou contra, como apresentou Raquel Monique, a parceria com a iniciativa privada na recuperação da cidade. Só que o contrato que está sendo apresentado não pode ficar só na relação de risco com a iniciativa privada. Por quê? O que está no texto da lei não diz da obrigação - e até Célio Botura (?) falou dos parâmetros da implantação da proposta. Quer dizer, a qualidade de resultados desejada para as vias locais e não só para a via expressa, porque pode, inclusive, quem empresariar isso, se sentir responsável pela via rentável, a expressa, e as outras, qual seria o vínculo de obrigatoriedade; apesar de que se possa colocar no edital, o texto de lei tem de conter esses parâmetros até para o exercício da fiscalização no sentido dessa concessão aqui pretendida.

Chamo a atenção também, e aqui trocando idéias, sobre o conteúdo do artigo 10º que fala da transferência da empresa pública municipal ou para a empresa de economia mista para a gestão da proposta; que sociedade é essa, que esclarecimento é esse que está sendo pensado; por que não colocar objetivamente.

Então, penso que precisamos, sim, do esclarecimento desses pontos para o debate, uma vez que o projeto de lei não dá conta dos aspectos que acabei de mencionar. Obrigada.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Gostaria de passar a palavra à Vereadora Ana Martins. Antes, gostaria de anunciar a presença do Vereador José Eduardo Martins Cardozo.

A SRA. ANA MARTINS (PC do B) - Sr. Secretário, Sr. Presidente da Comissão, demais Vereadores, em primeiro lugar considero importante

72



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	172	do proc.	1993
O funcionário	ms		

ROD.:S26 FOLHA:3

TAQ.: Márcia

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 05-10

este debate e o fato de todos que foram convidados terem sido solícitos ao atender o pedido da Comissão de Política Urbana. Quero registrar, também, que os vereadores presentes, mesmo não pertencendo à comissão, merecem nosso cumprimento também, para que não se repita o que aconteceu a semana passada, de vereadores votarem em primeira este projeto sem o mínimo de debate. Então, fica também registrado que não é possível o Poder Legislativo aprovar em primeira ou em segunda votação um projeto de tal magnitude para a cidade, sem o debate. Estou registrando um protesto pela anti-democracia desta Casa, hoje.

Queria levantar às seguintes questões. Uma está ligada também às enchentes, mas gostaria que o Sr. Secretário e os demais técnicos que fizeram o estudo desse projeto fizessem referência aos estudos de impacto ambiental e social. Vou me restringir a dois problemas, na questão ambiental. Vejam bem, nosso arquiteto já levantou que seria possível integrar o projeto paisagístico com a questão do trânsito e transporte, não desvinculando essa preocupação. Mas eu perguntaria: em que está sendo estudada essa questão da integração com o projeto paisagístico, e por que não - uma vez que todos temos consciência que o transporte individual não vai resolver o problema das grandes cidades, e muito menos de São Paulo -, por que não fazer um projeto que garanta uma concessão de linha de transporte de massa, de média capacidade, tipo Fura-fila, que, utilizando esse espaço do leito do rio, não privilegiasse o transporte individual?

BETH: Também queria...



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 173 do proc. N.º 217 de 1999
O funcionário M.B.

ROD.:S27,28,29

FOLHA:1

TAQ.: beth

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA:05.10

177

Também queria levantar, por conta até de como resolver o problema da impermeabilização que já foi destacada aqui. Isso do ponto de vista ambiental. Do ponto de vista social quais desapropriações esse projeto vai exigir? O que será feito com as favelas, principalmente aquela grande na chegada do Tamanduateí com a Marginal. O que foi estudado? Quais alternativas existem? Não são questões simples e não poderão ser deixadas de lado. Gostaria de levantar aqui que entendimentos existem com o Governo do Estado quanto a questão das enchentes relacionadas ao projeto Tietê de manutenção do leito do rio. Também que integração existe com o projeto do Rodoanel. Isso tudo sem negar e reforçando os aspectos que Cândido Malta levantou do Plano Diretor e que Aldaíza também levantou. Não estou negando nenhum aspecto. Gostaria também de saber, a Secretaria de Transporte, o CET e os técnicos que estudaram esse projeto e outros que foram mandados à Câmara por setores, pontualmente, em que tem participado da discussão do Plano Diretor que está na Casa. É um plano do Executivo, é de uma secretaria ou a Secretaria dos Transportes também se preocupa que a cidade seja planejada não pontualmente, por setores, mas tendo em vista uma cidade melhor, planejada e do futuro. Por fim, gostaria de saber se há uma integração com o projeto do Rodoanel a Prefeitura teria recursos para bancar os 360 milhões para o Rodoanel? Existe integração em quê? Srs. participantes, Sr. Secretário, Sr. Presidente do CET, não achamos que deveríamos aprovar questões pontuais que prejudiquem a cidade. Então, não nos criem mais constrangimento como nos estão criando, com a questão dos perueiros. Sem discutir política de transporte, não somos contra os perueiros, mas somos obrigados a votar irracional, absurdo e que não leva em conta o transporte como um todo e nem a qualidade de vida e melhoria da cidade. Não nos façam ser

74



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 174 do proc. 144
de 1933
Funcionário M.S.

ROD.:S27,28,29

FOLHA:2

TAQ.: beth

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA:05.10

128

vereadores desvalorizados e fragilizados. Ajudem-nos a termos um papel mais importante para a Cidade. Ganhem os vereadores com interesse no projeto dos senhores para que venham debater, para que ajudem a Câmara a legislar melhor. São essas as questões que gostaria de ver respondidas e gostaria de dizer que certamente este debate não será suficiente. Ajudemos a construir alternativas, um substitutivo, emendas, que levem em conta esses problemas debatidos aqui, até para que o Sr. Secretário não perca tempo ou o Presidente do CET.

Sr. Maluf, Presidente do CET, quando o senhor disse que esse projeto é tão importante e bom que não cabe discutir a sua validade nós não podemos ser vereadores bonecos. Temos de debater os projetos, para contribuir e melhorar, do contrário não precisaríamos da Câmara Municipal. (Palmas)

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Antes de passar a palavra à Vereadora Myryan Athiê gostaria de mencionar a presença dos Vereadores Roberto Tripoli e Salim Curiati. Tem a palavra a Vereadora Myryan Athiê.

A SRA. MYRYAM ATHIE (PPB) - Serei breve. Sr. Secretário, Sr. Presidente, Vereadores presentes, ouvi atentamente a tudo o que foi colocado. Quero parabenizar o Secretário Getúlio Hanashiro pelos questionamentos levantados. Para se percorrer uma milha há necessidade de se dar o primeiro passo e V.Exa. deu, com ousadia. Em que pese todos os problemas levantados pelo Professor Cândido Malta, a quem respeito, quando se fala do Plano Diretor da Cidade, quando se fala da Lei de Zoneamento, mas São Paulo não pode mais esperar, não pode ter um Plano Diretor ilusório, utópico. Aquilo que imaginamos que deva ser bom para São Paulo. A Cidade tem necessidades prementes e a



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 127 do proc. 128
N. 127 do 19 79
O funcionário

ROD.:S27,28,29

FOLHA:3

TAQ.: beth

COMISSÃO:política urbana

129

ORADOR:

DATA:05.10

necessidade premente e caótica do trânsito de São Paulo nos faz, com toda a plenitude e consciência nos faz ajudar o Secretário para que esse projeto seja aprovado na Câmara Municipal. Tendo em vista que a Prefeitura de São Paulo não disporá de um recurso sequer para colocá-lo em prática, diferentemente do Rodoanel cujo contrato já foi licitado pelo Governo de Estado e cabe à Prefeitura participar de 25% do orçamento. Se vai ser conflitante ou não, se vai percorrer o mesmo trajeto ou não, Professor Cândido Malta, esse é um problema que nós vamos ver ao longo do tempo e com a praticidade, tendo em vista que o Rodoanel, ao que nos parece, será iniciado a partir de 2001 ou 2002. O que me parece, com relação à pista expressa da Marginal, em um ano as obras estarão concluídas. Temos de ousar sim. Temos de desafogar o trânsito da Cidade no que se refere às marginais e, principalmente, darmos uma oportunidade de começarmos a fazer alguma coisa. É bonito ficarmos na filosofia, senhores técnicos e urbanistas, eu sou advogada, gosto das coisas de forma mais prática.

Quero dizer, Sr. Secretário, que da parte dessa Vereadora tem V.Exa. todo o apoio para a aprovação do projeto tendo em vista que precisamos começar a fazer alguma coisa. Aproveito para convocar todos os Vereadores e o meu Colega José Eduardo Martins Cardozo, quando fala de cidadão de segunda classe e de primeira classe que São Paulo, em muitos governos não se preocupou com política de transporte público. Há necessidade de que não fiquemos no discurso, há necessidade de que apresentemos soluções e ajudemos o Executivo a colocá-la em prática.

Convoco o Professor Cândido Malta, o Professor Botura, o professor da FAU e todos os Vereadores, o discurso é bonito, empolga.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 176	do proc. nº 9
N.º 1979	de 1999
O funcionário <i>MS</i>	

ROD.:S27,28,29

FOLHA:4

TAQ.: beth

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA:05.10

180

Mas temos necessidade de colocarmos as coisas objetivamente pois São Paulo não pode esperar. Muito obrigada.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Obrigado pela manifestação. Antes de passarmos a palavra ao Secretário Getúlio Hanashiro, gostaria de mencionar a presença do Vereador Ítalo Cardoso e dizer que essa reunião, que terminaria as 11:30, pois o Secretário tem outra às 12h. Estamos com o tempo curto e não poderemos franquear a palavra aos Vereadores Adriano Diogo e José Eduardo Martins Cardozo, bem como ao Presidente da Associação dos Moradores do Pacaembu, Perdizes e Higienópolis, Sr. José Roberto Amaral. Pediria a todos que formulassem os questionamentos por escrito que repassaremos ao Sr. Secretário tão logo possamos, para que sejam respondidas as indagações.

Tem a palavra o Secretário Getúlio Hanashiro.

O SR. GETÚLIO HANASHIRO - Vou tentar responder a todas as indagações que foram feitas mas obviamente posso esquecer algumas e peço escusas de antemão mas me prontifico a responder a qualquer instante. Eu acho que o tempo de relacionamento que tenho com o ilustre arquiteto Cândido Malta me permite algumas divagações no campo da informalidade. Diria, caro Cândido, que acho que você pode subestimar a inteligência do Secretário mas não subestimar a inteligência dos técnicos da CET. É óbvio que não saí para medir com fita métrica e nem com barbante o canteiro central do Tietê. Mas seguramente os técnicos da CET, ao fazerem o projeto funcional, levaram em consideração todos os espaços disponíveis e possíveis para a implantação de três faixas de 3,50, com as adequações geométricas



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	177	do proc.	1999
O funcionário	M.S.		

ROD.:S27,28,29

FOLHA:5

TAQ.: beth

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA:05.10

necessárias para implantar essa via expressa. Seria até maldade da minha parte e de má fé, colocar uma companhia de engenharia de tráfego que tem uma tradição, que tem uma cultura, envolvida nesse processo de forma irresponsável. É evidente que esse projeto funcional foi elaborado com todos os cuidados necessários. Não é um projeto executivo e nem era esse o objetivo, mas os dados de carregamento, de congestionamento, dos dados necessários, das adequações necessárias estão contempladas aí e estão nos dados todos que temos e, me parece, realmente, importante fazer a colocação e os dados estão à disposição dos senhores. Outro elemento que o professor Cândido levantou e com o qual concordo plenamente é a questão da região metropolitana. Só que foi mal deglutida, ingerida na elaboração seja da Constituinte Federal de 1988, seja da Constituinte Estadual, da qual fiz parte. O sonho de todo o urbanista, de todos os técnicos que estão na área é efetivamente ter uma região metropolitana integrada. Mas essa não é a visão do cientista social. Antes de mais nada vivemos um pacto federativo onde se incorporou o município como ente federativo. Consequentemente essa articulação entre os diferentes municípios que compõem a região metropolitana não se dá por mera expressão de um técnico ou de um urbanista. Se dá em cima de vontades políticas e de vontades das populações que são autônomas nos seus respectivos municípios. Esse é um dado importante pois muitas vezes sonhamos com a idéia idílica de pode planejar em uma sala como essa com todos os técnicos sentados e dizer: este corredor vai até Carapicuíba e o outro vai até Embu, etc. havendo uma alimentação. Como se todos os munícipes, os habitantes desempenhassem meros papéis secundários no processo. A lógica social não é essa. A própria análise também não é essa e o Professor Cândido, com muita competência, faz uma análise que



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA - DT-10

Folha n.º	178	do proc.	181
N.º	210	de 19	99
O funcionário	M.S.		

ROD.:S27,28,29

FOLHA:6

TAQ.: beth

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA:05.10

182

só não mais histórica devido ao tempo. No fundo o substrato de toda a sua epistemologia é justamente o fato de que a cidade tem história, tem um caminho, está em um processo que tem de estar integrado às diferentes facetas do mundo social. É assim que caminha o homem e é nessa contradição que as coisas se dão, realmente.

Portanto, não posso sair do meu ambiente, da minha competência a não ser em determinado momento e esse momento cabe em algumas circunstâncias e essa é uma circunstância em que tivemos oportunidade de diálogo intenso com a área estadual.

Meu caro Cândido, não teria a coragem e a irresponsabilidade de apresentar um projeto dessa natureza ao povo de São Paulo se não tivesse falado com meu colega da área estadual, o Secretário Michel Zeitlin! Pelo menos, até, para mostrar o projeto.

Então, o projeto não tem qualquer incompatibilidade com o Rodoanel, é complementar. Faço parte da comissão do Rodoanel. Essa lógica, o diálogo, a conversa, já tivemos na primeira reunião em que apresentei o projeto, em janeiro deste ano.

Dizer da concorrência do Rodoanel, isso e aquilo, os técnicos mostraram muito bem, quer dizer, no horizonte do término do projeto do Rodoanel as marginais do Tietê já estarão saturadas. Quando fomos lá, o Governador, o Prefeito, cortar a faixa simbólica, inaugurando o Rodoanel, pelo menos no trecho Norte, as marginais do Tietê já estarão saturadas. Outro ponto que gostaria de colocar é o seguinte: não sou eu quem faz convite para vir aqui. Quem faz o convite, e aqui estou acedendo ao convite do ilustre Vereador Aurélio Nomura e ao da Câmara. Esta é a primeira audiência pública, na Câmara. Estou aqui. Vim aqui. Foi definido para mim o horário e estou me estendendo além

743



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 137 do proc. N.º 212 de 1993
O funcionário *nes*

ROD.:S27,28,29

FOLHA:7

TAQ.: beth

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA:05.10

073

do horário pelo respeito que tenho à Casa. Fui parlamentar, minha vida política iniciou-se nesta Câmara, alguns vereadores foram colegas mais. Tenho consideração e apreço. Esta foi a minha palavra na minha apresentação. É preciso respeitar essa instituição. Já foi objeto de muita agressão e é preciso reconstruí-la, incluindo todos os Vereadores.

Por outra parte o que queria perguntar é o seguinte. Dentro da lógica do Professor Cândido, se a Marginal do Tietê, parte dessa marginal que for pedagiada, o que acontecerá com o pedágio no Rodoanel. Quem não quiser pagar no Rodoanel vai para onde? Por outro lado o Rodoanel, realmente, vai ter uma influência, e eu concordo com o que o engenheiro Botura falou, de que é uma obra importante, necessária, mas não será a solução para o congestionamento da cidade de São Paulo. Mencionei na minha apresentação. Por quê? O acesso ao Município serão apenas três. Uma na zona Norte, na Inajar de Souza e outra, praticamente no mesmo ponto, que são as duas rodovias. Ninguém vai andar 20 quilômetros para sair na marginal do Tietê. Então, tem outra lógica, tem outra filosofia o Rodoanel. Rodoanel é, fundamentalmente, para tirar o trânsito de passagem da Cidade, principalmente o trânsito de carga pesada que, em certa medida, cria problema no Município. Gostaria de dizer, também, ao caro Bruno Padovani que não houve nenhum convite posterior pois estávamos aguardando a aprovação da Câmara. Vamos supor que a Casa não aprove o projeto. Acabou! Quando da aprovação da Casa nós vamos cuidar da documentação, enfim, da compatibilização dos planos que o arquiteto apresentou.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	180	de	18
N.º	210	do	proc.
O	funcionário	de	19
DT-10			83

ROD.:S27,28,29

FOLHA:8

TAQ.: beth

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA:05.10

184

Em relação à ilustre Vereadora Aldaíza quero cumprimentá-la.

Creio que foi das reflexões mais sérias que aqui tivemos. Não foram reflexões no sentido de elogiar o projeto mas no sentido de levantar alguns pontos. Alguns foram respondidos mas, efetivamente, precisam e merecem ser colocados. Em primeiro lugar a questão do Plano Diretor nas Marginais. Não é pelo fato de que não se tem um plano escrito que não podemos adotar certas providências. A questão das marginais foi objeto de um longo estudo e projeto contratado até na administração da ilustre vereadora Luíza Erundina a quem quero, de público, prestar a minha homenagem.

A administração de Luíza Erundina contratou uma projetista para fazer um levantamento de todas as marginais que foram objeto de soluções, algumas incorporadas em nosso projeto e outras, certamente serão superadas pelo projeto. Indiscutivelmente é importante pois no fundo a Marginal é o coração da Cidade. Na medida em que há problemas nas marginais se tem problemas com a Cidade. Lateralmente, caro Cândido, respondo a outra questão colocada: se vamos simultaneamente todas as pontes. A Companhia de Engenharia de Tráfego tem 25 anos de tradição em matéria de desvio e operação de tráfego. Certamente não farão fechar todas as pontes e provocar um grande congestionamento. Aí quem cai não é o Presidente da CET, nem o Diretor de Operações. Quem cai é o Secretário e o próprio Prefeito. Isso tudo também foi estudado, e ninguém vai provocar um grande congestionamento na Cidade. Vale dizer, também, para a operação das dragas. Hoje não se faz mais essa operação pelas marginais. Se faz com as dragas mesmo, utilizando o leito do rio. Existem dois botas-foras que no recolhimento se dá na madrugada. Consequentemente a própria operação de dragagem, de



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 181	de 184
N.º 212	de 1999
O funcionário <i>msj</i>	

ROD.:S27,28,29

FOLHA:9

TAQ.: beth

COMISSÃO:política urbana

ORADOR:

DATA:05.10

185

desassoreamento de rio se faz em um universo deslocado do contexto do congestionamento.

Voltando à colocação feita pela ilustre Vereadora. Evidentemente fizemos uma análise da questão da impermeabilização, fizemos uma análise profunda sobre a questão das enchentes no Tietê. Tenho que a questão do Tietê é um problema do Estado e da natureza. Do Estado pois, evidentemente, se houver uma precipitação pluviométrica (risos) - É a natureza do Estado! (risos) - a tendência é provocar uma enchente.

Empreguei a palavra natureza pois a minha mulher...(marcelo)



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 182 de 185
N.º 212 do proc.
de 1999
O funcionário *ms*

ROD.:S30-32FOLHA:1

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol. Urbana

ORADOR:

DATA:05.10.99

186

Eu empreguei a palavra natureza porque a minha mulher não gosta que empregue, porque isso é um problema de Deus e do Estado. Na verdade é um problema de Deus e do Estado. Do Estado por que? Porque o Estado tem a responsabilidade de aprofundar a calha do Tietê o Estado está fazendo esse aprofundamento. Sem aprofundar o Tietê, não se resolve o problema das enchentes não só nas marginais, mas em vários outros rios afluentes que seguem para as marginais. São os técnicos que dizem.

- São dados apartes fora do microfone. Inaudível.

O SR. GETÚLIO HANASHIRO - Não vejo o motivo de serem incompatíveis. Nós não vamos alterar a geometria do que está aí em relação às vias eu estão próximas ao rio. A via expressa vai continuar onde está a via expressa, a via expressa é a via mais próxima do rio. O resto serão feitos nas margens dos rios. Então vejo motivo para esse problema.

Outro aspecto que a ilustre Vereadora levantou, obviamente na minha apresentação eu não pude dar todos os detalhes, está prevista a sistemática de monitoramento das marginais, inclusive, com desvio de tráfego e responsabilidade da concessionária operar o bombeamento dos diques que a Prefeitura está fazendo, no pontos de alagamento que já existem. São alguns pontos que já existem e estão sendo implantados diques, como é o caso da Ponte das Bandeiras, onde esse dique de contenção já existe e que as máquinas precisam operar. Para que elas operem de acordo com as necessidades é preciso que seja feita toda manutenção.

Por outra parte, devo colocar que na nossa avaliação, nos levantamentos feitos pelos técnicos da CET, a questão da impermeabilização do canteiro, que corresponde a 3% de toda área

83



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 183 do proc.
N.º 2122 de 1999
O funcionário

ROD.:S30-32FOLHA:2

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol. Urbana

ORADOR:

DATA:05.10.99

asfaltada do município de São Paulo. Portanto, a sua repercussão em termos da utilização desse canteiro central, na avaliação feita pelos técnicos, é realmente pequena.

Em relação aos gabaritos. Não sei se na minha exposição eu não coloquei, mas o projeto prevê o rebaixamento da via local para adequar ao gabarito de 5,50, nos gabaritos de todas as pontes, é o gabarito rodoviário. Isso está previsto no desenho, se a Imprensa quiser ver, é o rebaixamento desses gabaritos, que é um problema que foi herdado desde a construção da marginal. Eu apenas faria uma retificação, o início da marginal se deu em 1948, foi inaugurada em 1966, e realmente naquela oportunidade não havia uma normatização dos gabaritos e exatamente essa adequação dos gabaritos que está previsto no projeto. Da mesma maneira que está prevista, provavelmente devo ter falado muito rapidamente, as saídas e algumas saídas em elevado, numa obra de arte, para que em se saindo da via expressa não haja necessidade de penetração na via semi-expressa e na via local, seria local, no caso, por exemplo, de alguma rodovias, as saídas seriam diretas, no caso de algumas avenidas essa saídas seriam diretas. Por outro lado estão previstas algumas pontes, da Anhanguera para a Gastão Vidigal, por exemplo, avenida do Estado para a Marginal, e da saída expressa que estávamos falando; da avenida do Estado, para a Marginal, para todas as faixas, saída da Marginal para a avenida do Estado passando sobre o rio, de uma forma em desnível. Como eu disse, o retorno da ponte Cruzeiro do Sul e Bandeira, retorno para melhor fluidez daqueles que pretendem atingir o centro.

Eu concordo com a observação feita pela Vereadora no sentido de que eventualmente o projeto de lei poderia estar com alguns



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 184 do proc. 212 de 1999
O Funcionário

ROD.:S30-32FOLHA:3

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol. Urbana

ORADOR:

DATA:05.10.99

detalhes, mas isso é uma técnica legislativa. O que se pediu à Câmara em função da Lei Orgânica dos Municípios, em função da Constituição foi uma autorização legislativa para que o Executivo fizesse uma concorrência pública para concessão onerosa com a implantação de obras nas marginais do Tietê.

Portanto, a rigor, se tivéssemos dentro de uma opção de técnica legislativa, poderia se optar por um texto mais enxuto, até acharmos que acrescentar alguns elementos ao projeto de lei era importante para a compreensão dos Srs. Vereadores.

Finalmente a Vereadora Ana Martins coloca algumas questões relacionadas à questão ambiental. Nós já colocamos o problema da integração com o projeto do Bruno Padovani, eu não vejo nenhum problema em incorporar algumas das sugestões que estão naquele programa, naquele plano. A concessão de linha de transporte de média capacidade, Vereadora, na verdade esse projeto não inviabiliza a implantação de um sistema dessa natureza, só que todos os estudos indicam que o nível de interesse em relação com o transporte coletivo nessa área é muito pequena, mesmo assim estamos prevendo baias na via local e estamos prevendo também paradas de ônibus exatamente para facilitar o acesso de transporte coletivo.

O que é importante assinalar é que muito embora na própria marginal não haja interesse grande em termos do transporte coletivo, nas pontes, nas travessias sim. Isto vai melhorar consideravelmente para o transporte coletivo o descongestionamento na Marginal na medida em que se liberará as alças das marginais desses congestionamentos.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 185	de 188
do proc. 12.12.1999	
O funcionário	

ROD.:S30-32FOLHA:4

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol. Urbana

ORADOR:

DATA:05.10.99

189

Devo assinalar novamente a questão do congestionamento porque nossos estudos indicam que São Paulo perde mais de um bilhão de dólares por ano em matéria de congestionamento.

O SR.

- Sr. Secretário, desculpe a minha intromissão, mas temos que tomar cuidado para que a gente não provoque um adensamento do solo maior do que está lá. Então atitudes que poderão provocar, até como transporte coletivo, no caso da cidade precisar, ela é muito arriscada.

O SR. GETÚLIO HANASHIRO - Isso é verdade. Mesmo porque eu gostaria até de terminar dizendo que nós precisamos ampliar a capacidade da marginal porque o programa de renovação urbana que vai se fazer lá, fala-se até na implantação do Mega-Tower, que vai exigir as condições operacionais para deslocar 50 mil pessoas, implica, necessariamente, adotar providências já e sobretudo porque aquela área vai passar por um grande processo de reurbanização que acredito que isso vai ser importante pensar em termos dessa ampliação.

Finalmente, gostaria de responder ainda à Vereadora Ana Martins sobre a questão social, sobre a questão da remoção dos favelados que existem sob alguns viadutos. Isso está previsto no escopo do projeto, não só essa remoção, mas também o reassentamento de muitas dessas favelas, o que é extremamente importante porque hoje, na situação em que essas pessoas vivem ao lado da marginal, oferece um grande risco, não só para elas mesmas, mas para o usuário da Marginal.

Finalmente, eu já respondi a questão da integração com o Rodoanel, e também na questão da integração com o Plano Diretor da CET. É evidente que a CET, como a Secretaria, participam da elaboração do Plano Diretor.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 186	de 189
do proc.	1999
O funcionário	MSJ.

