



Câmara Municipal de São Paulo

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

: 01-0479/1998 DE 1998

MATERIA LEGISLATIVA: PL

01-0479/1998 DE 05/08/98

PROMOVENTE: EXECUTIVO

CELSO PITTA

NUM. OFICIO A.T.L.:

0165/1998

EMENTA:

AUTORIZA O EXECUTIVO A CELEBRAR CONVENIO COM A UNIAO E O ESTADO DE SÃO PAULO, RELATIVO A CONSTRUÇÃO DO PROJETO RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO; E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

OBSERVAÇÕES:

CAPA RECONSTITUIDA EM 20-11-2001

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
28/10/2010 13:57:43

00000016188-81



ARQUIVADO EM 03/09/2007

Viviane P.

CHEFE DE SEÇÃO
VIVIANE FERREIRA PO
Supervisora
SGP-33



Prefeitura do Município de São Paulo

Folha nº	03	de proc
n.º	439	de 1998

plc

São Paulo, 29 de junho de 1998

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n.º 165/98
Processo nº 1998-0.014.925-2

RECEBIDO NA A. T. M.
Em 29/06/98
às 17:05 horas

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 celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, relativo à construção do projeto Rodoanel Metropolitano de São Paulo, e dá outras providências.

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

celso pitta
CELSO PITTA
Prefeito

Anexos: projeto de lei, exposição de motivos, termo de convênio e cópias xerográficas de fls. n.ºs. 2, 33/46 e 48/49 do processo nº 1998-0.014.925-2.

A Sua Excelência o Senhor Doutor Nello Rodolpho

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo
LMBN/rmn

13.11.1998

RECEBUEMOS
13.11.1998

13.11.1998

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEGUEMOS juntos os documentos(s) rubricado(s) sob n.º 2 a 53 e informações sob n.º 54, 10/08/98 a 10/08/98. *Ed*

262

Folha no	02	de	19	98
no	479	de	19	98
VC				
1				

PROJETO DE LEI Nº.

01 - PL
01-0479/1998

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE:
COMISSÃO 05 AGO 1998
Pol. Urb. Metropol. E. M. A.
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
TRÂNSITO, TRÂNSP. ESTAT. E CO.
F. LAMAR E RUCAMÉD
PRESIDENTE

Autoriza o Executivo a celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, relativo à construção do projeto Rodoanel Metropolitano de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo *decreta:*

~~DECRETA:~~

SEÇÃO DE REVISÃO
★ 05 AGO 1998 ★
- DT. 10 -

Art. 1º - O Executivo fica autorizado a celebrar convênio, de acordo com o texto anexo, rubricado

[Handwritten signature]

Folha n.º	03	
n.º	473	de 1998
	VC	2

pelo Presidente da Câmara e pelo Prefeito, como parte integrante desta lei, entre a União, o Estado de São Paulo e a Prefeitura, dispondo sobre a coordenação das ações públicas objetivando o apoio financeiro da União, do Estado de São Paulo e do Município de São Paulo, para a construção do projeto denominado Rodoanel Metropolitano de São Paulo, a ser viabilizado com a transferência de recursos dos Tesouros Nacional, Estadual e Municipal.

Art. 2º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

LMBN/rmn

11/12

Folha n.º	09	de proc.
n.º	479	de 19 98
<i>elc</i>		

TERMO DE CONVÊNIO

CONVÊNIO QUE ENTRE SI CELEBRAM
A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DO
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E DO
DEPARTAMENTO NACIONAL DE
ESTRADAS DE RODAGEM, O ESTADO
DE SÃO PAULO, POR INTERMÉDIO DA
SECRETARIA ESTADUAL DOS
NEGÓCIOS DE TRANSPORTES E O
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.

PREÂMBULO

DOS PARTÍCIPIES E SEUS REPRESENTANTES
DO FUNDAMENTO LEGAL E DA FINALIDADE

1. DOS PARTÍCIPIES E SEUS REPRESENTANTES

1.1 - A União, por intermédio do
Ministério dos Transportes, com sede localizada na
Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 6º andar, em Brasília,
Distrito Federal, inscrito no CGC/MF sob o nº 37.115.
342/0001-67, daqui por diante denominado MINISTÉRIO, neste

[Assinatura]

Folha n.º	05	de proc.
n.º	479	de 1998
		2

ato representado pelo Ministro dos Transportes Eliseu Lemos Padilha, brasileiro, casado, advogado, portador do CPF/MF n.º 009.227.730-68, com domicílio na Esplanada dos Ministérios - Bloco R, 6º andar, em Brasília - Distrito Federal, com a interveniência do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, doravante denominado DNER, ente autárquico federal vinculado ao Ministério dos Transportes, com sede na Capital do Distrito Federal, - Setor de Autarquias Norte Núcleo dos Transportes Q 3 L A, inscrito no CGC/MF sob n.º 33.628.777/0001-54, neste ato representado por seu Diretor-Geral Maurício Hasenclever Borges, com poderes bastantes, conforme incisos I e II do artigo 20 da Estrutura Regimental do DNER, aprovada através do Decreto federal n.º 1911, de 21 de maio de 1996.

1.2. O ESTADO DE SÃO PAULO, por intermédio do Governador Mário Covas e por sua SECRETARIA ESTADUAL DOS NEGÓCIOS DE TRANSPORTE, com sede à Avenida do Estado n.º 777, na Capital de São Paulo, inscrita no CGC/MF sob o n.º 46.375.200/0001-20, neste ato representada pelo Secretário Michael Paul Zeitlin, brasileiro, casado, engenheiro, portador da Carteira de Identidade n.º 1.417.042-5, inscrito no CPF/MF sob o n.º 010.531.918-04, doravante designada simplesmente SECRETARIA.

1.3. O MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, por intermédio do Prefeito Celso Pitta, devidamente autorizado pela Lei Municipal n.º e por sua SECRETARIA MUNICIPAL DOS TRANSPORTES, com sede à Avenida das Nações



Unidas, nº 7123, na Capital de São Paulo, inscrita no CGC/MF sob o nº 46.392.155/0001-11, neste ato representada pelo Secretário Carlos de Souza Toledo, brasileiro, casado, administrador de empresas, portador da Carteira de Identidade nº 1.471.419, inscrito no CPF/MF sob o nº 416.309.638-87, doravante denominado simplesmente MUNICÍPIO.

1.4 - DERSA - DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S/A, na qualidade de Interveniente Executora, sociedade de economia mista, vinculada à Secretaria Estadual dos Negócios de Transporte, criada pelo Decreto-lei nº 5, de 6 de março de 1969, alterado pela Lei nº 95, de 29 de dezembro de 1972, com sede à Rua Iaiá, nº 126, na Capital de São Paulo, inscrita no CGC/MF sob o nº 62.464.904/0001-25, neste ato representada por seu Diretor-Presidente Antonio Jamil Cury, brasileiro, casado, engenheiro, portador da Carteira de Identidade nº 2.915.459-5, inscrito no CPF/MF sob o nº 060.311.708-25, e por seu Diretor Administrativo João Maria Galvão de Barros, brasileiro, casado, advogado, portador da Carteira de Identidade nº 4.678.468, inscrito no CPF/MF sob o nº 404.614.598-68, doravante simplesmente designada DERSA, celebram o presente CONVÊNIO mediante as cláusulas e as condições seguintes.

2. DO FUNDAMENTO LEGAL

O presente CONVÊNIO tem seu fundamento legal no parágrafo único do artigo 23 da Constituição

Federal, na Lei Federal n° 8.666, de 21 de junho de 1993, alterada pela Lei Federal n° 8.883, de 8 de junho de 1994, na Lei Estadual n° 6.544, de 22 de novembro de 1989, na Lei Orgânica do Município de São Paulo, na Lei Municipal n° 10.544, de 31 de maio de 1988, nos artigos 48 a 57 do Decreto n° 93.871, de 23 de dezembro de 1986, no artigo 10 do Decreto-lei n° 200, de 25 de fevereiro de 1967, no parágrafo único do artigo 2° do Decreto-lei n° 512, de 21 de março de 1969, na Instrução Normativa n° 01, de 15 de janeiro de 1997, da Secretaria do Tesouro Nacional e na Lei Municipal n° , de de de , que autorizou a celebração deste CONVÊNIO e demais legislação incidente.

3. DA FINALIDADE

Este CONVÊNIO tem como finalidade formalizar os entendimentos mantidos entre os Governos Federal, Estadual e Municipal, no sentido de, através de seus respectivos órgãos rodoviários, unirem esforços e recursos financeiros, em regime de mútua cooperação, para a execução de serviços descritos na sua CLAUSULA PRIMEIRA, o que fazem pelo presente instrumento, segundo as cláusulas e condições seguintes, que reciprocamente se outorgam e aceitam.

CLÁUSULA PRIMEIRA

DO OBJETO

Pitt

1.1 - Constitui objeto do presente CONVÊNIO a execução de projetos, obras e serviços necessários à implantação do empreendimento denominado Rodoanel Metropolitano de São Paulo, doravante designado RODOANEL/SP.

1.2 - A implantação do empreendimento RODOANEL/SP dar-se-á em etapas, devidamente descritas no Plano de Trabalho anexo e este instrumento, dele integrante independentemente de qualquer transcrição, elaborado em conformidade com a legislação vigente.

CLÁUSULA SEGUNDA

DO REGIME E DA FORMA DE EXECUÇÃO

2.1 - Na execução do objeto deste CONVÊNIO deverão ser observadas as disposições constantes da Lei n° 8.666, de 21 de junho de 1993 e suas alterações, Lei Estadual n° 6.544, de 22 de novembro de 1989 e da Instrução Normativa n° 01, de 15 de janeiro de 1997, da Secretaria do Tesouro Nacional - STN e das normas, especificações e projetos aprovados segundo o Plano de Trabalho que como Anexo Único, integra o presente Convênio.

CLÁUSULA TERCEIRA

DA COORDENAÇÃO DOS TRABALHOS

3.1 - O desenvolvimento do Projeto RODOANEL/SP caberá de forma integrada aos signatários deste instrumento, sob a coordenação do Estado de São Paulo,

[Assinatura]

através da sua Secretaria Estadual dos Negócios de Transporte que, por intermédio da DERSA, executará os trabalhos de implantação do empreendimento, segundo as diretrizes dispostas no Plano de Trabalho retro referido.

CLÁUSULA QUARTA

DAS METAS

4.1 - De acordo com o Plano de Trabalho do empreendimento RODOANEL/SP as atividades relativas à sua implantação objetivam atingir as seguintes metas:

a) propiciar a ligação entre as rodovias que atendem à Região Metropolitana de São Paulo;

b) desviar do centro da Região Metropolitana de São Paulo o tráfego de passagem, principalmente caminhões;

c) promover uma maior integração físico-territorial e econômico-social entre os municípios da Região Metropolitana de São Paulo;

d) constituir-se em fator de reordenação do uso e ocupação do solo da Região Metropolitana de São Paulo;

e) facilitar a implantação e o uso de sistemas intermodais de carga;

f) aproximar os centros produtivos do País, através da interceptação dos principais corredores de exportação do Porto de Santos e do Terminal Aeroportuário de Cumbica;

g) liberar o espaço viário urbano para circulação do tráfego local, particularmente o transporte público de passageiros, possibilitando a redução de congestionamentos.

CLÁUSULA QUINTA

DAS OBRIGAÇÕES

5.1 - Para o fiel cumprimento do objeto pactuado na CLÁUSULA PRIMEIRA, os partícipes obrigam-se, em tempo hábil, a:

a) analisar e aprovar a documentação técnica do RODOANEL/SP e o Plano de Trabalho desenvolvidos e propostos pela DERSA, bem como os relatórios técnicos de acompanhamento;

b) tomar todas as providências para efetivação do objeto deste CONVÊNIO, especialmente no que concerne às medidas necessárias aos procedimentos legais e administrativos, na órbita de sua competência;

c) acompanhar e supervisionar a execução dos serviços referentes às obras de construção do RODOANEL/SP;

d) transferir à DERSA os recursos alocados para o RODOANEL/SP, conforme disposto na CLÁUSULA OITAVA deste CONVÊNIO;

e) analisar e aprovar as prestações de contas, apresentadas pela DERSA, emitindo parecer

RH

conclusivo, em especial no que concerne à execução física e adequação ao objeto do CONVÊNIO.

5.2 A DERSA

a) promover a execução das obras do RODOANEL/SP, nos prazos e condições estabelecidos no Plano de Trabalho anexo, observando a legislação pertinente;

b) submeter, com antecedência de 30 (trinta) dias, à aprovação do DNER, da SECRETARIA e do MUNICÍPIO, quaisquer alterações que venham a ser feitas no projeto;

c) coordenar, fiscalizar e acompanhar a execução dos contratos de obras e projetos do RODOANEL/SP e/ou o fornecimento de equipamentos com terceiros, diligenciando a aceitação dos mesmos e as respectivas quitações, quando for o caso, mantendo informados o DNER, a SECRETARIA e o MUNICÍPIO quanto ao andamento dos trabalhos;

d) efetuar os pagamentos decorrentes da execução do objeto deste CONVÊNIO, cujas faturas, notas fiscais, recibos e quaisquer outros documentos de despesas, deverão ser emitidos em nome da DERSA, com observação de que se trata do "PROJETO RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO - CONVÊNIO n° ";

e) aplicar integralmente os recursos financeiros repassados pelo DNER, SECRETARIA e MUNICÍPIO, inclusive os provenientes das receitas obtidas das aplicações financeiras realizadas no desenvolvimento do objeto do presente ajuste;

ptt

f) apresentar ao DNER, SECRETARIA e MUNICÍPIO, nos moldes da Instrução Normativa nº 1/97 da Secretaria do Tesouro Nacional - STN, o demonstrativo da correta aplicação dos recursos financeiros transferidos, acompanhado do relatório circunstanciado das atividades desenvolvidas;

g) prestar contas ao Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, nos moldes das instruções específicas e por ele editadas até 31 de janeiro do exercício subsequente, dos recursos recebidos durante o exercício anterior e de sua contrapartida ou, se for o caso, até 30 (trinta) dias após o término de vigência deste instrumento ou de suas eventuais prorrogações;

h) manter contabilidade e registros específicos relativos aos recebimentos dos recursos oriundos deste CONVÊNIO, atualizados e em boa ordem, à disposição dos CONVENIENTES;

i) observar a Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, a Lei Estadual nº 5.544/89 e demais legislação aplicável à espécie, nas licitações e contratações.

5.3 - Na administração dos recursos transferidos pelo DNER, SECRETARIA e MUNICÍPIO, a DERSA deverá ainda:

a) no período correspondente ao intervalo entre a liberação das parcelas e sua efetiva utilização, aplicar os recursos conforme o disposto na

Instrução Normativa n° 1/97 da Secretaria do Tesouro Nacional - STN, em investimentos disponíveis na Nossa Caixa Nosso Banco S/A;

b) computar, obrigatoriamente, as receitas financeiras auferidas a crédito do CONVÊNIO e aplicá-las exclusivamente, no objeto conveniado;

c) anexar, quando da apresentação da prestação de contas tratada na CLÁUSULA NONA, o extrato bancário contendo diário (histórico) da conta, juntamente com a documentação referente à aplicação das disponibilidades financeiras a serem fornecidas pela Nossa Caixa Nosso Banco S/A;

d) a DERSA se obriga a cumprir as disposições da Instrução Normativa n° 1/97, que fica fazendo parte integrante do presente CONVÊNIO.

5.4 - O descumprimento das disposições mencionadas nesta Cláusula obrigará a DERSA à reposição ou restituição do numerário equivalente aos rendimentos do mercado financeiro no período, devidamente atualizado até a data do efetivo depósito.

CLÁUSULA SEXTA

DA LIBERAÇÃO DOS RECURSOS

6.1 - A liberação dos recursos obedecerá ao cronograma de desembolso do empreendimento RODOANEL/SP, de acordo com o estabelecido no Plano de Trabalho anexo.

6.2 - O primeiro desembolso será repassado até 30 (trinta) dias contados da data da publicação do extrato deste CONVÊNIO no Diário Oficial da União e os demais após a comprovação da boa e regular aplicação da parcela anteriormente liberada, conforme previsto na legislação vigente.

CLÁUSULA SÉTIMA

DO VALOR DO EMPENHO E DOTAÇÃO

7.1 - O valor estimado do presente CONVÊNIO é de R\$ 3.215,5 milhões (três bilhões, duzentos e quinze milhões e quinhentos mil reais), correspondendo à totalidade do valor do empreendimento RODOANEL/SP. O valor total dos investimentos a serem efetivados pelo setor público, limitados a 49% (quarenta e nove por cento) do total, estão estimados em R\$ 1.575,6 milhões (um bilhão, quinhentos e setenta e cinco milhões e seiscentos mil reais).

7.2 - A composição dos recursos provenientes do setor público DNER, SECRETARIA e MUNICÍPIO será da seguinte forma:

I - O DNER participará do aporte financeiro de que trata este CONVÊNIO com recursos orçamentários na proporção mínima de 25% (vinte e cinco por cento), valor este estimado em R\$ 393,9 milhões (trezentos e noventa e três milhões e novecentos mil reais), a serem vinculados ao CONVÊNIO. A despesa decorrente da sua

[Handwritten signature]

execução, para o exercício de 1998, correrá à conta do crédito orçamento/DNER, verba(s) , conforme Nota de Empenho n° , no valor de R\$, datada de / / , emitida pela DAF, a qual ficará fazendo parte integrante e inseparável do mesmo.

II - A SECRETARIA participará do aporte financeiro de que trata este CONVÊNIO com recursos orçamentários, consignando no Programa de Trabalho específico da DERSA, na proporção máxima de 50% (cinquenta por cento), estimado em 787,8 milhões (setecentos e oitenta e sete milhões e oitocentos mil reais).

III - O Município participará do aporte financeiro de que trata este CONVÊNIO com recursos orçamentários na proporção máxima de 25% (vinte e cinco por cento) estimado em R\$ 393,9 milhões (trezentos e noventa e três milhões e novecentos mil reais), a serem vinculados ao presente CONVÊNIO.

7.3 - A composição dos recursos provenientes do setor público, DNER, SECRETARIA e MUNICÍPIO, para a primeira etapa definida como trecho oeste, e projetos necessários à implantação dos demais trechos será da seguinte forma:

I - O DNER participará do aporte financeiro com recursos orçamentários, que deverão onerar a Estrutura Funcional - Programática n° 16.088.0537.1204.0126, na proporção mínima de 25% (vinte e cinco por cento), valor este estimado em R\$ 194,65 milhões

[Assinatura]

(cento e noventa e quatro milhões e seiscentos e cinquenta mil reais), a serem vinculados ao CONVÊNIO através de apostilamento.

II - a SECRETARIA participará do aporte financeiro com recursos orçamentários, que deverão onerar a Estrutura Funcional - Programática nº 16.088.0035.1509.0000, consignando no Programa de Trabalho específico da DERSA, na proporção máxima de 50% (cinquenta por cento), valor este estimado em R\$ 389,3 milhões (trezentos e oitenta e nove milhões e trezentos mil reais).

III - O MUNICÍPIO participará do aporte financeiro com recursos orçamentários, que deverão onerar a Estrutura Funcional - Programática nº 16.91.571.3049.4110, na proporção máxima de 25% (vinte e cinco por cento), estimado em R\$ 194,65 milhões (cento e noventa e quatro milhões e seiscentos e cinquenta mil reais), a serem vinculados ao presente CONVÊNIO, através de apostilamento.

7.4 - Nos exercícios seguintes, enquanto vigente o presente CONVÊNIO, a despesa na parte da responsabilidade do DNER, da SECRETARIA e do MUNICÍPIO correrão à conta dos recursos orçamentários consignados para os trabalhos objeto do presente CONVÊNIO, vinculando-se mediante a lavratura do Termo aditivo e/ou apostilamento, quando for o caso.

CLÁUSULA OITAVA

DO REPASSE DOS RECURSOS

[Assinatura]

8.1 - O DNER, a SECRETARIA e o MUNICÍPIO transferirão à DERSA os recursos a que se refere a CLÁUSULA SÉTIMA, anterior, sob o regime de repasse, através de ordem bancária para depósito em conta especial, vinculada na instituição bancária Nossa Caixa Nosso Banco S/A, sob o título "DNER, SECRETARIA e MUNICÍPIO - CONVÊNIO N.º /PROJETO RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO". A movimentação dessa conta e a aplicação dos recursos observará as Normas do Decreto n.º 93.872, de 23.12.86 e a Instrução Normativa n.º 1/97 da Secretaria do Tesouro Nacional - STN, que ficam fazendo parte integrante deste CONVÊNIO.

CLÁUSULA NONA

DA PRESTAÇÃO DE CONTAS

9.1 - A DERSA prestará contas sobre a aplicação dos recursos repassados através deste CONVÊNIO diretamente aos órgãos de controle financeiro e orçamentário dos CONVENIENTES.

9.2 - Para acompanhamento e controle do fluxo dos recursos e das aplicações, inclusive a avaliação dos resultados obtidos, a DERSA apresentará aos CONVENIENTES, trimestralmente, relatórios parciais e final quando concluído ou extinto o CONVÊNIO, os quais se farão acompanhar de demonstrações financeiras, sem prejuízo da fiscalização indispensável sobre a execução local.

[Handwritten signature]

9.3 - A prestação de contas dos recursos constantes do CONVÊNIO deverá ser apresentada pela DERSA, na forma da Instrução Normativa nº 1/97 da Secretaria do Tesouro Nacional - STN, constituída do relatório de cumprimento do objeto e ainda acompanhada dos seguintes documentos:

I - Cópia dos contratos e eventuais termos aditivos celebrados com as empresas executoras dos serviços referentes as obras, supervisão e controle tecnológico para implantação do RODOANEL/SP, com suas respectivas metas de atendimento.

II - Cópia dos contratos celebrados com empresas executoras dos projetos desenvolvidos para a construção dos demais trechos.

III - Relatório de Execução Físico-Financeiro.

IV - Demonstrativo da receita e da despesa evidenciando o saldo e, quando for o caso, os rendimentos auferidos da aplicação no mercado financeiro.

V - Relação de pagamentos efetuados com recursos liberados pelo DNER, SECRETARIA e MUNICÍPIO.

VI - Conciliação do saldo bancário, quando for o caso;

VII - Cópia do extrato da conta bancária específica.

DA EXECUÇÃO E FISCALIZAÇÃO DO CONVÊNIO

10.1 - O controle e a fiscalização da execução do presente ajuste incumbirá aos CONVENIENTES ou seus representantes legais designados.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA

DA RESTITUIÇÃO

11.1 - A DERSA compromete-se a restituir os valores transferidos para execução deste CONVÊNIO, devidamente atualizados através de índices da remuneração de investimentos no mercado financeiro disponíveis na Nossa Caixa Nosso Banco S/A, a partir da data do seu recebimento, nas seguintes hipóteses:

I - Inexecução do objeto da avença.

II - Falta de apresentação do Relatório da Execução Físico-Financeira e prestação de contas no prazo exigido.

III - Utilização dos recursos em finalidade diversa da estabelecida.

11.2 - A DERSA compromete-se, a final, na data do encerramento desta avença, a restituir eventual saldo dos recursos recebidos, na proporção das contribuições alocadas.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA

DO PRAZO

fit

12.1 - Este CONVÊNIO terá vigência pelo prazo de 60 meses, podendo ser prorrogado na forma da Instrução Normativa 1/97, da Secretaria do Tesouro Nacional - STN.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA
DA DENÚNCIA E DA RESCISÃO

13.1 - O presente CONVÊNIO poderá, a qualquer tempo, ser denunciado por qualquer dos partícipes através de notificação prévia de 180 (cento e oitenta) dias, ressalvada a faculdade de rescisão, desde que comprovado o não cumprimento total ou parcial de quaisquer de suas cláusulas.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA
DA PUBLICAÇÃO

14.1 - Os partícipes providenciarão a publicação do extrato deste CONVÊNIO nos respectivos órgãos oficiais de imprensa, no prazo, na forma e para os fins da lei.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA
DA AÇÃO PROMOCIONAL

15.1 - Em toda e qualquer ação promocional relacionada com o RODOANEL/SP será obrigatoriamente destacada a participação do Ministério dos Transportes, do Governo do Estado de São Paulo e da

Assinatura

Prefeitura do Município de São Paulo, observado o disposto no parágrafo primeiro do artigo 37 da Constituição Federal.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA

DA EFICÁCIA

16.1 - O presente CONVÊNIO terá eficácia a partir da data da sua publicação, em extrato, no Diário Oficial da União. Complementarmente, os partícipes se obrigam a submetê-lo aos respectivos órgãos ou autoridades que, por Lei ou regulamento, devam dele conhecer. De tais atos, as partes dar-se-ão mútuo conhecimento, dentro de 20 dias da data da assinatura do presente CONVÊNIO.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA

DAS CONDIÇÕES GERAIS

17.1 - Pactuam, ainda, os partícipes, as seguintes condições:

I - Todas as comunicações serão consideradas como regularmente efetuadas, se entregues mediante protocolo, ou remetidas via fac-símile, telex ou telegrama, devidamente, comprovadas por conta, nos endereços dos partícipes;

II - As reuniões entre os representantes credenciados pelos partícipes, bem como quaisquer ocorrências que possam ter implicações, serão registradas em ata ou relatório circunstanciado.

CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA

DO FORO

18.1 - Fica eleito o foro de Brasília, Capital Federal, para dirimir quaisquer questões resultantes da execução ou interpretação deste CONVÊNIO. E, por estarem de acordo com as cláusulas e condições ajustadas, firmam o presente Termo, em 4 (quatro) vias de igual teor e forma, para um só efeito de direito, na presença das testemunhas abaixo, para que produza os efeitos legais.

Brasília, de de 1998.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE
RODAGEM

SECRETARIA ESTADUAL DOS NEGÓCIOS DE
TRANSPORTE

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

TESTEMUNHAS:

1. _____
2. _____

LMBN/rmn

[Handwritten signature]

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DE SÃO PAULO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

**RODOANEL
METROPOLITANO
DE SÃO PAULO**

PLANO DE TRABALHO
DETALHAMENTO PARA CONSTRUÇÃO DO TRECHO OESTE
E EXECUÇÃO DE PROJETOS NECESSÁRIOS A
VIABILIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Março 1998


28/05/98





Folha no	24	de proc.
no	479	de 19 98
PC		
-2-		

Convênio RODOANEL/SP
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES / DNER
GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO/Secretaria de Estado dos Transportes
MUNICÍPIO DE SÃO Paulo / Secretaria Municipal de Transportes

PLANO DE TRABALHO

DETALHAMENTO PARA CONSTRUÇÃO DO TRECHO OESTE DO EMPREENDIMENTO RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO

1. INTRODUÇÃO

O RODOANEL Metropolitano de São Paulo é um empreendimento rodoviário de âmbito metropolitano, com papel fundamental na melhoria da qualidade de vida urbana e das condições ambientais da metrópole. Será obra estrategicamente importante para reduzir os congestionamentos em São Paulo, ao coletar e distribuir o tráfego na região e desviar o tráfego de passagem.

Apesar de não se constituir em solução única e isolada para os problemas de circulação na metrópole, é possível antever a importância do empreendimento e os benefícios que produzirá, traduzidos em melhoria da qualidade de vida da população e melhor utilização dos espaços, em termos urbanísticos e ambientais.

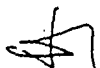
A interligação do RODOANEL Metropolitano de São Paulo com a malha rodoviária estadual e com importantes corredores de integração do Mercosul, em particular as Rodovias Dutra, Fernão Dias e Régis Bittencourt, dão ao empreendimento dimensão de interesse nacional.

O RODOANEL possibilitará a alteração do perfil de ocupação e uso do solo regional, permitindo uma efetiva integração modal entre rodovia e ferrovia, assim como uma maior racionalidade na distribuição de cargas.

2. DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O RODOANEL será uma rodovia com extensão aproximada de 161 km e deverá acessar dez eixos rodoviários troncais, de modo a captar e distribuir o tráfego local, assim como o tráfego de passagem estadual e interestadual. Cruzará cinco eixos ferroviários, em locais com potencial para implantação de terminais que permitam a inter e intra-modalidade.


22/6/98





Suas principais características físico-operacionais são:

- Via expressa com controle de acessos;
- Velocidade entre 80 e 110 km/h;
- Duas pistas com três a quatro faixas de tráfego;
- Interseções em desnível; e,
- Sistema viário secundário composto por marginais e trevos.

Para efeito de detalhamento de estudos e projetos o RODOANEL foi segmentado em quatro trechos: Trecho Oeste (da Rodovia Régis Bittencourt à Estrada Velha de Campinas-Av. Raimundo Pereira Magalhães, com 31,6 km); Trecho Norte (da Estrada Velha de Campinas à Rodovia Presidente Dutra/Ayrton Senna com, 39,0 km); Trecho Leste (da Rodovia Presidente Dutra/Ayrton Senna à Via Anchieta, com 50,5 km) e Trecho Sul (da Via Anchieta à Rodovia Régis Bittencourt com, 40,5 km).

3. PRINCIPAIS DIRETRIZES DO EMPREENDIMENTO

Foi criado o Grupo de Trabalho Intergovernamental, constituído pela Portaria Intergovernamental nº 001, integrado pelos Ministério dos Transportes, Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo e Secretaria Municipal de Transportes, emitindo relatório conclusivo. As principais diretrizes básicas do empreendimento são:

Diretrizes Estratégicas

- O RODOANEL como empreendimento de transporte rodoviário de âmbito metropolitano, por suas dimensões físicas, econômicas, financeiras e operacionais, terá grande impacto sobre o território da Região Metropolitana de São Paulo, exigindo para sua consecução, a convergência de políticas e ações públicas nas áreas de governo diretamente envolvidas.
- Estudos financeiros recomendam que a participação do Poder Público nos investimentos para a implantação total do RODOANEL Metropolitano de São Paulo limite-se a um máximo de 49%. Os 51% restantes deverão ser viabilizados através da participação da iniciativa privada. O interesse manifestado pelos organismos de fomento internacional, demonstram a viabilidade dessa proposta.

Diretrizes de Transporte

- O RODOANEL é um empreendimento de transporte que privilegiará o tráfego de passagem e o tráfego inter-regional da metrópole, direcionando, hierarquizando e estruturando o transporte de passageiros e de cargas, proporcionando a integração inter e intramodal.
- O RODOANEL será uma via bloqueada com pedágio nos acessos. Terminais de transferência inter e intra-modal poderão ter acesso especial ao RODOANEL. O sistema operacional do RODOANEL deverá considerar e dar suporte necessário.

.....
Elisley

✱
P.H.R.

- O traçado do RODOANEL deverá atender às características de rodovia classe zero e estar situado à distância de 20 a 40 quilômetros do centro de São Paulo.

Diretrizes de Meio Ambiente

- O traçado do RODOANEL em áreas de mananciais e de parques florestais deverá prever um conjunto de medidas específicas para sua proteção.
- O projeto executivo do RODOANEL atenderá às normas e diretrizes emitidas pelos órgãos ambientais, dentro da legislação vigente, procurando promover um desenvolvimento eco-sustentável para sua área de influência.

Diretrizes de Desenvolvimento Metropolitano

- Na viabilização do empreendimento deverá ser promovida articulação institucional no sentido de envolver os municípios da Região Metropolitana no processo de concepção e avaliação de custos e benefícios do empreendimento, bem como no estabelecimento das diretrizes de uso e ocupação do solo, que viabilizem a implantação e o funcionamento do RODOANEL em curto, médio e longo prazos.
- O traçado do RODOANEL deverá evitar o cruzamento de áreas densamente ocupadas, para que não haja ruptura do tecido urbano, e, onde isto não for concretizável deverão ser tomadas medidas compatíveis com a minimização de impactos negativos.

Diretrizes Gerais de Empreendimento

- O RODOANEL deverá ter um plano único de empreendimento, mas será implantado por etapas. A primeira, referente ao trecho oeste, em que se prevê maior demanda, deverá contar com recursos oriundos do poder público em maior grau e da iniciativa privada em menor, buscando a viabilidade financeira com base na geração de receitas próprias do empreendimento, para prosseguimento da implantação através da concessão à iniciativa privada dos demais trechos.
- A Secretaria dos Transportes, através da DERSA, responsabilizar-se-á, contando com a colaboração das Secretarias de Transportes Metropolitanos e do Meio Ambiente, pelo desenvolvimento dos projetos do RODOANEL no que se refere à aplicação das diretrizes aqui estabelecidas, bem como, pela adoção de providências necessárias à sua implantação de acordo com os cronogramas a serem estabelecidos.

[Handwritten signature]
27/5/98

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Diretriz de traçado

- Examinados os projetos existentes, implantados ou não, que visavam dotar a metrópole de uma via perimetral de contorno, assim como a proposta existente da DERSA, contida no documento "RODOANEL Metropolitano de São Paulo", de fevereiro de 1997, o Grupo de Trabalho Intergovernamental solicitou a realização de novos estudos, em especial para o setor norte, sendo aprovado que o traçado, para esse seguimento, deve desenvolver-se ao sul da Serra da Cantareira. Todas as diretrizes estão consubstanciadas em desenhos disponíveis na DERSA.
- O RODOANEL será uma rodovia com extensão aproximada de 161 km e deverá acessar dez eixos rodoviários troncais, através de interseções em desnível, de modo a captar tanto o tráfego local como o tráfego de passagem estadual e interestadual. Cruzará cinco eixos ferroviários troncais e uma variante, em locais onde é possível implantar terminais de transferência que possibilitem a inter e a intra-modalidade.

4 - PRINCIPAIS METAS DO RODOANEL

De acordo com a natureza de sua concepção e as principais diretrizes para sua viabilização o RODOANEL tem como metas básicas, as que seguem:

- propiciar a ligação entre as rodovias que atendem à Região Metropolitana;
- desviar do centro da Região Metropolitana o tráfego de passagem, principalmente caminhões;
- promover uma maior integração físico-territorial e econômico-social entre os municípios da Região Metropolitana;
- constituir-se em fator de reordenação do uso e ocupação do solo da Região Metropolitana;
- facilitar a implantação e uso de sistemas intermodais de carga;
- aproximar os centros produtivos do país, através da interceptação dos principais corredores de exportação, do Porto de Santos e do Terminal Aeroportuário de Cumbica; e,
- liberar o espaço viário urbano para circulação do tráfego local, possibilitando a redução de congestionamentos.

5 - IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Para efeito de viabilização do empreendimento Rodoanel considerou-se sua implantação em 04 (quatro) etapas distintas, que compreendem a execução total do empreendimento até o final do ano de 2003.

Os critérios para definição das etapas foram, basicamente, as ligações proporcionadas, e a conseqüente potencialidade de demanda correspondente a cada segmento, e sua rentabilidade, considerando o montante de investimentos necessários à execução de cada trecho.

.....
 2/05/98
 A7
 fitts

O Trecho Oeste, em particular, teve sua execução considerada prioritária em razão de apresentar um maior carregamento de tráfego por quilômetro, maior adensamento urbano e maior concentração de atividades econômicas. Além disso, é o trecho que estabelece ligação com maior número de eixos rodoviários por quilômetro, configurando-se, conseqüentemente, em um trecho auto-sustentável.