ROD.:S30-32FOLHA:5

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol. Urbana

ORADOR:

DATA:05.10.99

190

Eu creio que com isso devo ter respondido, pelo menos tentado responder a todos e eu gostaria de agradecer a Vereadora Myryam Athie, que desde o começo, quando apresentamos o projeto se mostrou entusiasta dele, quero realmente reconhecer o trabalho que S.Exa. vem fazendo, agradecer a presença de todos os Vereadores, agradecer o convite que me foi formulado pelo Vereador Aurélio Nomura e dizer realmente da minha disposição de discutir e debater com os Srs. Vereadores. Eu tenho muita convicção que esse projeto, muito importante para a cidade, é viável a curto prazo, não custa nada para a municipalidade e efetivamente vai provocar uma grande melhoria. É um ponto a mais que a gente pode jogar em termos de buscar a melhoria das condições de vida do paulistano.

Muito obrigado. (Palmas).

O SR. AURÉLIO NOMURA - Esta audiência pública...

- São dados apartes longe do microfone. Inaudível.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Como eu havia falado, Vereador Adriano Diogo, todos os encaminhamentos poderão ser feitos por escrito e posteriormente encaminharemos ao Sr. Secretário. Essa solicitação vai ser cobrada de S.Exa. tão longo possa...

- São dados apartes longe do microfone. Inaudível.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Por gentileza, essa audiência pública só teve condições de ser realizada hoje graças ao empenho da presidência desta Comissão e de todos os membros que aqui compõem a Comissão. V.Exa. não pode dirigir essas palavras a esta presidência porque nós ultimamos todos os esforços para realizar esta discussão.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 187 do proc. 187
de 1999
O funcionário

ROD.:S30-32FOLHA:6

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol. Urbana

ORADOR:

DATA:05.10.99

191

Acredito que V.Exa. poderia colocar isso em plenário, como precisamos colocar e mudar alguns itens que constam dentro do Regimento Interno da nossa Casa. Infelizmente esse projeto que deveria ter sido discutido com muito mais tempo, infelizmente não foi discutido, mas não por causa desta presidência, e sim por causa da base governista e através de uma solicitação do Sr. Prefeito, que requereu caráter de urgência. Este projeto mereceria uma discussão muito mais profunda.

O que eu quero dizer é que o horário que estava marcado para o Secretário sair da reunião da Comissão, porque S.Exa. tem vários compromissos, seria 11h30m, estamos quase às 13h. Acredito que se V.Exa. chegasse as 9h teria condições de fazer qualquer tipo de indagação e não chegar ao meio-dia e querer fazer posição em relação à postura desta presidência.

- São dados apartes longe do microfone. Inaudível.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Quero pedir desculpa aos presentes. Infelizmente acredito que teríamos tempo de discutir, mas até por falta de condições não tivemos isso. Gostaria de pedir desculpa a todos os presentes por esse incidente.

Quero agradecer novamente ao Secretário Getúlio Hanashiro, ao Prof. Bruno Padovani, o Dr. Nelson Maluf, Dr. Alexis Vargas, o Dr. Célio Botura e, também, a honrosa presença da Vereadora Aldaíza Sposati que solicitou esta audiência, a Vereadora Myryam Athie, a Vereadora Ana Martins, o Vereador José Eduardo Cardozo, que infelizmente não foi possível fazer questionamentos, também o Vereador Adriano Diogo que levantou esta condição que poderia ser feita infelizmente.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	188	do proc.	1999
N.º	212	de 19	99
O	funcionário		

ROD.:S30-32FOLHA:7

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol. Urbana

ORADOR:

DATA:05.10.99

192

Vamos solicitar ao presidente da Casa para que não vote o projeto ainda hoje, para que possamos realizar uma outra audiência. Estou vendo que, em vista da presença dos Srs. Vereadores e da população em geral, há necessidade de nós nos inteirarmos e nos aprofundarmos em relação a essa matéria, mas, infelizmente, pelo pouco tempo que temos, por um esforço concentrado, conseguimos realizar apenas este evento.

Agradeço a presença de todos. Está encerrada a reunião.

(Palmas).

SEGUE M, juntado A, nesta data
documento A e papel de informação
rubricado A sob folha A n.º A 189 a 218
Em 13/10/1999.

M.T.S.
Maria Tereza da Silva Bortol
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente



**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE**

193

MEMBROS: AURÉLIO NOMURA - Presidente
ALDAIZA SPOSATI
GOULART
TONINHO PAIVA
ANA MARTINS
BRUNO FEDER
MYRYAM ATHIE

AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA NA CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO EM 08 DE OUTUBRO DE 1999.

SOLICITANTE: VEREADOR AURÉLIO NOMURA

(MEMO. Nº 203/99)

SECRETÁRIA : MARIA TEREZA DA SILVA BERTI



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	130	do proc.	1993
O funcionário	ms.		

ROD.: D1a3 FOLHA:1

TAQ.: LUIZ CARLOS

COMISSÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORADOR:

DATA: 08.10.99

194

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Boa tarde a todos. Vamos iniciar a segunda audiência pública a respeito do Projeto de Lei 212/99 que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, a concessão onerosa precedida da execução de obra pública para exploração, nas vias de tráfego rápido, com controle de acesso; vetam (?) e dá outras providências.

Gostaria de solicitar, para que componha a mesa, o Engenheiro Luís Carlos Santos Cunha, Diretor de Operações da Cia. de Engenharia de Tráfego, neste ato também representando o Sr. Secretário Municipal de Transportes, Getúlio Hanashiro, que encontra-se impossibilitado, tendo em vista uma reunião da Comissão do Rodoanel. S.Exa. já havia entrado em contato conosco e, tendo em vista também que ainda não chegaram nenhum dos representantes das empresas ou dos órgãos que havíamos convidado, então, vamos abrir a palavra a todas as pessoas, e pediria até que se inscrevessem junto à Assessoria para a indagação dirigida ao representante do Sr. Secretário para qualquer dúvida ou sugestão que pairar a respeito desse projeto.

Então, está aqui o Assessor, o Roberto, de paletó claro. Por gentileza, todos aqueles que quiserem dirigir uma pergunta ao Dr. Cunha, inscrevam-se junto ao Roberto. (Pausa)

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Enquanto não se apresentam outras questões, vou aproveitar fazer algumas, porque a audiência pública passada foi extremamente rica, mas, ao final, o tempo de debate ficou encolhido, já estava batendo uma da tarde.

2



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DE 10

Folha n. 191 do proc. 193
de 1999
O funcionário *MS.*

ROD.: D1a3 FOLHA:2

TAQ.: LUIZ CARLOS

COMISSÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORADOR:

DATA: 08.10.99

195

Surgiu-nos uma dúvida, até há pouco, discutindo na Assessoria: é que o projeto de lei faz referência à instalação da terceira via, tanto na Marginal do Tietê quanto de Pinheiros. Agora, a imprensa tem divulgado a execução na Marginal do Tietê. Então, acho que este esclarecimento talvez fosse interessante, só para a gente poder ter uma informação a respeito.

O SR. LUÍS CARLOS SANTOS CUNHA - Pois não. De fato, o projeto de lei que foi encaminhado pelo Prefeito à Câmara diz respeito e já fala na possibilidade de implantação em ambas as marginais, na Marginal do Tietê e na Marginal Pinheiros, até pela importância que as duas têm no sistema viário da cidade e pelo tráfego que as duas carregam hoje em dia.

Agora, atualmente, o estudo que a CET fez e o estudo que a Secretaria fez até hoje diz respeito apenas, Vereadora, à Marginal Tietê. Por quê? Primeiro, porque a Marginal Tietê, em relação à Pinheiros, tem uma importância maior para a cidade, em função do volume que ela carrega.

Então, está-se pensando inicialmente apenas na Marginal Tietê, e os estudos atuais são apenas para esta. Acho que esta possibilidade da Marginal Pinheiros, prevista no projeto de lei, pode ficar para depois, até em função da experiência que se vai ter com a implantação na Marginal Tietê, mas atualmente os estudos dizem respeito apenas a esta.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	132	do proc.	1993
N.º	da 19	93	
Funcionário	ms.		

ROD.: Dia3 FOLHA:3

TAQ.: LUIZ CARLOS

COMISSÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORADOR:

DATA: 08.10.99

196

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Se eu entendi bem, existe uma questão de projeto e também talvez uma questão econômica, digamos. Se a Marginal Tietê tem maior volume de tráfego do que a Marginal Pinheiros, um pedágio na Marginal Tietê será, a princípio, mais rentável do que na outra. Isto não inviabilizaria, digamos, depois, uma proposta com exclusividade da Marginal Pinheiros, face ao volume de obras a serem implantadas?

O SR. LUÍS CARLOS SANTOS CUNHA - É difícil dizer isso agora, porque não temos os estudos da Marginal Pinheiros. Então, não dá para se dizer hoje que a implantação, do ponto de vista de custo, é mais barata ou mais cara na Marginal Pinheiros. Como não temos um estudo na Marginal Pinheiros, essa resposta não dá para ser feita hoje.

Os estudos dizem respeito atualmente apenas à Marginal Tietê. Então, acho que esse aprofundamento com a Marginal Pinheiros, no futuro, terá que ser estudado com o devido carinho, na época oportuna, quando se estudar a Marginal Pinheiros. Até do ponto de vista de custo, hoje, não podemos falar.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Minha preocupação é a seguinte: antes até de dizer se concordamos ou não com a questão de pedágio, mas se poder explorar e formar opinião e convicção, veja bem, se na verdade, não for feita essa análise conjunta, o negócio pode ficar bastante lucrativo para quem assumir a Marginal Tietê e ter interesse, e não ter ninguém talvez para se apresentar para a Marginal Pinheiros, ficando truncada a proposta. Essa é a preocupação um. Preocupação dois: se no objeto da licitação já não deveria estar incluídas,

4



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	193	do proc.	197
N.º	212	de 19	99
O funcionário	ms		

ROD.: Dia3 FOLHA:4

TAQ.: LUIZ CARLOS

COMISSÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORADOR:

DATA: 08.10.99

digamos, as duas áreas, para poder um custo equilibrar com o outro.

Essa é uma preocupação, uma avaliação.

O SR. LUÍS CARLOS SANTOS CUNHA - Não, não acredito, porque o pedágio que se está pensando é cobrar por distância percorrida, e o mais eletrônico possível. Inclusive, a CET já tem mantido contato com as concessionárias de rodovias, que estão para implantar o pedágio eletrônico.

Então, já iniciamos esse contato, até para que o equipamento que vá, depois, no futuro, nos carros, para que o pedágio possa ser eletrônico nas rodovias, seja o mesmo que se terá na marginal, senão o carro deverá ter vários equipamento para que ele seja identificado.

Assim, esse cuidado já está sendo tomado. E, na medida em que pensa em um pedágio pela distância percorrida, então, se pode implantar também um pedágio pela distância percorrida na Marginal Pinheiros. Acredito que isso não tenha...

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Mas o fluxo de tráfego é diferente. Então, a rentabilidade de um pedágio na Marginal Tietê, pelo que dá para depreender, será muito maior do que a rentabilidade de um pedágio na Marginal Pinheiros. Portanto, uma concorrência para um pedágio na Marginal Pinheiros não terá o fôlego do alcance de obras e a da Marginal Tietê terá o fôlego e talvez uma ociosidade que, no equilíbrio das duas marginais poderia responder melhor pelo interesse coletivo da cidade. Essa a preocupação, entendeu?



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	134	do proc.	de 1999
N.º	134	de 1999	
Funcionário	msj.		

ROD.: D1a3 FOLHA:5

TAQ.: LUIZ CARLOS

COMISSÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORADOR:

DATA: 08.10.99

198

O SR. LUIS CARLOS SANTOS CUNHA - Não acredito, porque, outra vez, para se fazer o estudo de viabilidade econômica, o primeiro dado que se precisa ter são os custos. Para se ter o custo é preciso ter, pelo menos, um anteprojeto, que é a fase em que estamos na Marginal Tietê. Temos um anteprojeto e temos os custos estimados. Portanto, em função disso é que se está prevendo o prazo de concessão, porque a receita depende do prazo de concessão. Uma coisa que se pode fazer é colocar prazo de concessão diferente, por exemplo. Se a Marginal Pinheiros vai precisar de um prazo maior ou menor, você pode jogar com o custo e com o prazo de concessão que se vai ter, quando se for estudar, para que o sistema fique equilibrado, porque, com certeza, precisa ficar equilibrada.

Agora, por que o objetivo de se ir para a Marginal Tietê? Porque, conforme já foi dito e explicado pelo Sr. Secretário, na primeira audiência, ela tem uma importância para a cidade, em função do volume que ela carrega, muito maior até do que Marginal Pinheiros. Os dois volumes são altos, mas o da Marginal Tietê é muito maior do que o da Marginal Pinheiros. Por isso é que se está dando prioridade para se resolver primeiro um problema mais crítico, que é a Marginal Tietê. Mas as duas coisas podem, na devida época, como o pedágio vai ser por distância, se fazer de acordo: um pedágio pela distância, o prazo de concessão se fazer o sistema equilibrado. Acredito que não tenha problema nenhum para isso.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Eu teria uma dúvida com relação ao artigo 3º, que diz respeito ao prazo máximo da concessão, e estipula em 30 anos. por que esse prazo de concessão não entrou também



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	195	do proc.	18
N.º	2010	de	1999
O funcionário	ms.		

ROD.: D1a3 FOLHA:6

TAQ.: LUIZ CARLOS

COMISSÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORADOR:

DATA: 08.10.99

199

como critério de julgamento? Você poderia reduzir para 20 anos, dez anos, e entraria também como um dos critérios de julgamento das propostas. O porquê de prevalecer esses 30 anos?

O SR. LUÍS CARLOS SANTOS CUNHA - Bem, primeiro, só um esclarecimento: o projeto de lei não está fixando em 30 anos. o projeto de lei diz até 30 anos, e não está dito aqui, ainda, Vereador, o critério de julgamento. Isso será definido no edital. Pode até ser que este seja um critério de julgamento. É uma das alternativas. O edital está sendo estudado ainda, pela Secretaria, e ainda não está terminado, porque depende ainda de como será aprovado o projeto, se será aprovado na íntegra, se vai ter alguma modificação ou não, aqui na Câmara. Aprovado o projeto, o edital será finalizado.

Uma das alternativas é colocar justamente o prazo de concessão. Pode ser, sem dúvida nenhuma. Agora, o que nós já, pelos estudos que temos até agora, e pelas pesquisas que já fizemos de concessão de operação e de exploração de rodovias ou de equipamentos deste porte, já vimos que o prazo de concessão nunca é inferior a 20 anos. ele varia entre 20 e 30 anos.

Os estudos que temos até agora e que estamos chegando está caminhando para isso: alguma coisa acima de 25. Então, acredito que o prazo ainda não está... O projeto de lei fixa até 30. Portanto, ele pode ser qualquer número de um a 30, mas, pelo estudos que a gente tem, pela experiência que a gente já viu aí no mercado, ele deve variar de 25 a 30 anos.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 136	do proc. 2050 1997
N.º 136	de 1999
Bibliotecário M.S.	

ROD.: D1a3 FOLHA:7

TAQ.: LUIZ CARLOS

COMISSÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORADOR:

DATA: 08.10.99

200

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Uma outra dúvida que eu tenho, que diz respeito ao artigo 10, que a Secretaria Municipal de Transportes poderá transferir para a empresa pública municipal ou para a sociedade de economia mista controlada pela municipalidade, a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão do objeto dessa lei.

Sabemos que todos os estudos estão sendo elaborados pela Secretaria Municipal de Transportes, e paira também uma dúvida que me parece que esse artigo abriria uma condição para a Emurb participar. Então, gostaria de saber por que, se já existe a indicação da companhia ou do departamento que iria controlar e fiscalizar.

O SR. LUÍS CARLOS SANTOS CUNHA - O que está-se pensando atualmente é que é lógico que para essa concessão terá de haver uma fiscalização, obviamente, como toda concessão. E o que se está pensando atualmente é que a CET - Cia. de Engª de Tráfego, que faz a operação na cidade de São Paulo, é que faça essa fiscalização dessa concessão, por vários motivos: o primeiro grande motivo é que essa malha, essa via, ela vai se integrar na malha urbana, até como a Vereadora já levantou uma questão aqui parecida, com essa preocupação.

Então, ela vai se integrar na malha urbana, não só na outra marginal, por exemplo, como vai ter uma integração em todas as vias que chegam na marginal, com as vias que cruzam a marginal, as pontes, por exemplo, que são corredores importantes, que fazem a ligação do centro com a zona Norte e com um pedaço ali na Lapa, na zona Oeste. E a CET faz toda essa operação.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	197	do proc.	200
N.º	de 1999		
funcionário	ms.		

ROD.: D1a3 FOLHA:8

TAQ.: LUIZ CARLOS

COMISSÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORADOR:

DATA: 08.10.99

201

Assim, terá de haver obrigatoriamente uma integração muito forte de operação da CET com a empresa que vier a ganhar essa concessão. Por isso é que atualmente na Secretaria se pensa que essa empresa seja a CET. O que foi colocado no projeto de lei foi de fechar a possibilidade para que a Secretaria passasse para a CET, no futuro. Porque, se isso não fosse previsto, mesmo que a Secretaria quisesse no futuro passar para a CET, aí não poderia. E aí a CET precisa, ela vai ter custos para fazer essa fiscalização, obviamente. E o que se pensou foi de ela ser ressarcida por estes custos que ocorrerão para a CET.

Uma alternativa, se eu entendi o que V.Exa. está colocando, é de talvez já deixar claro no projeto de lei de que essa empresa é a CET, e não deixar vago de que poderia ser qualquer empresa. É uma possibilidade, sem dúvida nenhuma. Poderia ser deixado claro que a Secretaria Municipal de Transportes ou a CET é que vão fazer a fiscalização da concessão, sem dúvida. O que se imaginou de início foi de deixar aberto para que uma empresa, e o que se pensa atualmente é a CET, sem dúvida.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Também pelas declarações do Sr. Secretário, ele afirma que a tarifa será de um dólar. Gostaria de saber como se chegou a esse critério ou a esse valor.

O SR. LUÍS CARLOS SANTOS CUNHA - Chegou-se a este valor da seguinte forma: como é que a gente chega na questão da tarifa? Temos, de um lado, os custos que serão incorridos pela concessionária. Estes custos estão bem mensurados, e já há uma estimativa que eu diria com



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	198	do proc.
n.º	19	de 99
Funcionário	ms	

ROD.: D1a3 FOLHA:9

TAQ.: LUIZ CARLOS

COMISSÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORADOR:

DATA: 08.10.99

202

uma ordem de grandeza, com uma aproximação muito boa, pelo nível de anteprojeto que temos até hoje.

Estes custos dizer respeito, primeiro, ao projeto da própria via, que o projeto executivo terá de ser feito pela concessionária, porque o que temos hoje, elaborado pela CET, é um anteprojeto. Depois, a própria construção da via. A partir daí, depois da via pronta, entregue, inaugurada, é que começa a arrecadação. Mas continuam ainda custos que dizem respeito à manutenção da via e à operação, que é isso também que está sendo colocado, que a operação desta via terá de ser feita pela concessionária.

Então, com essa estimativa de custos... E aí, se incluiu nessa estimativa, obviamente, também o financiamento que a empresa que ganhar, a concessionária, terá de obter para poder fazer, porque aqui neste projeto tem uma diferença muito grande em relação às estradas, tanto estaduais quanto federais, que foram objeto de concessão. Até hoje, em todas essas estradas, a empresa concessionária que venceu a licitação já assumiu a estrada e começou a ter receita imediatamente, no mesmo dia em que assumiu. Neste caso aqui, vai haver um período, que é o período de obras, que está sendo estimado aí de um ano, aproximadamente, em que vai haver uma despesa muito grande e não vai haver receita nenhuma, está certo? Isso se pressupõe um financiamento, taxa de juros e tudo mais. Tudo isso está embutido nos custos.

Calculados os custos, e com esse prazo de concessão que a gente já imaginava que daria, porque em todos os projetos de transporte dá em torno de 20 a 30 anos, por isso é que se colocou no projeto de lei até 30 anos, é que se começou a fazer o fluxo de caixa e a receita. E daí é que se chegou, com base, obviamente, numa



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 137 do proc. N.º 100.000.000 de 1999
Empregado mss.

ROD.: Dia3 FOLHA:10

TAQ.: LUIZ CARLOS COMISSÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORADOR:

DATA: 08.10.99

203

simulação de tráfego, que prevê quanto de volume de trânsito que se vai utilizar dessa via é que chegamos na conta inversa, para calcular a tarifa.

Então, essa tarifa hoje, média, o que se está pensando é cobrar uma tarifa em função da distância percorrida, com uma tarifa média de um dólar. Atualmente o estudo chegou a esse nível.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Agora, esse valor com relação a reajuste, ele estaria atrelado ao dólar? Então, ...

O SR. LUÍS CARLOS SANTOS CUNHA - Não. Não. Não.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Não estaria?

O SR. LUÍS CARLOS SANTOS CUNHA - Não estaria. Se não me falha a memória, no projeto de lei diz que o preço a ser cobrado será fixado por decreto do Poder Executivo, e somente será reajustado - já no edital, isto para o edital têm que ficar claro a periodicidade, critérios de reajuste e tudo mais, e toda vez que for haver reajuste, também através de decreto do Executivo.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Outra dúvida que foi levantada: nós temos um projeto em andamento, do Governo do Estado, que diz respeito à macrodrenagem do Alto Tietê. Estaremos discutindo, e está em execução, o rebaixamento da calha do Tietê. Segundo afirmações



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 204 do proc. N.º 100 de 1999
ADJUNTO Nº 100
ADJUNTO Nº 100

ROD.: Dia3 FOLHA:11

TAQ.: LUIZ CARLOS

COMISSÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORADOR:

DATA: 08.10.99

204

feitas por diversos especialistas, com a execução dessas novas pistas das marginais, estaremos impedindo a realização, a execução dessa obra.

O SR. LUÍS CARLOS SANTOS CUNHA - Não. Pelo que conhecemos desse projeto, em contatos que já tivemos com o DAE, nós não estamos interferindo com essa obra. Aliás, essa obra é de suma importância para a cidade, e a CET, acho que mais do que ninguém, conhece a sua importância, porque a CET, além dos órgãos que cuidam do problema de drenagem, obviamente, a CET, como órgão público, foi a primeira a ser afetada pelas enchentes do Rio Tietê, pois temos, a cada enchente que lá ocorre, fazer desvios de trânsito pela cidade toda. Então, conhecemos da importância ... (PAULA)



ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:1

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

205

Da enchente que ocorre lá ter que fazer desvios de trânsito pela cidade toda. Então, conhecemos a importância desse projeto e, até onde temos conhecimento, e pelo anteprojeto que fizemos esse projeto não interfere e não impossibilita que seja feito o aprofundamento da calha do Tietê.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Mais uma questão, acho que várias alternativas anteriores têm sendo pensadas de obras de recuperação, complementação das marginais, uma delas foi da Secretaria Municipal de Vias Públicas que chegou a abrir uma licitação; depois, a licitação não foi levada adiante, tinha algum problema de classificação dos interessados para passar currículo e tal.

Duas questões, por que essa intervenção se deslocou da Secretaria Municipal de Vias Públicas para a Secretaria Municipal de Transportes e qual a avaliação que vocês fizeram da proposta anterior licitada por SVP, do conjunto de obras delas para esse projeto? Foram incluídos todos? Foi abandonado algum? Qual foi a comparação entre as propostas dos técnicos de SVP e a proposta que vocês fizeram?

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - De fato, Vereadora, a senhora lembrou bem que esse projeto de melhoria das marginais existe já há algum tempo. Se não me falha a memória, vou dizer isso até para me apresentar para a maioria dos presentes, estou atualmente como Diretor de Operações da CET. Sou funcionário da CET há algum tempo, sou especialista em trânsito e transporte e funcionário da CET. Se não me falha a memória, acho que a senhora até se lembra disso, esse projeto foi feito na gestão do PT, em 91, 92, na época eu participei. Esse



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 202 do proc. N.º 500 de 99
O funcionário

206

ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:2

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

projeto previa a melhoria da marginal em vários pontos críticos em que a CET, projeto que participamos há 10 anos, também tive a oportunidade de participar, nos pontos mais críticos e com o tempo a maioria deles ainda se mantém. Vou dar alguns exemplos depois, mas a maioria deles, com o tempo surgiram outros, mas esse projeto prevê a melhoria desses pontos críticos.

Ele chegou a sair para licitação, como a vereadora colocou. O projeto é de 91. Se pretendia em 91 se colocar em licitação, depois foi colocado em licitação em 96 ou 97, como a vereadora citou. Qual foi o problema da licitação? Infelizmente, não sei responder porque a licitação estava sendo feita na SVP. Esse projeto que está sendo colocado agora incorpora grande parte daquelas melhorias que estavam sendo propostas. É lógico que com as adequações pertinentes a esse novo projeto. Mas, eu vou citar um exemplo que está sendo muito colocado como sendo um problema, um gargalo que é o Clube Espéria. Esse gargalo que existe lá não é por causa do projeto de agora. O projeto de 90,91 já previa entrar 8m no terreno "do clube", não é do clube, mas da Prefeitura. Existe, inclusive, uma certidão de diretrizes quando o Clube Espéria fez em 93 algumas obras e se comprometeu a devolver essa área de 8m para que a CET implantasse aquele projeto de 91 próximo à Ponte das Bandeiras, que é um dos pontos críticos de gargalo na marginal.

Portanto, isso que está se dizendo agora de que existe um gargalo forte no Clube Espéria já era no projeto antigo porque é um problema sério de trânsito na Ponte das Bandeiras e o projeto antigo já previa pegar 8m. Então, nesse caso, por exemplo, está incorporando aquela solução do projeto antigo para se fazer um novo tipo de



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	203	de	206
N.º	2100	do	proc.
Funcionário		de 1999	

ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:3

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

projeto. Então, respondendo objetivamente, a maior parte desse exemplo que eu dei do Clube Espéria foi incorporado nesse projeto.