A Primeira Etapa de implantação do Rodoanel corresponde, portanto, a todas as atividades de viabilização do Trecho Oeste (elaboração de projetos básico e executivo, estudo de impacto ambiental, desapropriações, execução e supervisão de obras) e o desenvolvimento de projeto básico e Estudo de Impacto Ambiental para os demais trechos (Norte, Sul e Leste). Essa etapa foi iniciada em janeiro de 1998 e tem término previsto para maio de 2000.

Esse trecho será executado com recursos dos Tesouros Federal, Estadual e Municipal e, para sua viabilização, foram realizadas as seguintes atividades:

- *Constituição do GTI* - Foi criado o Grupo de Trabalho Intergovernamental, integrado pelos Ministério dos Transportes, Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo e Secretaria Municipal de Transportes, com incumbências de fixar principais diretrizes da obra, definir as formas de financiamento para o empreendimento, as atribuições de cada um dos agentes governamentais, cronograma de trabalho, entre outros.

- *Apresentação de relatório conclusivo do GTI* - O relatório recomenda que para a implantação do RODOANEL deva haver participação do Poder público e da iniciativa privada nos investimentos, e para o Trecho Oeste, deverão ser aportados recursos dos Tesouros Federal, Estadual e Municipal.

- *Elaboração do Relatório Ambiental Preliminar* - O Relatório Ambiental Preliminar, configura-se como o documento primeiro para o Licenciamento Ambiental, tem como função instrumentalizar a decisão de exigência ou dispensa de EIA/RIMA, para obtenção de licença prévia.

- *Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto no Meio Ambiente (EIA/RIMA) elaborado pela DERSA* - De um modo geral, analisam-se e avaliam-se os impactos referentes, exclusivamente, à implantação do Trecho Oeste, de forma a possibilitar a realização de um balanço ambiental sobre este trecho.

- *Audiências Públicas* - Conforme estabelece a Resolução SMA-42, foram feitas audiências públicas nos municípios de Osasco e São Paulo, para apreciação, pela sociedade, do EIA/RIMA do Trecho Oeste.

- *Elaboração do projeto básico de engenharia do Trecho Oeste pela DERSA* - A elaboração do projeto básico tem a função de dar subsídios para a elaboração do EIA/RIMA, e do edital de licitação de obra do Trecho Oeste.

- *Apreciação do EIA/RIMA pelo CONSEMA* - De acordo com a deliberação CONSEMA 44/97, o CONSEMA acolheu o parecer favorável da Câmara Técnica de Sistemas de Transportes, sobre a viabilidade ambiental do Trecho Oeste do RODOANEL, concedendo a Licença Prévia nº 000127.

17/5/98
[assinatura]
[assinatura]

- *Elaboração do edital de licitação para execução de obras do Trecho Oeste, pela DERSA* - O edital foi elaborado dividindo o Trecho Oeste em seis lotes, devido à complexidade de execução da obra.

- *Publicação do edital* - O edital de licitação foi publicado em 13/01/98.

- *Publicação das empresas habilitadas* - Publicado em 21/03/98, sendo previsto o recebimento das propostas financeiras em 22/04/98.

A **Segunda Etapa** de implantação do empreendimento prevê o desenvolvimento de projeto executivo, desapropriações, execução e supervisão de obras do Trecho Norte (compreendido entre a Estrada Velha de Campinas- Av. Raimundo Pereira de Magalhães e a Rodovia Presidente Dutra/Ayrton Senna). Esse trecho terá suas obras iniciadas em janeiro do ano 2000, com conclusão prevista para dezembro de 2003. Terá duração de execução de obras de 48 meses dada a grande extensão de túneis que o trecho apresenta, perfazendo mais de 13 quilômetros em segmentos (túneis de 10 km, 2 km e 1 km) sob a Serra da Cantareira.

Simultaneamente poderá iniciar as obras do Trecho Sul (compreendido entre a Via Anchieta e a Rodovia Régis Bittencourt). Essa é a **Terceira Etapa** e contempla o desenvolvimento de projeto executivo, desapropriações, execução e supervisão de obras do trecho. Estima-se o início de obras em janeiro de 2000, com conclusão em dezembro de 2001.

A **Quarta Etapa** corresponde à execução do Trecho Leste (entre a Rodovia Presidente Dutra/Ayrton Senna e a Via Anchieta), compreendendo as atividades de desenvolvimento de projeto executivo, desapropriações, execução e supervisão de obras do trecho. Terá início em janeiro de 2002 e conclusão em dezembro de 2003, simultânea à do Trecho Norte.

São apresentados, em anexo, cronograma físico compreendendo as atividades acima descritas e as atividades decorrentes, e cronograma financeiro, com especificação do desembolso a ser efetuado pelas três instâncias governamentais ao longo do período de execução do Trecho Oeste do RODOANEL Metropolitano de São Paulo.

[Handwritten signatures and initials follow]

6. ESTIMATIVA DE CUSTOS DE IMPLANTAÇÃO

TRECHO 1 - RÉGIS BITTENCOURT até PERUS

Número de faixas: 3, 4 e 5 por sentido Extensão: 31,60 km

	R\$ (milhões)	US\$ (milhões)
Custo da Obra	643,6	585,0909
Custo Desapropriação	135,0	122,7272
Custo Total (*)	778,6	707,8181

TRECHO 2 - ANCHIETA até RÉGIS BITTENCOURT

Número de faixas: 3 por sentido Extensão: 40,47 km

	R\$ (milhões)	US\$ (milhões)
Custo da Obra	571,0	519,0909
Custo Desapropriação	101,5	92,2727
Custo Total (**)	672,5	611,3636

TRECHO 3 - DUTRA/AYRTON SENNA até ANCHIETA

Número de faixas: 3 por sentido Extensão: 50,50 km

	R\$ (milhões)	US\$ (milhões)
Custo da Obra	612,5	556,8181
Custo Desapropriação	136,5	124,0909
Custo Total (**)	749,0	680,9090

TRECHO 4 - PERUS até DUTRA/AYRTON SENNA

Número de faixas: 3 por sentido Extensão: 39,00 km

	R\$ (milhões)	US\$ (milhões)
Custo da Obra	889,4	808,5454
Custo Desapropriação	126,0	114,5454
Custo Total (**)	1015,4	923,0909

TOTAL

Número de faixas: variável Extensão: 161,57 km

	R\$ (milhões)	US\$ (milhões)
Custo da Obra	2716,5	2469,5454
Custo Desapropriação	499,0	453,6363
Custo Total	3215,5	2923,1818

Dólar de Outubro/97 = 1,10

(*) Orçamento estimado, a partir do projeto básico.

(**) Orçamento estimado, a partir do projeto funcional.

[Handwritten signature]
27/5/98
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

CONVENIO RODOANEL/SP

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES / DNER

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO / Secretaria de Estado dos Transportes

MUNICÍPIO DE SÃO PAULO / Secretaria Municipal de Transportes

PROJETO RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO

Cronograma de Desembolso Financeiro (valores em milhões de Reais)

1ª Etapa - Desapropriações, Execução e Supervisão de Obras do Trecho Oeste e Desenvolvimento de Projetos e Estudos dos Demais Trechos

1998	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	TOTAL/1998
1.1 Projeto Executivo (Trecho Oeste)	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,41	1,41	1,41	1,41	1,41	0,05	15,50
1.2 Projeto Básico (Norte, Sul, Leste)	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	7,75
1.3 EIA/RIMA (Norte, Sul, Leste)							0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	3,00
1.4 Gerenciamento do Empreendimento/Consultoria					0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,54	4,25
1.5 Desapropriação					10,00	10,00	5,30						25,30
1.6 Supervisão de Obra e Controle Tecnológico						0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,34	2,50
1.7 Execução de Obra						8,81	8,81	8,81	8,81	8,81	8,81	8,84	61,70
TOTAL GERAL	2,05	2,05	2,05	2,05	12,58	21,75	17,68	12,25	12,25	12,25	12,25	10,91	120,00
Repasse do Governo Estadual 50%	1,03	1,03	1,03	1,03	6,29	10,88	8,78	6,13	6,13	6,13	6,13	5,46	60,00
Repasse do Governo Federal 25%	0,51	0,51	0,51	0,51	3,15	5,44	4,39	3,06	3,06	3,06	3,06	2,73	30,00
Repasse do Governo Municipal 25%	0,51	0,51	0,51	0,51	3,15	5,44	4,39	3,06	3,06	3,06	3,06	2,73	30,00

1999	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	TOTAL/1999
1.1 Projeto Executivo (Trecho Oeste)	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,12	1,00
1.2 Projeto Básico (Norte, Sul, Leste)													0,00
1.3 EIA/RIMA (Norte, Sul, Leste)													0,00
1.4 Gerenciamento do Empreendimento/Consultoria	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,24	3,10
1.5 Desapropriação	20,00	17,43	17,42			20,00	17,43	17,42					109,70
1.6 Supervisão de Obra e Controle Tecnológico	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,20	0,20	2,50
1.7 Execução de Obra	27,77	27,77	27,77	27,77	27,77	27,77	27,77	27,77	27,77	27,77	27,80	27,80	333,30
TOTAL GERAL	48,32	45,75	45,74	28,32	28,32	48,32	46,75	45,74	28,32	28,32	28,34	28,36	419,60
Repasse do Governo Estadual 50%	24,16	22,88	22,87	14,16	14,16	24,16	22,88	22,87	14,16	14,16	14,17	14,18	221,00
Repasse do Governo Federal 25%	12,08	11,44	11,44	7,08	7,08	12,08	11,44	11,44	7,08	7,08	7,09	7,09	112,40
Repasse do Governo Municipal 25%	12,08	11,44	11,44	7,08	7,08	12,08	11,44	11,44	7,08	7,08	7,09	7,09	112,40

PROJETO RODOANEL

Folha no 31 de 31
 de 432 de 432
 de 432 de 432

Convênio RODOANEL/SP

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES / DNER

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO / Secretaria de Estado dos Transportes

MUNICÍPIO DE SÃO PAULO / Secretaria Municipal de Transportes

PROJETO RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO

Cronograma de Desembolso Financeiro (valores em milhões de Reais)

1ª Etapa - Desapropriações, Execução e Supervisão de Obras do Trecho Oeste e Desenvolvimento de Projetos e Estudos dos Demais Trechos

2000	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	TOTAL/2000	TOTAL GERAL
1.1 Projeto Executivo (Trecho Oeste)	0,25	0,25	0,25	0,25		1,00	17,50
1.2 Projeto Básico (Norte, Sul, Leste)						0,00	7,75
1.3 EIA/RIMA (Norte, Sul, Leste)						0,00	3,00
1.4 Gerenciamento do Empreendimento/Consultoria	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	1,50	8,85
1.5 Desapropriação						0,00	135,00
1.6 Supervisão de Obra e Controle Tecnológico	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	1,50	6,50
1.7 Execução de Obra	41,00	41,00	41,00	41,00	41,00	205,00	600,00
TOTAL GERAL	41,85	41,85	41,85	41,85	41,80	209,00	778,60
Repasse do Governo Estadual 50%	20,93	20,93	20,93	20,93	20,80	104,50	389,30
Repasse do Governo Federal 25%	10,46	10,46	10,46	10,46	10,40	52,25	194,65
Repasse do Governo Municipal 25%	10,46	10,46	10,46	10,46	10,40	52,25	194,65

Folha nº 32
nº 423 de 19 92
de 10

Convênio RODOANEL/SP

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES / DNER

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO / Secretaria de Estado dos Transportes

MUNICÍPIO DE SÃO PAULO / Secretaria Municipal de Transportes

PROJETO RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO

Cronograma de Desembolso Financeiro (valores em milhões de Reais)

2ª Etapa - Desenvolvimento de Projeto Executivo, Desapropriações, Execução e Supervisão de Obras
Trecho Norte (entre Av. Raimundo P. de Magalhães e Rod. Presidente Dutra)

TRECHO NORTE	2000	2001	2002	2003	TOTAL
1.1 Projeto Executivo	11,87	11,87	5,93	5,93	35,60
1.2 Desapropriação	42,00	42,00	21,00	21,00	126,00
1.3 Execução e Supervisão de Obra	213,45	213,45	213,45	213,45	853,80
TOTAL	267,32	267,32	240,38	240,38	1015,40

3ª Etapa - Desenvolvimento de Projeto Executivo, Desapropriações, Execução e Supervisão de Obras
Trecho Sul (entre Via Anchieta e Rod. Régis Bittencourt)

TRECHO SUL	2000	2001	2002	2003	TOTAL
1.1 Projeto Executivo	15,23	7,61			22,84
1.2 Desapropriação	67,67	33,83			101,50
1.3 Execução e Supervisão de Obra	274,08	274,08			548,16
TOTAL	356,97	315,53			672,50

4ª Etapa - Desenvolvimento de Projeto Executivo, Desapropriações, Execução e Supervisão de Obras
Trecho Leste (entre Rod. Presidente Dutra e Via Anchieta)

TRECHO LESTE	2000	2001	2002	2003	TOTAL
1.1 Projeto Executivo			16,33	8,17	24,50
1.2 Desapropriação			91,00	45,50	136,50
1.3 Execução e Supervisão de Obra			294,00	294,00	588,00
TOTAL			401,33	347,67	749,00

p. VIGORONCRON0359

Folha nº 33 de 33
nº 439 de 1998
p. VIGORONCRON0359

E X P O S I Ç Ã O D E M O T I V O S

Visa o presente projeto de lei obter a necessária autorização legislativa para a celebração de convênio entre a União o Estado de São Paulo e a Prefeitura, dispondo sobre a coordenação das ações públicas objetivando o apoio financeiro da União, do Estado de São Paulo e do Município de São Paulo, para a construção do projeto denominado Rodoanel Metropolitano de São Paulo.

O referido Projeto engloba um complexo de obras e serviços destinados a interligar todas as vias que passam pela região metropolitana de São Paulo, abrangendo 19 municípios. Sua realização trará sensível diminuição do tempo de viagem de uma via a outra, evitando que grande número de veículos tenha de ingressar na cidade de São Paulo, o que, sem dúvida, refletirá positivamente sobre o fluxo de tráfego, na redução da poluição ambiental e, conseqüentemente, na melhoria das condições de vida urbana na região.

Cumprе lembrar que o planejamento do desenvolvimento nacional equilibrado deve se fazer em consonância com os planos de desenvolvimento regionais.

Assim, o Projeto referente ao Rodoanel Metropolitano de São Paulo caracteriza-se como um empreendimento de transporte que conciliará o tráfego de passagem e o tráfego inter-regional da metrópole, direcionando, hierarquizando e estruturando o transporte de passageiros e de cargas, proporcionando a integração inter e intramodal.

A sua implantação dará o necessário suporte aos projetos do Governo Federal na duplicação dos corredores de integração do Mercosul, aos esforços do Governo do Estado de São Paulo para adequar a sua malha viária, e às ações do Governo Municipal destinadas a melhorar a qualidade de tráfego, através da expansão do programa de corredores de transporte coletivo municipal.

Essa obra será fundamental para diminuir os congestionamentos em São Paulo, ao coletar e distribuir o tráfego na região e desviar o tráfego de passagem das Marginais dos Rios Pinheiros e Tietê. Estima-se uma redução de 20% dos veículos que hoje circulam pelas Marginais, o que, certamente, irá aliviar os corredores internos para o transporte coletivo.

Além disso, possibilitará a alteração da localização de terminais de carga, hoje em áreas densamente ocupadas, reduzirá os custos de transporte e liberará espaços para novos usos, mais adequados e nobres, melhorando a qualidade de vida dos habitantes da Grande São Paulo.

A concretização desse projeto, conforme proposto, se dará pela junção de esforços das três esferas de Governo.

Diante da importância estratégica do Rodoanel, os estudos elaborados apontam como sendo este o momento para sua implantação, pois a demora tornará impossível uma solução dessa magnitude, em virtude da acelerada ocupação dos espaços ainda disponíveis.

Com esse objetivo, já se concretizou a celebração de Protocolo de Intenções - entre a União, o Estado de São Paulo e o Município de São Paulo - e foi assinada a Portaria Intergovernamental n.º 3, de 12/1/1998 pelo Governador do Estado, pelo Ministro de Estado dos Transportes e pelo Executivo deste Município.

Inegavelmente, o empreendimento atenderá aos interesses da população, propiciando sensível melhoria nas condições de tráfego, justificando, assim, clara e objetivamente, a apresentação da presente proposição, ora encaminhada à criteriosa deliberação dessa Egrégia Câmara Municipal.

Acompanham cópias xerográficas
ilustrativas do assunto.

LMBN/rmn

[Assinatura]



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

Folha nº	33	de proc.
nº	413	de 1998
<i>AC</i>		

São Paulo, 17 de novembro de 1.997.

Ofício nº 381/97-SMT.GAB.

Senhor Secretário

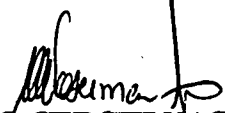
O Projeto denominado RODOANEL Metropolitano de São Paulo, é um projeto que engloba um complexo de obras e serviços com o objetivo de interligar todas as vias de transporte que passam pela região metropolitana de São Paulo, a ser viabilizado com a transferência de recursos dos Tesouros Nacional, Estadual e Municipal, nos termos disciplinados por convênio próprio.

Consoante o disposto no artigo 13, XV, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, cabe à Câmara, com sanção do Prefeito, dispor sobre as matérias de competência do Município, especialmente dispor sobre convênios com entidades públicas, particulares e autorizar consórcios com outros municípios.

De conformidade com o preceituado no artigo 37, parágrafo 2º, IV, do dispositivo legal mencionado, são de iniciativa privativa do Prefeito as leis que disponham sobre matéria orçamentária.

Assim, encaminhamos à V. Exª, minuta de Projeto de Lei, para apreciação dessa Secretaria e, posterior encaminhamento à Câmara Municipal de São Paulo, objetivando a autorização necessária para a celebração do convênio.

Aproveitamos a oportunidade para reiterar a V. Exª, nossos protestos de elevada estima e consideração.


ALOÍSIO ROBERTO CERCHI NASCIMENTO
Respondendo pelo Expediente
Secretaria Municipal de Transportes

Exmº Sr.
Dr. EDEVALDO ALVES DA SILVA
D.D. Secretário do Governo Municipal - SGM
CAPITAL
NC/gc

Fls. nº 02

1998-0.014.925-2

ASS.  **MARIA P. RABELLO**
Oficial de Gabinete
SGM/SGAA/DSC/SE



Folha no	38	de proc.
nº	433	de 1998
CLC		

ESTADO DE SÃO PAULO

PORTARIA INTERGOVERNAMENTAL Nº 3, DE 12/1/1998

O Ministro de Estado dos Transportes, o Governador do Estado de São Paulo e o Prefeito do Município de São Paulo, tendo em vista as disposições da Lei nº 8.490/92, Portaria Intergovernamental nº 1 e artigo 4º da Portaria Intergovernamental nº 2, de 31 de julho de 1997,

Considerando as providências já adotadas pelo Grupo de Trabalho Intergovernamental de acompanhamento da implantação das obras do RODOANEL Metropolitano de São Paulo,

Considerando o Protocolo de Intenções celebrado entre o Governo do Estado de São Paulo, o Ministério dos Transportes e a Prefeitura do Município de São Paulo, estabelecendo a coordenação das ações públicas visando o apoio financeiro para execução do projeto denominado RODOANEL Metropolitano de São Paulo,

33
1998-0.014.925-2
MARCUS RABELO
SECRETÁRIO DE GOVERNO
SGM/SGAA/DSC/SE



Folha n.º	39	de proc.
n.º	479	de 29 92
ll		

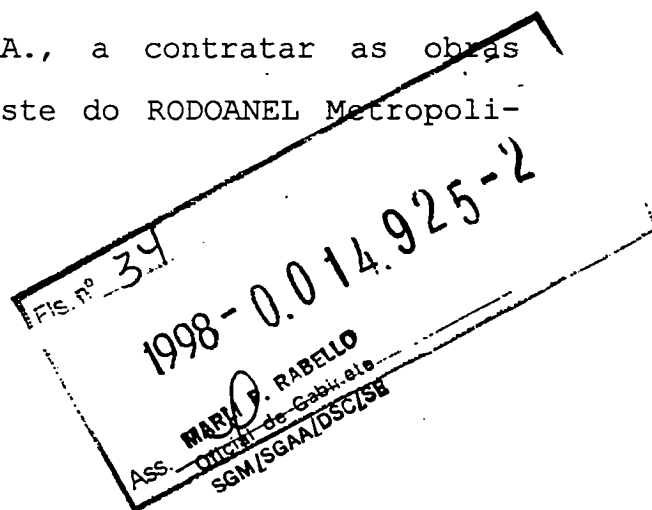
ESTADO DE SÃO PAULO

Considerando que o DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A., elaborou o projeto básico do Trecho Oeste do RODOANEL Metropolitano de São Paulo,

Considerando que o DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A., elaborou o competente Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (EIA/RIMA), que foi aprovado de acordo com a Deliberação Consema nº 44, de 22 de dezembro de 1997, publicada no D.O.E. de 25 de dezembro de 1997 e emitida a respectiva Licença Prévia de nº 127, em 29 de dezembro de 1997, **resolvem:**

Artigo 1º - Designar o DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A., como agente executor do empreendimento RODOANEL Metropolitano de São Paulo.

Artigo 2º - Autorizar o DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A., a contratar as obras para implantação do Trecho Oeste do RODOANEL Metropolitano de São Paulo.





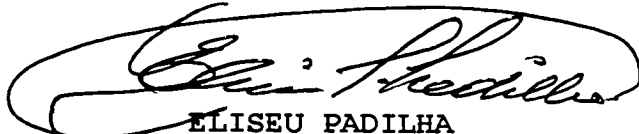
Folha no 40 3 de proc.
no 479 da 1997
uc

ESTADO DE SÃO PAULO

Artigo 3º - Esta portaria entrará
em vigor na data de sua publicação.

São Paulo, 12 de janeiro de 1998

MÁRIO COVAS
GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO


ELISEU PADILHA
MINISTRO DO ESTADO DOS TRANSPORTES


CELSO PITTA
PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

(PORTARIA-DEC2)

35
1998-0.014.925-2
MARI P. RABELO
Ass. Oficial de Gabinete
SGM/SGAA/DSC/SE



Folha no	43	de proc.
N.º de	433	de 1998
Proc. de	OC	Folha no

ESTADO DE SÃO PAULO

Protocolo de Intenções que entre si celebram a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, o Estado de São Paulo, por seu Governador e por sua Secretaria dos Transportes, com a interveniência do DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A., e o Município de São Paulo, por sua Secretaria dos Transportes.

Aos dias do mês de janeiro de 1998, a União, por intermédio do MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, com sede na Esplanada dos Ministérios, bloco "R", 6º andar, Brasília - DF, inscrito no CGC/MF sob o nº 37.115.342/0001-67, daqui por diante denominado **MINISTÉRIO**, neste ato representado pelo Ministro dos Transportes Eliseu Lemos Padilha, brasileiro, casado, Advogado, portador do CPF/MF nº 009.227.730-68, com domicílio no 6º andar do Bloco "R" da Esplanada dos Ministérios, Brasília - DF, o ESTADO DE SÃO PAULO, por intermédio de seu Governador Mário Covas, e por sua SECRETARIA DOS TRANSPORTES, com sede à Avenida do Estado, nº 777, na Capital de São Paulo, inscrita no CGC/MF sob nº 46.375.200/0001-20, neste ato representada por seu Titular o Secretário Michael Paul Zeitlin, brasileiro, casado, Engenheiro, por

36
1998-11011925-2
MARILIA RABELO
Oficial de Gabinete
SGM/SGAA/DSC/SG



Folha no.	422	de proc.
no.	473	de 1998
JC		

ESTADO DE SÃO PAULO

tador da Carteira de Identidade nº 1.417.042-5, inscrito no CPF/MF sob o nº 010.531.918-04, doravante denominada simplesmente **SECRETARIA**, e o MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, por intermédio do Prefeito Celso Pitta, e por sua SECRETARIA DOS TRANSPORTES, com sede à Avenida das Nações Unidas, nº 1.123, inscrita no CGC/MF sob o nº 46.392.155/0001-11, neste ato representada por seu Titular o Secretário Carlos de Souza Toledo, brasileiro, casado, Administrador de Empresas, portador da Carteira de Identidade nº 1.471.419, inscrito no CPF/MF sob o nº 416.309.638-87, doravante denominada simplesmente **MUNICÍPIO**, com a interveniência do DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A., sociedade de economia mista vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes, criada pelo Decreto-Lei nº 5, de 6 de março de 1969, alterado pela Lei nº 95, de 29 de dezembro de 1972, com sede à Rua Iaiá, nº 126, nesta Capital de São Paulo, inscrita no CGC/MF sob o nº 62.464.904/0001-25, neste ato representada por seu Diretor-Presidente, Antonio Jamil Cury, brasileiro, casado, Engenheiro, portador da Carteira de Identidade nº 2.915.459-5, inscrito no CPF/MF sob o nº 060.311.708-25, e seu Diretor Financeiro Isamu Otake, brasileiro, casado, Economista, por-

1998-0.014.925-2
MARI P. RABELLO
Secretaria de Estado
SGM/SGA/DS/SE



Folha no.	43	de proc.
no.	979	de 19 92
VC		

ESTADO DE SÃO PAULO

tador da Carteira de Identidade nº 2.778.874, inscrito no CPF/MF sob o nº 046.401.108-63, doravante simplesmente designado **DERSA**,

Considerando que ao Estado incumbe planejar o desenvolvimento nacional equilibrado em consonância com os planos de desenvolvimento regionais;

Considerando que o RODOANEL Metropolitano de São Paulo caracteriza-se como um empreendimento de transporte que conciliará o tráfego de passagem e o tráfego inter-regional da metrópole, direcionando, hierarquizando e estruturando o transporte de passageiros e de cargas, proporcionando a integração inter e intramodal;

Considerando que a implantação do RODOANEL Metropolitano de São Paulo dará o necessário suporte aos projetos do Governo Federal na duplicação dos corredores de integração do MERCOSUL; aos esforços do Governo do Estado de São Paulo para adequar a sua malha viária; às ações do Governo Municipal em melhorar a qualidade de tráfego, através da expansão do programa de corre-

38
1998-0.012.025-2
MA. A. P. RABELLO
Diretor de Gabinete
SGM/SGA/IDSC/13



Folha n.º	44	de proc.
n.º	429	do 19 92
JC		

ESTADO DE SÃO PAULO

dores de transporte coletivo municipal;

Considerando que os estudos apontam como sendo este o momento propício à implantação do empreendimento, tendo em vista a acelerada ocupação dos espaços ainda disponíveis, bem como os benefícios que o RODOANEL acarretará com a geração de milhares de empregos diretos e indiretos, criando novas oportunidades de negócios e de trabalho;

Considerando que a análise de viabilidade da estrutura financeira do RODOANEL recomenda a participação do Poder Público nos investimentos;

Considerando que ao DERSA, criado para construir, explorar, conservar e administrar quaisquer obras de tipo viário ou rodoviário nos termos do Decreto-Lei nº 5, de 6 de março de 1969, alterado pela Lei nº 95, de 29 de dezembro de 1972, incumbe desapropriar as áreas destinadas à implantação do RODOANEL, consoante disposto nos Decretos nºs 39.294 e 39.295, ambos de 27 de setembro de 1994;

39
1998-0.014 925-2
MARIA P. RABELLO
Chefe do Gabinete
SGM/SGAA/DSC/IS



Folha n.º	45	5 de proc.
n.º	473	de 19 98
JC		

ESTADO DE SÃO PAULO

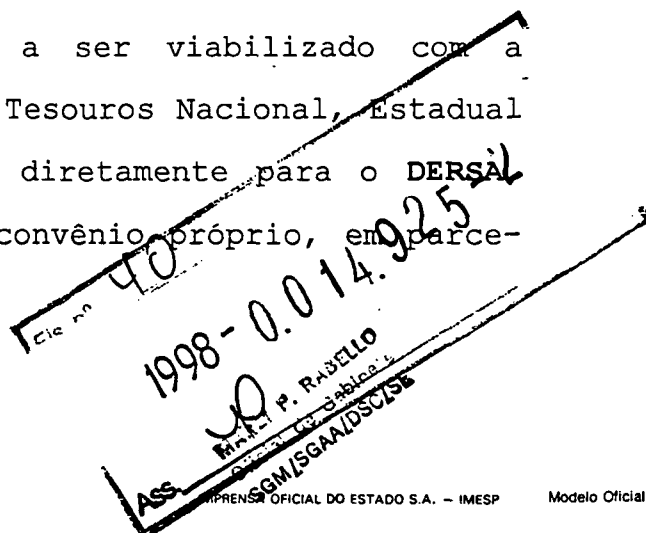
Considerando o disposto na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, atualizada pela Lei Federal nº 8.883, de 8 de junho de 1994, e na IN STN/MF nº 1, de 15 de janeiro de 1997, e

Considerando o disposto nos artigos 13, inciso XV, e 70, inciso I, da Lei Orgânica do Município de São Paulo,

Resolvem celebrar este PROTOCOLO DE INTENÇÕES, ficando certo e ajustado o que segue:

CLÁUSULA PRIMEIRA Do Objeto

Este Protocolo de Intenções tem por finalidade estabelecer a coordenação das ações públicas visando o apoio financeiro do **MINISTÉRIO, SECRETARIA e MUNICÍPIO** para a execução do Projeto denominado RODOANEL Metropolitano de São Paulo, a ser viabilizado com a transferência de recursos dos Tesouros Nacional, Estadual e Municipal, respectivamente, diretamente para o **DERSA** nos termos disciplinados por convênio próprio, em parce-





Folha no	46	de proc.
no	429	da 1967
UC		

ESTADO DE SÃO PAULO

ria com a iniciativa privada.

CLÁUSULA SEGUNDA Da Coordenação dos Trabalhos

O desenvolvimento do Projeto RODOANEL caberá, de forma integrada, aos signatários deste instrumento, sob a coordenação da **SECRETARIA** que, através do **DERSA**, elaborará os estudos técnicos e financeiros necessários à implantação do empreendimento, fixando diretrizes.

CLÁUSULA TERCEIRA Do Apoio Financeiro

Para construção do trecho oeste do Projeto RODOANEL, ficam propostas as seguintes participações no aporte financeiro, consideradas sobre o valor total do trecho: Governo Federal na proporção mínima de 21,5% (vinte e um vírgula cinco por cento), Governo do Estado de São Paulo na proporção máxima de 22% (vinte e dois por cento) e Governo do Município de São Paulo na proporção máxima de 1,5% (um vírgula cinco por cento), de acordo com os estudos retro referidos. O **ESTADO** e o **MUNICÍPIO** poderão participar, ainda, com título de contrapartida, por força do disposto no art. 26, §



Folha n.º	47	7	de proc.
n.º	473		de 1997
JC			

ESTADO DE SÃO PAULO

2º, da Lei nº 9.473, de 22 de julho de 1997, com recursos financeiros na proporção de 20% (vinte por cento) do valor total do trecho oeste, resultando para o **ESTADO** o percentual máximo de 42% (quarenta e dois por cento), e de, no máximo 21,5% (vinte e um vírgula cinco por cento) para o **MUNICÍPIO**.

CLÁUSULA QUARTA Das Atribuições

Para o fiel cumprimento do objeto pactuado na Cláusula Primeira, os signatários se propõem, em tempo hábil, a:

I - ao **MINISTÉRIO**:

a) analisar e aprovar a documentação técnica do Projeto RODOANEL e o plano de trabalho desenvolvidos e propostos pelo **DERSA**, bem como os relatórios de vistoria técnica;

b) tomar todas as providências para efetivação do Convênio, objetivado pelo presente Protocolo de Intenções, especialmente no que concerne às medidas necessárias aos procedimentos legais e administrativos na órbita de sua competência.

FA nº 42
1998-0.014.925-6
MARLI P. RABELLO
Ass. Oficial da G3.
SGM/SGRATDSCIS



Folha nº	48	de proc.
nº	473	de 1932
LC		

ESTADO DE SÃO PAULO

II - à SECRETARIA:

a) analisar e aprovar a documentação técnica do Projeto RODOANEL e o plano de trabalho desenvolvidos e propostos pelo DERSA, bem como os relatórios de vistoria técnica;

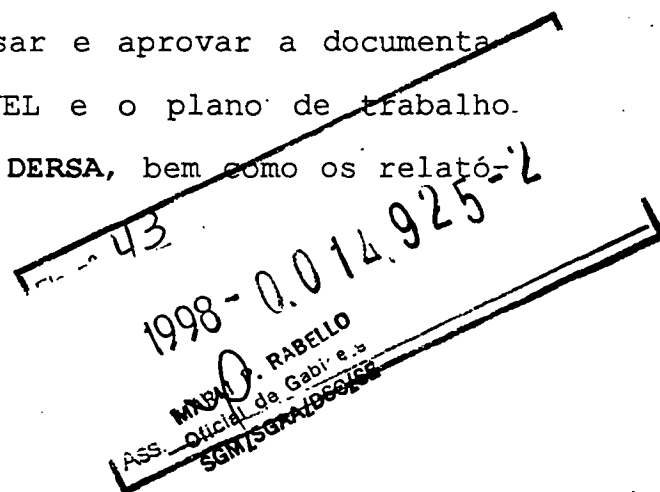
b) fazer cumprir as exigências ambientais pertinentes à realização do empreendimento, inclusive responsabilizando-se junto aos órgãos competentes;

c) tomar todas as providências para a efetivação da execução do Convênio a ser celebrado, especialmente no que concerne às medidas necessárias aos procedimentos legais e administrativos no âmbito de sua competência legal.

III - ao MUNICÍPIO:

a) encaminhar projeto de lei específica necessário à obtenção da autorização competente à celebração do Convênio objetivado;

b) analisar e aprovar a documentação técnica do Projeto RODOANEL e o plano de trabalho desenvolvidos e propostos pelo DERSA, bem como os relatórios de vistoria técnica;



ASS. MURILLO RABELLO
Ass. Oficial da Gab. e a
SGM/SGM/SGM/SGM



Folha n.º	49	de proc.	9
n.º	473	de 19	98
dc			

ESTADO DE SÃO PAULO

c) tomar todas as providências para a efetivação da execução do Convênio a ser celebrado, especialmente no que concerne às medidas necessárias aos procedimentos legais e administrativos no âmbito de sua competência legal;

IV - ao DERSA:

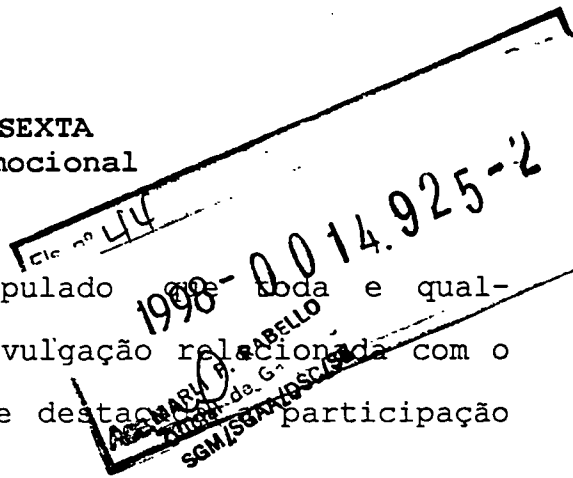
a) elaborar o Plano de Trabalho necessário à celebração do Convênio, com observância do disposto no artigo 116, § 1º da Lei Federal nº 8.666/93 e IN STN/MF nº 1, de 15 de janeiro de 1997, e submetê-lo em tempo hábil à aprovação do MINISTÉRIO, da SECRETARIA e do MUNICÍPIO.