Com relação a segunda parte da segunda pergunta, porque ele mudou de Secretaria, até pelas explicações que já dei, sou da área técnica, não sei qual é a resposta a essa pergunta. Posso dizer, acho que é o que o Secretário já colocou aqui, é que o Secretário Getúlio Hanashiro assumiu o cargo em outubro ou novembro do ano passado, está fazendo aproximadamente um ano. Ele encomendou à CET esse estudo para ver se isso era possível, ou seja, a construção de uma pista a mais, se era viável tecnicamente levar esse projeto adiante. Foi encomendado à CET. O Secretário nos chamou logo que assumiu, fizemos um estudo do projeto, vimos que era viável tecnicamente e daí até pelas dificuldades orçamentárias, acho que esse projeto que estamos dizendo que há 10 anos existe e que até hoje não conseguiu se implantar em várias administrações, diga-se de passagem - se passaram três administrações pelo menos - por isso surgiu essa idéia de pedágio para que a própria iniciativa privada fizesse o investimento sem que a Prefeitura precisasse fazer o investimento.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Apenas um comentário. A sua lembrança foi mais alargada. De fato, acho que aconteceu isso em 90 mesmo. Estava me referindo mais imediatamente à licitação que o então Secretário Municipal de SVP, Reinaldo de Barros, colocou em 96, por aí. Então, o escopo de obras de recuperação que estava naquela licitação...

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Era daquele projeto de 90. Eu respondi isso, talvez não tenha ficado claro.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 204 do proc. 203 de 1999
Funcionário

208

ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:4

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Muito obrigado.

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - O projeto que foi licitado, ou que estava em licitação, em 96 e 97 era o projeto de 90, exatamente o projeto de 90. Talvez com algumas adaptações porque foi colocado 6 anos depois, mas era exatamente o mesmo projeto.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Muito obrigado.

Gostaria de convidar a Dra. Roselice Duarte de Medeiros, Coordenadora do CPRN, que está neste momento representado o Secretário de Estado do Meio Ambiente, o Deputado Ricardo Tripoli, que, infelizmente, encontra-se em viagem, para tomar assento.

Volto também a indagar a platéia se alguém deseja fazer algum questionamento ao representante da Secretaria. Por gentileza, Coimbra.

O SR. COIMBRA - Sou da assessoria. O Rodoanel, quando ele foi vendido, a idéia, para a Câmara e para a Cidade, foi vendido com a idéia de solucionar, amenizar o tráfego das marginais, e com base nessa idéia, nesse fundamento, a Prefeitura, a Municipalidade, arcou com 25% da despesa dessa obra.

A proposta dessa terceira via nas marginais vai, naturalmente, roubar o tráfego, o carregamento desse Rodoanel. Portanto, a Municipalidade como sócia do empreendimento está tendo uma contradição como investidor. Ao lado disso, o fato das marginais estarem próximas às rodovias vai induzir não só o tráfego de automóveis como também dos caminhões que pela idéia passaria a ser pelo Rodoanel. Ou seja, como o Rodoanel está 15m longe das marginais, os caminhoneiros uma vez que



ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:5

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

vão ter que pagar pedágio seja no Rodoanel, seja nessa nova via, vão preferir, naturalmente, o caminho mais curto da via expressa. Essa é a primeira contradição que eu queria colocar. Como a Prefeitura, tendo em vista o investimento colocado na obra do Rodoanel vê essa nova obra concorrendo com ela?

A segunda questão diz respeito à criação dos recursos oriundos desse pedágio que seria destinado a um plano de vias. O próprio Secretário ao colocar disse que a questão do transporte coletivo seria prioritário e que isso não seria questionado. Mas, o que se vê é que ao lado de se colocar essa obra se colocam os recursos dela destinado a um plano de via. Me pergunto: por que ao invés de um plano de vias quando se sabe que o congestionamento é apenas uma questão...o volume de vias sempre é inferior ao de carros que entram na cidade. Por quer não destinar esses recursos a um plano de transporte coletivo?

Muito obrigado.

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Vou começar respondendo a primeira que é com relação ao Rodoanel. As duas obras não têm contradição nenhuma, pelo contrário, as duas obras se complementam. O Rodoanel pelas simulações, aliás, uma informação para todos os presentes, não se se todos têm conhecimento disso, mas quem está fazendo as simulações de tráfego nessa parceria dos três Governos, Federal, Estadual e Municipal, é a CET. Portanto, todas as simulações de tráfego que foram feitas para o Rodoanel para se saber o volume que vai para o Rodoanel, de onde vem, de que via está vindo, para onde vai e assim por diante foi feito pela CET. Portanto, é a mesma equipe que está fazendo a simulação do Rodoanel é a equipe que fez também as simulações desse caso da marginal. Os dois projetos se complementam. O



ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:6

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

Rodoanel pelas nossas simulações vai retirar um volume significativo da marginal, mas que eu diria que dentro do contexto do volume que temos hoje é pequeno, pela estimativa vamos tirar o total de 12 a 14% do total. É lógico que é uma porcentagem muito maior de caminhões, se não me falha a memória, esse número é 28%, até confirmo aqui com o nosso especialista. Quanto está aqui? 28%, não é? 28% dos caminhões que passam serão atraídos para o Rodoanel. No trânsito total se estima de 12 a 14%. Portanto, essa porcentagem tirada de fluxo da marginal para o Rodoanel não é em função do volume que ela tem, é a isso que estou me referindo, isso precisa ficar claro, ela é uma parcela significativa, mas pequena. O que estou querendo dizer é que com o Rodoanel pronto se alguém acha que a marginal vai ficar com um trânsito uma beleza e vazia é uma visão distorcida, não vai ficar. Se eu tirar 10% do volume que tem lá ainda é um volume altíssimo e para ter congestionamentos quase como é hoje. Talvez fora dos horários de pico ficará bem melhor, você até pode visualizar que não tem congestionamento, mas nos picos, seguramente, continuará a ter congestionamento. Então, as obras se complementam.

Com relação a dizer que o tráfego de passagem vai preferir a marginal porque é mais curto eu discordo. O mais curto é pelo Rodoanel porque é antes de chegar a São Paulo. Então, é mais curto, por exemplo, quem chegar pela Dutra e pegar o Rodoanel para sair na Castelo Branco ou na Régis Bittencourt, do que vir até a marginal. Isso por mais que se amplie a marginal, com uma pista pedageada e tudo o mais ela será ainda uma pista muito mais carregada, sujeita a mais congestionamentos do que o Rodoanel. Acho que a atratividade do Rodoanel é para esse tráfego de passagem, é isso que estou dizendo. O tráfego de passagem será muito melhor com o Rodoanel do que pela



ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:7

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

marginal. Daí que entendo a importância do Rodoanel porque as duas coisas se complementam. Então, é importante para a cidade? Importantíssimo. Tanto que a Cidade e a CET são umas das entidades que defendem há muito tempo, e continuamos defendendo, principalmente pelo volume de caminhões e carretas grandes que vai tirar da marginal. Essas carretas não precisam estar passando aqui se você for analisar 4km, que é o centro de São Paulo. É um absurdo. Carreta que vem de Recife, de Porto Alegre, por exemplo, passam a 4km da Praça da Sé. Isso é um absurdo. Então, é fundamental. Resolve completamente o problema da marginal? Não resolve. É por isso que as duas coisas se complementam. Acho que isso imaginando o Rodoanel pronto. Apenas para terminar a resposta a sua primeira pergunta, o que nós sabemos hoje é que o Rodoanel está em construção do primeiro trecho que é o trecho Oeste, que a interferência na Marginal Tietê é muito pequena, quase nula. Tem uma interferência muito maior no final da Marginal Pinheiros. O segundo trecho que está sendo dito é justamente o trecho Norte que será paralelo, que será paralelo à Marginal Tietê, mas com prazo de conclusão, como está sendo falado aí, na melhor das hipóteses, na hipótese mais otimista em 2006, em uma hipótese realista 2008. Portanto, daqui há 9 anos. A Marginal Tietê como está eu diria que não aguenta mais 9 anos como está. Então, esse complemento, mesmo imaginando ele pronto, e além disso é um projeto esse da marginal pode ser feito em um prazo muito mais curto do que está se pensando no trecho Norte do Rodoanel.

Com relação a segunda pergunta, foi dito aqui pelo Secretário exatamente isso, que uma das idéias que se tem de colocar é justamente vincular essa receita ao Funcor, que é o Fundo de Corredores do transporte coletivo, que a parte da CET apoia tudo isso. Se investir



ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:8

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

essa possível receita em transporte coletivo a Cidade só tem a ganhar se for feito isso.

- Aparte fora do microfone.

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Desculpe, não entendi.

O SR. COIMBRA - Em uma das cláusulas do projeto fala que esses recursos serão destinados a um plano de vias.

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Precisaria pegar aqui. O que já foi discutido, inclusive, uma das recomendações foi justamente essa: que o Secretário se prontificou a estudar, ou seja, colocar o Fundo de Corredores. Isso não tem problema nenhum. Mas, o Secretário Getúlio Hanashiro já colocou que essa é uma alternativa viável de ser colocada, sem problemas.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Alguém mais gostaria de se manifestar? (Pausa) Por gentileza, eu pediria para falar o nome e a entidade que representa.

O SR. JOSÉ ROBERTO HEDER - Sou do Partido Abstrato Tropical Lírico. Quero fazer algumas perguntas aos representante do Sr. Secretário. Por que a Prefeitura se baseia em um projeto tão antigo, de 800 anos atrás, que foi a cobrança de pedágio na Inglaterra, para resolver os problemas desta cidade? É uma coisa tão sórdida, dos barões, dos duques cobrando das pessoas para passarem nas pontes, nos vales para que pudessem viver.

212

20



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 259 do proc. N. 212 de 1983
9 JUN 1983

213

ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:9

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

Segundo, quero saber do Secretário porque se fala em custos financeiros se alguma empresa vai tomar essas obras pressuponho que ela tenha dinheiro para fazer essas obras. Ou vai se entregar a algum aventureiro que vai tomar dinheiro emprestado com o aval da Prefeitura? E, se o projeto megalomaniaco não der certo quem vai ficar com o prejuízo? O futuro desta cidade?

Terceiro, quero perguntar porque esta cidade trata tão mal o seu contribuinte, as suas pessoas físicas, as suas pessoas jurídicas? Por que temos tantos projetos para tirar dinheiro do povo e não temos projetos para arrumar esta cidade? Por que as empresas estão indo embora, estão sendo expulsas desta cidade? A cidade começou a diminuir nos últimos 5 anos por causa dos procedimentos que se tomam nesta cidade. Pagamos o INSS mais caro; pagamos um dos IPTUs mais caros e não entendo porque se tenha que pagar para transitar na marginal. A Prefeitura não tem esses 250 milhões para fazer a obra?

Em quarto, li na imprensa que essa empresa vai ganhar por ano 28 milhões de dólares com a arrecadação, o que dá exatamente o valor da megasena desta semana que está calculado em 60 milhões. Quem é o portador desse bilhete premiado? Quem é esse favorecido com esse bilhete que vai correr durante 30 anos? Enquanto sonhamos com um número todos os dias o camarada já tem o bilhete na mão de 28 milhões de dólares durante 30 anos?

Muito obrigado.

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Foram tantas questões que vou tentar responder a todas resumidamente. Acho que a questão mais importante que foi colocada é o porquê da cobrança de pedágio. Acredito que talvez você não tenha conhecimento, desculpe-me tratá-lo

21



ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:10

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

de você, mas talvez você não tenha conhecimento exato do projeto que está sendo proposto. Primeiro, não vai se obrigar ninguém a pagar pedágio. O pedágio é para quem entrar na nova pista. Está se deixando ao lado nas novas pistas outras duas exatamente como é hoje. Então, vai pagar quem quiser entrar na nova pista. Quem não quiser, na pior das hipóteses vai encontrar uma situação de trânsito exatamente como é hoje. Então, acredito que quanto a esse tipo de questionamento não existe porque porque ele vai ter as mesmas condições que tem hoje. Entra na nova pista quem quiser. Se a Prefeitura não investir, acho que no seu próprio questionamento você já respondeu essa pergunta. Porque se a Prefeitura investe o cidadão de São Paulo que não tem carro, e que portanto nunca vai entrar na pista nova, paga também pelos impostos e tudo o mais. Ele estaria dando uma parte do dinheiro dele para construir uma nova pista, isso de a Prefeitura fizesse o seu investimento. Não fazendo, fazendo dessa forma, primeiro, paga quem quer entrar, quem vai usar e, segundo, se não vai usar tem as mesmas condições que tem hoje.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Muito bem. Agora, gostaria de passar...por gentileza, peço para falar o nome e a entidade que representa.

A SRA. FABIANA - Represento o gabinete do Vereador Devanir Ribeiro. O parágrafo 1º, do art. 1º, fala: " a exploração das vias de tráfego serão remuneradas pelo pedágio e por projetos especiais associados a receitas secundárias". Do que se tratam essas receitas secundárias dos projetos?



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 211 do proc. 214
19 99
funcionário

ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:11

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

215

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Acho que elas estão especificadas em um outro artigo, mas que podem ser, por exemplo, isso será especificado no edital, mas podem ser, por exemplo, se você quiser explorar propaganda. No projeto de lei não está tratado, mas se não tivesse essa previsão, se amanhã no edital se quiser colocar não poderia ser colocado. Então, como exemplo é a receita vinda de propaganda de outdoor, que hoje é muito comum aí. Isso é uma receita um pouco fora do objeto principal que pode você colocar; se for colocada terá de ser previsto no edital. Então, o edital vai definir as receitas e como elas se encaixam na equação financeira do projeto. Por que se pensou nisso? Porque se essas receitas forem possíveis você pode usar essa receita para baratear a tarifa do pedágio. Portanto, tendo uma receita maior o pedágio pode ficar mais barato.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Por favor, o nome e a entidade que representa.

O SR. JOSÉ BORGES - Sou do gabinete do Vereador Devanir Ribeiro. Uma das variáveis para se definir o valor da tarifa é o volume de tráfego, o número de veículos. Se esse número se alterar para menos, quer dizer, se se alterar para mais a empresa estaria tendo um retorno extra, ou sejam além daquilo previsto no valor das iniciais. Como a CET ou a Prefeitura pensariam em controlar esse volume de tráfego no sentido de não se alterar essas variáveis padrões definidas quando você calcula o custo? Quer dizer, para não incorrer no risco de você estar projetando no caso 100 mil veículos trariam uma arrecadação x e se isso superar esa expectativa como ficaria o faturamento da empresa? Outro aspecto se relaciona ao art.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 212	do proc. 212
N.º 212	de 1993
O CONCELHO	

ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:12

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

216

6º, o finalzinho, no inciso XIV que diz o seguinte: "o foro de resolução amigável de eventuais divergências que surjam no decorrer do prazo de vigência da concessão". Tem um Parágrafo Único que diz: "a periodicidade, o critério de reajuste de preço obedecida a legislação regente da matéria deverão ser fixados no termo de outorga da concessão e serão autorizados sempre por ato do Executivo em função das oscilações de mercado para mais ou para menos". O que significam oscilações de mercado, é uma via que, na verdade, é inédita. Não existe no Brasil uma coisa que você pudesse comparar, dizer que existe um mercado de exploração de pedágios urbanos que possam servir para se definir preços desse tipo de atividade.

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Pela segunda questão você já respondeu a primeira. Você mesmo já respondeu. As oscilações de mercado são exatamente essas imponderáveis no volume. Então, para responder definitivamente, quero dizer que as nossas projeções, acredito muito nelas, estão muito bem feitas, mas é um prazo de tempo muito longo. Isso que foi colocado agora é justamente para verificar isso que você colocou. Às vezes se imagina um volume de tráfego que pode ser maior ou pode ser menor, existem essas situações. A receita pode não atingir o que estava se prevendo com aquela tarifa como pode ser ultrapassada. Por isso foi colocado isso aqui. Talvez ela possa sofrer algum ajuste ou algum acompanhamento ao longo do contrato em função do que está se prevendo. Não acredito porque em outras experiências de concessão de contratos de rodovias isso tem caminhado mais ou menos como se prevê. É preciso colocar uma cláusula dessas até porque o prazo é muito longo e precisa ter um acompanhamento disso ao longo do tempo.

24



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 213 do proc. N.º 212 de 1999
O funcionário

ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:13

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

217

- Aparte fora do microfone.

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - O amigável significa que se houver um desequilíbrio, exatamente isso que você colocou, se tiver um desequilíbrio de contrato tanto para mais como para menos existe a possibilidade de discutir amigavelmente uma rescisão de contrato. Agora, isso estará melhor definido no edital.

- Aparte fora do microfone.

O SR. _____ - A divergência pode ser, por exemplo, o valor da tarifa do pedágio se cobrado pode ser uma divergência. Isso será resolvido amigavelmente? A empresa pode estar pleiteando um valor acima do que o Poder Público pode dizer que não é? Como se resolve? Amigavelmente?

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Ela pode pleitear o que ela quiser, mas em outro parágrafo diz que sempre será definida por ato do Executivo. Pleitear acredito que qualquer um pode pleitear, mas sempre será definida por ato do Executivo.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Gostaria de passar a palavra para a Dra. Roselice Duarte de Medeiros, representando a Secretaria do Estado do meio Ambiente.

A SRA. ROSELICE DUARTE DE MEDEIROS - Boa tarde. O que gostaríamos de estar colocando aqui enquanto Secretaria de Estado do

25



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 214 do proc. 212
N. 212 de 19 39
O cancelamento

ROD.:D4,5,6,7

FOLHA:14

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 08.10.99

218

meio Ambiente de São Paulo não seria especificamente a questão do pedágio, mas um todo que tem uma complexidade de acordo com os diversos dispositivos legais existentes. É uma obra de relevante impacto ambiental e, assim sendo, passível de uma ação bastante complexa através de um Estudo de Impacto Ambiental e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental. Nessa oportunidade os impactos ambientais são avaliados nos diversos meios: físico, biótico, inclusive econômico. Então, seria prematuro estarmos dizendo pela viabilidade ou não do empreendimento sob o ponto de vista ambiental. Mesmo porque isso será objeto de um estudo, uma avaliação.

(Entendemos...Camilo)



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAOUIGRAFIA DT-10

ROD.:D-08 e D-09 FOLHA:1 TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 08.10.99

Entendemos, pela complexidade e pela fragilidade das áreas envolvidas, apesar de a obra se limitar ao município de São Paulo, como é previsto em lei, a área de influência direta desse obra extrapola a região. Então, o governo do estado de São Paulo entende que esse processo de avaliação de impacto ambiental deva ser conduzido por ele, com a participação do corpo técnico, da Prefeitura Municipal de São Paulo e dos demais órgãos envolvidos na matéria ambiental.

Como não há maiores detalhes específicos sobre a obra, essa é uma questão de concepção. Em se tratando de estudos e avaliações bastantes complexos, o governo do estado de São Paulo, de acordo com a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente e de sua competência, vai oportunamente estar avaliando e colaborando com esse trabalho, introduzindo, se necessário for, todos os componentes necessários à perfeita condução do caso, como medidas compensatórias e mitigadoras, para minimizar os efeitos negativos que eventualmente essa obra venha a ter. Tudo isso será contemplado e harmonizado, para que se tenham os benefícios esperados.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Tem a palavra a nobre Vereadora Aldaíza Sposati, para levantar um questionamento.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Uma das questões que apresentamos na outra audiência pública é a seguinte: "A proposta dessa obra é de se utilizar um canteiro central, um sistema de drenagem, uma área verde precariamente tratada e gramada e algumas regiões com plantio, enfim, é uma área de drenagem e equilíbrio. A



ROD.:D-08 e D-09 FOLHA:2 TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 08.10.99

informação que temos é que a cidade de São Paulo conta com 13.900.440 metros quadrados de áreas verdes praças e canteiros, excluindo-se os parques. Esse número pode sofrido alguma alteração. A marginal do Tietê, nos seus canteiros, tem 1.362.000 metros quadrados e a marginal de Pinheiros tem 538.000 metros quadrados de canteiros. Portanto, as duas juntas somam aproximadamente 1.900.0000 metros quadrados de canteiros. Isso é um pouco mais do que 10% de toda a área de canteiros e praças na Cidade. Então, do ponto de vista do impacto, a retirada desses canteiros parece ser significativa. Levantei se havia sido analisada esse questão, até porque a marginal está em uma articulação direta com o sistema hidráulico, a drenagem. Penso que esse seria uma das principais questões, não esquecendo da própria relação de poluição. É evidente que o trânsito congestionado vai emanar muito mais gases do que um trânsito em fluxo. A questão não é exatamente essa, mas qual é o equilíbrio que se tem sob o ponto de vista do sistema de drenagem? Esse é o ponto que levanto novamente.

A SRA.

- Sem dúvida, V.Exa. tem toda razão. Não disponho desses dados agora para confirmar qual é a porcentagem, mas esse é um dos aspectos muito expressivos que, sem dúvida, será avaliado no estudo do impacto ambiental. A questão da impermeabilização do solo, cada vez mais fortemente observado nas regiões urbanas, gera todo esse tipo de problema. Por isso que essa questão deve ser avaliada. Outras medidas de compensação deverão ser contempladas, para estar equilibrando novamente esse ecossistema.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 217 do proc. 212 de 1999
O funcionário

221

ROD.:D-08 e D-09 FOLHA:3 TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 08.10.99

O SR.

- Faço apenas um comentário.

Gostaria de obter dois esclarecimentos. Primeiramente, nobre Vereadora, o próximo passo a ser feito é realmente é o estudo de impacto ambiental. Isso não foi feito ainda, mas esse é o próximo passo a ser dado. Com relação a esses canteiros que existem na marginal, a grande parte deles vai continuar. Uma grande quantidade de canteiros que há, nas interseções entre as alças que fazem as ligações das pontes com a marginais, permanecem sem nenhuma interferência. Já fizemos um levantamento muito preliminar sobre isso, fato que será detalhado no estudo de impacto ambiental. Pelo que já levantamos até agora, essa questão será discutida com os técnicos do estado.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Tem a palavra a nobre Vereadora Aldaíza Sposati.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Só concluindo, digo que, na audiência pública de hoje, estamos tratando exatamente sobre a questão do impacto ambiental e da drenagem. Em relação à outra audiência, com os pontos levantados, examinando o texto do projeto de lei, percebemos que o texto do projeto é principalmente direcionado para a autorização da outorga da concessão onerosa. Então, ele é muito mais um texto que amarra os dispositivos econômicos e legais a orientar esse processo.

Desde o debate anterior, insisto que há necessidade, quando da especificação do artigo 2º e seus parágrafos complementares, de os parâmetros do processo básico estarem mais explícitos. Vejo que a há a questão da execução de obras e obras de que escopo. Gostaria de saber se isso inclui ou não pontes, viadutos, qual é o grau de

29



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 218 do proc. N. 212 de 1993
222

ROD.:D-08 e D-09 FOLHA:4 TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 08.10.99

monitoramento, a própria questão do compromisso com a recuperação do viário das pistas já instaladas. Assim, haveria a necessidade de termos uma especificação maior acerca do alcance dos parâmetros do projeto básico no texto de lei.

O SR.

- Sem dúvida nenhuma, isso

pode ser feito. No estágio atual que estamos diante o projeto, essa questão pode ser melhor detalhado, sem dúvida nenhuma, para o aperfeiçoamento do projeto de lei.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Tendo em vista a urgência do projeto, solicito ao representante do Sr. Secretário que seja remetido a esta Comissão, o mais breve possível, esse detalhamento solicitado pela nobre Vereadora Aldaíza Sposati.

Iremos encerrar essa audiência pública. Na semana que vem, haverá outra audiência, quando estaremos abordando a questão econômica e a questão jurídica desse projeto de lei.

Mais uma vez, agradeço o Dr. Luís Carlos Santos Cunha, Diretor de Operações do CET, representando, neste ato, o Secretário Municipal de Transportes, Sr. Getúlio Hanashiro, a Dra. Roselice Duarte de Medeiros, coordenadora do CPRM, representando, nesse ato, o nobre Vereador Roberto Triplo. Menciono o professor Herde Silva; nosso diretor do Secovi, José Eduardo Delamana e tantas outras pessoas que se dispuseram a debater esse problema tão importante para esta Cidade.

Muito obrigado a todos.

SEGUE m, juntado s, nesta data
documento s e papel de informação
rubricado s sob folhas n.ºs 219 a 273
Em 20/10/99.

M. L.
Maria Tereza da Silva Berti
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente



**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE**



MEMBROS: AURÉLIO NOMURA - Presidente
ALDAIZA SPOSATI
GOULART
TONINHO PAIVA
ANA MARTINS
BRUNO FEDER
MYRYAM ATHIE

AUDIÊNCIA PÚBLICA S/ PL.212/99 REALIZADA NA CÂMARA
MUNICIPAL DE SÃO PAULO EM 15 DE OUTUBRO DE 1999.

SOLICITANTE: VEREADOR AURÉLIO NOMURA

(MEMO. Nº 207/99)

SECRETÁRIA : MARIA TEREZA DA SILVA BERTI



ROD.:D1 FOLHA:1 TAQ.:Dalva COMISSÃO:CPU
ORADOR: DATA: 15-10

224

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Boa tarde a todos, vamos dar início à terceira audiência pública, hoje, abordando o aspecto jurídico. Eis que o nobre Vereador José Eduardo Martins Cardozo, levantou algumas questões com relação a ilegalidade da cobrança do pedágio na zona urbana.

Para compor a mesa convido os Srs; Dr. Luiz Eduardo Santiago, representando a assessoria do Processo Legislativo da Câmara Municipal; Dra. Sônia Garcia Mistrello, da Procuradoria Municipal de Transportes; Dr. André Ramos Tavares, do escritório do Dr. Celso Bastos e representando o Instituto Brasileiro do Direito Constitucional; Dr. José Carlos de Mello Dias, do escritório José Carlos de Mello Dias Advogados Associados; Dr. Carlos Amorim, representando o Ministério Público de São Paulo.

Antes de iniciarmos o debate, quanto a legalidade, gostaria de comunicar que esta Presidência recebeu ofício do Sr. Secretário Municipal dos Negócios Jurídicos comunicando que em razão dos compromissos agendados anteriormente, não poderá comparecer e também o Sr. Secretário Municipal dos Transportes, Engenheiro Getúlio Hanashiro, informando da impossibilidade de sua participação, indicando como representante o Sr. Luiz Carlos Santos Cunha, diretor de operações da Companhia de Engenharia de Tráfego, que está a caminho.