CLÁUSULA QUINTA Do Prazo

Este documento terá vigência até a celebração do convênio.

CLÁUSULA SEXTA Da Ação Promocional

Fica estipulado que toda e qualquer ação promocional ou de divulgação relacionada com o RODOANEL, será obrigatoriamente destinada à participação





Folha n.º	50	de proc.	✓
n.º	473	de 19	92
OC			

10

ESTADO DE SÃO PAULO

do MINISTÉRIO, da SECRETARIA e do MUNICÍPIO, observando o disposto no § 1º, do artigo 37, da Constituição Federal.

CLÁUSULA SÉTIMA Das Condições Gerais

Pactum, ainda, os signatários, os seguintes condições:

I - todas as comunicações serão consideradas como regularmente efetuadas se entregues mediante protocolo, ou remetidas via fac-simile, telex, ou telegrama, devidamente comprovado por conta nos respectivos endereços;

II - as reuniões entre os representantes legais dos signatários deste instrumento, bem como quaisquer ocorrências que possam ter implicações serão registradas em ata ou relatório circunstanciado;

III - farão publicar o extrato deste acordo nos respectivos órgãos de imprensa oficial.

E, por estarem assim justos e acertados, os partícipes assinam o presente instrumento em 3 (três) vias de igual teor e forma, uma para cada parte, e uma para o arquivo, ficando todas com o mesmo valor e efeito.

1998-0.014.925-2
MAYO RABELLO
Secretário de Estado
SGM/SGA/DS/SGM



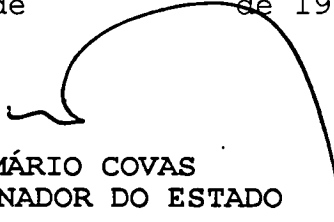
Folha n.º 51 de 11 de proc.
n.º 439 de 19 92
OC

ESTADO DE SÃO PAULO

de direito, na presença de 2 (duas) testemunhas.

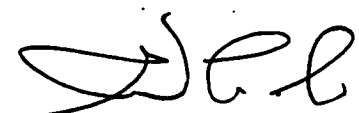
São Paulo, de de 1998

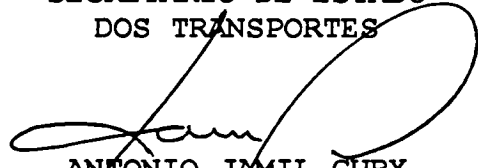

ELISEU LEMOS PADILHA
MINISTRO DOS TRANSPORTES


MÁRIO COVAS
GOVERNADOR DO ESTADO


CELSON PITT
PREFEITO DE SÃO PAULO

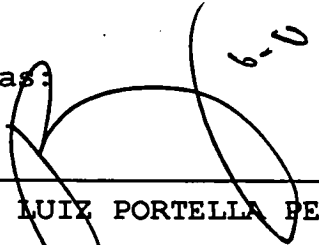

MICHAEL PAUL ZEITLIN
SECRETÁRIO DE ESTADO
DOS TRANSPORTES


CARLOS DE SOUZA TOLEDO
SECRETÁRIO MUNICIPAL
DOS TRANSPORTES


ANTONIO JAMIL CURY
DIRETOR-PRESIDENTE DO
DERSA - DESENVOLVIMENTO
RODOVIÁRIO S.A.


ISAMU OTAKE
DIRETOR FINANCEIRO DO
DERSA - DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S.A.

Testemunhas:

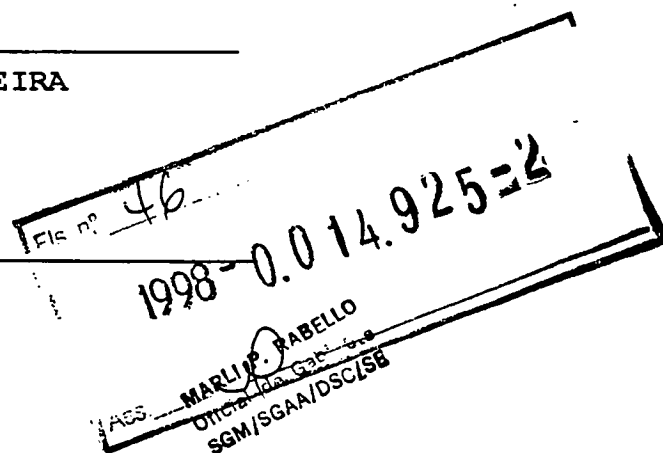
1. 
Nome: JOSÉ LUIZ PORTELLA PEREIRA

CPF/MF n.º 858.300.468-49

2. _____

Nome:

CPF/MF n.º
(J1-PROTINT1)





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

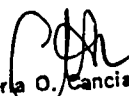
Folha n.º 52 de proc.
n.º 433 de 19 98

São Paulo, 02 de junho de 1.998.

Ofício nº 240/98-SMT.GAB

Folha n.º 48 do Proc.
n.º 1998-0.014.925-2

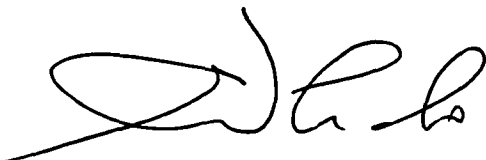
Senhor Secretário


Marcia Valéria O. Cancian Ribeiro
Aux. Téc. Adm. / Ad. Ger.
SGM/ATL

Encaminhamos à V. Ex^a, minuta do Convênio que deverá ser celebrado pela União, Estado de São Paulo e Município de São Paulo, cuja finalidade é formalizar os entendimentos mantidos entre os Governos Federal, Estadual e Municipal no sentido de unirem esforços e recursos financeiros para a implantação do empreendimento Rodoanel Metropolitano de São Paulo.

Assim, após a apreciação e aprovação do Exm^o Sr. Prefeito do Município de São Paulo, deverá o referido documento ser enviado à Câmara Municipal, para a devida autorização nos termos da legislação pertinente.

Aproveitamos a oportunidade para reiterar a V. Ex^a, nossos protestos da mais elevada estima e consideração.


CARLOS DE SOUZA TOLEDO
Secretário Municipal de Transportes

Exm^o Sr.
Dr. EDEVALDO ALVES DA SILVA
D.D. Secretário do Governo Municipal - SGM
CAPITAL
NC/gc

ATA COMPLEMENTAR DA 12ª REUNIÃO DO GTIA

Folha n.º	53	de	proc.
n.º	473	de	19.98
ck			
Folha n.º	49	de	Proc.
n.º	1998-0.014.925	.	2

ASSUNTO - CONVÊNIO QUE ENTRE SI CELEBRAM A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM, O ESTADO DE SÃO PAULO, A SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DOS TRANSPORTES E O MUNICÍPIO DE SÃO PAULO PARA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO.


Marcia Valéria O. Cancian Ribeiro
Aux. Téc. Adm. / Ad. Ger.
SGM/ATL

Por intermédio desta ata complementar, os abaixo assinados concordaram com o texto da minuta de **CONVÊNIO** apresentada aos **02/06/98**, em reunião realizada na sede da **DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A**, na Rua Iaiá, 126 - Itaim Bibi - São Paulo - SP, que formaliza os entendimentos mantidos entre os **Governos Federal, Estadual e Municipal** no sentido de, através de seus respectivos órgãos rodoviários, unirem esforços e recursos financeiros, em regime de mútua cooperação, para a execução do serviço de projetos, obras e serviços necessários à implantação do empreendimento denominado Rodoanel Metropolitano de São Paulo que se dará em etapas, devidamente descritas no Plano de Trabalho, independentemente de qualquer transcrição, elaborado em conformidade com a legislação vigente.

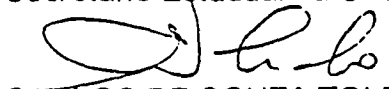
Ficou esclarecido ainda, que o Secretário Municipal de Transportes enviará o referido texto, preliminarmente à sua concordância expressa, ao Sr. Prefeito para a apreciação e posterior encaminhamento à Câmara Municipal objetivando a devida autorização.

E por estarem de pleno e comum acordo, firmam o presente instrumento em 1 via, rubricando o texto apresentado.

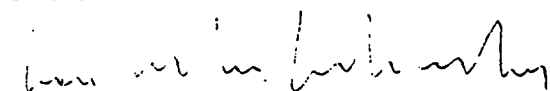
São Paulo, 02 de junho de 1998


PAULO RUBENS FONTENELE ALBUQUERQUE
Secretário Executivo do Ministério dos Transportes


MICHAEL PAUL ZEITLIN
Secretário Estadual da Secretaria dos Negócios de Transporte de São Paulo


CARLOS DE SOUZA TOLEDO
Secretário Municipal da Secretaria dos Transportes da cidade de São Paulo

ANTONIO JAMIL CURY
Diretor Presidente da DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A


JOÃO MARIA GALVÃO DE BARROS
Diretor Administrativo da DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

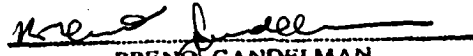
Papel para informação, rubricado como folha nº 54

do processo nº 479 de 19. 98 10 08 98 (a) Adeline

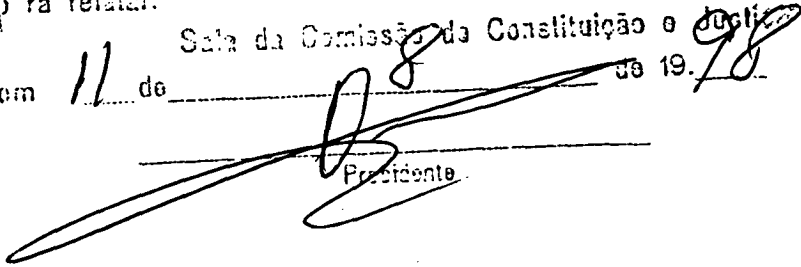
Ao Senhor Assessor Chefe,
Sobre o assunto, nada consta:
Em 10-08-98


ADELINA CICONE
Reg. 100.406
ATM

A Com. de Const. e Justiça

10 / 8 / 98

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

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 10/08/98 às 10:10 hs.

Ao Nobre Vereador CUNHA Ti
para relatar.
em 11 de 08 de 19. 98

Presidente



PÚBLICO-S

13/10/98

Câmara Municipal de São Paulo

Folha N.º 55 do proc.
N.º 479 de 1998
O funcionário [assinatura]

16 - PAR
16-1477/1998

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO
E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI N° 0479/98

Trata-se de projeto de lei de autoria do Sr. Prefeito que visa autorizar o Executivo a celebrar convênio com a União, o Estado de São Paulo e a Prefeitura a fim de possibilitar a construção do projeto denominado Rodoanel Metropolitano de São Paulo.

O projeto encontra-se em consonância com o disposto nos arts. 13, XV e 37, § 2º, IV, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Por todo o exposto, somos

PELA LEGALIDADE

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 13/10/98

Sal. art.

RELATOR

[assinatura]

[assinatura]

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
 de 17, 10, 19 98
 páginas 46, colunas 35
 Conferido: M

A Douta Comissão de
 Política Urbana, Metropolitana
 e Meio Ambiente
 Em, 19/10/98

M
 Marlene S. de Oliveira
 Secretária

Recebido na Comissão de
 Política Urb. Metrop. e Meio
 Ambiente
 Em 19/10/98 às 13:30 h.

Rosa
 ROSAURA APARECIDA FERRAIOLO
 Assessoria Parlamentar

AO NOBRE VEREADOR A. ZANORA. digo Trinho Riera
24.03.99.
 PARA RELATAR.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
 e Meio Ambiente.

19 10 98
PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 SEGUE, Juntado nesta data segundo para informação, rubricado sob
 folha n.º 5609/11/98 a) R
 ROSAURA APARECIDA FERRAIOLO
 Assessoria Parlamentar



56 #
489 #
O tempo de ...

Câmara Municipal de São Paulo

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

Tendo decorrido o prazo regimental para análise desta propositura e havendo necessidade de maiores estudos para que esta Comissão exare seu parecer, prorrogo tal prazo, conforme disposto no art. 63, caput, do Regimento Interno.

Em 09/ 11/98.

Vereador Aurelio Nomura
Presidente da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

RECEBE, Juntado nesta data Assinatura, rubricado sob

folha n.º SP/PS 14/12/98 

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO
Assessoria de Planejamento



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 4584 do proc.
N.º 4494 de 1998
O funcionário
ORADOR CONTADOR

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONTADOR

SEM REVISÃO
TAQUIGRAFIA

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

M E M B R O S:

AURÉLIO NOMURA - PRESIDENTE

DOMINGOS DISSEI

EMILIO MENECHINI

ARCHIBALDO ZANCRA

GOULART

ALDAIZA SPOSATI

MOHAMAD SAID MOURAD

AUDIÊNCIA PÚBLICA S/ PL. 479/98 REALIZADA NO AUDITÓRIO OSCAR
PEDROSO HORTA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO.

EM 07 DE DEZEMBRO DE 1998.

SOLICITANTE: VEREADOR AURÉLIO NOMURA

SECRETÁRIA: MARIÂMALIA DE VASCONCELOS



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 58# do proc.
N.º 4994 de 1994
O funcionário *AD*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
al	1	alex	pol.urb.	7 12 98		

O SR. AURELIO NOMURA - Estamos estudando o Projeto da Lei nº 165/98, que autoriza o Executivo a celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, relativo à construção do projeto do rodoanel metropolitano de São Paulo e dá outras providências.

Segundo o que reza a legislação atinente à espécie, é necessário que o projeto passe por duas audiências públicas; Lei Orgânica do Município, art. 3º, XV, e art. 37, 2º, VI.

Preliminarmente, vamos formar a mesa: Dr. Mário Sérgio Cabral Mello, representante do Dersa; Sr. ^{Aleixo} ~~Alcides~~ Nascimento, da Secretaria Municipal de Transportes. Peço aos senhores para inicialmente exporem o projeto do rodoanel.

Tem a palavra o Dr. Cabral.

O SR. MÁRIO SÉRGIO CABRAL MELLO - O rodoanel metropolitano de São Paulo é um empreendimento viário com uma extensão prevista por volta de 162 quilômetros. Estamos iniciando essa obra pelo trecho oeste abrangendo a ligação entre as rodovias ~~MMMM~~ Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castelo Branco, Anhanguera e Bandeirantes, numa extensão de aproximadamente 32 quilômetros. Esse trecho ~~oeste~~ ^{de carga} foi considerado prioritário, pois é o que apresenta maior volume por quilômetro de rodovia. É também o trecho onde o maior número de veículos chegam à região metropolitana de São Paulo.

É uma obra cujo custo foi preliminarmente orçado em 600 milhões de reais, com um custo de desapropriação de 135 milhões. Por ocasião da licitação, conseguimos - os três poderes - um deságio, em média, de 43%. Essa obra, então, estaria com seu valor ^{de} início em 340 milhões de reais, mais 135 milhões referentes à desapropriação.

Participam do empreendimento os governos Federal, Estadual e do município de São Paulo. Sua diretriz básica - como ficou definido - é que a participação dos três poderes dar-se-á à razão de 50% dos aportes



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 59# do proc.
N.º 479# de 1998
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTÉ
a-1	2	alex	pol.urb.	7 12 98		

feitos pelo Governo Estadual e 25% pelos respectivos goernos Federal e do município de São Paulo.

A obra, nesse trecho oeste, é composta de duas pistas e, devido ao seu carregamento, cada pista com quatro faixas de rolamento em cada direção.

O projeto foi pensado como um todo. Então, além dessa participação, esse aporte público nesse primeiro trecho, e também para os demais, quer dizer, os aportes públicos de recursos nessa proporção 50%, 25%, 25%, a idéia é que no final do empreendimento, no final da construção dos 162 quilômetros, os recursos públicos representem, no máximo, 49%, sendo que 50%, obrigatoriamente, deverá ser da iniciativa privada. Uma premissa básica do projeto é que o Estado, a União ou o Município de São Paulo não terão um valor acima de 49%. Esse é o máximo que poderá ser aportado nesse empreendimento pelo setor público.

A idéia é, realmente, dele ser operado, depois, pela iniciativa privada. Como vai ser feito isso? Há um estudo ainda em andamento. O Dersa, que é o órgão executor devidamente credenciado pelos demais parceiros, está fazendo uma série de concorrências complementares além da obra. Estamos com uma concorrência com abertura prevista para o próximo dia 21, do plano de negócios, que vai ~~MMM~~ formatar como será feita essa destinação da obra no futuro.

Uma coisa interessante de salientar é que devido à importância da obra, e não em termos apenas em nível do município de São Paulo, mas também estadual e federal, inclusive, ela conta com uma grande possibilidade de aporte de recursos externos para os próximos trechos. Já estamos com um processo em andamento no Ministério do Planejamento que dizer, já foi dada ~~MM~~ entrada na Carta Consulta Coflex, que vai propiciar, a partir do próximo ano, aporte de recursos do Banco Mundial, do Banco Interamericano e do J.Eximbank no valor de 1,4 bilhão de dólares. Esse empréstimo já está em fase adiantada. O ~~MMMM~~ BID tem acompa-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 604 do proc.
N.º 499 de 1985
O Secretário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
a2	1	alex	pol.urb.	7 12		

nhado essa fase em que só o setor público está aportando recursos. Eles nos têm assessorado, inclusive, na contratação de EIA-RIMA para os próximos trechos. Então, estamos procurando obedecer a todos os trâmites legais desse banco para que esse empréstimo realmente chegue e possamos iniciar a construção de dois trechos, norte e sul, com recursos de financiamento.

A partir daí, a obra - colocamos isso bem claro - é autofinanciada, ou seja, haverá aporte do setor público apenas para o trecho oeste. Será financiado os trechos norte e sul. E os recursos advindos da operação desses trechos, na medida em que forem ficando prontos, propiciarão o pagamento do empréstimo e também a construção do trecho leste. Então, não é uma obra que irá onerar o setor público na sua totalidade.