Vamos iniciar este debate, esclarecendo que as Comissões de Constituição e Justiça e Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, analisou o projeto de lei entendendo pela legalidade.

Com a palavra Dr. Luiz Eduardo Santiago que irá nos esclarecer a respeito da posição da assessoria do Processo Legislativo.

2



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 221 do proc.
N. 712 de 1999
CUNCI

ROD.: D2c3 FOLHA:1

TAQ.: LUIZ CARLOS COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 15.10.99

225

O SR. LUIZ EDUARDO SANTIAGO - Boa tarde, Vereador. Bem, a manifestação da Assessoria se prendeu, antes me mais nada, à discussão da natureza jurídica do pedágio. No nosso entendimento é o ponto fundamental para a decisão sobre a legalidade ou ilegalidade deste projeto.

Nesse sentido, na análise do artigo 150 da Constituição Federal, nós fizemos um balanço das posições doutrinárias, num sentido e noutro, e a polêmica se restringe à caracterização da cobrança de pedágio como taxa ou como tarifa, como preço público.

No entendimento da Assessoria, ela tem a natureza de preço público, até porque os serviços públicos podem ser concedidos, podem ser prestados diretamente pelo poder público, ou indiretamente, através dos institutos de concessão e de permissão. E, neste caso, a remuneração dos serviços se dá através de uma tarifa e não do tributo taxa.

Em linhas bastante largas, é a síntese do parecer. Quer dizer, a discussão dessa natureza jurídica e a conclusão de que ele tem a natureza de preço público e, portanto, nenhuma ilegalidade advém desse projeto, o que não ocorreria se concluíssemos que a natureza jurídica seria de taxa, na medida em que, aí, sequer a delegação da cobrança da taxa pode ser feita a terceiros. Deve ser feita diretamente pelo poder público. Em rápida síntese, Presidente, era essa a questão que foi levantada no parecer, e que é a nossa posição.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Agradeço os esclarecimentos.



ROD.: D2e3 FOLHA:2

TAQ.: LUIZ CARLOS COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 15.10.99

226

Gostaria de também convidar para compor a Mesa o Dr. Alexandre Motonaka, que é o Chefe de Gabinete da Secretaria de Transportes do Município de São Paulo.

Gostaria agora de passar a palavra ao Dr. José Carlos de Melo Dias, do Escritório José Carlos de Melo Dias Advogados Associados. Por gentileza.

O SR. JOSÉ CARLOS DE MELO DIAS - Sr. Presidente, senhoras e senhores, sou um modesto advogado, saído da imensa e anônima legião de trabalhadores do Brasil. Vim aqui não para discutir os aspectos jurídicos, sem embargo de que eu concordo plenamente com o parecer esposado e explicitado agora pelo Dr. Luiz Eduardo Santiago, de que é lícita a cobrança de pedágio, em vista de um melhoramento público, que só vai pagar o pedágio quem vai se utilizar daquela rodovia, daquele melhoramento.

Sem embargo das opiniões em contrário, eu diria que, se não pudéssemos cobrar o pedágio, não teríamos hoje, por exemplo, a Ponte Rio-Niterói. Na época, ela foi severamente combatida, como agora se combate a construção das vias marginais. No entanto, poucas pessoas se lembram que o pedágio pagou à Coroa Britânica, com a arrecadação do pedágio, no prazo estipulado de 20 anos. e é inegável, ninguém pode negar os benefícios advindos da Ponte Rio-Niterói.

Tenho aqui, à disposição do ilustre Vereador Aurélio Nomura os estudos, as leis italianas do ano de 1965, 68, 61, nos quais toda a malha rodoviária da Itália foi construída por entes privados, mediante a cobrança de pedágio durante 30 anos. A Itália ficou arrasada no pós-



ROD.: D2e3 FOLHA:3

TAQ.: LUIZ CARLOS COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 15.10.99

guerra, e somente construiu toda sua malha rodoviária entregando isso à iniciativa privada, que construiu mediante a cobrança de pedágio.

Mas estamos falando em pedágio em via pública do município. Ilustre Presidente, não precisa muito. V.Exa. poderia dar um pulo até Buenos Aires, que construiu, há bem pouco tempo, a Ruta Panamericana, que são seis pistas expressas de cada lado, e mais duas outras que não pagam pedágio. Então, são oito pistas na Ruta Panamericana. Ou seja, só vai pagar pedágio quem vai utilizar aquelas seis vias expressas. Resultado: vai-se do centro de Buenos Aires em direção ao restante do país, ao norte do país, na metade do tempo que nós gastamos hoje, por exemplo, do Morumbi ao "Cebolão".

Quanto consumimos de combustíveis, qual o gasto de esforço mental, físico e econômico, pela demora em não alcançarmos o ponto de saída, pelo estrangulamento das vias marginais? Então, quem vai pagar o pedágio é quem tem automóvel, quem pode pagar. A proporção de população no Brasil que vai pagar o pedágio qual é? Só quem tem automóvel, só quem tem carro particular.

Agora, a chiadeira vem por conta dos proprietários dos caminhões das grandes frotas, não do modesto proprietário de um caminhão só; vem das grandes empresas de ônibus. Essa é a realidade.

Recentemente, Sr. Presidente, também na Argentina, se construiu uma via expressa do Aeroporto Ezeiza (?), até o centro da Capital Federal. Sabe quanto se gasta neste percurso de 32km? No máximo, 15min. Há dois pedágios, é verdade. Mas vou em 15min.

Acho, Sr. Presidente, que há outros argumentos muito mais ponderáveis, muito mais eloquentes, melhores dos que estes que eu expendo neste momento. Mas o interesse público é que converge para a



ROD.: D2e3 FOLHA:4

TAQ.: LUIZ CARLOS COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 15.10.99

cobrança de pedágio, porque o que a Prefeitura tem de fazer é cuidar da saúde, da educação e da segurança. Então, em vez de ela construir uma via pública para desafogar o trânsito, vai pegar o dinheiro dela e aplicar nisso que é fundamental ao poder público. E deixa que a iniciativa privada construa a via pública com seu dinheiro, mediante a cobrança de pedágio. Este é o meu modesto ponto de vista.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Gostaria de agradecer as suas observações e de convidar agora o Dr. André Ramos Tavares, do Instituto Brasileiro de Direito Constitucional e também do Escritório do ilustre Professor Celso Bastos. Por gentileza.

O SR. ANDRÉ RAMOS TAVARES - Boa tarde, Sr. Presidente, demais integrantes desta Mesa, senhoras e senhores. Gostaria de deslocar, apenas parcialmente, a discussão para fazer uma abordagem do ponto de vista constitucional da matéria, para verificar da sua compatibilidade com as normas expostas pela Constituição, já que vivemos aqui num estado de direito, e ninguém pretende ferir, através de leis municipais ou de outra natureza, as normas estabelecidas constitucionalmente.

Primeiro ponto que gostaria de salientar é que não estou aqui discordando da necessidade de uma melhoria no sistema viário ou até do sistema de transportes públicos. O problema é a verificação da compatibilidade deste projeto de lei com as normas exposta pela Constituição.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 225 do proc. 228
N. 212 de 19 99
O. 212 de 19 99

ROD.: D2e3 FOLHA:5

TAQ.: LUIZ CARLOS COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 15.10.99

229

O primeiro aspecto, que já foi levantado aqui, é o tributário. Antes de abordá-lo, gostaria de situar a questão do ponto de vista do princípio da liberdade de locomoção. A Constituição assegura como princípio geral a liberdade de locomoção, artigo 5º, no "caput", na própria cabeça do artigo, e que vem, depois, mais à frente, garantir de maneira específica, através de um remédio constitucional próprio, que é o "habeas corpus".

Dessa maneira, temos então como princípio, ou seja, regra, diretriz, o princípio da liberdade de locomoção. Esta liberdade é exercida onde. Ora! É evidente que ela é exercida nas vias públicas. Ela não é exercida dentro da casa do cidadão. Vai exercê-la locomovendo-se dentro do território nacional. Então, a liberdade de locomoção engloba a possibilidade de o cidadão deslocar-se entre pontos, dentro do território nacional, a possibilidade de permanecer nele, sendo seu cidadão, e a possibilidade de sair e ingressar no território nacional.

Ora! Essa possibilidade de deslocamento dentro do território nacional - que é denominada por alguns como liberdade de circulação - é exercício por meio da utilização das vias públicas. Ora! Tendo isso como pressuposto, passo então a retomar a idéia da tributação.

O artigo 150, lá no inciso V, vai me dizer que é vedado ao Estado instituir tributos que cerceiem, de alguma forma, esta liberdade de locomoção. E excepciona, excepciona para trazer o caso do pedágio. Ora! Estamos dentro do capítulo que trata do Direito Tributário. Estamos dentro do artigo que traz aí o chamado Estatuto do Contribuinte, ou seja, as limitações ao poder de tributar. E foi aí que a Constituição colocou a ressalva do pedágio. Parece-me, com o

7



ROD.: D2e3 FOLHA:6

TAQ.: LUIZ CARLOS COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 15.10.99

devido respeito das posições contrárias, que seria um verdadeiro contra-senso dizer que não se trata de um tributo, tendo em vista que a própria Constituição, de maneira clara, estabelece que é vedado estabelecer limitações ao tráfego de pessoas, exceto ressalvada a cobrança de pedágio. Isso dentro da área tributária.

Portanto, existe, sim a possibilidade de se criarem pedágios, desde que obedecidos estes parâmetros oferecidos pela Constituição; desde que se trate, portanto, de tributos de natureza interestadual ou intermunicipal. É essa a única ressalva que vamos encontrar na Constituição. De resto, vale o princípio geral. Qual é o princípio geral? É o da impossibilidade de se estabelecerem tributos que, de alguma forma, cerceiem a liberdade de locomoção, está certo?

Então, este é o primeiro aspecto que me parece merecer uma ponderação um pouco mais detida na análise do projeto de lei que a gente está discutindo aqui.

Outro aspecto que me parece extremamente importante é que, da forma como está sendo tratada esta tributação - vamos chamar de remuneração do poder público -, na verdade, se cria uma espécie de taxa de obra, porque se pretende remunerar a própria construção, e uma taxa de uso, porque se pretende que o cidadão pague pela utilização das vias.

Ora! Taxa de uso e taxa de obra são duas espécies de taxa inconstitucionais no Brasil. Só existe possibilidade de se criar taxa ou pelo exercício do poder de polícia ou taxa pela prestação de um serviço público.

Ainda que se admitisse que não se trata de uma taxa, e ainda que se admitisse que não se trata de uma taxa de uso nem de uma taxa



ROD.: D2e3 FOLHA:7

TAQ.: LUIZ CARLOS COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 15.10.99

231

de obra, que são vedadas, ainda assim me parece inviável criar uma espécie de remuneração desse porte, porque se está mexendo com um valor básico da Constituição, que é justamente a liberdade de locomoção.

Então, sob este ponto de vista, também fica impossibilitada essa criação desse tipo de remuneração, sem se discutir o mérito de se tratar ou não de uma tarifa ou de uma taxa, até porque existem autores de nome, de grande nome, que entendem que o sistema brasileiro não admite preços públicos ou tarifas, apenas taxas. De qualquer forma, poderia citar aqui vários autores, como Manoel Gonçalves Ferreira Filho, Pinto Ferreira, Celso Bastos, que entendem que se trata, no caso, de uma taxa e de um tributo, porque até a Constituição é bastante clara nesse sentido. Então, pedágio é uma taxa.

De outro ângulo, e já finalizando, Sr. Presidente, há um problema aqui de ferir-se o princípio da igualdade ou isonomia entre as pessoas, porque o poder público falido pretende agora possibilitar àqueles que têm condições de pagar, possibilitar a essas pessoas o uso de vias mais céleres, de vias melhores, para se locomoverem dentro do município. E isto também me parece extremamente inoportuno e contrário aos princípios norteadores da Constituição, que vamos encontrar lá no artigo 3º, como, por exemplo, o princípio de que o Estado deve buscar a redução das desigualdades sociais, de que o Estado deve propiciar, de alguma forma, a diminuição do desnível encontrado hoje em dia. Então, também sob este ponto, me parece que é inconstitucional esse projeto de lei.

Gostaria de alertar, por fim, para as consequências catastróficas da aprovação de um projeto de lei ... (CARLA)

3



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 238 do proc. 212/99
O funcionário

ROD.:D4

FOLHA:1

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:15.10.99

...as consequências catastróficas da aprovação de um projeto de lei inconstitucional tendo em vista, evidentemente, a presunção que as leis gozam de que são constitucionais. Uma vez editada uma lei desse porte, ela irá gozar da lei de presunção de constitucionalidade e irá ser, evidentemente, executada pelo Poder Executivo, aplicada.

Posteriormente pode vir a ser declarada inconstitucional. Os efeitos dessa declaração de inconstitucionalidade serão extremamente prejudiciais aos cofres públicos e ao cidadão que pagou uma tarifa, taxa ou remuneração inconstitucional.

Eram essas as ponderações que gostaria de fazer, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR.AURÉLIO NOMURA (PSDB)- Obrigado pelos esclarecimentos. Por fim, passo a palavra à Doutora Sônia Garcia Mistrelo, da Procuradoria da Secretaria Municipal dos Transportes. (Pausa).

Vamos fazer uma inversão e passar a palavra ao Dr. Alexandre Montanaga, chefe de Gabinete da Secretaria Municipal de Transportes. Posteriormente à Doutora Sônia Garcia Mistrelo.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 224 de 224
N. 212 de 1999
Mts.

233

ROD.:D4

FOLHA:2

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:15.10.99

O SR. ALEXANDRE MONTANAGA - Sr. Presidente, caros colegas, pedi para que a ordem de explanação fosse invertida porque acompanhei a elaboração do projeto de lei desde seu início como chefe de gabinete.

Respeitando as colocações e argumento dos colegas, o presente projeto de lei é totalmente legal e constitucional. Não há nenhum deslize de ordem jurídica.

Por que isso? Primeiro, a tarifa a ser cobrada nas novas marginais não tem caráter tributário, ou seja, não é revertida de compulsoriedade, não é obrigatória. Se você quiser optar pela via local, não paga nada. A liberdade de circulação continua igual à de hoje, não há nenhum empecilho. O cidadão só irá pagar a tarifa por um serviço público se desejar andar de forma mais rápida. Portanto, existe ainda a total liberdade de ir e vir prevista na Constituição porque há a opção de andar pelas vias locais. O pedágio será sobre o uso das novas vias.

A primeira diferença entre a tarifa e taxa é a compulsoriedade. A tarifa não é compulsória, já a taxa é. Analisando a jurisprudência a respeito do assunto, na década de 70 o Supremo já decidiu, por exemplo, no caso da tarifa de ônibus, havia uma discussão se era taxa ou não, que é uma tarifa. Por quê? Tenho opção ou não de utilizar o transporte coletivo.

Alguém pode argumentar que se a pessoa não tem carro, tem uma condição econômica pior, será obrigada a andar de ônibus. Mas a grosso modo a pessoa tem a liberdade de optar se irá andar ou não de ônibus.

Da mesma forma, o caso das pistas, pior ainda pois quem tem automóvel tem uma condição melhor. Também tenho a opção de andar nas vias não pagas.

//



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	230	do proc.
N.º	212	de 19 99
Funcionário		

ROD.:D4
ORADOR:

FOLHA:3

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Política Urbana

DATA:15.10.99

234

Fazendo um histórico de como surgiu a idéia, o fundamento jurídico desse projeto de lei. Nós nos baseamos no art. 175 da Constituição, que passo a ler: "Incumbe ao Poder Público, na forma da Lei, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único: A lei disporá sobre:

I - O regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - Os direitos dos usuários;

III - Política tarifária;

IV - A obrigação de manter serviço adequado."

Na Constituição Federal, livro máximo do nosso ordenamento jurídico, está previsto a prestação de serviços públicos através de concessão ou permissão.

Fugindo do "juridiquez", o Estado às vezes não tem condições de oferecer o serviço público à população. A Constituição facultou a ele conceder a um particular a realização do serviço público através da concessão ou permissão.

Posteriormente, como o art. 175 demanda uma lei federal, foi promulgada a lei 8987/98, penso que é de 98. Essa lei regulamentou, deu os detalhes necessários para que fossem feitas as concessões e permissões. Com base nessa lei, vislumbramos a possibilidade de haver uma concessão a um particular, precedida de uma obra pública para que prestássemos um serviço público.

Como a própria lei federal demanda a existência de uma lei municipal, nós, Poder Público, administração atual, em respeito a essa

12



ROD.:D4 FOLHA:4

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:15.10.99

Casa, mandamos um projeto de lei utilizando o art. 175, mais esta lei 8987, propondo a construção de três novas vias. O que está sendo feito? Construção de novas vias, não é colocação de pedágio nas existentes. É a construção de três novas vias ao mesmo tempo em que não está sendo colocado dinheiro público. O dinheiro do orçamento que poderia estar sendo utilizado na construção dessa via, está sendo utilizado em um fim mais social. Iremos construir três novas vias com dinheiro privado.

Só que o capital privado também quer ser remunerado. Qual foi a forma encontrada? A cobrança de uma tarifa por meio da qual o concessionário responsável pela construção das três novas vias será remunerado ao longo de um tempo e terá o retorno do capital investido.

Isso é novidade? Não. (Dalva)



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 232 do Proc.
N. 212 de 1949
Inscrição MS.

ROD.:D5
ORADOR:

FOLHA:1

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

DATA: 15-10

Isso é uma novidade? Não. É uma coisa que acontece em diversos países. Existe até um livro que trata do assunto que em cidades de diversos países adotaram esse modelo. Cidades com orientação mais liberal, com governos mais para esquerda. Há o chamado "Bildung" Bild Operete(?), você constrói, opera depois repassa para o Poder Público a obra. Uma forma encontrada e criativa para que, diante da falência financeira dos estados em geral, você possa dar uma resposta a demanda da população.

Existe a base legal no artigo 175 da Constituição Federal, Lei 8987. Obedecendo os ditames e o respeito que devemos a esta Casa, um projeto de lei que tornará lei brevemente aqui.

Primeiro; existe um fundamento legal vazado. Segundo; o princípio da liberdade de locomoção, não está sendo afetado. Eu posso utilizar qualquer uma das outras vias, gratuitamente. Em relação ao artigo 150, que fala das Limitação do Poder de Tributar. Nesse caso não pode encarar a tarifa como um tributo. O tributo é uma coisa compulsória, não tenho a liberdade de não pagar impostos. Sei que a maioria dos senhores gostaria de não pagar o imposto de renda retido na fonte. Mas somos obrigados a recolher. Não é tributo também.

E por fim, a questão do princípio da igualdade. Acho que esse aqui é até mais defensável, basta sair às ruas para ver que a desigualdade campeia nas ruas, não é porque você vai estar cobrando de um proprietário de automóvel a utilização de uma via específica, que você está ciente desse princípio. Um princípio da igualdade é definida quando alguém passa fome na rua, por causa do desemprego, quando os bancos são favorecidos, não quando usamos dinheiro privado para construir três novas vias na Marginal.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 233 do proc. N. 212 de 1999
01 de Junho de 1999

ROD.:D5

FOLHA:2

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 15-10

237

De imediato, são essas as considerações, estou a disposição para responder o necessário. Muito obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Com a palavra a Dra. Sônia Garcia Mistrello, da Procuradoria da Secretaria Municipal dos Transportes.

A SRA. SÔNIA GARCIA MISTRELLO - Boa tarde a todos. A questão aqui está repousando sob a inconstitucionalidade ou não da lei. Como Dr. Alexandre já falou, a inconstitucionalidade está sendo alegada pelo nosso colega, em relação aos valores cobrados dos usuários em razão da natureza jurídica desse valor. Acho que ficou bem esclarecido pelo Dr. Alexandre, que a natureza jurídica, não é de tributo e sim de tarifa por conta da prestação de serviços a serem prestados pela eventual concessionária.

Gostaria de acrescentar, com relação ao que nosso colega,, Dr. André falou, que não se trata de taxa de obra e muito menos de taxa de uso, porque conforme o projeto de lei disciplina a obra, vai ser realizada pelo concessionário por conta em risco desse concessionário sem utilização de dinheiro público e taxa de uso, muito menos, em razão da contra prestação de quem efetivamente se utilizar dessa via.

É isso, basicamente.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Com a palavra Dr. Carlos Amim, do Ministério Público de São Paulo.

15



ROD.:D5 FOLHA:3

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 15-10

O SR. CARLOS AMIM - Gostaria de cumprimentar a todos, faço na pessoa do ilustre Presidente da Comissão. Como eu disse a S. Exa., estou aqui na qualidade de ouvinte, mas um ou outro comentário não posso deixar de fazer. Um deles, é no sentido, de que essa questão da ampliação das marginais e da implantação de um pedágio nessas vias, interessa muito ao Ministério Público. Tanto é que foi instaurado um procedimento investigatório na nossa promotoria destinado a averiguar, exatamente as conseqüências para o urbanismo da cidade decorrentes desse projeto.

Nesse sentido, a nossa preocupação, nesse primeiro momento, refere-se a questão da utilização de áreas verdes, até que ponto há constitucionalidade, uma vez que a Constituição do Estado não permite, pelo menos numa primeira leitura, a utilização desses espaços, áreas verdes, áreas livres para finalidades diversas como a que se pretende utilizar. Outra preocupação, é saber até que ponto o impacto urbanístico, ambiental, a vizinhança, especialmente no que se refere ao trânsito ou mesmo ao problema das enchentes, foi suficientemente analisado, se não está sendo apreciado de uma maneira um pouco precipitada.

Finalmente, se essa concessão que se pretende, da exploração, acho que o termo é bem esse mesmo, de fato atende ao interesse público. A questão tributária, não vou enfrentar, até porque estou na presença de inúmeros especialistas, não iria cometer essa leviandade. De qualquer modo, tenho certeza de que há possibilidade de efetivar um trabalho em parceria com a promotoria da cidadania que tem lá os seus conhecedores da matéria e que poderiam avaliar essa questão.



ROD.:D5	FOLHA:4	TAQ.:Dalva	COMISSÃO:CPU
ORADOR:			DATA: 15-10

O que pude perceber dessa reunião de hoje, infelizmente não pude participar das anteriores, pelo menos todos estão debatendo a questão do pedágio, dando com certa a construção, a implementação, a execução das obras, a construção de um na nova pista.

Isso parece-me uma inversão total de valores, parece uma pessoa extremamente consumista que quer comprar alguma coisa mas não sabe exatamente o que. Antes de verificar, se de fato há a necessidade cobrar pedágio, a necessidade e a possibilidade de se realizar as obras. E quais obras? Obras que não foram devidamente explicitadas no projeto, que ficaram para serem explicitadas quando do edital de licitação, ou mesmo através do decreto que parece bastante vago.

O que entendemos também, é que essa questão de escolher um determinado projeto.

... Não pode... idelci



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	236	do proc.	239
N.º	111	de 19	99
O funcionário	M.B.		

ROD.: D-6 FOLHA:1

TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Audência Pública

ORADOR:

DATA: 15.10.99

240

Não pode estar desvinculada de um contexto maior, que é a análise do Plano Diretor, que é analisar o que se pretende fazer no desenvolvimento da nossa cidade, qual é o zoneamento que se planeja para daqui a alguns anos, como isso vai se reverter na ocupação dos nossos espaços livres, que repercussão em enchentes isso vai gerar; ou seja, esse projeto isolado pode exatamente contrariar todo um esforço que deveria ser anterior à sua votação.

Gostaria de dizer, também, que me parece um pouco excessiva a transferência do poder de legislar, que o Legislativo, caso aprove, outorga ao Executivo. Quem lê o artigo 6º fica um pouco assustado, parece que não é só quem vai construir que tem carta branca, como foi dito na reunião anterior e na outra. Quem vai construir, quem vai concorrer, quem vai conseguir a concessão, com certeza tem seus interesses atendidos através desse projeto. Mas a Prefeitura também tem, o Executivo também tem, porque, na verdade, legisla com total liberdade, uma vez que, pelo artigo 6º, pode disciplinar quais a sobras, até mesmo o objeto dessa concessão.

Não vou me estender mais até porque, na verdade, não temos posição fechada a respeito da matéria; o que temos é muita dúvida a respeito de diversos temas. Acho que isso reflete as dúvidas que a sociedade como um todo tem, o que demonstra que a urgência da votação desse projeto possa trazer como consequência, uma confusão generalizada ou inconformismo da sociedade, uma vez que inúmeros pontos não foram explicitados, inúmeras inconstitucionalidades não foram sanadas.

De qualquer modo, colocamos à disposição a nossa promotoria, caso esses pontos não sejam suficientemente esclarecidos e caso as

18



ROD.: D-6 FOLHA:2

TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Audência Pública

ORADOR:

DATA: 15.10.99

possíveis inconstitucionalidades persistam, até para levar a discussão a juízo.

Obrigado.

O SR. AURELIO NOMURA (PSDB) - Obrigado pela manifestação. Gostaria de aproveitar a pessoa do eminente Promotor Público Dr. Carlos Amim, para levar ao Ministério Público o nosso apreço, pela atuação com que vem se conduzindo em prol da melhoria da nossa cidade. Das discussões que hoje estão aflorando muitas vezes há necessidade de uma intervenção do Ministério Público, que tão bem tem atuado exatamente com relação a essas discussões.

Gostaria de convidar o nobre Toninho Paiva, que é o Vice-Presidente desta Comissão, para participar da Mesa. Gostaria de convidar, também, para esta Mesa, o Dr. Breno Dias Batista, que é o vice-Presidente da Associação Paulista dos Empresários de Obras Públicas.

Gostaria, agora, de franquear a palavra aos membros da Mesa, para as complementações que acharem necessárias. (Pausa)

O SR. _____ - Sr. Presidente, gostaria de esclarecer alguns pontos. Em primeiro lugar gostaria de insistir uma vez mais que o artigo 150, no inciso IV, dispõe que é vedado, entre outras vedações, à União, aos estados e municípios, estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio. Ora, se pedágio não fosse tributo, não estaria ressalvado aqui. Seria um dispositivo inútil. Portanto, partindo do princípio de hermenêutica constitucional



ROD.: D-6 FOLHA:3

TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Audência Pública

ORADOR:

DATA: 15.10.99

de que a Constituição não emprega palavras inúteis, não posso simplesmente ignorar esse dispositivo e dizer que pedágio é preço público ou tarifa. Ora, aqui está muito claro que uma das ressalvas aos tributos que limitam o tráfego de pessoas é o pedágio. Qual pedágio? O pedágio de natureza interestadual e intermunicipal, nos termos do artigo 150. Mas, ainda que conseguíssemos superar esta primeira dificuldade de ordem constitucional, eu chegaria à mesma conclusão, de que o pedágio tem natureza tributária, por uma interpretação constitucional sistemática. Não sei se não me fiz claro, por isso gostaria também de insistir no princípio da liberdade de locomoção e talvez trazer alguma elucidação a esse respeito.

Na verdade, quando se diz que o município pode criar tributo, taxa, ou tarifa ou preço público, é totalmente verdadeiro. E qual vai ser a diferença? Como muito bem expôs o Dr. José, ilustre assessor, a diferença está em que o tributo tem natureza coercitiva, impositiva e obrigatória, não há como o cidadão subtrair-se ao tributo. Ao passo que a tarifa, o preço público fazem parte de uma opção; paga quem quiser, quem fizer opção pela utilização do serviço oferecido. Agora, se eu aplicar o raciocínio de que indo por uma via eu posso não pagar a remuneração, portanto não seria obrigatória, pelo mesmo raciocínio poderia dizer que o Imposto de Renda não é um tributo, porque se eu não realizar rendimentos não vou pagar. Basta que eu exerça a seguinte opção: não realizo o rendimento, não recolho Imposto de Renda. Assim poderia fazer com todos os tributos.

O problema é a essência da atividade, do bem com que a gente está mexendo. A gente está mexendo com liberdade de locomoção.

A esta, por excelência, por definição (Carla)



ROD.:D7

FOLHA:1

TAQ.:Carla

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 15.10

A esta, por excelência, por definição, não é possível estabelecer restrições à liberdade de locomoção no sentido de dizer que é uma opção. Não é uma opção porque é um valor essencial. Não posso criar uma tarifa em cima desse tipo de valor. Isso só a título de complementação.

Gostaria de adotar a linha defendida pelo ilustre Doutor Carlos Amim de que realmente não damos por barato a possibilidade de criar e construir essa avenida do ponto de vista do impacto ambiental e urbanístico, do ponto de vista do meio ambiente urbano. É evidente que isso envolve problemas que devem ser analisados e são pressupostos da nossa discussão tributária ou constitucional. Até porque a própria Constituição assegura, no art. 182, que compete ao município a política de desenvolvimento urbano. Mas essa política deve ter por objetivo o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. Parece-me que isso não é feito por meio da cobrança de remuneração pelo uso das vias públicas.

Era isso, Sr. Presidente, que gostaria de esclarecer.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Alguém mais gostaria de complementar?

O SR. BRENO DIAS BATISTA - Sou da Associação Paulista de Empresários de Obras Públicas.

O assunto que gostaria de abordar com relação ao tema foge de aspectos jurídicos, mesmo porque não sou advogado, mas contempla principalmente o seguinte: a construção dessa terceira via composta de



ROD.:D7 FOLHA:2

TAQ.:Carla

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 15.10

três faixas de tráfego e que seria construída com recursos privados e em cujo leito trafegariam os veículos que desejassem pagar a tarifa, não sei que nome é o mais correto, além de trazer benefícios para quem paga e usa essas vias, traz benefícios também para os demais que não pagam e que hoje estão usando as vias que já existem. Continuarão a existir em igual número vias como existem atualmente, sem nenhum ônus para os usuários e essas vias existentes certamente estarão mais vazias porque não terão nelas os veículos que estão circulando na faixa paga.

Sob o ponto de vista prático e não jurídico, há vantagem tanto para quem irá usar a via paga, quanto para aqueles que usarão, sem pagar, as vias já existentes. Não me parece que haverá um prejuízo para os usuários atuais, mas sim um ganho. E os usuários que optarem pela via paga também terão um ganho, porém oneroso.

No meu entendimento, isso não traz prejuízo e nem fere o princípio de isonomia. Os que estão sem pagar, continuam sem pagar e em condição melhor.

Com relação ao restante do projeto, como todo projeto que resolve um problema de tráfego muito sério da cidade e será um projeto que, sem dúvida nenhuma, irá pedir um desafogo no sentido de escoamento no sentido leste-oeste e vice-versa, tem todo nosso apoio, inclusive porque irá trazer obras à cidade, gerando emprego de mão de obra, uma série de vantagens no reaquecimento da economia tão problemática em função das dificuldades que não só País atravessa, mas também o governo estadual e o municipal.

Eram essas as minhas colocações.



ROD.:D7	FOLHA:3	TAQ.:Carla	COMISSÃO:CPU	245
ORADOR:				DATA: 15.10

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Obrigado pelas colocações.

Alguém mais gostaria de usar a palavra?

O SR. - Inicialmente quero colocar a Secretaria Municipal de Transportes à disposição do Ministério Público, franquear a apresentação do projeto para que eles possam conhecê-lo, opinar e, inclusive, criticar.

Em relação ao que o colega disse quanto à taxa e do preço público, Direito não é matemática e não é exata. Cada cabeça é uma sentença e cada um tem a sua posição. O colega tem a dele, existem outros autores juristas consagrados com outras posições. O professor Ivis Martins(?) e o famoso jurista Hugo de Brito.

Peço vênica para ler um trecho do seu livro. Não quero tornar a tarde enfadonha, lerei só um pedaço: " Distinção entre taxa e preço público. Quanto à remuneração pelo uso ou aquisição da propriedade de bem do Estado, é pacífico o entendimento a Receita é um preço público. Nunca uma taxa.

O problema situa-se na área do serviço na qual diversos critérios têm sido apontados pelos estudiosos da ciência das finanças e do direito financeiro para estabelecer a distinção entre taxa e preço.

Um desses critérios seria a compulsoriedade, sempre presente em relação à taxa e ausente em relação a preço que seria facultativo. Há porém quem sustente a existência de preços obrigatórios, assim como quem afirme a existência de taxas facultativas.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 242 do Doc. 272 de 1939
N. 272 de 1939
A. 272 de 1939
A. 272 de 1939

ROD.:D7 FOLHA:4 TAQ.:Carla COMISSÃO:CPU
ORADOR: DATA: 15.10

246

O Supremo já fixou entendimento pelo qual preço de serviços públicos e taxas não se confundem porque estas, diferentemente daqueles, são compulsórias e têm sua cobrança condicionada à prévia autorização orçamentária em relação à lei que as instituiu."

Esse é o entendimento do Professor Hugo de Brito Machado, respeitado, como também respeitado o entendimento daqueles que se opõem a ele.

Somente uma observação para quem não freqüenta o mundo jurídico. Se fosse uma taxa, ou seja, um tributo, o aumento e a instituição do mesmo dependeria da prévia autorização do Poder Legislativo, ou seja, da Câmara, da Assembléia ou da União. Usando o raciocínio, na minha opinião equivocado, de que o pedágio é um tributo, para você aumentar um pedágio nas estradas municipais ou federais, você teria que ter uma prévia autorização do Poder Legislativo estadual(?) ou federal. O que não ocorre. Na nossa opinião é uma tarifa que não se submete ao princípio da legalidade nem da anterioridade.

Da mesma forma, a tarifa ser cobrada nas três novas vias a serem implantadas

24



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 243 do proc. 19 99
O funcionário ms

ROD.:D8,9 FOLHA:1

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:15.10.99

Da mesma forma, é a tarifa ser cobrada nas três novas vias a serem implantadas na Marginal.

Apenas uma última colocação de ordem prática, vemos que o pedágio aumenta todos os dias, ninguém gosta de pedágio. Então, é natural essa repulsa. Mas, acho que a tarifa a ser cobrada não é tributo.

Muito obrigado.

O SR. _____ - Quero aproveitar para agradecer a oferta do projeto por parte da Secretaria de Transportes. Eu aceito e aproveito a oportunidade para fazer a solicitação formal desse material. Assim como também gostaria de solicitar formalmente o envio dessas transcrições dessas audiências que ocorreram nesta Casa.

Finalizando, não vou falar como jurista porque não sou, mas pensando em termos práticos como o meu ilustre antecessor. Não sei até que ponto a relação custo benefício dessa obra vale a pena para a Cidade. Não sei até que ponto isso não vai trazer como consequência a diminuição, a extinção das áreas verdes que São Paulo tem. Quer dizer, é uma Cidade que já tem concreto e asfalto e vai ficar sem o pouco que resta. E, pior que isso, a consequência não só ambiental disso, mas urbanística que se reflete no aumento do trânsito, certamente não é pacífico, mas gostaria de saber até que ponto há a possibilidade disso acontecer e mesmo no aumento, no tormento que nos assola todos os anos que tem data e local certo para acontecer que são as enchentes. Não sei até que ponto a opção pelo transporte individual é nesse momento o desenvolvimento para São Paulo. E, também não sei, pensando na



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 244 do proc.
N. 212 de 1999
Funcionário

ROD.:D8,9 FOLHA:2

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:15.10.99

248

questão custo e benefício, se vale a pena uma obra desse porte que dizem, segundo li nos subsídios da discussão do projeto, reuniões anteriores de urbanistas que se debruçaram sobre o assunto, teria também prazo de vencimento certo, ou seja, 8 anos para precisar de outro, 8 anos para uma nova obra se realizar, ou pior 30 anos de conta. Quer dizer, 8 anos de validade e 30 anos de recebimento. Com certeza é dinheiro público que será gasto, a fonte é a mesma: o dinheiro do contribuinte.

Muito obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Alguém mais gostaria de se manifestar? (Pausa)

Antes de dar a palavra ao Dr. José Roberto Andrada Amaral, da Associação dos Moradores do Pacaembu e Higienópolis, gostaria de mencionar a honrosa presença do urbanista Célio Botura e também do Sr. Eduardo Della Mana, Diretor do Secovi.

Tem a palavra o Dr. José Roberto Andrada Amaral.

O SR. JOSÉ ROBERTO ANDRADA AMARAL - Sou arquiteto, paisagista. Tinha elaborado um texto pequeno para a primeira audiência, mas infelizmente não houve tempo. É um texto curto de 120 segundos.

" São Paulo é a cidade mais poluída visualmente no Brasil e em todo o mundo. Embora muitos de nós não tenhamos consciência disso todos aqueles do resto do mundo que aqui estiveram sabem. Como pode isso acontecer? Como chegamos a este ponto? Foi acontecendo aos poucos, sem que ninguém notasse. Agora mesmo mais um lance desse processo de degeneração da paisagem de São Paulo está em vias de

26



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 245	do proc. 248
N.º 210	de 93
O funcionário	

ROD.:D8,9 FOLHA:3

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:15.10.99

249

acontecer e ninguém está percebendo, nem mesmo os profissionais relacionados à estética da paisagem urbana, urbanistas, arquitetos, paisagistas e etc. Com exceção do que houve naquele dia da urbanista Raquel Raonik. Aquela paisagem horrível, segundo relatos de estrangeiros, que é a entrada de São Paulo para quem chega pelo Aeroporto de Cumbica, ou seja, a Marginal Tietê, está ameaçado de tornar-se mais horrível ainda. Como? Enquanto todos discutem se deve ou não colocar pedágio em algumas pistas da Marginal, a Prefeitura pretende fazer isso suprimindo o canteiro central para nele colocar mais pistas. E aí, perguntarão: "Por que não construir em cima daquele vazio"? É a velha mentalidade tecnocrata, rodoviarista de se acabar com os canteiros centrais que são considerados um vazio, um nada. "Tem grama? Bota asfalto em cima". Qualquer estrangeiro chegando em São Paulo vê aquela paisagem horrível da Marginal tem vontade de dar meia volta e ir embora. A Prefeitura quer tornar aquela paisagem em um oceano de aridez mais horrível ainda. E, ainda temos a pretensão de virmos a ser a capital do Mercosul. Isso logo após a Prefeitura ter realizado um concurso de paisagismo para a Marginal onde o canteiro central deveria ter uma importante função em termos de vegetação, sombreamento e etc. E quanto à segurança? Eles vão alegar que cuidarão disso. Pergunto: da mesma maneira daqueles trechos da Marginal Pinheiros junto aos muros da USP e do Jockey Clube sem acostamento, que já havíamos avisado do perigo? As mortes estão acontecendo, como vemos nos jornais.

Essa proposta da Prefeitura despreza totalmente a questão paisagística, a segurança e outras, evidentemente. Se é para resolver os congestionamentos por que não pedir para a iniciativa privada para investir todo esse dinheiro em um projeto criativo de transporte



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 246 do proc. 249
N. 212 de 1999
O. Silva 728.

ROD.:D8,9 FOLHA:4

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:15.10.99

público como a proposta do Prof. Cândido Malta de uma malha de microônibus para a classe média que tiraria por volta de 20% ou mais dos carros em circulação"?

Muito obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Vou passar a palavra para responder o Dr. Luiz Carlos Santos Cunha, Diretor de Operações da CET.

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Boa tarde, Sr. Presidente, Dr. Amim, representante do Ministério Público, membros da Mesa, demais companheiros.

Têm sido colocadas aqui uma série de dúvidas, de colocações que acredito a maioria delas já tenhamos discutido nas duas audiências anteriores que foram mais dirigidas ao projeto técnico de viabilidade do ponto de vista da importância do projeto que está se discutindo.

Vou me permitir, Sr. Presidente, ao invés de responder, fazer um resumo do que discutimos nas outras

250

28



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 247 do proc. N. 213 de 1999
O funcionário mss.

ROD.:D10e11

FOLHA:1

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 15.10.99

251

Portanto, das quatro pontes críticas em termos de enchentes, -
- que são os quatro locais onde o Rio Tietê transborda inicialmente assim que temos chuvas fortes na cidade --, apenas uma hoje está solucionada que é a Ponte das Bandeiras. O projeto prevê, sim, que esses outros três pontos, Anhanguera, Casa Verde e Aricanduva, serão contemplados no projeto e será construído sistema semelhante ao que existe hoje na Ponte das Bandeiras, para resolver o problema das enchentes. Portanto, o problema das enchentes que também está sendo colocado, acredito que está contemplado no projeto. E se compararmos a situação de hoje com a situação futura, com o projeto implantado, não tenho dúvida nenhuma em afirmar de que vamos ter uma melhoria imensa. E talvez, até, nesses três pontos que são os críticos hoje, se o rio não transbordar nos três pontos, tenhamos até situação de chuva forte sem o transbordamento do rio, coisa que hoje é praticamente impossível. Com chuvas forte na cidade há sempre o transbordamento inicialmente nessas três pontes. O projeto, portanto, prevê tratamento contra as enchentes. Prevê também, o que já foi comentado aqui e em outras oportunidades, o concurso que foi realizado para as marginais no início do ano. Em relação a esse ponto, o Secretário dos Transportes, Dr. Getúlio Hanashiro, fizemos reunião com o vencedor do concurso, arquiteto Bruno Padovano, verificando que os projetos não são incompatíveis, muito pelo contrário, pode aproveitar até o ponto de se ter a iniciativa privada com aporte de dinheiro que o Poder Público não está conseguindo ter hoje, pode até tornar viável projeto que a princípio não se estava vendo horizonte para colocá-lo em prática. Talvez tenha de sofrer algumas adaptações? Sem dúvida nenhuma, mas pelo que foi discutido nessa reunião se viu que uma idéia não incompatibiliza a outra, muito pelo contrário, havendo conjunção

29



Câmara Municipal de São

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

ROD.:D10e11

FOLHA:2

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 15.10.99

de esforços poderá ser implantada a outra idéia, a do concurso que foi premiada.

Acho que a última coisa questionada aqui, discutida também na última audiência pública, é o estudo do relatório de impacto ambiental. Realmente, está previsto, terá de ser feito até por outras legislações que exigem que seja feito. Será feito e é o próximo passo do projeto a elaboração do estudo de impacto ambiental. Inclusive, como foi dito na última audiência pública, em parceria com os técnicos do Governo do Estado, com a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente representada que estava nesta Mesa. Está previsto e será feito sem dúvida nenhuma.

Para encerrar, assim como o Dr. Alexandre disse, gostaria de aproveitar a presença do Dr. Amir, do Ministério Público, para colocar não só a Secretaria como a Companhia de Engenharia de Tráfego, que fez anteprojeto, hoje em dia estamos em situação de termos anteprojeto em escala 1:2000 já elaborado, mostrando a viabilidade técnica. O projeto é viável e pode ser implantado com as implicações práticas, como já disse, de melhoria para a cidade. Coloco à disposição não só a Secretaria, como também a Companhia de Engenharia de Tráfego para que possamos prestar todos os esclarecimentos. A princípio, Dr. Amir, até poderia tranquilizá-lo porque pelas preocupações iniciais, estou muito tranqüilo pois vejo que já discutimos a maior parte das preocupações nas duas primeiras audiências. Lamento que o senhor não tenha tido oportunidade de vir, mas estamos à disposição para retomar os estudos, não só oficialmente, como o senhor solicitou, mas para marcarmos reuniões no Ministério Público, na CET, com as presenças dos

知



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 249 do proc.
N.º 212 de 1999
O Funcionário

ROD.:D10e11

FOLHA:3

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 15.10.99

253

promotores do Ministério Público, para que possamos prestar todos os esclarecimentos.

O SR. CARLOS AMIM - Gostaria de agradecer o oferecimento de todos os subsídios e me penitenciar publicamente. Realmente, de fato, não pude comparecer nas duas primeiras audiências, certamente o meu questionamento foi repetitivo. Até perguntei ao Vereador justamente se seria conveniente, pela minha ausência, fazer esse tipo de indagação e fui orientado nesse sentido. Agora, acho que é bom de novo reprisar que a posição do Ministério Público, que não é de antemão contrária ao projeto. Estamos de fato confusos, estamos de fato mal informados, só isso. Gostaríamos de ter esclarecidos todos os pontos, de ter todos os pontos definidos.

Em relação ao problema da simulação, a influência no trânsito, realmente não conheço e vou ter oportunidade de conhecer, mas gostaria de saber se a simulação cobriu mais de oito anos, quer dizer, até que ponto a simulação não foi feita só para uma situação que praticamente iria ocorrer em seguida a execução das obras, a abertura da pista? Quer dizer, será que o projeto tem duração de quanto tempo?

Em relação às enchentes, vejo o problema como uma casa reformada, a gente abre pensando que vai consertar um cano e quando vai ver, tem de derrubar a casa. Não sei até que ponto porque se hoje existem ainda quatro pontos críticos, que seriam solucionados pelo projeto, a impermeabilização desse trecho tão extenso, não vai trazer como consequência o aparecimento de tantos outros? Não sei, gostaria de ter convicção, certeza científica a respeito disso. Em relação ao esquecimento, a ter sido ignorado os projetos vencedores do concurso

31



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 250 do proc.
N.º 212 de 19 99
Concursos

254

ROD.:D10e11

FOLHA:4

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 15.10.99

das marginais, nesse ponto fico vendido justamente pela minha ausência. Mas pelo que pude ler no documento fornecido pela Comissão, pela discussão do projeto, consta exatamente afirmação em sentido oposto, quando o arquiteto vencedor, Bruno Padovano, argumenta que a construção da via semi-expressa inviabilizaria os melhoramentos previstos no concurso. Daí também há necessidade de ouvir mais pessoas, esclarecer os pontos e receber o material, a transcrição. De qualquer modo, não somos contrários mas também não somos favoráveis, vamos discutir à exaustão, só isso.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Obrigado. Gostaria de passar a palavra a Sra. Ideli, urbanista e também assessora do Vereador Nelson Guimarães Proença. Pediria que a senhora fosse breve, por gentileza.

A SRA. IDELI - Boa tarde. Gostaria de fazer uma pergunta ao Dr. Cunha. Tenho participado destas discussões e tenho estranhado duas coisas. A primeira é que os senhores afirmam ser tão viável o projeto básico e está tudo claro, estabelecido, é óbvio, o projeto é básico, vai ser desenvolvido, mas gostaria de saber por que não faz parte do projeto de lei? Eu assessoro o Vereador, acho que o Vereador tem de aprovar um projeto de lei não só porque está exercendo o poder que lhe foi concedido pela população, mas também porque depois ele tem de fiscalizar a execução das obras. Então, não me sinto à vontade para assessorar o Vereador sem ter no projeto de lei um básico, que, pelo menos, no futuro possa questionar alguma coisa. Digo isso porque tenho exemplo recente da Faria Lima. Aqui, nesta Casa, foi afirmado que o prolongamento da Faria Lima iria resolver o problema da área e que

32



ROD.:D10e11

FOLHA:5

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 15.10.99

255

outras coisas iriam ser feitas, até a realização de um projeto arquitetônico que nós sentamos e fizemos quase que um desenho dentro projeto de lei, mas isso nunca aconteceu. Estranho porque não tenho certeza do projeto básico, apesar de ouvir o representante da Associação Paulista dizer que conhece o projeto. Eu não conheço, conheço alguma coisa apresentada aqui durante três horas, eu não tive em mãos, o meu Vereador não o tem em mãos para poder dar uma opinião dessa.

Outra coisa: gostaria de saber se a nova pista, pelo desenhos que vi, tem três faixas e, por acaso, o pagamento da tarifa seria feito sobre quatro faixas e a população que não paga vai usar três faixas? Queria saber como fica isso. Outra coisa, mais insegura ainda me sinto para dar uma opinião a respeito da Marginal Pinheiros, porque ainda para a Tietê temos projeto básico, tem alguma coisa, mas para a Pinheiros não estamos vendo nada.

Obrigada.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Gostaria, pelo adiantado da hora, de convidar o Dr. Carlos Campos para endereçar pergunta ao Dr. Luís Carlos Santos Cunha. Pediria que também fosse breve, por favor.

O SR. CARLOS CAMPOS - Não é bem uma pergunta, é uma tentativa de contribuição, uma tentativa de ajudar no que é bom para a cidade.

Nasci no dia 01 de agosto de 1947, meu pai era motorneiro de bonde da CMTC, enquanto eu estava nascendo ele estava fugindo da turba enfurecida porque a Light tinha aumentado as tarifas dos bondes. Meu

33



ROD.:D10e11

FOLHA:6

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 15.10.99

pai me levava até Santo Amaro onde é hoje a Avenida Vereador José Diniz e lá estava pronta a faixa do metrô, estava pronta, como já se fazia há muito tempo nas grandes cidades do mundo, como aqui no Mercosul, pertinho, em Buenos Aires, México que tem o triplo que temos de metrô. Passei por três fases da Economia nesta cidade, plantei, colhi e vendi, na chácara onde é hoje a Chácara Klabin, pois meu avô tinha arrendado terras nas margens do Ipiranga, local e que plantei, colhi e vendi. Tínhamos o sustento daquilo que podíamos plantar. colher e vender. Então, amo muito esta cidade, muito mesmo. Meu pai me ensinou. Agora, fico pasmo de ver que as cidades que tem melhor qualidade de vida, em todo mundo, nós não copiamos o que elas fazem, principalmente relativamente ao transporte coletivo.

Mesmo que essa via não tenha cobrança de pedágio, não é a melhor recomendação, não é. Lembro-me quando estavam espichando a Radial Leste, saiu nos jornais: finalmente vão resolver o problema daqueles que moram na zona Leste. Finalmente vai sair o Rodoanel, na Folha de S. Paulo, há alguns meses. Finalmente as Águas Espraiadas! Finalmente, coisa nenhuma! Isso não acaba nunca, não há finalmente nessa história. Duas pessoas em um automóvel, nós vamos bater Nova Iorque, vamos ter a maior frota de automóveis do mundo! Por quê? Porque é o incentivo ao automóvel. Isso é um contra-senso, isso é uma loucura, uma insanidade, uma barbaridade, é aumentar a poluição, é aumentar o temor daquele que está ao volante cercado de trombadinhas! Aliás não se sabe se o pior, nesta cidade hoje, é estar ao volante ao dever ao traficante, ou se são as taxas que o poder público nos impinge. Agora, na hora do almoço, o Secretário da Segurança Pública do Estado parece que inventou uma nova taxa para a segurança, ouvi de "orelhada", não sei bem o que é. Quer dizer, não dá mais, não dá mais!



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 253 do proc. 456
N. 112 de 19 99
O candidato

ROD.:D10e11

FOLHA:7

TAQ.: Regina

COMISSÃO: CPU

ORADOR:

DATA: 15.10.99

Ou se aplica no transporte coletivo ou vai ser o caos, aumentam as ilhas de calor. As frentes frias não conseguem mais entrar na cidade devido as ilhas de calor e estão construindo mais ilhas de calor, ao contrário, deveriam aplicar nos transportes coletivo e aos poucos desativando as avenidas de fundo de vale, para recuperá-lo, tornando esta cidade habitável. Como foi feito por uma prefeito, há vinte anos, há cinco anos, trinta, não sei, tiraram o tráfego da Rua Direita, daquelas ruas, o pessoal caiu de pau nele e deu certo. Vamos desativar as avenidas de fundo de vale, restituindo aquilo que a natureza nos deu, com a Mata Atlântica ao seu lado, se quisermos uma cidade respirável. Se não vamos aprovar essa porcaria aí!

Obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Gostaria de passar a palavra ao Sr. José Borges, assessor do Vereador Devanir Ribeiro.

O SR. JOSÉ BORGES - (Dalva)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	254	do proc.º	212
N.º	212	de 19	99
O	Paulo	ms.	

258

RODD12e13 FOLHA:1

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 15-10

O SR. JOSÉ BORGES - Boa tarde a todos. Trabalho no gabinete do Vereador Devanir Ribeiro, estamos interessados na discussão desse projeto, considerado extremamente polêmico para a cidade e nas várias audiências públicas que foram realizadas aqui, foi um projeto altamente criticado sob diversos aspectos.