Fico à disposição para dúvidas mais específicas.

A Prefeitura, representada pelo Dr. Aloísio, pode ser colocada como um nosso parceiro nesse grande empreendimento.

Muito obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Convido para fazer parte da Mesa o Dr. Nelson Maluf, presidente da CET.

Encontram presentes Dr. Mário Pascarelli Fº, assessor da ~~mmmm~~ Vereadora Ana Maria Quadros; o assessor da ~~mm~~ Vereadora Aldaíza Spotsati; do Sr. Emílio Ivo; do Prof. Hermes Ferraz, que foi um dos palestrantes no ciclo de debates.

Tem a palavra o Sr. Aloísio Nascimento.

O SR. ~~SR. ALOÍSIO~~ ALOÍSIO NASCIMENTO - Feita a exposição pelo Mário Sérgio da parte técnica do rodoanel, só quero relembrar a importância do rodoanel para ~~para~~ o município de São Paulo.

Hoje, as marginais da Cidade não são nada mais do que ~~na~~ extensão de rodovias, interligação entre as maiores rodovias do País. Conseqüentemente, elas, ~~na~~ maioria de seu tempo, encontram-se conges



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 614 do proc.
N.º 4494 de 1998
O funcionário AL

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
a2	2	alex	pol.urb.	7 12		

tionadas, e grande parte do congestionamento é propiciado pelo trânsito de passagem. Com o rodoanel, os estudos prevêem uma diminuição de 20% desse trânsito de passagem, o que irá melhorar muito a mobilidade nas marginais e, conseqüentemente, haverá uma desobstrução muito grande dos corredores internos de toda a cidade de São Paulo.

Outra coisa que irá propiciar, além dessa ligação direta entre as rodovias, haverá uma grande mudança na localização dos setores de carga. Hoje, os setores de carga, as áreas de estoque de carga e tudo o mais, estão posicionados em áreas nobres da Cidade. Com a implantação do rodoanel, haverá uma reformulação total desse sistema, liberando essas áreas para utilizações mais nobres e melhorando, também, o congestionamento que essas áreas proporcionam com esse movimento de carga e descarga.

Como o Mário Sérgio já disse, a participação da Prefeitura é de 25%. Já está previsto em Orçamento, neste ano, da Prefeitura, a parte que caberá ao Governo Municipal no empreendimento. Esperamos que a aprovação desse convênio seja feita rapidamente, uma vez que as obras já se estão iniciando e é importante o aporte e a participação da Prefeitura no projeto.

O SR. AURELIO NOMURA - Tem a palavra o Sr. Nelso Maluf.

Antes, convido para fazer parte da mesa a Dra. Sônia Cristina Dias Batista, representante da Emplasa.

O SR. NELSON MALUF EL-HAGE - Praticamente, o Mário Sérgio e o Aloísio já disseram o que é fundamental no que diz respeito ao rodoanel para a Cidade. Sabemos que chegam no rodoanel 10 rodovias. Só isso mostra a importância de se construir essa interligação mais afastada da Cidade, retirando das marginais todo esse trânsito de passagem que se interliga através dessas 10 rodovias.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 62# do proc.
N.º 449# de 1998
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. ADARTE
a2 AM	3	alex	pol.urb.	7 12 98		

Acredito que a aprovação do convênio, como disse o Dr. Alóísio, é fundamental para que essa obra se torne realidade o mais rápido possível.

Se depois houver algum questionamento, alguma dúvida, estarei à disposição.

O SR. AURÉLIO M. NOMURA - Tem a palavra a Sra. Sônia Batista.

A SRA. SÔNIA CRISTINA DIAS BATISTA - Quero comentar a alegria que temos ao poder, depois de muito tempo na área de planejamento, ver que, felizmente, os diversos órgãos, dos vários níveis de governo, começam a ajustar-se para desenvolver um trabalho conjunto.

O rodoanel tem sido um exercício que temos tido de tentar trabalhar junto, Município de São Paulo, especialmente, e, no Estado, várias áreas de governo: Secretaria de Transporte, nós, da Emplasa, que somos da Secretaria de Transportes Metropolitanos; pessoal da Secretaria de Meio Ambiente. Quer dizer, conseguimos envolver vários atores nesse trabalho e estamos, acho, avançando, para perceber que quando se fala em sistema viário não se está falando só de sistema viário, ou só de estrada, só de rua, mas sim do desenvolvimento da Cidade e, portanto, temos de encarar isso com muito mais atenção.

Acho que temos conseguido ~~um~~ um pouco, no início disso, o trabalho do rodoanel, ajustando, no caso do trecho oeste, que já está aprovado e tudo o mais, um viário de transição entre a rodovia e o sistema viário local, conseguindo ajustar medidas compensatórias para a questão de preservação ambiental. Esperamos evoluir muito mais no restante dos outros trechos do rodoanel, já desenvolvendo um trabalho junto a várias secretarias do Município de São Paulo.

Estamos começando a aprender que precisamos também não só construir as estradas, mas gerenciar o sistema viário, que, na realidade,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º # 63# do proc.
N.º # 4494 de 1994
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
a-3	1	alex	pol.urb	7 1298		

tem uma função regional. O que falou o Sr. Maluf, ao colocar que no município de São Paulo passam muita carga, muito tráfego de passagem, e falou da marginal, é que a marginal é um sistema viário que na realidade não é local; ele é nacional, ou melhor, quase que continental.

Ainda não resolvemos coisas como aquela que aconteceu quando do problema com a ponte, lembram-se? se era questão municipal ou estadual. Acertando isso, fazendo convênios, estamos caminhando maduramente para ter um sistema gestão como chamamos na Emplasa de "um viário regional metropolitano", que tem de ser certamente fruto de uma gestão solidária entre Estado e municípios. Acho que o rodoanel está sendo um exercício para nós e um amadurecimento nessa área. O convênio, acho, reflete isso.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Agradeço a manifestação.

Registro a presença da assessora da Vereadora Ana Martins, ~~MMMM~~ Alice Cardoso Ferreira.

Vamos passar aos debates. A palavra está franqueada.

O SR. RAFAEL - Sou assessor da Vereadora Aldaíza Sposati.

Pergunto ao representante da Secretaria Municipal, ou ao presidente da CET, o seguinte ^o Dr. Aloísio citou que a expectativa é de redução de 20% do tráfego de passagem: gostaria de saber se há algum estudo sobre quanto representa esse tráfego de passagem, hoje, nas marginais, do tráfego total.

O SR. ALOÍSIO NASCIMENTO - Foi feita uma pesquisa, e acho que o Mário Sérgio também poderia falar, de contagem e de OD.

O SR. MÁRIOSÉRGIO - Hoje, aportam nas marginais Tietê e Pinheiros, por dia, cerca de 800 veículos. Esse tráfego de passagem, temos alguns números, trabalhamos um pouco mais acima, não tão conservadoras: estamos perto dos 30% que daria para se retirar. Então, são cerca



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 644 do proc.
N.º 494 de 1998
O funcionário *AD*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
a-3	2	alex	pol.urbana	7 12 98		

240 mil veículos que se estaria retirando do sistema viário local, da marginal.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Se for possível, gostaríamos de receber cópia dessa pesquisa de OD, mesmo porque durante a discussão do Plano Diretor foi abordado, por inúmeras vezes, o problema do rodoanel. Em todas as ~~mm~~ posições foi colocado sob suspeita que o rodoanel não irá desafogar o trânsito, eis porque a maioria dos caminhões teria destino final na cidade de São Paulo.

O SR. - Iremos providenciar e passarei à Câmara. Mas posso, de pronto, afirmar que há um engano. Alguma coisa realmente aporta na região metropolitana, mas cerca de 30% é tráfego de passagem, de veículos e de carga.

O SR. IVO - O Vereador Dalton Silvano, no início de seu mandato, em fevereiro do ano passado, promoveu nesta Câmara uma primeira reunião a respeito desse assunto, abordando aspectos mais gerais dessa proposta.

Naquela oportunidade, ainda não via o Vereador ~~■~~ nem as pessoas que participam daquele evento a situação tão bem encaminhada, tão bem coordenada, como entendemos ter no dia de hoje. Houve uma evolução, especialmente no que se refere ao relacionamento das diversas esferas do Poder Público - Federal, Estadual e Municipal.

Estamos vendo ~~essa~~ ^{com} grata satisfação que essa integração entre o Governo do Estado, especialmente com o Município de São Paulo, e que vem dando-se, já, em algumas áreas, consolida-se na área do transporte. Na peça orçamentária para 99, de fato já temos uma previsão efetiva do Município. Esperamos, evidentemente, que no decorrer do processo não tenhamos nenhum percalço que venha contradizer essa forma boa de o Poder Público Municipal trabalhar com o Governo Estadual.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 654 do proc.
N.º 449A de 1995
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
a-4	1	alex	pol.urb.	7 12 98		

Agora, o que gostaríamos de solicitar dos técnicos é esclarecimento a respeito de uma crítica que vez ou outra verificamos na imprensa. Porque duas críticas maiores havia a respeito desse projeto. A primeira é que ele já veio tarde, ou seja, tem um atraso em torno de 15 ou 20 anos. Na medida em que encontramos esse tipo de solução, que venha a tornar efetiva essa obra, resta ~~uma~~ a segunda crítica, que é relativa à intervenção no meio ambiente, especialmente do trecho oeste, parece-me, onde algumas receberam algumas intervenções ao meio ambiente, já há algum tempo, críticas, sendo que hoje ainda não estão suficientemente esclarecidas.

Solicito ao nosso representante do Dersa, que citou a questão do EIA-RIMA, dizer em que pé se encontra com o cronograma; isso poderá ocasionar algum atraso? Quais são os impedimentos para que se tenha mais rapidamente uma solução? E que tipo de contribuição esta Câmara, além de aprovar - essa é a opinião do Vereador Dalton Silvano e, certamente, de toda a Bancada do PSDB - a participação do Município? E como ela poderia atuar no sentido de resolvermos essa questão, eventualmente?

O que estamos verificando é ~~esse~~ esse trânsito paralisado nas marginais, com essas centenas de caminhões com cargas perigosas, expostas na Av. dos Bandeirantes, diariamente, e nós em passos lerdos. Há dois anos estamos ainda num processo. Não temos, ainda, pelo que entendemos, o processo licitatório finalizado. Se por um lado essa crítica era mais contundente no que se refere à necessidade do rodoanel, e ele começa realmente a se efetivar, acredito que tenhamos de encarar de frente essa questão do meio ambiente, inclusive dentro desta Câmara Municipal.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Gostaria também de solicitar cópia do projeto EIA-RIMA para que possamos avaliá-lo. E aproveitando a mani-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n. #66# do proc.
N.º 449# de 1998
O funcionário

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
a-4	2	alex	pol.urb.	7 12		

festação do representante de nosso líder, Dr. Ivo, realmente existe uma grande discussão em relação à degradação do meio ambiente, principalmente na área dos mananciais e na Serra da Cantareira. As afirmações que são feitas, inclusive dentro desta Comissão, quando se estudam os loteamentos clandestinos, verifica-se que o loteamento clandestino é estimulado e é implantado cada vez mais quando ~~um~~ chega uma via de acesso. Isso é um dado que foi comprovado dentro da discussão aqui travada e que culminou com um pedido de uma CPI e, quem sabe, no ano que vem deveremos aprovar essa Comissão para que possamos estudar, efetivamente, o que vem acontecendo.

O que verificamos, também, é que nos jornais, quando se fala a respeito de investimentos imobiliários, aborda-se investimentos não para terminais de transbordo em locais próximo ao rodoanel, e sim conjuntos residenciais, mostrando a facilidade que teria a pessoa, que poderia morar perto do rodoanel. Então, ao invés de desafogarmos o trânsito pesado, basicamente composto por caminhões, parece que está o setor imobiliário caminhando em sentido contrário, estimulando a instalação de residências com uma condição de vida superior à cidade de São Paulo.

O SR. MÁRIO SÉRGIO - Quanto à preocupação ambiental, posso garantir aos senhores que essa preocupação é de todos os participantes do empreendimento, todos os governos. [Só como lembrança, desde janeiro de 1997 foi criado um grupo de trabalho intergovernamental formado por ~~uma~~ representantes dos governos Federal, Estadual e Municipal, através de seus respectivos órgãos rodoviários e secretarias. As diretrizes desse projeto foram discutidas desde o início e ~~um~~ sempre teve essa preocupação ambiental. Primeiro porque queremos que essa obra saia. A população precisa dessa obra, o País precisa desse empreendimento. Inclusive por conta dos investimentos já feitos pelo Governo Federal na duplica-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º H 644 do proc.
N.º H 4494 de 1998
O funcionário JO

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
a-4	3	alex	pol.urb.	7 12		

~~MM~~ ção de rodovias visando ao comércio com o Mercosul, sendo que o gargalo maior está na região metropolitana. Então, é uma obra do interesse de todos.

A preocupação ambiental é clara e foram tomadas todas essas medidas. Esse trecho oeste já tem licenciamento ambiental, porque foi feito, inclusive, com acordo dos técnicos da Secretaria do Meio Ambiente ^{de que} te) para esse trecho faríamos o EIA-RIMA. Foi feito o licenciamento em dezembro de 1997 e agora estamos na fase de obtenção das licenças de instalação. Já temos algumas, onde já foram dadas as ordens de início de serviço, as outras estão saindo no próximo mês.

A obra, pelo menos o trecho oeste, não tem nenhum problema em relação ao meio ambiente. As medidas que devem ser tomadas no sentido da preservação, que são chamadas medidas mitigadoras, constam do RIMA, relatório final, e elas serão acompanhadas e efetivamente implantadas. Existem medidas previstas em todo o trecho oeste no sentido da preservação de mananciais, ~~MMMMMMMMMM~~ recuperação de áreas degradadas de "revegetação". Há a previsão de criação de parques ao longo do rodanel, em áreas já de preservação. O Meio Ambiente acompanha e licenciou.

Outros trechos. O EIA-RIMA está agora na fase, ou melhor, estamos terminando o edital, porque agora é feito um EIA-RIMA total, como já foi acordado com a Secretaria do Meio Ambiente e os próprios organismos internacionais de financiamentos, os quais só financiam desde que haja o EIA-RIMA total. Então, o termo de referência usado, inclusive nessa contratação, é do próprio BID, que é muito exigente, posso garantir aos senhores, em termos de cuidados com essa questão ambiental. Toda essa discussão está sendo colocada na mesa. Há um relacionamento, essa obra...



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 468# do proc.
N.º 4794 de 1995
O funcionário *DD*

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A-5	1	Camilo	Pol. Urbana	7/12/97		

~~_____~~ está propiciando não só este relacionamento entre esferas distintas de governos- no nosso caso com nossos parceiros- como ^{também} nas próprias Secretarias. Assim, os técnicos da Secretaria Municipal de Transportes, do Dersa, têm um relacionamento muito próximo com a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente. Estamos tocando isso basicamente a duas ou a três mãos. A Prefeitura também nos auxilia naquilo que pode, na parte ambiental, para que haja um andamento mais simplificado e mais rápido. Tudo é discutido. Não existe nada ~~de~~ imposto, nesse tipo de empreendimento.

O Sr. Ivo citou sobre o processo licitatório. Isso está terminado. A parte de obras já está encerrada. Já há os vencedores, e as ordens de serviço já estão dadas. Os outros processos referem-se a projetos complementares, no caso o Ei-^{PR}ima, o gerenciamento das obras. Há outros contratos que serão mais de controle da obra. Esses estão em andamento. Não quer dizer que haverá qualquer solução quanto a problemas com prazo. A previsão de prazo desse trecho continua sendo os 24 meses. Vamos prosseguir nisso.

Há a questão dos acessos, que é uma situação preocupante. Há esse problema de mananciais na Serra da Cantareira. Desde o início, esse grupo de trabalho, na formação da obra, deixou bem claro que esse empreendimento é fechado, isto é, há um controle de acesso. O acesso será apenas pelas rodovias existentes. Existe, é claro, a especulação imobiliária. Não podemos coibir isso. Os técnicos do Dersa nos têm procurado. Temos feito esse tipo de colocação nos jornais. O pessoal está vendendo alguma coisa que não vai poder entregar. Se houver algum loteamento ao lado do rodoanel, quem comprar o loteamento estará olhando uma grande rodovia pela sua janela, sem nunca poder entrar no local por aquele trecho. Ele terá que rodar até chegar à rodovia mais próxima, e depois adentrar ao rodoanel. Não há outro tipo de acesso. Essa é uma exigência do ^{Ei-arrima} que está contemplado no rima. Essa



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 694 do proc.
N.º 4894 de 1998
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APART.
A-5	2	Camilo	Pol. Urbana	7/12/98		

é uma exigência que temos que cumprir, e vamos cumpri-la.

Com relação ao sul e ao norte, isso vai ser discutido agora, nessa fase de elaboração do Eia-rama, no restante dos trechos, junto com os técnicos da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente. Já posso adiantar que, pelo menos no lado sul, a tendência é que fiquem realmente os acessos pela Imigrantes e pela Rodovia Anchieta. Está sendo pensado juntamente com os técnicos Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente contra uma possível extensão da ocupação, uma melhoria naquilo que já está ocupado, tentando fazer parques, para tentar reter essa expansão urbana para uma área protegida. Na região norte, ocorre o mesmo. Pelo menos nos estudos preliminares, espera-se que seja feita uma transposição por túneis na Serra da Cantareira. Se houver algum acesso, terminará no rodoanel, não permitindo que se avance além da Serra. A preocupação da obra também tem essa visão desse viés, em relação à qualidade de vida urbana do Município. Isso está sendo feito em conjunto. O próprio Sr. Aluísio poderá afirmar a posição dos partícipes do empreendimento, obedecendo estritamente a legislação ambiental.

Queremos melhor a qualidade de vida. Seria muita estupidéz degradar uma outra área para poder fazer isso. Estamos, então, tentando fazer esse tipo de trabalho.

Com relação a cargas perigosas, no trecho oeste, nas medidas mitigadoras do Eia-rama, há contemplado um capítulo de preservação. Há uma preocupação muito grande de todos nós, que moramos na região metropolitana. No rodoanel, haverá sistemas de monitoramento dessa carga perigosa. Esses caminhões serão monitorados desde a entrada até a saída. Dentro da rodovia, existem locais onde esses caminhões ou cargas terão locais para fazer o transporte, a sua manutenção e o seu concerto, em caso de acidentes, sem que essa carga extravase a área do rodoanel. Será confinado um projeto de tanques, que retenha



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º # 40 # do proc.
N.º H 449 # do 1998
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A-5 6	3	Camilo	Pol. Urbana	7/12/98		

qualquer tipo de vazamento.

O SR. _____ - Essa preocu-

pação com o meio ambiente foi uma das premissas de todas as esferas de governo, estadual, federal e municipal. A Secretaria Municipal de Transportes tem uma representante desse empreendimento nesta Cidade, mas utiliza de toda estrutura que a Prefeitura tem, mesmo das Secretarias de Verde e Meio Ambiente e de Abastacimento, para tudo o que precisamos, para ser analisado e discutido. Para isso a Secretaria conta com o apoio de todas as Secretarias envolvidas em cada área que vai atuar.

Como disse o Sr. Mário Sérgio, essa é uma rodovia fechada. Ela não vai incentivar nesse tipo de ocupação. Muito pelo contrário, ela deve até inibir isso. Ao ver uma rodovia em cima do local, a pessoa não consegue nem entrar, nem sair. Sempre tivemos essa preocupação, mas achamos que isso não vai acontecer. Todas as medidas para que isso não aconteça estão sendo tomadas.

O SR. MÁRIO PASCARELI - Sou assessor da Vereadora Ana Maria Quadros. Estamos aqui falando do trecho leste-oeste, que levará 24 meses. O que está impedindo o tratamento dos demais trechos? Enquanto os demais trechos não serão atacados, quais as providências que estão sendo previstas, como por exemplo, os terminais de carga?

O SR. _____ - Não há impedimento. O próprio grupo de trabalho intergovernamental, nas diretrizes do projeto, achou por bem fazer esse trecho oeste primeiramente, por ser prioritário. Das dez rodovias, ele contempla cinco. Também a razão de apressar esse processo existe. Uma discussão de todo um anel de 162 quilômetros, para uma solução de projetos para esse trecho



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 41# do proc.
N.º 449# de 98
O funcionário

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
A-6	4	Camilo	Pol. Urbana	7/12/98		

O grupo achou por bem fazer as obras por partes. Atacariam primeiramente o prioritário, e o restante logo a seguir. Não há nenhum tipo de problema. Estamos contratando o projeto básico executivo dos demais trechos, o Eia-rima para os demais trechos, a licitação prevista para o segundo semestre do ano 2.000, e o licenciamento dos demais trechos. Esse é um cronograma que está sendo seguido rigorosamente. Espera-se fazer a ordem de serviço nos trechos norte-sul nessa época.

O SR. _____ - Não corremos o risco de que isso não ocorra justamente o que aconteceu com a rodovia dos imigrantes, que ficou pronta e totalmente desatualizada em relação ao tráfego?

O SR. _____ - Não. O projeto dessa rodovia está incorporando todas as soluções mais modernas, as melhores soluções em termos de transporte existente no mundo numa previsão de potencialização desse empreendimento em mais de 30 anos. Para essa rodovia, o tráfego previsto está sendo contemplado trecho a trecho. No trecho oeste, há quatro faixas de rolamento em cada direção, justamente pelo volume de tráfego esperado. Além disso, há um canteiro central com uma largura razoável, mais os acostamentos e as faixas de segurança. Se for necessário, poderá virar uma outra faixa. Isso já foi bem pensado no projeto, conforme o acréscimo de tráfego previsto. Nos outros trechos, também haverá as faixas devidamente dimensionadas com o tráfego de chegada.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Comunico que está presente entre nós o Sr. Cássio Delnize, do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º # 424 do proc.
N.º # 4494 de 1995
O. Juri: ... CONT. APART. 26

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APART.
A-6	5	Camilo	Pol. Urbana	7/12/98		

O SR. EDUARDO MERGE - Sou da Associação de Usuários e Amigos do Parque do Ibirapuera. Como engenheiro arquiteto, procurei me interessar muito pelas questões urbanas, referentes ao transporte. Ouvi uma colocação feita pelo Exmo. Vereador, com relação ao projeto, estando este defasado em relação ao planejamento da Cidade. Essa seria uma solução ultrapassada. Lembro o nobre Vereador que uma Cidade, em termos de planejamento, é ultrapassada de acordo com seu estado atual. Hã medidas a serem tomadas, como esta tomada pelo Rodoanel que vai propiciar, vai soltar a Cidade, pois ela, como lembra um velho professor arquiteto, é uma ameiba, não cresce, ^{mas} se espalha. Por ^{que} não oferecer possibilidades para uma cidade crescer? As pessoas que estão dentro dela se comprimem. Nesse aspecto, o projeto do rodoanel também deve ser levado em consideração, Se esperarmos o Plano Diretor ^{para} dar subsídios, para que tenhamos uma poluição dispersa nesta Cidade, não ficando concentrada, iremos ganhar muito com isso. Não devemos deixar essa bandeira abaixar. Pelo que tenho acompanhado, o Plano Diretor irá continuar por muito tempo ainda. Temos que tomar uma ^{decisão} emergente para a cidade de São Paulo, com coragem, Muito obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Solicitamos aos membros dessa Comissão para que, na próxima audiência pública, abordemos um pouco melhor o projeto já aprovado. Quando mais rápido seria, melhor encaminharmos a pesquisa de OB e também o Eia-Rima, para que possamos abordar um pouco mais esse aspecto.

Dentro do eixo, da faixa do rodoanel, seria interessante destinar uma parcela para um tipo de uma reserva ambiental, para que possamos efetivamente assegurar a manutenção das áreas onde irão passar o rodoanel.

Apesar dos bons propósitos quando são colocados alguns



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 13#
N.º 449H
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A-6 7	6	Camilo	Pol. Urbana	7/12/98	Aurélio Nomura	

projetos, eles não conseguem ser implementados, mesmo porque não há uma fiscalização.

No repasse, na privatização do rodoadnel, está previsto também um grupo de fiscalização quanto à manutenção da preservação daquela área, onde irá passar o rodoadnel? Verificamos que o calcanhar de Aquiles é exatamente aí.

Dentro dos loteamentos clandestinos, já assistimos à posição do Sr. Secretário das Administrações Regionais, afirmando no Ministério Público que a Prefeitura Municipal de São Paulo possuía pessoal e orçamento suficiente, verba suficiente para implementar a fiscalização. Posteriormente, ouvindo aqui um representante, S. Exa. reafirmou que ^{nessa} área extremamente grande, a área da Cantareira, havia apenas três pessoas.

Ouvimos também a Polícia Florestal de São Paulo falar sobre a falta de condições ^{e a} falta de recursos humanos e operacionais. Isso culminava com um problema muito difícil de fiscalizar. Temos também acompanhado a área de proteção ambiental, que a Prefeitura Municipal de São Paulo pretende implementar em Capivari e Monus. Verificamos também que naquela área, quase preservada em alguns pontos, há pontos extremamente críticos. Tanto as autoridades municipais, quanto as autoridades federais fecham os olhos quanto ao problema tão crucial que há no Cantinho da Céu e Vargem Grande. Há um problema extremamente sério. Inclusive até o próprio presídio joga esgoto dentro da represa. Marcaremos uma outra audiência pública no ano que vem, mesmo porque após esta audiência, não teremos os dez dias para que possamos agendar outro encontro. Cairia dentro do processo da discussão do orçamento e do IPTU.

Mais uma vez agradeço a presença dos Srs. Nelson Maluf, Aluísio Nascimento, Mário Sérgio Cabral de Melo e da Sra. Sônia Cristina Dias Batista, além de todos os representantes das Secretarias, d



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha # 214
n. 4494
O 798

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
A-7	7	Camilo	Pol. Urbana	7/12/98	Aurélio Nomura	

Dersas e dos assessores dos Vereadores.

Peço que esses documentos sejam enviados à Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, na Câmara Municipal, aos cuidados da Sra. Maria Marlene, nossa Secretária.

- manifestações fora do microfone.

O SR. IVO - Pela ordem, Sr. Presidente. Obrigado pela oportunidade ^{que} V. Exa. está dando ao Dersa, para que incorpore essa documentação quanto a áreas que serão desapropriadas, quantificando o número de imóveis que serão atingidos, as áreas exatas e a destinação já pré-determinada. Já temos notícias de alguns moradores que já procuraram alguns Vereadores nesta Câmara. Eles demonstram uma preocupação quanto à destinação e aos valores que serão pagos nessas desapropriações. Poderíamos ter uma antecipação dessas informações, para uma análise dos vereadores.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Com certeza. Mesmo porque também estamos apreciando nesta Casa o Plano Diretor da cidade de São Paulo. Infelizmente o rodoanel não foi incluído dentro do projeto do governo municipal .

O SR. - Com relação a essas áreas, digo que temos um decreto de utilidade pública que abrange todas as áreas que poderão ser afetadas pelo uso do rodoanel. A desapropriação vem ocorrendo gradualmente, de acordo com as frentes de obras. Com relação à destinação dessas áreas, não há a definição de como isso vai ser destinado. Acredito que haja informações quanto às áreas ao lado da rodovia. Provavelmente seria isso, para auxílio de postos e auxílio aos usuários. Podemos entregar o decre-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 454 do proc.
N.º 494 do 1998
CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A-7 8	8	Camilo	Pol. Urbana	7/12/98		

to de utilidade pública, que coloca todas as áreas a serem desapropriadas. A desapropriação é feita concomitantemente com a obra. Não é feita a desapropriação total.

O SR. IVO - Sr. Presidente, podemos falar da destinação dos moradores. Muitos deles, certamente, depois do processo de desapropriação, a preocupação é de caráter social, poderiam ter uma destinação adequada, não ferindo direitos e questões dessa natureza.

O SR. - Posso afirmar ao Sr. Ivo que essa preocupação social é também nossa. Dentro desse projeto, a obrigação do reassentamento da população afetada é do Estado, da Dersa, como órgão executor e do Estado, como um todo. Já há um trabalho de cadastramento para essas pessoas atingidas. Isso está sendo evoluído dia-a-dia. Todas terão um destino compatível. Há algumas alternativas que serão estudadas, de indenização, de moradia, que serão fornecidas pelo próprio Estado. Isso também é feito paulatinamente. Não podemos definir que nos 32 quilômetros vai ocorrer isso. Há diretrizes. A garantia do Estado é para que todas as pessoas efetivamente afetadas por essa obra sejam assentadas, se quiserem, ou terão seus bens avaliados e devidamente avaliados.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Mais uma vez agradeço a presença de todos, especialmente os representantes da Dersa e do governo municipal. Comunico a todos os presentes que poderão solicitar a esta Comissão cópia desse projeto de lei, bem como a cópia das notas taquigráficas, que oportunamente estarão à disposição de todos, com a Secretária ^{MARLENE} Maria

Tenham todos um bom dia. Obrigado pela presença de todos,

SECRETARIA DE SAU PAULO

QUE, JUNTO A ESTA, ESTA EM ANEXO, RUBRICADA E

DATA 16/09/99 a

ROSAURA APARECIDA FERREIRA

Secretaria de Saúde



DERSA Desenvolvimento Rodoviário S.A.

Folha n.º # 16 # do proc.
N.º # 479 # de 1998
O funcionário <i>PR</i>

CE/PR/SUGES- 001/99

São Paulo, 7 de janeiro de 1999.

*J. ao PL 479/99
permanente.
[Signature]*

Senhor Vereador,

Estamos enviando cópia da Licença de Instalação-LI nº 000088 de 23 de dezembro de 1998, complementar à LI nº 000085 de 19 de outubro de 1998, já enviada a V.Sa. através de nossa carta de 11 de dezembro de 1998.

Atenciosamente,

Engº ULYSSES CARRARO
Superintendente de Gestão
Coordenador Geral do Rodoanel

Digníssimo Senhor Vereador
AURÉLIO NOMURA
Presidente da Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente da
Câmara Municipal de São Paulo
São Paulo - Capital



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE

Folha n.º # 44#	do proc.
N.º # 449#	de 1998
O funcionário	<i>[assinatura]</i>

LICENÇA DE INSTALAÇÃO

Nº 000088

A Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo - SMA, nos termos da legislação ambiental e demais normas pertinentes e tendo em vista o contido no Parecer Técnico CPLA/DAIA nº 373 / 98 e na Licença Prévia nº 127 / 97 expede a presente Licença de Instalação a:

1. EMPREENDEDOR/RAZÃO SOCIAL DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S/A.
2. EMPREENDIMENTO RODOANEL METROPOLITANO trecho oeste/sub-trechos (vide verso)
3. CGC 62.464.904/0001-25
4. ENDEREÇO Rua Iaiá. 126
5. BAIRRO Itaim Bibi
6. MUNICÍPIO São paulo, SP
7. CEP 04542-906
8. TIPO DE ATIVIDADE Transporte rodoviário

9. A concessão da presente licença não dispensa nem substitui quaisquer alvarás ou certidões de qualquer natureza, exigidos pela legislação federal, estadual ou municipal, bem como não significa reconhecimento de qualquer direito de propriedade.

Previamente ao início da operação, deverá ser requerida Licença de Operação, a qual somente será concedida após o atendimento das exigências técnicas integrantes desta Licença.

O interessado não poderá iniciar a operação do empreendimento sem que a respectiva Licença de Operação seja concedida, sob pena de aplicação das penalidades previstas na legislação em vigor.

Observações

- a) Esta Licença é válida por 02 (dois) anos a contar da data de sua emissão.

São paulo, 23 de dezembro de 1998.

LOCAL E DATA

[assinatura]
SECRETÁRIO DO MEIO AMBIENTE

Lote 1

- A. Interseção Régis Bittencourt entre as estacas 88+0,00 e 112+0,00; e ainda os ramos 101 e 110.
B. Emboque Norte do Túnel 01 entre as estacas 1.265+0,00 e 1.279+0,00.

Lote 2

- C. Interseção Raposo Tavares. entre as estacas 2.382+80.33 e 2.537+10.00; e ainda os ramos 2.440, 2.489 e 2.464.

Lote 4

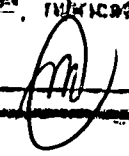
- D. Viaduto Al. Araguaia (Av. José Pereira Sobrinho) e Estrada do Ibatequara na altura das estacas 4.433 e 4.446 respectivamente.
E.1 Emboque do Túnel 2 - Tamboré entre as estacas 4.540+0,000 e 4.547+7,000.
E.2 Emboque do Túnel 2- Parque Imperial entre as estacas 4.575+0,000 e 4.587+0,000.

Lote 5

- F. Relocação da Ligação Tamboré/ Estrada da Fazenda Itayê entre as estacas 0+0,000 e 70+5,679 da referida via.
G.1 Emboque do túnel 03 - Morro do Jesus, entre as estacas 5.088+0,000 e 5.097+12,000.
G.2 Emboque do túnel 03 - Fazenda Itayê, entre as estacas 5.001+0,000 e 5.066+12,000.

Lote 6

- H. Viaduto na estrada de ligação entre as estacas 6.134+0,000 e 6.138+0,000.
I. Viaduto sobre a CPTM entre as estacas 6.300+10,000 e 6.311+0,000.

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO	
SEGUIE, Juntado nesta data copias para informacao rubricado assinado	
folha n.º 78a 93 em 14/06/99 a) 	



**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
REUNIÃO REALIZADA NO AUDITÓRIO PEDROSO HORTA DA
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO EM 13 DE MAIO DE 1999.

SOLICITANTE: VEREADOR AURÉLIO NOMURA

(MEMO. Nº 46/99)

SECRETÁRIA MARIAMÁLIA DE VASCONCELOS



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 79 do proc. 79/98
O funcionário

ROD.:F1/2/28

FOLHA:1

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Pol. Urbana

ORADOR:

DATA: 13.05.99

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Bom dia a todos. Em nome da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, gostaria de agradecer a presença de todos, lembrando que todos que quiserem se manifestar acerca da pauta, por gentileza procurem na entrada da sala para fazer a sua inscrição.

O que nós havíamos conversado com os membros da Comissão, hoje até existe uma dificuldade de comparecimento, mesmo porque a Câmara Municipal está vivendo momentos extremamente críticos. Estamos aí em discussão do processo de "impeachment" do Prefeito de São Paulo, temos aí a CPI das propinas e temos também os processos de cassação, iniciando pelo Vereador Vicente Viscome, da qual também faço parte, e já desde logo queria pedir desculpas porque eu posso ficar até as 10h. Após das 10h virá o vice-presidente da Comissão, Vereador Toninho Paiva, me substituir para dar andamento aos trabalhos.

Tendo em vista toda essa dificuldade já levantada, nós estamos tendo uma dificuldade muito grande para conseguir espaço aqui na Casa para colocar em discussão inúmeros projetos, não só esse. Nós temos cerca de... Quantos projetos, no total, nós temos? Nós temos 51 projetos ainda para serem colocados em audiência pública. Mas vamos tentar fazer um esforço concentrado para que antes, vamos dizer, de setembro, a gente tenha essa pauta já limpa aqui dentro da Comissão.