O aspecto jurídico, hoje analisado, ainda continua polêmico, mas estou muito mais propenso achar que é muito mais problemático do que foi colocado aqui por todos os debatedores.

Mas gostaria de falar a respeito de três aspectos fundamentais; trânsito, ambiental e econômico. Do ponto de vista do aspecto de trânsito, é altamente desaconselhável, não oferece todas essas vantagens difundidas e dados como propaganda para justificar o projeto. Se tem um projeto hoje em São Paulo, inclusive está em tramitando na Câmara, convênio com a construção do Rodoanel, onde está se exigindo da Prefeitura de São Paulo, quase 400 milhões de reais para investir numa via que tem mais ou menos o mesmo sentido que tem a construção dessa pista nas marginais.

Hoje circula nas marginais 800 mil veículos dia. A construção dessas duas pistas retiraria 100 mil veículos dias. No ano de 2005, com essa taxa de crescimento da frota de veículos da cidade, teríamos 1,5 de veículos, com propensão a usar essas marginais. Você vai construir duas faixas que vai tirar 100 mil veículos, enquanto você tem em um horizonte tão próximo de mais ou menos 4 anos, uma demanda que em que essas obras não serão suficiente para absolver. É um absurdo pensar do ponto de vista que vai resolver o problema de trânsito, que não vai resolver. O efeito é imediato. Ele resolve? Evidentemente que resolve. Tira 100 mil veículos, as pessoas vão

36



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n°	255	do proc.	255
N	212	do 19	99
G	10	de 19	99

RODD12e13 FOLHA:2

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 15-10

pagar, num primeiro momento, vai resolver. Mas em médio prazo não resolve. É recurso jogado fora.

Do ponto de vista ambiental, acompanhei as audiências aqui, e as críticas são fundamentadas, a impermeabilização do solo, a dificuldade de implantar projetos urbanístico para a região. Deforma aquela região de um potencial de crescimento muito forte. As razões são óbvias no sentido de não recomendar sob o ponto de vista ambiental.

Do ponto de vista econômico, é mais uma tragédia porque o que se faz é doar uma área pública extensa para múltiplas utilizações, não é utilização somente da via de tráfego de veículos. Você vai permitir a criação de vários projetos, como empreendimentos comerciais que serão administrados, explorados pelo concessionário e ninguém sabe dimensionar qual é o lucro que se vai produzir, para quem ganhar a concessão disso. O projeto é muito omissso nesse sentido. Ele dá na verdade uma carta branca para o Executivo fazer o que quiser. A Câmara não pode cometer esse crime de estar repassando esse tipo de autorização, para que o Executivo faça de um espaço público o que bem entender. Temos a responsabilidade hoje de observar essas críticas que são muito bem fundamentadas, e que não autoriza, não recomenda a concessão dessa área pública dessa forma.

Muito obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Com a palavra Dr. Luiz Carlos Santos Cunha.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	256	do proc.	25
N	212	de 19	99
C	Função		

RODD12e13 FOLHA:3

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 15-10

260

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Bem, foram feitas tantas perguntas, tentei anotar, mas não deu para anotar todas, mas vou responder na medida do possível. Se esquecer de algumas, por favor, coloque a questão novamente para que eu possa responder.

Vou iniciar pela sequência inversa, porque acho mais fácil pelo que foi colocado pelo último orador.

A primeira colocação é com relação ao Rodoanel. Acho, também Sr. Presidente, vou repetir, essa questão foi exaustivamente debatida nas duas primeiras e lembro-me que eu próprio, na segunda respondi uma pergunta exatamente sobre esse assunto. O Rodoanel e essa ampliação da Marginal não são coisas completamente distintas e não são coisas que um elimina a outra, muito pelo contrário, são coisas que caminham juntas. Aliás um esclarecimento que dei na última audiência, mas não sei se todos estavam presentes, quem está fazendo também as simulações de tráfego para o Rodoanel é a CET, dentro dessa parceria dos três governos; Federal, estadual e Municipal, a Prefeitura do Município de São Paulo, além de entrar com uma parte dos recurso na execução do rodoanel, está entrando com a parte de estudos, no caso, estudos da CET para simulações de tráfego para o rodoanel. Portanto a equipe que está fazendo a simulação de tráfego, tanto para o rodoanel, como para esse projeto das marginais, é exatamente a mesma equipe e a mesma simulação. E as coisas se complementam, porque quando o Rodoanel estiver pronto, ele vai tirar pelas simulações feitas -- faço questão de citar outra vez, pela CET - da Marginal Tietê, 12% do trânsito que ela tem hoje. Uma parcela maior de caminhões, uma parcela menor de carros de passeio, mas que no conjunto do tráfego que está na Marginal corresponde a 12%. A demanda deprimida que temos hoje pela Marginal, de pessoas que acessam a Marginal, já é praticamente isso, aliás é um

38



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 257 do proc.
N. 212 de 1999
Município de São Paulo

RODD12e13 FOLHA:4

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 15-10

engano que tem sido colocado pela imprensa, que o Rodoanel é uma obra que resolverá todos os problemas de trânsito de São Paulo. Quem estiver esperando isso, vai se decepcionar muito quando o Rodoanel for inaugurado. É uma obra importante? É. Importantíssima que já deveria ter sido construída. Mas achar que vai fazer milagre. Não vai. Pelas simulações que temos realizado, ele vai tirar de 10 a 12% do trânsito da Marginal Tietê, portanto esse valor, pelo volume que circula lá, é um parcela importante para melhorar o trânsito, mas que não vai deixar a Marginal como muita gente vejo cometer esse erro, vai deixar a Marginal com um trânsito de domingo, por exemplo. Não vai. Então as duas coisas se complementam. É importante ter o Rodoanel? É muito importante. Mas se conseguirmos fazer uma ampliação de capacidade na Marginal Tietê, se a cidade conseguir isso, é importante? Eu diria que não só importante, como fundamental, até do ponto de vista ambiental que está sendo colocado aí, aproveitando para responder a segunda questão.

O ponto de vista ambiental que está sendo colocado, eu pergunto que meio ambiente que vamos ter, se não fizermos nada. A Marginal cada vez mais com esse trânsito do jeito que está, e já mostramos os dados que temos, que é quase que um patamar das 6h da manhã às 21hs e cada vez mais que o trânsito piora na Marginal, é gente que gostaria de passar por lá, mas está passando por outras vias que não tem capacidade para isso que são as vias que cruzam o Rio Tietê, são paralelas a Marginal Tietê, com o por exemplo a Marquês de São Vicente. Se a Marginal está congestionada, ele vai para a Marquês de São Vicente. Que meio ambiente que vamos ter, se o congestionamento fica cada vez maior da Marquês de São Vicente, das suas paralelas, das suas transversais e um congestionamento com risco de cada vez mais



RODD12e13 FOLHA:5

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 15-10

atingir o Centro da Cidade com proporções maiores. Então me preocupa um pouco essa questão só colocada do ponto de vista do Meio Ambiente. Este projeto ajuda muito o meio ambiente. Até porque carro em congestionamento parado polui muito mais do que carro em velocidade menor. Todo mundo sabe disso. Esta segunda pergunta está respondida.

A terceira pergunta do ponto de vista de tráfego, acredito, que mais ou menos já falei do assunto. Além da melhoria que faz na Marginal, faz em todas as vias do entorno e faz também nas vias que cruzam a Marginal. Vou voltar um pouco na questão do Rodoanel, que esqueci de dizer um outro ponto que é importante. Além do problema de complementarem as obras, que tem que levar em consideração que o projeto que está sendo proposto na Marginal, é um projeto muito mais fácil e mais rápido de ser construído. Estamos falando em Rodoanel, mas o Rodoanel que vai ajudar a Marginal Tietê, a previsão hoje é para ser inaugurado em 2008, daqui a 9 anos, que é o trecho Norte. De novo, volto aos congestionamentos das vias de apoio a Marginal Tietê, e nas transversais, O Rodoanel está em construção o trecho Oeste, que na Marginal Tietê tem quase que nenhuma interferência. Tem uma pequena interferência próxima da área do Cebolão, porque vai ligar a Regis Bittencourt até a Rodovia dos Bandeirantes. O trecho que alivia a Marginal Tietê, é o trecho Norte, que está previsto, hoje, sua conclusão para 2008.

Com relação a essas últimas perguntas já respondi. Com aos investimentos da cidade tem que ser privilegiados ao transporte coletivo, falou justamente o que a CET tem falado. A CET não tem defendido em nenhum instante, em nenhum fórum, qualquer outro tipo de aplicação do recurso público. A CET só está defendendo esse projeto



RODD12e13 FOLHA:6

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 15-10

263

aqui junto, porque se vislumbrou a possibilidade de ter uma ampliação importante da capacidade da Marginal Tietê, que é a principal via de trânsito da cidade, sem que a Prefeitura possa gastar um centavo sequer. E possa canaliza esses recursos, para áreas mais importantes para a população, como já foi dito aqui, ou para a Saúde ou Educação, ou que seja para transporte coletivo. A CET tem defendido que o investimento que a Prefeitura tiver que fazer em trânsito, em transporte, ou sistema viário, seja em transporte coletivo. A CET tem defendido isso há muito tempo. Não é de hoje. Tanto que a CET participou dos estudos dos corredores, que infelizmente estão parados, participa da implantação e tem o máximo interesse que todos esses corredores que estão, mesmo os que já começaram, e ainda os que não começaram a obra, que sejam implantados, obviamente. Só estamos defendendo esse projeto aqui, porque se vislumbrou uma possibilidade de ter um aumento de capacidade importante, na via mais importante do Município, sem que a Prefeitura colocasse um tostão. Concordamos em gênero, número e grau, que a Prefeitura tem que aplicar em transporte coletivo. Isso não está em discussão, se estiver a CET apoia exatamente o que foi colocado.

Com relação as primeiras três perguntas, a primeira delas foi porque o anti projeto da obra não está incluído no projeto de lei? Por uma simples razão. O Sr. Secretário, quando estávamos concluindo os estudos no primeiro semestre, quis dar andamento no projeto de lei, e acertou com o Sr. Prefeito o seu envio a Câmara Municipal. Naquela oportunidade o projeto não estava terminado. Agora ele já está, como já foi até colocado aqui na primeira audiência. A sugestão que faço, é que o chefe de gabinete da Secretaria de Transporte que está aqui, que encaminhe oficialmente, agora, e passe a fazer parte integrante do

41



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	260	de 263
N.º	212	de 1999
Assinatura: [assinatura]		

RODD12e13 FOLHA:7

TAQ.:Dalva

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 15-10

projeto de lei. O projeto hoje existe e pode ser parte integrante. Só uma questão da Secretária enviar oficialmente e colocar como parte integrante.

Com relação a Marginal Pinheiros. Já foi bastante discutido na segunda audiência. A idéia do Sr. Secretário Municipal de Transporte, de colocar no projeto de lei, a possibilidade de ter essa alternativa para as duas marginais. São duas vias expressas da Cidade. A Marginal Tietê a principal e segundo lugar a Marginal Pinheiros. Há a possibilidade de colocar nas duas. Como foi colocado, eu havia dito na primeira audiência, a Secretaria Municipal dos Transportes e nem a CET, têm qualquer estudo para a Marginal Pinheiros. O que temos de estudo é o anti projeto que está feito. Em que sugiro de incluir no projeto de lei para a Marginal Tietê.

Com relação a última pergunta, o número de faixas existentes.

Atualmente...dagmar

264

42



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	261	do proc.	264
N.º	212	de 19	93
Q.º	1º	de 19	93

ROD.:D-14-15

FOLHA:1

TAQ.:dagmar

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA:15.10

265

Atualmente existem sete faixas, quatro na pista expressa e três na local. A proposta é de quatro na futura expressa, que será pedagiada, ficando três para a semi-expressa e três para a local. Na primeira audiência saiu uma recomendação para se estudar a possibilidade de passar uma faixa da expressa para a local. Vamos estudar isso, mas talvez haja dificuldade na passagem sob as pontes devido aos pilares. Este anteprojeto é viável, temos certeza.

Muito obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Passo a palavra ao Dr. Amin e depois ao Dr. José Carlos de Melo Dias.

O SR. AMIN - Gostaria de aproveitar para fazer algumas perguntas. Supondo que as simulações feitas estejam corretas e que realmente o trânsito diminuirá, por quanto tempo essas melhorias persistirão, ou quando voltaremos ao nível de tráfego atual?

Já foi dito que não existe projeto para a marginal Pinheiros. Na marginal Tietê, para a qual existe projeto, que garantias temos de que ele não será depois modificado, segundo o que constar do edital de licitação, que fica com muita liberdade?

Por outro lado, parece que não apenas o pedágio será fonte de receita, conforme está escrito no parágrafo 1º do artigo 1º. Gostaria de saber quais são essas outras fontes. No caso dos cartazes e "outdoors", isso não contraria posição da CET de que esse tipo de poluição visual em via expressa pode causar acidentes?

43



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	262	de	265	proc.
N.º	212	de	19	99
Paula ms.				

ROD.:D-14-15

FOLHA:2

TAQ.:dagmar

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA:15.10

266

O SR. JOSÉ CARLOS DE MELO DIAS - Sr. Presidente, o ilustre Assessor de um Vereador, cujo nome não gravei, sem estabelecer polêmica com V.Sa. e com todo o respeito peço licença para discordar do seu ponto de vista. V.Sa. diz que o projeto do ponto de vista do trânsito é desaconselhável e cita dados, concluindo que ele resolveria o problema apenas por alguns anos, até 2005. Nesse caso, qual é a solução viável, sem se onerar o erário público? Acho que o dinheiro gasto na construção de vias expressas não pode sacrificar os interesses primeiros da população, saúde, segurança e moradia.

Do ponto de vista ambiental, o representante do CET já discorreu com folga, dizendo que o projeto não vai ferir o meio ambiente, considerando inclusive o relatório de impacto ambiental.

Do ponto de vista econômico, V.Sa. disse que privilegiaria a iniciativa privada. Mas no Rio de Janeiro foi construído com dinheiro público a Linha Vermelha, beneficiando a quem chega no aeroporto do Galeão, e quem paga a conta é o Estado do Rio de Janeiro. Não seria melhor se a Linha Vermelha tivesse sido construída pela iniciativa privada, aplicando-se aquele dinheiro para erradicar as favelas da cidade?

Muito obrigado.

O SR. - Na palavra do Luiz Carlos ficou uma dúvida. A idéia é manter a estrutura de oferta de vias, adicionando outras. Hoje temos sete faixas. Seria construída uma pista com quatro faixas. Alguma das pistas atuais seria desativada?

44



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	263	de 266
N.º	212	de 1999
Assinatura	Paulo MS	

ROD.:D-14-15

FOLHA:3

TAQ.:dagmar

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA:15.10

267

O SR. LUIZ CARLOS CUNHA - Existem hoje duas pistas, quatro faixas na expressa e três na local. Está prevista a construção da terceira pista no projeto, sendo quatro faixas que chamamos expressas e que seriam pedagiadas, três semi-expressas e três locais.

O SR. - Isso confirma minha preocupação: retirar uma faixa gratuita.

O SR. LUIZ CARLOS CUNHA - Mas mesmo com seis faixas o trânsito fica melhor do que é hoje.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Peço ao Dr. Luiz Carlos que responda às perguntas do Dr. Amin.

O SR. LUIZ CARLOS CUNHA - Peço desculpas se não anotei tudo, mas a primeira colocação foi com relação à marginal Pinheiros, para a qual realmente não existe nenhum estudo. O anteprojeto é apenas para a Tietê.

Por outro lado, esse anteprojeto já está na escala 1:2000, o que dá toda a diretriz do projeto que se pretende, com certa precisão. Isso resolve essa questão que o Dr. Amin está colocando, pois já temos o perfil do que se quer. Pode haver diferença depois entre o executivo e este de 1:2000, mas será pequena. Não é que vou sair de um copo, por exemplo, para uma garrafa. Poderá ser um copo de altura um pouco diferente, mas continua sendo um copo, com características e finalidades definidas.

45



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	264	do proc.º	264
N	212	de	1999
Pereira ms.			

ROD.:D-14-15

FOLHA:4

TAQ.:dagmar

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA:15.10

268

O SR. AMIN - Se é necessário deixar o projeto técnico amarrado ao projeto de lei, é preciso que aquele venha antes deste, com relação à marginal Pinheiros.

A segunda pergunta, sobre a simulação, considerando-se que a obra faça melhorar o trânsito, será por quanto tempo?

O SR. LUIZ CARLOS CUNHA - Nós temos essas simulações, Dr. Amin, e vamos discuti-las à exaustão, se for o caso, inclusive nosso especialista, Dr. Carlos Campos, que está fazendo as simulações, poderá depois me ajudar. Mas antes disso quero lembrar que se não for feito nada a situação tende a se agravar cada vez mais. Pelos dados de hoje a marginal Tietê está com o tráfego na capacidade, das 6h às 21h, o que significa que se houver qualquer perturbação, um carro quebrado ou um simples descuido ao trocar uma marcha causam uma onda de choques atrás e um congestionamento, sem que se percebam suas causas. Portanto, a situação de trânsito hoje está acima dos limites suportáveis naquela via. Se não for feito nada, a deterioração

46



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 265	do proc. 268
N.º 212	de 1999
e funcionário M.S.	

ROD.:D-16-17 FOLHA:1

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 18/10/99

269

Se não for feito nada ali, o risco de deterioração que pode haver não só na própria marginal, mas também no seu entorno é muito grande.

O SR.

- Desculpe-me em dizer isso,

mas o meu ponto de vista, o meu enfoque é melhor. Fazer uma previsão catastrófica em São Paulo é fácil. Todos sabem que dentro de um mês, quando chover, a situação estará absurda. Haverá enchentes novamente em São Paulo e esta cidade ficará parada. Todos estão convencidos disso.

A questão não é saber se alguma coisa precisa ser feita. Todos sabem que precisa. A questão é o que precisa ser feito. Precisamos saber o que poderá resolver o problema. Acho que não. Gostaria depois ouvir do Sr. Carlos Campos quais são as previsões com relação a minha questão.

O SR. CARLOS CAMPOS - Isso não vai acontecer não, isso aconteceu em junho de 1999. As cores mais escuras, o azul e o rosa, perto do azul, no gráfico, mostram quantos dias úteis do mês o trânsito está congestionado. São 21 dias e outra faixa azul é de 17 a 20 dias. O mês tem 20 dias úteis. Isso significa em que todos os dias a marginal do Tietê está nesta situação, congestionada.

Temos outro gráfico que mostra o volume que temos em cima da capacidade, das 6 ou 7 horas da manhã até às 20 ou 21 horas. Há um patamar. Podemos mostrar outros corredores da Cidade que têm dois picos característicos e pronunciados. Há primeiramente o pico da

47



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 266 do proc.
N. 212 de 1999
O. Municipal

ROD.:D-16-17 FOLHA:2

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 18/10/99

270

manhã, depois há um vale e depois há o pico da tarde. A marginal do Tietê já acabou com isso há um bom tempo. Há um patamar de volume de tráfego e congestionamento nesse período. Essa distribuição de lentidão no trânsito ocorre em toda a Cidade.

Não estamos fazendo previsão para um ou dois anos. Essa é uma situação que já ocorre. A CET nunca colocou em discussão essa questão. Discutimos onde é mais prioritário a Prefeitura investir. Temos absoluta consciência de que, pelas dificuldades que todos enfrentam hoje, não só a Prefeitura, mas também o Estado e o Governo Federal, não estaria aqui defendendo esse projeto se fosse para investir dinheiro da Prefeitura nessa proposta. O transporte coletivo é muito mais importante e prioritário. Esse projeto é uma possibilidade que se tem de ampliar a capacidade do principal corredor viário da cidade de São Paulo, sem que a Prefeitura coloque dinheiro. Ela poderá colocar esse dinheiro que seria gasto aí por exemplo, em corredores de transporte coletivo.

O SR.

- Posso até dar meu depoimento pessoal. Já fui vítima disso. Tive de assistir até formatura de magistério, porque não havia passagem para a marginal. Todos sabemos da realidade do problema. Novamente de saber quanto tempo vai retornar ao nível de hoje, questão que não foi respondida.

O SR.

- Vamos pular essa pergunta, pois parece que há uma certa dificuldade para ser respondida. A última pergunta refere-se ao aspecto dessa outra receita. Quais são as outras fontes de receita e até que ponto essas outras fontes não vão

48



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 267 do proc.
N. 212 de 1999
e luterano 10

ROD.:D-16-17 FOLHA:3

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 18/10/99

271

contribuir mais ainda para aumentar a poluição visual que já assola a Cidade? Até que ponto isso não contraria uma posição levantada pelo atual Presidente da CET, que diz que essa posição já é institucionalizada em CET em relação a esse abuso que observamos de "outdoors" e "back lights", que inclusive vêm incentivando, em vias expressas, principalmente acidentes, mortes, etc.

O SR.

- Desculpe-me por não

responder essa pergunta. A CET está muito preocupada com esse aumento de propagandas. O que estamos mais preocupados hoje é com esses talões que passam uma propaganda dinâmica, uma televisão com uma tela de altíssima resolução, com uma imagem belíssima. Vemos isso na Paulista, na Rebouças e na marginal Tietê, o da Ericson. Eu, o Presidente e um promotor do Ministério Público já discutimos isso. Nosso pleito é retirar a propaganda da Ericson o mais rápido possível. Inclusive já encaminhamos um ofício para a SAR para providenciar isso. Juntamente com o Sr. João Lopes, combinamos que se não conseguíssemos retirar via SAR, faríamos contaríamos com a ajuda do Ministério Público. Não temos dúvida de que esse tipo de painel, em via expressa, causa acidentes. Com relação a "outdoors", como técnico, não tenho certeza absoluta de afirmar de que isso causa acidente. A partir dessa reunião com o Sr. João Lopes, no Ministério Público, colocamos uma equipe da assessoria de segurança do Presidente para estudar esse assunto. Estamos pesquisando literaturas estrangeiras e como outras cidades pelo mundo afora tratam desse assunto. Com certeza, posso afirmar que aquela tela como uma televisão, que fica mudando as imagens, causa problemas e queremos tirar da Cidade. Uma das receitas previstas é justamente

49



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 268 do proc.
N. 212 de 1999
O. Paulo M.S.

ROD.:D-16-17 FOLHA:4

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 18/10/99

essa, de propaganda. Mesmo que se chegue à conclusão, no futuro, de que o "outdoor" cause algum prejuízo para a circulação e acidentes em vias expressas, não me atrevo a afirmar isso agora. Podemos colocar propagandas, desde que não estejam viradas para o tráfego da via expressa. Pode haver uma propaganda nas marginais, por exemplo, que estejam viradas para a transversal. Estou levantando essa possibilidade. Pensamos no projeto de lei em deixar essa possibilidade para que se isso for possível no futuro, possamos entrar com essa receita também, até para favorecer a modicidade das tarifas. Se isso não estiver previsto no projeto de lei, infelizmente não haverá essa possibilidade.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - O Sr. Alexandre gostaria de fazer uma observação a respeito das demais receitas constantes no projeto de lei.

O SR. ALEXANDRE - Somente para complementar, digo que quanto às receitas, há uma previsão que existe na lei federal 89/87. Necessariamente, teremos de colocar essa previsão da lei federal na lei municipal, com a idéia de dar maior modicidade à tarifa. Estamos apenas obedecendo o ditame legal. Quanto à questão técnica, o engenheiro já colocou.

O SR. - Ficou ainda pendente a questão da proibição de tráfego. Gostaria que houvesse um pequeno



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 269 do proc. N. 212 de 1999
O. Paulo M.S.

ROD.:D-16-17 FOLHA:5

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 18/10/99

273

esclarecimento a esse respeito desse ponto para não pairar nenhuma dúvida.

O SR.

- Boa tarde. Primeiramente vou

explicar como é feito esse trabalho. A simulação é feita com uma locação de viagens em cima de uma nova via que está sendo colocada. Então, toda vez que há uma via nova, todo o volume se redistribui na Cidade. A locação é feita com base na matriz de origem-destino feito pelo metrô. Então, como tratamos a questão do rodoanel, estamos tratando para a marginal do Tietê, os túneis e todas as demais obras.

Alocamos as viagens até o ano 2.000, com base na atualização da matriz. Foi feito o crescimento das viagens das vias propriamente ditas, da marginal do Tietê e do rodoanel. Nossa expectativa é que, em 2.008, tenhamos já um nível de equilíbrio do volume ou do comportamento que temos hoje. Futuramente, quando entrarmos com o rodoanel, vamos ter novamente um alívio porque este estaria subtraindo as viagens da marginal. Nesse momento, passaríamos a ter novamente um alívio de mais um cinco a dez anos, aproximadamente. Digo isso porque há uma série de fatores que podem alterar essa situação.

Para os senhores terem uma idéia e para a situação ficar clara, parece que com a marginal implantada, a Cidade ficaria zerada. Isso não é verdade. Em 1991, no Governo Luíza Erundina, foi estudado o que a Cidade precisava ter para que mantivesse aquele padrão de mobilidade que havia há anos atrás. Supondo que o metrô construísse quatro quilômetros de vias por ano, com corredores de transportes, naquela época, detectamos a construção de cem vias. Seriam necessárias bastantes vias novas para manter o padrão que a Cidade tinha naquele

57



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 271 do proc. N 212 de 1999
O Paulo ms.

ROD.:D-16-17 FOLHA:7

TAQ.:Camilo

COMISSÃO:CPU

ORADOR:

DATA: 18/10/99

275

O SR. - Ela vai chegar em um nível de volume semelhante ao de hoje.

O SR. - Mas se hoje tivesse sido implantado essa nova pista, ela voltaria a condição de hoje em 8 anos?

O SR. - Ela voltaria a uma condição semelhante, porque estamos mantendo ainda a via expressa funcionando com uma característica melhor, restringindo o acesso a ela.

O SR. - Quando ela terminar de ser construída, o aumento de veículos...

O SR. - Ela termina agora. Em 2.008 haverá outro anel. Aí teríamos novamente um alívio do tráfego por conta disso. Aí o rodoanel passaria a ser muito interessante ao dar um novo alívio à marginal. Tiramos alguns fluxos em momentos diferentes.

Quando a marginal foi implantada, ela era um rodoanel da Cidade, foi viabilizada com isso. Hoje a Cidade cresceu de tal forma que ficou dentro da Cidade com uma condição muito perversa: todo nosso tráfego que vem do interior, do Rio de Janeiro que passa pelo Sul, passa por dentro das marginais.

Temos o porto de Santos, o maior porto do país, que carrega todo o volume nosso para dentro do (Anelise)

53



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 272 do Proc. 212 de 1999
N. 212 de 1999
funcionário 738

ROD.: D-18 FOLHA:1

TAQ.: Anelise

COMISSÃO: Audiência Pública

ORADOR:

DATA: 15.10.99

276

... passa por dentro da Cidade, passa por dentro das marginais.

Temos o Porto de Santos, o maior porto do País, que carrega todo o volume nosso por dentro das marginais. O Rodoanel vem, neste momento, para suprir essa deficiência. Esse tráfego é o primeiro a sair.

O tráfego urbano tende a ficar na marginal, e o tráfego de passagem tende a ir para o Rodoanel.

O SR. - Eu entendi, mas vamos esquecer o Rodoanel, que não está em discussão. Vamos pensar: independentemente, só esse projeto demora, a partir de hoje, um ano para ser construído, para estar pronto e aberto. E duraria até 2008. Na verdade, ele não tem oito anos; ele tem sete anos.

O SR. - Na simulação é para 2000. Simulamos já com dados do ano que vem. O primeiro carregamento da matriz é para 2000.

O SR. - Na simulação foi levado já em conta o aumento de veículos que obviamente teria?

O SR. - Sim, foi levado em consideração todo o crescimento da Cidade.

54



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 273 do processo
N. 212 de 1999
Paulo MS

ROD.: D-18 FOLHA:2

TAQ.: Anelise

COMISSÃO: Audiência Pública

ORADOR:

DATA: 15.10.99

277

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Obrigado pelos esclarecimentos.

Nós vamos encerrar a presente audiência pública, referente ao Projeto 212/99 do Executivo, que visa à instalação de novas pistas nas marginais do Pinheiros e do Tietê, instituindo também o pedágio.

Gostaria, mais uma vez, de agradecer a presença do Dr. Luiz Carlos Santos Cunha, Diretor de Operações da CET, neste ato representando o Sr. Secretário Getúlio Hanashiro; Dr. Alexandre Motunaga, Chefe de Gabinete da Secretaria; Dr. Carlos Amin, do Ministério Público de São Paulo; Dr. Alexandre Ramos Travaris, do Instituto Brasileiro de Direito Constitucional e também do Escritório do Professor Celso Bastos; Dr. José Carlos de Mello Dias; Dr. Breno Dias Batista, Vice-Presidente da Associação Paulista dos Empresários de Obras Públicas; Dra. Sônia Garcia Mistrello, da Secretaria Municipal de Transportes; nosso companheiro, Dr. Luiz Eduardo Tiago, da Assessoria do Processo Legislativo da Câmara Municipal. Gostaria de agradecer a presença de todos. Vamos conversar com o Sr. Presidente da Casa, se houver necessidade de realizar mais uma outra audiência.

Acredito que, na próxima quarta-feira, estaremos debatendo esse assunto dentro da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

A todos uma ótima tarde, um bom fim de semana. Obrigado.

55

SEGUE m, juntado 1, nesta data
documento 1 e papel de informação
publicado 1 sob folha 1 n.º 1 274 e 275
Em 26/10/199.

msf
Maria Tereza da Silva Berti
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n.º 274 do proc.
N.º 212 de 1999
O funcionário [assinatura]
278

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Senhor Presidente

Solicito a V. Ex^a. que encaminhe ao Executivo pedido de informações, a respeito do Projeto de Lei nº 212/99, de autoria do mesmo, a fim de que sejam respondidos os seguintes quesitos, formulados pelo Gabinete o Vereador Devanir Ribeiro:

- 1) -Relacionar e descrever individualmente as obras públicas necessárias, que concernem ao objeto da concessão, discriminando a estimativa de custo para cada obra mencionada.
- 2) Fornecer os estudos realizados pelo Executivo que definiram:
 - o valor da cobrança de pedágio (R\$ 2,00, conforme a exposição de motivos do projeto);
 - o tráfego previsto nas novas pistas (discriminando os veículos em função dos seus eixos);
 - os elementos considerados para a definição dos custos de construção do empreendimento;
 - os custos de operação;
 - os custos de manutenção.
- 3) Relacionar as receitas secundárias ou acessórias, bem como os projetos especiais associados definidos no § 1º do artigo 1º da propositura.
- 4) Quais serão os mecanismos de fiscalização a serem adotados pelo Poder Público concedente para aferição confiável do tráfego de veículos e da receita gerada pela operação, receitas secundárias ou acessórias, ou de projetos especiais ?
- 5) A circulação de veículos nas vias a serem criadas ficará sujeita à legislação de trânsito do Município? E ao rodízio municipal ?
- 6) O serviço de remoção dos veículos em caso de defeito mecânico, elétrico ou acidente ficará a cargo da concessionária ? Haverá cobrança direta dos usuários por esse serviço ?
- 7) Quais são as características e a estimativa do custo dos equipamentos de cobrança automatizada dos pedágios ? Haverá custo adicional para o usuário ?
- 8) Quais são os tributos incidentes sobre a operação da concessionária ?



Folha n.º *275* do proc.
N.º *212* de 19 *99*
O funcionário *mls.*

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- 9) Quais são e como serão definidos os requisitos para mensuração da qualidade do sistema de exploração e operação do empreendimento, definidos no artigo 2º do projeto, tendo em vista que o empreendimento é pioneiro no Brasil ?
- 10) Que outros critérios serão considerados para o julgamento da licitação, nos termos do artigo 2º da propositura ?
- 11) Que veículos terão isenção total ou parcial do pagamento da tarifa: Qual o impacto dessas isenções na definição do preço da tarifa e volume de tráfego considerado ?
- 12) Quais os elementos serão considerados para certificar a ocorrência das "oscilações de mercado" mencionadas no Parágrafo Único do artigo 6º ?
- 13) Quais são as desapropriações mencionadas no parágrafo único do artigo 10 da propositura ? Delas resultará algum ônus para o Poder Público concedente ?

em 22/10/99

Vereador Aurélio Nomura
Presidente da Comissão de Política
Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Autorizo o encaminhamento nos termos do artigo 46, inciso VIII do Regimento Interno

em 25/10/99

Armando Mellão Neto

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

A LEG. 3

Em, 26/10/99

MSS.
Maria Tereza da Silva Berti
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

RECEBIDO EM LEG. 3

26/10/1999
13:20h

Sra. Liliana,

Oficiar ao Executivo solicitando informações para a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

26/10/99

PI X
ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica III

Sr^a Chefe,

Oficiado, conforme solicitação de V. S^a.

26/10/99

LMB
LILIANA MARIA MIGLIANO BOSISIO
Assistente Técnico de Direção IV

SEGUE junho 1 1999
documento 1 e papel de informação
rubricado 1 sob folha 276 à 278
Em 05/11/99

X



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

diário 279
Folha n.º 276 do proc
N.º 212 de 1999
O funcionário K 280

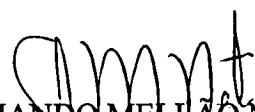
São Paulo, 28 de outubro de 1999.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0457/1999

Senhor Prefeito,

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, encaminho a Vossa Excelência cópia do despacho da referida Comissão, referente ao Projeto de Lei nº 212/99 de autoria desse Executivo - que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa precedida da execução de obra pública, para a exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso - VECA, e dá outras providências, solicitando-lhe se digne determinar providências no sentido que nos envie subsídios para que a referida Comissão possa emitir parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


ARMANDO MELLÃO NETO
Presidente

Ánexo: cópia xerográfica do despacho da comissão solicitante de fls. 274/275.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Celso Roberto Pitta
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

Imb.



Câmara Municipal de São Paulo

dep 280
Folha n.º 277 do proc
N.º 212 de 19 99
O Município de São Paulo

São Paulo, 28 de outubro de 19 99.

Recebi ofício Leg.3 nº 457/99 , de
28/10/99 , solicitando ao Executivo informações referentes
ao Projeto de Lei nº 212/99 , de autoria do Executivo.

Anexo: cópia xerográfica do despacho da comissão solicitante
de fls. 274/275.

RECEBI EM:

03/11/1999

ESMERALDA DO ESPRITO SANTO FURTADO
RF. 620.014.1.00



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

281

Papel para informação, rubricado como folha nº

278 + diário

281

do processo nº

212

de 19

99 05 11 99

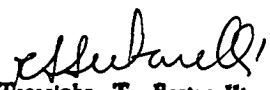
(a)

Laiz

54

KATHYA REGINA MORALES DE SOUZA
Assistente Parlamentar

À Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em, 05 / 11 / 99


Maria Teresinha T. Bertarelli
Subdiretor Técnico



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 279 do proc. 289
N.º 212 de 1999
O funcionário *mlf.*

J. un. ant.
8
9
Nov.

São Paulo, 05 de novembro de 1999

Ofício n.º. 0185/ 6.ª. SSP/99.

Excelentíssimo Vereador,

Requeiro a juntada desse documento ao Projeto de Lei 212/99, que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa precedida da execução de obra pública, para a exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso – VECA. Este documento contém as respostas enviadas pelo Diretor de Operações da Companhia de Engenharia de Tráfego Luiz Carlos Santos Cunha, conforme solicitado por este gabinete em audiência última, realizada no dia 15 de Outubro. Elas vêm contribuir para o melhor esclarecimento das intenções do Executivo sobre o projeto de lei que tramita nesta Casa.

Sem mais, gostaria de transmitir-lhe as minhas

Cordiais saudações,

[Assinatura]
Marcos Queiroga Barreto

Chefe de Gabinete da Vereadora Aldaíza Sposati

Excelentíssimo Vereador

Aurélio Nomura

Presidente da Comissão de Políticas Urbanas Metropolitanas e Meio Ambiente

CPUMMA

NESTA

Gabinete da Vereadora Aldaíza Sposati

Palácio Anchieta • Viaduto Jacareí, 100 • 01380-900 • São Paulo - SP ☎ 3111-2000 e fax 3105-2275
e-mail: aldaiza@unincl.com.br



Companhia de Engenharia de Tráfego



CE.DO. Nº 077/99

São Paulo, 04 de novembro de 1999

Excelentíssima Senhora
Vereadora Aldaíza Sposati
Câmara Municipal de São Paulo
Viaduto Jacareí, nº 100
01319-020 - São Paulo - SP

Senhora Vereadora,

Reportando-nos ao fax enviado por V.Exa., referente à dúvidas pendentes sobre obra para a Marginal do Rio Tietê, esclarecemos o que segue:

1. Qual o custo da obra previsto para a Marginal Tietê no ante-projeto agora em elaboração pela SMT?

O custo do projeto está estimado em R\$ 247 milhões, com a seguinte participação:

- Desapropriação e Reassentamento	R\$ 17 milhões (6,9%)
- Pavimentação	R\$ 85 milhões (34,4%)
- Obras de arte	R\$ 60 milhões (24,3%)
- Drenagem / bombeamento	R\$ 6 milhões (2,4%)
- Paisagismo	R\$ 11 milhões (4,5%)
- Sinalização e Controle de tráfego	R\$ 26 milhões (10,5%)
- Projeto / Gerenciamento	R\$ 7 milhões (2,8%)
- Interferências / Eventuais	R\$ 35 milhões (14,2%)

2. Especificar:

a) Alteração do gabarito das pontes

Com este projeto, será garantido que em todas as pontes da Marginal Tietê, pelo menos em uma das pistas semi-expressa ou local, para cada sentido, haverá um gabarito mínimo de 5,50 m.

b) Alteração dos tabuleiros das pontes



São previstas dez intervenções em sete pontes:

- Ponte Atilio Fontana (Anhangüera): ampliação de 20m em ambas as extremidades.
- Ponte CBTU adjacente à Av. Raimundo Pereira de Magalhães: no lado sul adequação da estrutura entre a atual pista expressa e a pista de chegada da rodovia dos Bandeirantes.
- Ponte Freguesia do Ó: ampliação de 20m na extremidade sul.
- Ponte Limão: ampliação de 20m na extremidade sul.
- Ponte Casa Verde: ampliação de 20m na extremidade sul.
- Ponte das Bandeiras: ampliação de 25m na extremidade sul e ampliação de 18m entre as atuais pistas expressa e local no lado norte.
- Ponte Jânio Quadros : ampliação de 20m na extremidade sul e 25m entre as atuais pistas expressa e local no lado norte.

c) Previsão das necessidades de recuperação do viário das atuais pistas (pista local, pista semi-expressa)

As necessidades previstas para recuperação das pistas atuais são:

- correção da seção transversal das curvas da pista expressa quanto a sobrelevação;
- reforço da base em alguns trechos das pistas expressa e local; e
- recapeamento das pistas expressa e local.

d) Alterações de acessos entre pistas existentes e pistas expressas

Os atuais acessos entre as pistas existentes serão todos adaptados ou remanejados devido a inserção da nova pista, praças de pedágio e saídas diretas da pista pedagiada para a local.

e) Construção de pontes

Estão previstas:

- Ponte sobre Rio Tietê de ligação da Av. Domingos de Souza Marques para Av. Dr. Gastão Vidigal;
- Ponte sobre Rio Tamanduateí para passagem da pista semi-expressa relocada;



Companhia de Engenharia de Tráfego



- Ponte sobre Rio Tamanduateí para saída da pista expressa para Av. do Estado, sentido Centro;
- Ponte sobre Rio Tietê para saída da pista expressa (sentido AS/CB) para Av. Cruzeiro do Sul, sentido Centro.

f) Construção de viadutos

Estão previstos 5 viadutos de interligação entre a pista expressa e o viário adjacente:

- Viaduto para a ligação da pista expressa da marginal esquerda do rio Tietê com a Av. Nicolas Boer (Pompéia) e pista local;
- Viaduto para a ligação da pista expressa da marginal esquerda do rio Tietê com as avenidas Abrahão Ribeiro, Rudge e alça de acesso à ponte Casa Verde;
- Viaduto para a ligação da pista expressa da marginal direita do rio Tietê com a pista local entre pontes das Bandeiras e Casa Verde;
- Viaduto para a ligação da pista expressa da marginal direita do rio Tietê com a alça de acesso à rodovia Anhanguera adjacente à ponte Atilio Fontana.

g) Formas e medidas para monitoramento da integração do fluxo expresso com a malha urbana e ajuste de possíveis congestionamentos nos pontos de articulação

Nas vias do sistema sob concessão, será implantado um sistema de monitoração que permitirá o sensoramento do tráfego em pontos estratégicos do sistema viário.

Este sistema será integrado através de transmissão de dados a um centro de controle operacional que, por sua vez, deverá coordenar e controlar todas as funções operacionais; será interligado também ao sistema de câmaras de TV e de painéis de mensagens variáveis.

Esta nova central de controle de tráfego deverá estar interligada aos centros de controle existentes, tanto da CET quanto das concessionárias das rodovias.

h) Compatibilidade com o projeto do DAEE para rebaixamento da calha do Tietê

Os projetos são compatíveis. De qualquer forma, os detalhes serão definidos no projeto executivo.

i) Os canteiros das Marginais correspondem em área um pouco mais de 10% das praças e canteiros da cidade (sem incluir os parques). Qual o impacto na drenagem da cidade? O cálculo que dispomos estima em 1.362.000 m² de canteiros para a



Companhia de Engenharia de Tráfego



Marginal Tietê e 538.000 m² da Marginal Pinheiros sendo um total de 13.900.440 m² para toda cidade.

286

A nova área a ser construída representa 0,50 Km² de pavimento novo. A cidade de São Paulo têm aproximadamente 15 mil Km de ruas, portanto, o incremento previsto é ínfimo perante este valor.

Não haverá impacto significativo no sistema de drenagem na cidade. O escoamento das pistas se fará para o rio adjacente e serão construídas novas galerias onde necessário.

j) Quais as obras e medidas previstas para monitoramento dos pontos de alagamento nas marginais

Na área de abrangência do projeto, existem 5 pontos de alagamento. O sistema de bombeamento na ponte das Bandeiras está implantado e em operação. Nas pontes Atilio Fontana e Casa Verde as obras estão em andamento pela SVP, devendo estar concluídas brevemente. Nas pontes Jânio Quadros e Tatuapé a solução para o problema do alagamento, será implantada pela concessionária.

Os dispositivos de operação do sistema contra enchentes serão automatizados e o monitoramento será realizado pelo órgão fiscalizador do trânsito – CET. A manutenção deverá ser realizada pela concessionária.

k) Qual a relação com o PITU e com o Rodoanel, a avaliação de compatibilidade entre as propostas

Por se tratar de ampliação de capacidade de uma via existente, este projeto é totalmente compatível com o PITU 2020 – Plano de Integração de Transportes Urbanos para 2020, que propõe nas imediações da Marginal Tietê, trens especiais interligando os aeroportos de Guarulhos, Campo de Marte e Congonhas. Seriam duas linhas integradas no Campo de Marte, com previsão de implantação para 2020, cujos traçados apresentados como diretrizes gerais, deverão ser objeto de estudos mais apurados.

A ampliação da capacidade da Marginal Tietê e o Rodoanel são obras complementares. O trecho do Rodoanel atualmente em obras é o Oeste, paralelo à Marginal do rio Pinheiros. Quando concluído este trecho não terá influência sobre o tráfego da Marginal Tietê. O trecho do Rodoanel correspondente à Marginal do rio Tietê é o norte, com previsão de operação em oito a dez anos. Atualmente, na Marginal Tietê, os caminhões representam 16% do volume total e 85% do tráfego é gerado pelas viagens realizadas dentro da região metropolitana. Os estudos de simulação de tráfego indicam que o Rodoanel deverá atrair cerca de 4% dos automóveis e 28% dos caminhões que transitarão na Marginal Tietê naquela oportunidade. Estes valores são dependentes dos valores de pedágio a serem estabelecidos para o Rodoanel.

j) *Exigências da avaliação de impacto ambiental.*

287

Respondida junto à questão 5.

3. *Na exposição do Secretário de Transportes Getúlio Hanashiro, ele mencionou a necessidade de algumas "pequenas desapropriações" para viabilizar o projeto – qual o número, localização e custo dessas desapropriações. O pagamento não sairá do orçamento municipal?*

A metragem de área a ser desapropriada é de aproximadamente 10.000 m², localizada na marginal direita do Tietê (sentido AS-CB), entre a Av. Raimundo Pereira de Magalhães e Rodovia Anhanguera. O custo estimado destas desapropriações está estimado em R\$ 5 milhões e previsto no custo do empreendimento.

Também está incluída no custo do empreendimento, a desocupação de áreas e relocação da população estimada em R\$ 12 milhões, compreendendo:

- Favela junto à ponte Atilio Fontana
- Favela adjacente ao rio Tamanduateí
- Área entre as pontes Pres. Dutre a Pres. Jânio Quadros

4. *Não seria necessário aprovar uma lei com o traçado da via?*

Será necessário aprovar lei onde o traçado da via requerer desapropriação.

5. *A Secretaria Estadual do Meio Ambiente foi consultada previamente sobre o impacto ambiental?*

O licenciamento ambiental deverá se proceder após a aprovação da lei de concessão do empreendimento, junto aos órgãos de licenciamento pertinentes.

6. *A Secretaria de Recursos Hídricos foi consultada sobre as interferências no projeto de desassoreamento da calha do Tietê no traçado da via (além do aprofundamento da calha está previsto o alargamento em alguns pontos e a mudança na inclinação dos taludes).*

A Secretaria Municipal de Transportes manteve contatos com a Secretaria de Recursos Hídricos. O projeto não atinge as áreas de talude e calha do rio Tietê.



Folha n.º	285	do proc.	288
N.º	212	de 19	99
O funcionário	[assinatura]		

04/11/1999 20:21 6

Companhia de Engenharia de Tráfego

CET

288

- 7 O equilíbrio num contrato desta natureza depende do grau de informação e de definição sobre o investimento e o retorno no período da concessão. Para conhecer melhor o investimento não seria necessário o detalhamento do projeto e da operação?

Se aprovado o projeto de lei, será desenvolvido o edital de licitação que incluirá o projeto básico, com as definições necessárias para a análise dos proponentes, à semelhança das concessões rodoviárias no país.

8. Para definição do investimento além da definição do projeto da via extra (nova) não devem estar explicitamente enumeradas as obras de recuperação das vias existentes?

Os custos das obras de recuperação das vias existentes estão contempladas no custo do investimento estimado, embutidas no item pavimentação (que inclui a pista nova, recapeamento e melhorias das vias existentes), estruturas, canteiros, etc. O edital deverá definir em detalhe as especificações, localização e abrangência das obras de recuperação.

Atenciosamente


LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA
Diretor de Operações

A A. T. M.

Em, 17/11/99

mtb.

Maria Tereza da Silva Berti
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE(M) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s) sob n.º 286-290 e folha de informação sob n.º 11.02.2000

ANA PAULA ALVAROZ
Assistente de Chefe Técnica
Registro 11070



16

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

diég 287

Folha n.º	286	de pro.
n.º	PL-212	de 19 99

ANA PAULA KARRUZ

Assistente de Chancelaria Técnica

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO MEIO AMBIENTE DA CAPITAL 287

São Paulo, 02 de fevereiro de 2000.

Ofício nº 300/00-3-PJMAC

Senhor Presidente:

Venho por meio deste, a propósito do Projeto de Lei nº 01-0212/1999, de autoria do Poder Executivo Municipal, que versa sobre a concessão de execução e exploração de Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso (VECA), ponderar o seguinte:

1) Sem adentrar o mérito do projeto (ou seja, a conveniência ou não da autorização), por se tratar de matéria afeta exclusivamente a essa r. Casa Legislativa, pedimos vênha para fazer algumas observações de cunho jurídico-ambiental, com o único escopo de evitar que eventualmente a lei que vier a resultar do projeto, aprovada pela Câmara Municipal de São Paulo, seja eivada de vícios legais e constitucionais que tornem seus dispositivos inaplicáveis e contrários à ordem jurídica e ao equilíbrio ambiental da cidade, já tão precário em nosso município.

2) Em primeiro lugar, chama-nos a atenção a completa ausência de indicação, na lei, sobre a exata localização de tais vias. O projeto consigna apenas a autorização para o Executivo conceder a terceiros a implantação e exploração de tais vias "*nas vias Marginais aos Rios Tietê e Pinheiros, no Município de São Paulo*". Silencia o projeto sobre o exato local em que as VECA serão implantadas (será sobre as pistas já existentes? sobre os canteiros que separam as pistas locais das expressas? sobre a faixa à margem dos rios?).

Nem mesmo um anexo contendo planta indicativa da localização acompanha o projeto.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO
PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO MEIO AMBIENTE DA CAPITAL

Folha n.º 287 de 287
a.º PL-212 de 10 99
Assistente de Chefia Técnica
Registro 11.070
250

A questão reveste-se de suma importância, posto que a autorização legislativa, se for dada da forma como se encontra no projeto, dará ao Poder Executivo poderes para implantar, por meio de concessionária, as vias de tráfego rápido sobre **extensas áreas de preservação permanente** dos Rios Tietê e Pinheiros, assim definidas na legislação federal (artigo 2º, alínea a, da Lei Federal nº 4.771/65). As faixas marginais que podem ser afetadas têm importante função ecológica, inclusive no que tange à retenção de águas pluviais e sedimentos por elas carregados aos rios, o que significa dizer que a sua impermeabilização poderá **agravar os problemas de enchentes** nas referidas marginais, responsáveis por transtornos à população que dispensam comentários.

Há que se perquirir, ainda, quais as interferências que a implantação das VECA sobre as margens do Rio Tietê terá sobre o aprofundamento da calha do mesmo, obra de responsabilidade do Governo Estadual e que já se encontra em andamento. Da mesma forma, não se sabe se a implantação das vias de tráfego rápido prejudicará o desassoreamento do Rio Tietê, serviço prestado pelo Estado de maneira contínua, e vital para o controle de enchentes. Não se pode olvidar que a utilização das margens do Rio Tietê é imprescindível para tanto, inclusive para a colocação de equipamentos.

3) Existem, outrossim, outras questões ambientais que devem ser enfrentadas, a nosso ver, antes da autorização legislativa para a concessão das obras de implantação das VECA. Qual o impacto que as novas vias terão sobre o trânsito? Haverá aumento do número de carros? Isto significaria incremento de poluição sonora ou atmosférica?

De outra banda, quando da elaboração do projeto de lei, foi levado em conta que a Lei Orgânica do Município de São Paulo elevou o Rio Tietê à condição de **espaço especialmente protegido** (artigo 185)?

Aliás, há, ainda, a necessidade de observância do disposto no parágrafo único do artigo 186 da Lei Orgânica do Município, que determina a adoção do **plantio e conservação de árvores** como "**critério permanente**" para a elaboração de projetos viários.

[Assinatura]



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO MEIO AMBIENTE DA CAPITAL

Fecha n.º	288	de 29	de 99
n.º	PL-212	de 19	99

Assistente de Chefe Técnica
Registro 11.070

291

Nenhum estudo sobre tais questões embasa o Projeto de Lei nº 01-0212/1999.

4) Por outro lado, o projeto de lei não traz, em seu texto, qualquer citação expressa quanto à necessidade de **licenciamento ambiental** para a obra, fazendo uma menção não muito clara a este respeito em seu artigo 4º, inciso IV, ainda assim apenas para a “*implementação de esquemas operacionais extraordinários*”. Não deve a lei municipal, por outro lado, ignorar a necessidade de licenciamento ambiental da obra, posto que se trata de exigência contida na **legislação federal** (artigos 9º, inciso IV, e 10, *caput*, da Lei Federal nº 6.938/81).

A escolha prévia do órgão municipal competente para a “aprovação” de tais “esquemas extraordinários”, por outro lado, é totalmente desprovida de fundamento, uma vez que não se conhece, de antemão, a área de influência da obra de implantação das vias de acesso, para se saber se ela ultrapassa os limites do Município de São Paulo. Como pode, portanto, o projeto de lei desde logo, estabelecer a competência para o licenciamento ambiental?

5) Todos os males apontados até agora derivam da inobservância de um mandamento constitucional básico por parte do Poder Executivo quando da feitura do projeto de lei, qual seja, a realização de **Estudo de Impacto Ambiental** e seu respectivo relatório (EIA/RIMA), conforme o disposto no artigo 225, inciso IV, da Constituição Federal, exigência que, ademais, também está contida na legislação federal infraconstitucional (artigo 9º, inciso III, da Lei Federal nº 6.938/81).

O Estudo de Impacto Ambiental, que há que ser **prévio**, segundo a Constituição de República, é o instrumento constitucional e legal hábil para o exato conhecimento e debate dos principais impactos do projeto de lei que foi submetido a essa D. Câmara Municipal.

A falta da elaboração prévia do EIA/RIMA, deixou o Poder Legislativo e a população por ele representada completamente **às escuras**, e à míngua de informações imprescindíveis para a sua correta apreciação, desconhecendo-se, por exemplo, a sua interface

MP.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO MEIO AMBIENTE DA CAPITAL

Folha n.º	289	de 292	do proc.
n.º	PL-212	de 19	99

[Assinatura]

Assistente de Chancelaria Técnica
Registro 11.070

em relação ao regime de águas dos Rios Tietê e Pinheiros, a sua eventual incompatibilidade com as obras de aprofundamento da calha e desassoreamento do Rio Tietê, os impactos sobre a vegetação existente à margem dos cursos d'água afetados, a área de influência das VECA, seus reais efeitos sobre o trânsito e sobre a atmosfera, a poluição sonora adicional que representará a implantação de tais vias.

O Projeto de Lei nº 01-0212/199, por outro lado, é lacônico também em questões atinentes ao licenciamento ambiental da obra a ser implantada, não se sabendo sequer se e quando tal licenciamento será requerido, bem como qual se o órgão municipal será mesmo competente para tanto. Por outro lado, o projeto de lei silencia a respeito da elaboração de **Estudo de Impacto Ambiental** antes do início da licitação para a implantação das vias de tráfego rápido, fazendo *tabula rasa* do artigo 225, inciso IV, da Constituição da República, bem como do artigo 12, inciso VII, da Lei Federal nº 8.666/93.

6) São numerosas, portanto, as lacunas e omissões apresentadas pelo Projeto de Lei nº 01-0212/1999, sendo flagrante a omissão do Poder Executivo no cumprimento das exigências constitucionais e legais que deveria ter precedido a sua elaboração. Deste modo, a aprovação do projeto de lei mencionado, tal como imposto pelo Poder Executivo, representará não só a violação de dispositivos legais e constitucionais, como também a outorga, por essa r. Câmara Municipal, de um verdadeiro **cheque em branco** à Administração Pública do Município.

A expressão “cheque em branco” é bem apropriada, porquanto uma vez aprovado o projeto, e assim deferida a autorização legal para a concessão para a implantação e exploração das VECA, as questões ambientais e urbanísticas intrínsecas às obras **não mais serão submetidas ao Poder Legislativo Municipal, fugindo totalmente de seu controle**, passando a ter seu foro de debate exclusivo no órgão licenciador competente, que o Poder Executivo, conforme já se pode antever, pretende que seja municipal, em caso típico de **autolicensingamento**. Ficará, destarte, essa D. Câmara Municipal **à margem** de discussões ambientais e urbanísticas tão importantes quanto o projeto em si mesmo.

[Assinatura]



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO
PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO MEIO AMBIENTE DA CAPITAL

Folha n.º 290 de 293
n.º PL-212 de 19 99
Assistente de Chefe Técnica
Registro 11.070

293

7) Por todos os motivos apontados, solicitamos que Vossa Excelência submeta estas nossas considerações, de caráter exclusivamente jurídico-ambiental, aos demais vereadores, adotando, outrossim, as providências necessárias no sentido de exigir do Poder Executivo a elaboração prévia de Estudo de Impacto Ambiental referente ao Projeto de Lei nº 01-0212/1999, antes de sua segunda votação no plenário da Câmara Municipal.

Outrossim, solicito nos seja informada a data em que o Projeto será submetido a segunda votação em plenário.

Sem mais, valho-me do ensejo para externar-lhe meus protestos de estima e consideração.

MARCELO DAWALIBI

Promotor de Justiça do Meio Ambiente

A Sua Excelência, o

Senhor Vereador ARMANDO MELLÃO,

DD. Presidente da Câmara Municipal de São Paulo.

RECEBIDO

QUARANTENÁRIO DE SÃO PAULO
1999/05/05
1999/05/05
1999/05/05

09/12/2000
RF: 105110

IMPRESSA OFICIAL

DG
Sr. Diretor

Para as providências cabíveis.

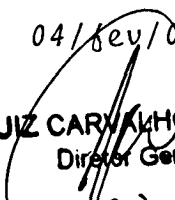

ARMANDO MELLÃO NETO
Presidente

A.T.M. - Senhor Assessor Chefe,

Para conhecimento e adoção das providências que o assunto requer.

ebml.

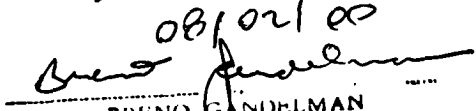
04/fev/00


LUIZ CARVALHO DINIZ
Diretor Geral

PARA EXTRAÇÃO DE CERTAS E ENVIO A
TODAS AS LIDERANÇAS DA CASA.

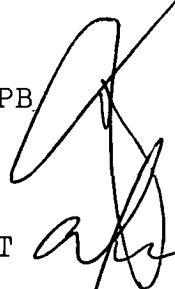
08/02/00

RECEBIDO em 08.02.2000.

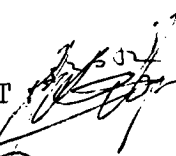

BRENO GANDELMAN
Assessor Tec. Leg. Chefe
A. V. EL

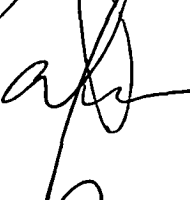
Líder do PMDB 

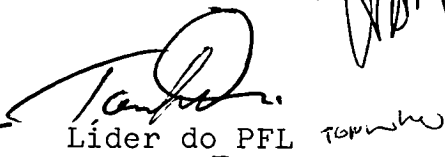
Líder do PL 

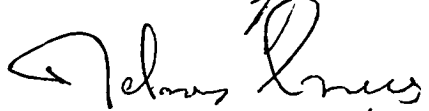
Líder do PPB 

Líder do PTB 

Líder do PST 

Líder do PT 

Líder do PFL 

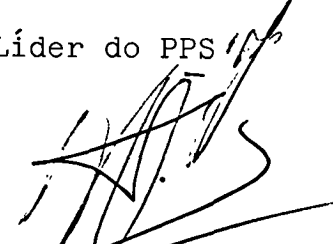
Líder do PPS 

Líder do PSDB 

Líder do PSB 

Líder do PRONA 

Líder do PSD 

Líder do Governo 

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEGUE(M) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s) sob n.º 291 a 295 e folha de informação sob n.º 1-15/08/00 a 1-
Maced

Márcia Gazoti
Auxiliar Técnico Administrativo
Registro 1584/1



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO MEIO AMBIENTE DA CAPITAL

São Paulo, 10 de maio de 2000.

Ofício nº 1.174/00-3-PJMAC-PT. 161/99

SENHOR VEREADOR,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência, para tecer considerações a respeito do Projeto de Lei nº 01-0212/1999, de autoria do Poder Executivo Municipal, que versa sobre a concessão e exploração de Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso (VECA):

1) Sem adentrar o mérito do projeto (ou seja, a conveniência ou não da autorização), por se tratar de matéria afeta exclusivamente a essa r. Casa Legislativa, peço vênha para fazer algumas observações de cunho jurídico-ambiental, com o único escopo de evitar que eventualmente a lei que vier a resultar do projeto, aprovada pela Câmara Municipal de São Paulo, seja eivada de vícios que tornem seus dispositivos inaplicáveis e contrários à ordem jurídica e ao equilíbrio ambiental da cidade, já tão precário em nosso município.

2) Em primeiro lugar, chama-nos a atenção a completa ausência de indicação, na lei, sobre a exata localização de tais vias. O projeto consigna apenas a autorização para o Executivo conceder a terceiros a implantação e exploração de tais vias "*nas vias Marginais aos Rios Tietê e Pinheiros, no Município de São Paulo*". Silencia o projeto sobre o exato local em que as VECA serão implantadas (será sobre as pistas já existentes? Sobre os canteiros que separam as pistas locais das expressas? Sobre a faixa à margem dos rios?). Nem mesmo um anexo contendo planta indicativa da localização acompanha o projeto.

Praça João Mendes s/nº - Fórum João Mendes Jr. - 16º andar - sala 1.617

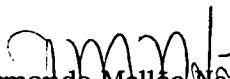
Tel (fax) (011) 233.4843 - 233.4844 - 3104.2940 - cep: 01501-000

e-mail: pjmac@mp.sp.gov.br

ATM - Sr. Assessor Chefe

Segue o presente para conhecimento e providências cabíveis.

SP, 29.05.00


Armando Mellão Neto
Presidente



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha n.º 292 do proc. 212
n.º 212 de 1999
Márcia Gaziotti
Auxiliar Técnico Administrativo
Registro 1384/1

225

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO MEIO AMBIENTE DA CAPITAL

A questão reveste-se de suma importância, uma vez que a autorização legislativa, se for dada da forma como se encontra no projeto, dará ao Poder Executivo poderes para implantar, por meio de concessionária, as vias de tráfego rápido sobre **extensas áreas de preservação permanente** dos Rios Tietê e Pinheiros, assim definidas na legislação federal (artigo 2º, alínea a, da Lei Federal nº 4.771/65). As faixas marginais, ainda que degradadas, têm importante função ambiental, inclusive no que tange à retenção de águas pluviais e sedimentos por elas carregados aos rios, o que significa dizer que a sua impermeabilização poderá **agravar os problemas de enchentes** nas referidas marginais, responsáveis por transtornos à população, o que dispensa comentários.

Há que se perquirir, ainda, quais as interferências que a implantação das VECA sobre as margens do Rio Tietê terá sobre o aprofundamento da calha do mesmo, obra de responsabilidade do Governo Estadual e que já se encontra em andamento. Da mesma forma, não se sabe se a implantação das vias de tráfego rápido prejudicará o desassoreamento do Rio Tietê, serviço prestado pelo Estado de maneira contínua, e vital para o controle de enchentes. Não se pode olvidar que a utilização das margens do Rio Tietê é imprescindível para tanto, inclusive para a colocação de equipamentos.

3) Existem, outrossim, outras questões ambientais que devem ser enfrentadas, ao nosso ver, antes da autorização legislativa para a concessão das obras de implantação das VECA. Qual o impacto que as novas vias terão sobre o trânsito? Haverá aumento do número de carros? Isto significa incremento de poluição sonora ou atmosférica?

De outra banda, quando da elaboração do projeto de lei, foi levado em conta que a Lei Orgânica do Município de São Paulo elevou o Rio Tietê à condição de **espaço especialmente protegido** (artigo 185)?



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO
Auxiliar Técnico Administrativo
Registro 1584/1

Polha n.º 293 do proc. 296
n.º 212 de 18/99
Mônica Cezari

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO MEIO AMBIENTE DA CAPITAL

Aliás, há a necessidade de observância do disposto no parágrafo único do artigo 186 da Lei Orgânica do Município, que determina a adoção do **plantio e conservação de árvores** como **"critério permanente"** para a elaboração de projetos viários.

Nenhum estudo sobre tais questões embasa o Projeto de Lei nº 01-0212/1999.

4) Por outro lado, o projeto de lei não traz, em seu texto, qualquer citação expressa quanto à necessidade de **licenciamento ambiental** para a obra, fazendo uma menção não muito clara a este respeito em seu artigo 4º, inciso IV, ainda assim apenas para a **"implementação de esquemas operacionais extraordinários"**. Não deve a lei municipal, por outro lado, ignorar a necessidade de licenciamento ambiental da obra, eis que se trata de exigência contida na **legislação federal** (artigos 9º, inciso IV, e 10, *caput*, da Lei Federal nº 6.938/81).

A escolha prévia do órgão municipal competente para a "aprovação" de tais "esquemas extraordinários", por outro lado, é totalmente desprovida de fundamento, uma vez que não se conhece, de antemão, a área de influência da obra de implantação das vias de acesso, para se saber se ela ultrapassa os limites do Município de São Paulo. Como pode, portanto, o projeto de lei estabelecer, desde logo, a competência para o licenciamento ambiental?

5) Além das situações apontadas, que merecem consideração, a realização de **Estudo de Impacto Ambiental** e seu respectivo relatório (EIA/RIMA), conforme o disposto no artigo 225, inciso IV, da Constituição Federal, exigência que também está contida na legislação federal infraconstitucional (artigo 9º, inciso III, da Lei Federal nº 6.938/81), afigura-se de importância ímpar.

16



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO MEIO AMBIENTE DA CAPITAL

Folha n.º	294	de proc.	294
n.º	212	de 1.ª	99
Márcia Garçon			
Auxiliar Técnico Administrativo			
Registro 1584/1			

257

O Estudo de Impacto Ambiental, que há de ser **prévio**, segundo a Carta Constitucional, é o instrumento constitucional e legal hábil para o exato conhecimento dos principais impactos do empreendimento constante do projeto de lei que foi submetido a essa D. Câmara Municipal. Através dele poderemos mensurar todos os impactos resultantes, especialmente a sua interface em relação ao regime de águas dos Rios Tietê e Pinheiros, a sua eventual incompatibilidade com as obras de aprofundamento da calha e desassoreamento do Rio Tietê, os impactos sobre a vegetação existente à margem dos cursos d'água afetados, a área de influência das VECA, seus reais efeitos sobre o trânsito e sobre a atmosfera, a poluição sonora adicional que representará a implantação de tais vias.

O Projeto de Lei nº 01-0212/1999, por outro lado, é lacônico também em questões atinentes ao licenciamento ambiental da obra a ser implantada, não se sabendo sequer se e quando tal licenciamento será requerido, bem como qual e se o órgão municipal será mesmo competente para tanto. Por outro lado, o projeto de lei silencia a respeito da elaboração de **Estudo de Impacto Ambiental** antes do início da licitação para a implantação das vias de tráfego rápido, fazendo *tabula rasa* do artigo 225, inciso IV, da Constituição da República, bem como do artigo 12, inciso VII, da Lei Federal nº 8.666/93.

6) Há, portanto, lacunas e omissões no Projeto de Lei nº 01-0212/1999. A sua aprovação, tal como apresentado, poderá representar a violação de dispositivos legais e constitucionais e, deferida a autorização legal para a concessão para a implantação e exploração das VECA, as questões ambientais e urbanísticas intrínsecas às obras **não mais serão submetidas ao Poder Legislativo Municipal, fugindo totalmente de seu controle**, passando a ter seu foro de debate exclusivo no órgão licenciador competente, que o Poder Executivo, conforme já se pode antever, pretende que seja municipal, em caso típico de **autolicensing**.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha n.º 295 de 298 do proc.
n.º 212 de 19 99
Mônica Crazoti
Auxiliar Técnico Administrativo
Registro 1584/1

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DO MEIO AMBIENTE DA CAPITAL

Ficará essa D. Câmara Municipal, destarte, à margem de discussões ambientais e urbanísticas tão importantes quanto o projeto em si mesmo.

7) São essas, portanto, as considerações de caráter exclusivamente jurídico-ambiental a respeito do tema. Enfatizo, por fim, a oportunidade de o projeto de lei ser emendado, para que se inclua a obrigatoriedade de elaboração prévia de Estudo de Impacto Ambiental antes do início da licitação para implantação das vias de tráfego rápido, e sugiro, ainda, a realização de audiência pública sobre o projeto, com ampla convocação da sociedade civil e órgãos públicos interessados.

Outrossim, solicito seja informada a data em que o Projeto será submetido a segunda votação em plenário.

Sem mais, valho-me do ensejo para externar-lhe meus protestos de estima e alta consideração.

LUIZ ANTÔNIO DE SOUZA

Promotor de Justiça

Excelentíssimo Senhor

Vereador ARMANDO MELLÃO

DD. Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

SÃO PAULO – SP

/msfm

Praça João Mendes s/nº - Fórum João Mendes Jr. - 16º andar - sala 1.617

Tel (fax) (011) 233.4843 - 233.4844 - 3104.2940 - cep: 01501-000

e-mail: pjmac@mp.sp.gov.br

Para extração de cópias e envio a todas as Lideranças da Casa.

19.07.00

RECEBIDO EM 20.07.00.

Líder do PMDB

Líder do PPB

Líder do PT

Líder do PSDB

Líder do PRONA

Líder do PL

Líder do PTB

Líder do PFL

Líder do PSB

Líder do PCdoB

Líder do PST

Líder do PPS

Líder do Governo

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE, para extração de cópias e envio a todas as Lideranças da Casa, o documento transcrito sob

folha nº 209 a 202 07/07/00

Solange Rappone dos Santos
Assistente Técnico de Direção IV
Registro 10.801



GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n.º 001/01

15 - DOCREC
15-0007/2001

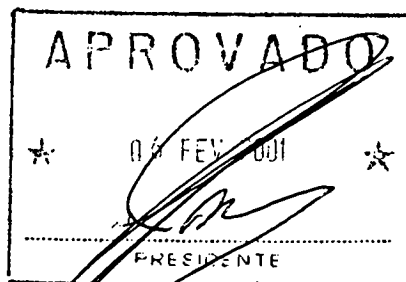
Folha n.º	299	de proc.
n.º	22	de 1999

Prefeitura do Município de São Paulo

Assistente Técnico do Eletivo IV

São Paulo, 5 de fevereiro de 2001

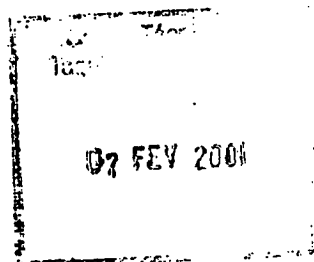
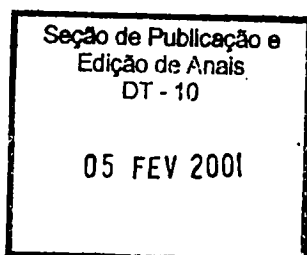
Senhor Presidente



RECEBIDO NA A: T. Mi
n.º 512, 01
14:52 horas

Para deliberação dessa Egrégia Câmara Municipal, foram encaminhados, no decorrer da legislatura que se encerrou no dia 31 de dezembro de 2000, projetos de lei contemplando diversas matérias, os quais, até a presente data, ainda não contam com a aprovação dos membros dessa Casa.

Isto posto, e sendo intenção desta Administração proceder ao reexame de tais proposições, avaliando, nessa conformidade, aquelas que – porque consideradas de real interesse para a Cidade e para os munícipes – devam ser reencaminhadas à deliberação legislativa, venho solicitar de Vossa Excelência a retirada e o conseqüente arquivamento dos projetos de lei relacionados na peça anexa, por mim rubricada e deste ofício parte integrante.



Folha n.º	300	de proc.
n.º	22	do 1º

Serlange Ramalho dos Santos
Assistente Técnico de Direção IV
Registro 10.801

300

Sendo o que , por ora, me cumpria, valho-me da
oportunidade para expressar a Vossa Excelência meus protestos de elevado
apreço e da mais distinta consideração.



MARTA SUPLICY
Prefeita

Ao

Excelentíssimo Senhor

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

VAM/LMS/rmn
Of Retirada

Folha n.º	30	de proc.
n.º	212	de 1999

Solange Antônio dos Santos
Assistente Técnico de Direção IV
Registro 10.801 301

ANEXO AO OFÍCIO A.T.L. Nº 001 /01

- | PL Nº | EMENTA |
|--------------|--|
| 1) 160/98 | Institui o Programa de Desligamento Voluntário de servidores do Poder Executivo Municipal. |
| 2) 756/98 | Institui a Taxa de Fiscalização de Funcionamento. |
| 3) 786/98 | Dispõe sobre as características de dimensionamento, uso e ocupação do solo e aproveitamento de lotes na Zona de Uso Especial Z8-039. |
| 4) 805/98 | Institui a Corregedoria Geral do Município de São Paulo.. |
| 5) 43/99 | Cria, junto ao Gabinete de SF, a Supervisão de Controle e Fiscalização das atividades em vias e logradouros públicos, transfere atribuições e extingue unidades de SAR. |
| 6) 45/99 | Dispõe sobre a criação de Coordenadorias em SEHAB e SF. |
| 7) 212/99 | Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para a implantação, administração e exploração das vias de tráfego rápido, com controle automatizado, nas Marginais dos rios Tietê e Pinheiros. |
| 8) 324/99 | Autoriza o Executivo a celebrar consórcio entre os Municípios de São Paulo e Taboão da Serra. |

JAM/LMMS/rmn
Ane Retirada



Folha n.º	30	da proc.
n.º	212	da 1999

Solange Rosone dos Santos

Assistente Técnico de Direção IV

Registro 10.801

302

ANEXO AO OFÍCIO A.T.L. Nº 001 /01

- | PL Nº | EMENTA |
|-----------|--|
| 1) 160/98 | Institui o Programa de Desligamento Voluntário de servidores do Poder Executivo Municipal. |
| 2) 756/98 | Institui a Taxa de Fiscalização de Funcionamento. |
| 3) 786/98 | Dispõe sobre as características de dimensionamento, uso e ocupação do solo e aproveitamento de lotes na Zona de Uso Especial Z8-039. |
| 4) 805/98 | Institui a Corregedoria Geral do Município de São Paulo.. |
| 5) 43/99 | Cria, junto ao Gabinete de SF, a Supervisão de Controle e Fiscalização das atividades em vias e logradouros públicos, transfere atribuições e extingue unidades de SAR. |
| 6) 45/99 | Dispõe sobre a criação de Coordenadorias em SEHAB e SF. |
| 7) 212/99 | Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para a implantação, administração e exploração das vias de tráfego rápido, com controle automatizado, nas Marginais dos rios Tietê e Pinheiros. |
| 8) 324/99 | Autoriza o Executivo a celebrar consórcio entre os Municípios de São Paulo e Taboão da Serra. |

JAM/LMMS/rmn
Ane Retirada





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

302

Papel para informação, rubricado como folha nº 302

do processo nº 212 de 1999 08/02/2001 (a)

Solange R. dos Santos
Assistente Técnico de Direção V
Registro 10.801

À Leg.3 - Sra. Chefe:
Solicito informar o Executivo que foi deferida a retirada e o arquivamento do PL
212/99 na 1ª. Sessão Ordinária do dia 06/02/2001.

08/02/2001

Breno Gandelman
BRENO GANDELMAN
Assessor Tec. Legisl. Chefe
A.T.M.

RECEBIDO EM LEG.3

09/02/01
11:35h

Sr. Zuzi,

Oficiar ao Executivo comunicando a retirada e arquivamento do presente.

Em, 09.02.2001.


ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica IV

Sra. Chefe,

Providenciado conforme determinado por V.Sa.

Em, 09.02.2001.


ZUZI ASSATO
Assistente de Chefe Técnica

SEGUE juntado 1 nesta data, 1 documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº 1 303 / 305

Em 21 02 2001

(a)

ROSMARI CURY ALVES DOS SANTOS
Assistente de Chefe Técnica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n.º 303 do proc.
n.º 2/2 de 19 99
S.º Funcionário
ROSMARI CURY ALVES DOS SANTOS
Assistente de Câmara Técnica

303

São Paulo, 13 de fevereiro de 2001.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0007/2001

Senhora Prefeita,

Comunico a Vossa Excelência a retirada e o conseqüente arquivamento do Projeto de Lei nº 212/99, de autoria desse Executivo, que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa precedida da execução de obra pública, para a exploração das Vias de Tráfego Rápido com Controle de Acesso – VECA, e dá outras providências, conforme solicitação contida no Of. ATL nº 001/01, de 05 de fevereiro do corrente, numerado nesta Casa como DOCREC 15-0007/2001.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

JOSÉ EDUARDO CARDOZO
Presidente

A Sua Excelência a Senhora
Doutora Marta Suplicy
Digníssima Prefeita do Município de São Paulo.

ABA/za.



Folha n.º	304	do proc.
n.º	212	de 1999
O Funcionário		

304

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ROSMARLEY ALVES DOS SANTOS
Assistente de Chefe Técnica

São Paulo, 13 de fevereiro de 2001.

Recebi ofício Leg.3 n° 07/01, de 13/02/01, comunicando à Senhora Prefeita a retirada e o conseqüente arquivamento do Projeto de Lei n° 212/99, de autoria do Executivo, conforme solicitação contida no Of. ATL n° 001/01, de 05 de fevereiro do corrente, numerado como DOCREC 15-0007/2001.

ANA LUIZA NUNES TORRES FERREIRA
ATL

RECEBI EM:
14/02/01



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

305

do processo nº 212

de 19

99

21/02/01

(a)

Papel para informação, rubricado como folha nº

305

ROSAMARI CURY ALVES DOS SANTOS
Assistente de Chefe Técnica

À

ATM?

Sr. Assessor Chefe,

Para as devidas providências.

Em, 21.02.2001.

ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica IV

AO DT. 94 - SRA. CHEFE:
ARQUIVAR O PRESENTE PROCESSO

23/02/01

BRENO F. MANDELMAN
Assessor Tec. Leg. Chefe
A. T. M.

OBs.: Consta do Processo:

- 1) Duas folhas nº 90;
- 2) Três folhas nº 241;
- 3) Da folha nº 241/3 salta para fls. 244;
- 4) Da fls. nº 259 pula p/ fls. nº 270 e volta para fls. nº 261.

VIVIANE FERREIRA PO
Assistente Técnico de Direção III-DT. 94

SEM EFEITO

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº e folha de informações
sob nº /
.....

SEM EFEITO

DEPARTAMENTO
DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO
SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO

Proc. encerrado c/ 305 fls.

Arquivo em 05.03.2001

O Func.º 3

VIVIANE FERREIRA PÔ

Assistente Técnico de Direção III-DT. 94

130401

SEGUE juntado nesta data documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº

Em (a)