O que nós conversamos anteriormente com os membros da Comissão foi no sentido de propor uma pauta de nove projetos de lei, e aqueles projetos que apresentarem uma polêmica, nós iremos realizar uma audiência especial para debater com mais critério esses projetos levantados e essas dúvidas, se porventura for necessário para um melhor esclarecimento.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 80 do proc. 79/98
19 98
Funcionário C

ROD.:F-9 FOLHA:1

TAQ.:marcia

COMISSÃO: Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 26.05

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Peço à assessoria que encaminhe a cópia ao Prof. Hermes Ferraz (?) e após até o estudo do professor nós iremos realizar essa audiência. Eu gostaria já de manifestar pessoalmente uma posição de dúvida com relação a esse projeto, mesmo porque nós estamos discutindo aqui na Câmara Municipal, especialmente aqui na Comissão de Política Urbana o Plano Diretor da cidade de São Paulo. E sem dúvida nenhuma projetos de zoneamento principalmente como esses, vêm no sentido contrário aos interesses da população. Nós verificamos que o projeto de lei que foi oferecido pelo Executivo, na realidade é uma grande mentira que está sendo colocada para a população de S.Paulo, haja vista as 300 horas de exclusão realizadas no ano passado. Então, já de antemão, sem ter uma análise profunda, e eu acredito com o balizamento do nosso Prof. Hermes Ferraz, sem dúvida nenhuma, irá dar substância para que esta comissão se manifeste acerca desse projeto. Alguém mais gostaria de se manifestar?

Vamos passar ao próximo PL que trata de uso e ocupação do solo. (É o PL 479/98) em segunda audiência pública. Ele autoriza o Executivo a celebrar convênio com a União e com o Estado de S.Paulo relativo ao projeto de construção do rodoanel metropolitano de S.Paulo. O autor é o Executivo. Peço para relatar o projeto.

O SR. - O projeto 479/98 de autoria do Executivo autoriza o mesmo a celebrar convênio com a União e o Estado de S.Paulo relativo ao projeto do Rodoanel Metropolitano de S.Paulo. O Executivo justifica o projeto dizendo que ele engloba um complexo de obras destinadas a interligar todas as vias que passam pela região metropolitana de S.Paulo, abrangendo 19 municípios. Sua realização trará sensível diminuição do tempo de viagem de uma rodovia para



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 81 do proc. 1998
Funcionário P

ROD.:F-9 FOLHA:2

TAQ.:marcia

COMISSÃO: Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 26.05

outra, evitando que grande número de veículos tenha que ingressar na cidade de São Paulo, o que sem dúvida refletirá positivamente sobre o fluxo de tráfego, na redução da poluição ambiental e conseqüentemente na melhoria das condições de vida urbana na região. A sua implantação dará um (...) suporte aos projetos do Governo Federal, na duplicação dos corredores de integração no Mercosul, aos esforços do Governo do Estado de S.Paulo para adequar sua malha viária e às ações do Governo Municipal destinadas a melhorar a qualidade de tráfego através da expansão do programa de corredores de transporte coletivo municipal. Essa obra será fundamental para diminuir os congestionamentos em S.Paulo. A Comissão de Justiça deu parecer pela legalidade, e na primeira audiência pública já realizada sobre o projeto, tem as seguintes observações: O representante de DERSA explicou que o (...) viário com (...) prevista por volta de 162 quilômetros; que o início das obras está sendo feito a partir do trecho Oeste, de modo a permitir a ligação entre as rodovias Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castelo Branco, Anhangüera e Bandeirantes, tendo em vista que esta região é a que apresenta o maior volume de carga por quilômetro de rodovia, bem como o trecho onde o maior número de veículos chega à região metropolitana de S.Paulo. Participam do empreendimento os governos federal, estadual e municipal. A obra nesse trecho é composta de duas pistas, tendo cada uma com quatro faixas de rolamento em cada direção. O representante da Secretaria Municipal de Transportes disse que os estudos prevêem uma diminuição de 20% do trânsito de passagem após a construção do Rodoanel, propiciando ainda uma mudança na localização dos setores de carga. O Representante do CET também destacou a importância da interligação entre as várias rodovias que o rodoanel trará, no sentido de melhoria do sistema global de trânsito.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 82	16
1998	proc. 98

ROD.:F-9 FOLHA:3

TAQ.:marcia

COMISSÃO: Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 26.05

A Representante da EEMPLASA, da Secretaria de Transportes Metropolitanos comentou sobre o exercício... A Assessora da Vereadora Aldaíza Sposati questionou sobre o número de veículos que representa o tráfego de passagem, tendo o Sr. Presidente respondido que são cerca de 240 mil veículos que se estaria retirando do sistema viário da Marginal. O Assessor do Vereador Dalton Silvano, bem como o Vereador Aurélio Nomura questionaram o representante da DERSA quanto aos aspectos que envolvem a intervenção ambiental que o traçado do rodoanel trará. O representante do DERSA declarou que tem sido preocupação de todos os participantes do empreendimento o aspecto ambiental, e que desde janeiro/97 foi criado um grupo de trabalho inter-governamental que trata também do assunto. Disse que a obra no trecho inicial Oeste segue diretrizes do RIMA (?) já aprovado.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Alguém gostaria de se manifestar a respeito do projeto? Por gentileza.

A SRA. ROSANA - Sou assessora da Vereadora Ana Martins. Queria, primeiro, algumas informações acerca do próprio processo do projeto de lei, se conta do processo o projeto do traçado dessa primeira etapa que está sendo objeto do convênio.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Não consta, mas na audiência realizada em 07/12, foi feita uma grande exposição aqui a respeito do projeto. Se você quisesse ter acesso a essa documentação, posso pedir que seja juntada. Mas gostaria de afirmar que essa audiência pública teve a duração de três horas, com a exposição e com convite para todos os vereadores, todas as assessorias e o público em geral.

A SRA. ROSANA - Claro. A questão é em relação a esse processo, porque ele trata de recursos. E outra questão também é se consta desse



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 83 do proc. 1998
Funcionário

ROD.:F-9 FOLHA:4

TAQ.: marcia

COMISSÃO: Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 26.05

processo os pareceres técnicos dos órgãos competentes municipais, acerca também do traçado.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Ele foi encaminhado também, inclusive, com todas as manifestações de todos os conselhos, com relação ao solicitado. Infelizmente não tivemos condições de tirar xerox mas podemos requisitar também. Mas eu volto a falar: todas essas solicitações foram colocadas na reunião de dezembro, com duração de três horas.

Segue Carla: A SRA. ROSANA - A questão é que...



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DE 10

Folha n.º	84	do proc.
N.º	49	de 97
O funcionário		

ROD.:F-16 FOLHA:1

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:13.05

A SRA.ROSANA - A questão é que como o projeto vai tramitar em várias comissões, seria conveniente que acompanhasse o processo esses documentos que fazem parte do convênio. Em função disso, os dados que estão aqui são só o plano de trabalho apresentado em 97 dos recursos. Os dados do convênio, só em termos de informação do primeiro trecho, esses dados de recursos não estão compatíveis com o relatório que está apresentado no anexo do projeto. Discutindo as informações que podem ter sido colocadas publicamente, mas o que faz parte do projeto é esse plano de trabalho que está falando em 778 milhões no custo da primeira etapa e o convênio está falando em 1 milhão e 500 milhões(?). É só para ver quais são as informações atualizadas do próprio convênio porque o plano de trabalho é de 97 e os dados não estão compatíveis. É uma responsabilidade muito grande porque está se mexendo com recursos de grande monta. Seria no sentido de estar mais documentado o processo desse projeto do convênio especificamente do rodoanel.

O SR.AURÉLIO NOMURA - Sem dúvida nenhuma. Com relação a essa indagação, apesar desta Comissão não ser a de mérito, propriamente dita, porque estaria atrelada à Comissão de Finanças, vamos requerer, por isso solicito à assessoria, todas as informações ora solicitadas.

Recebi, também, na tarde de ontem, uma manifestação do relator desse projeto, Vereador Toninho Paiva, que se encontra presente e irá dar continuidade ao trabalho, no sentido de que a imprensa, em geral, há duas ou três semanas atrás, informou que foi celebrado um convênio pertinente ao acordo, ao convênio entre União, Estado e Município, visando a construção do rodoanel.



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

Folha n.º 85 do proc. 4791/98
O Funcionário

ROD.:F-10 FOLHA:2

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:13.05

Estamos oficiando a Prefeitura de São Paulo para a efetiva verificação se houve a celebração desse convênio. Em caso positivo, estamos oficiando a Comissão de Justiça para manifestação acerca da viabilidade da assinatura desse convênio.

Antes de me ausentar, gostaria de passar a presidência ao Vereador Toninho Paiva. Peço desculpas a todos porque tenho agendada uma reunião de comissão, às 10h, que trata da cassação do Vereador Vicente Viscome. É fundamental estarmos participando. Peço desculpas pela ausência. Sem dúvida nenhuma o Vereador Toninho Paiva irá nos representar à altura e com toda a sua costumeira dignidade e experiência na Câmara Municipal.

Muito obrigado a todos.

- Assume a Presidência o Sr.Toninho Paiva.

O SR.TONINHO PAIVA(PFL) - Muito obrigado, Vereador Aurélio Nomura, Presidente da Comissão, pessoa de absoluta transparência, lisura. Temos o prazer de ter uma convivência amigável.

Cumprimento a todos. Bom dia. Desculpem-me pelo pequeno atraso, tive um imprevisto de última hora. Estamos aqui para ouvir esclarecimentos, sugestões, depoimentos.

Não pertencia à Comissão de Política Urbana por ocasião da primeira audiência pública. Estamos tomando conhecimento, apesar de ser um projeto grande e importantíssimo para a cidade de São Paulo e para os municípios da grande São Paulo, temos procurado, dentro das nossas possibilidades de tempo, nos interarmos do projeto.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.	86	do proc.
	1394	1993
O funcionário		

ROD.:F-10 FOLHA:3

TAQ.:Carla

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA:13.05

Esta nova audiência pública vem nos dar esclarecimentos para que possamos caminhar. Confesso aos senhores que pouco conheço do assunto. As atividades desta Casa têm sido muitas, é desnecessário colocar porque toda a imprensa tem noticiado o que esta Câmara Municipal tem passado.

Não sei se há pessoas inscritas para se manifestarem.(Pausa).

A senhora, por gentileza, identifique-se. Vamos ouvi-la com o maior prazer.

A SRA.MARIA TEREZA - Meu nome é Maria Tereza, sou advogada, residente da zona sul, representante do núcleo pró-Guarapiranga, de Embu-Guaçu. Trata-se, realmente, de um projeto importantíssimo o que trataremos nesta oportunidade.

O que nos preocupa, imensamente, é o traçado do mesmo. Gostaria de conferir as informações que tenho colhidas junto ao DR e ao Dersa. Gostaria de saber(Marcelo)



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 87	do proc. N.º 19.918
ODL - Diário	

ROD.:F11 FOLHA:1

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol.Urbana

ORADOR:

DATA:13.05.99

A SRA. TEREZA

-Gostaria de saber quais dos

senhores estariam, ou qual dos senhores estaria inteirado sobre o traçado. Eu tenho aqui o mapa e pelas informações do DER e DERSA, esse seria traçado, não sei se daria para os senhores visualizarem, esse seria, em azul, o traçado primeiro que se entende por ideal para o projeto. Um segundo traçado, de menos impacto ambiental, que seria esse em verde, de circuito maior, mas custoso, e oferecemos uma terceira alternativa, que seria aproveitando este, sem passar por cima da represa Guarapiranga, que fornece água para quatro milhões de habitantes desta cidade, seria aproveitar esse traçado do segundo projeto e aproveitar em continuidade esse traçado azul, que não ofenderia a represa Billings, que não é responsável pelo abastecimento, pelo fornecimento de água.

Desse modo, gostaria de salientar, também que houve a inauguração, pelo governo do Estado, em abril justamente do parque ecológico do Guarapiranga nesta região, demonstrando a sua preocupação na preservação dos mananciais, na preservação justamente a razão é de conter, preservar, conter a expansão dos loteamentos clandestinos. Ora, se existe essa preocupação de conter os loteamentos clandestinos se implantando um parque ecológico de grande tamanho, por que passar um rodoanel, uma rodovia em cima do represa do Gurapiranga, o adensamento vai ser muito grande. Os senhores teriam que concordar comigo.

Desse modo apresento essa terceira alternativa, não sei se caberia nessa audiência, gostaria de apresentar essa terceira alternativa que baratearia, seria mais econômica, seria uma opção mais econômica e, ao mesmo tempo, preservaria os mananciais. Essa é a



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 88 do proc.
N.º 411 de 1979
O funcionário

ROD.:F11 FOLHA:2

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol.Urbana

ORADOR:

DATA:13.05.99

preocupação de todas as pessoas moradoras da cidade, tenho a impressão. Muito obrigada pela atenção.

O SR. TONINHO PAIVA - Nós agradecemos a Dra. Tereza e gostaria que a senhora ouvisse, como falei aos presentes aqui, do desconhecimento com alguma profundidade sobre o projeto. Precisaria solicitar... Nós temos projeto na Casa sobre o rodoanel? (Pausa). Só do trecho extra. Acho que deveríamos requisitar junto à DERSA e junto ao Governo Estadual as plantas do projeto para que mediante deles possamos nos aprofundar numa discussão que poderia esclarecer as partes interessadas e até a participação da Prefeitura de São Paulo com a parceria com o Governo do Estado.

Então solicito à Assessoria desta Comissão que solicite as plantas de todo o projeto, que, lógico, vão ser feitos por partes, mas para que a gente tenha já um conhecimento maior e possamos em outra reunião ou outra audiência pública, talvez com pessoas técnicas, pessoas mais credenciadas na área, arquitetos, engenheiros, convocar engenheiros da DERSA, do DNER e da própria Prefeitura, para junto com as plantas venham nos esclarecer. Acho que a sua colocação, o seu interesse é muito importante para esta Câmara Municipal e também para a cidade de São Paulo. Nós agradecemos, sem dúvida nenhuma, a sua participação e acho que a senhora dá um exemplo de que a participação da população, a mobilização da população é fundamental para que o Legislativo, todos os Legislativos do país, possa, ao tomar qualquer iniciativa ou providencias, tomar respaldado pelas sugestões e numa parceria com a população.

Tem a palavra o Dr. José Carlos, que deseja se pronunciar sobre a questão do rodoanel.



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

Folha n.º 89 do proc.
N.º 479 de 19 98
E. Funcionário

ROD.:F11	FOLHA:3	TAQ.:Marcelo	COMISSÃO:Pol.Urbana
ORADOR:			DATA:13.05.99

O SR. JOSÉ CARLOS -Eu só queria dar a informação de que recebemos o EIA-RIMA do projeto e ele está na assessoria. É um número muito grande volumes, é impossível anexar ao processo, isso vai para a biblioteca depois que terminarmos os estudos aqui, mas está disponível para consulta dos interessados.

O SR. COIMBRA - Sou da assessoria e só quero fazer uma informação para a advogada que fez a observação. O projeto do rodoanel trata-se uma rodovia de classe zero, que as interligações com ele só são feitas através das estradas, ou seja, a possibilidade de acesso às áreas lindeiras são minimizadas em função desse entroncamento apenas com as grandes rodovias. Portanto, a ocupação urbana que possa se dar através da rodovia é minimizada por esse fato, igualmente como é a rodovia dos Imigrantes, em que atravessa uma área de proteção, no caso a Serra do Mar, mas não há essa possibilidade de ocupação das suas margens lindeiras em função da impossibilidade de acesso ao mesmo. Essa foi a explicação que nos foi passada pelo DERSA sobre essa questão da ocupação.

O SR. TONINHO PAIVA - Eu aproveitaria para fazer uma sugestão aos presentes, que nós pudéssemos convocar o Secretário do Meio-Ambiente.....



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	90	do proc.	1998
Funcionário	C		

ROD.:F12 FOLHA:1

TAQ.:Denise

COMISSÃO: Pol.Urbana

ORADOR:

DATA:13.05.99

Uma sugestão aos presentes que nós pudéssemos convocar o Secretário de Meio Ambiente também, para que realmente ele possa nos ilustrar e esclarecer o que realmente vai a obra, ela virá a atingir não somente os mananciais, mas a Mata Atlântica. Eu acho que a assessoria já poderia anotar conforme nós iremos combinar aqui para a próxima audiência com a presença do Secretário de Estado do Meio Ambiente e posteriormente do Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente. Com a palavra a Dra. Teresa.

A SRA. TERESA - Sr. Secretário da Mesa, sem dúvida seria uma defesa interessante para aqueles que querem manter esse projeto descuidando dessa parte, insisto, porque como existe o segundo projeto já com o traçado , quer dizer, bem mais oneroso, é verdade, já implicaria no meu entender, um acolhimento desta questão de impacto. Porque se já não tivesse esse segundo projeto alternativo, poderia dizer: "Bom , é uma coisa totalmente absurda ficar pensando que ali vai haver um impacto. Não, lá na Serra do Mar não houve, na Imigrantes não houve..." Lá também não vai haver, mas já existe um segundo projeto. Então, está certo que temos de levar em conta os cofres públicos. A minha sugestão seria esse terceiro traçado que seria de preservar a Guarapiranga, somente uma alça. Gostaria de poder ter a oportunidade de deixar essa alternativa com alguém. Eu não sei para quem eu poderia encaminhar.

O SR. TONINHO PAIVA (PFL) - Encaminhar para a assessoria da comissão também, sem dúvida nenhuma.

A SRA. TERESA - Pena que eu tenho só um, desculpe.

O SR. TONINHO PAIVA (PFL) - A gente poderia fazer até vários xerox e mandamos.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º	81	do proc.
N.º	de 19	98
DT	ionário	

ROD.:F12 FOLHA:2

TAQ.:Denise

COMISSÃO: Pol.Urbana

ORADOR:

DATA:13.05.99

A SRA. TERESA - Está bem, muito obrigada.

O SR. TONINHO PAIVA (PFL) - A senhora poderia deixar esse aí e sem dúvida assessoria da comissão se encarregaria depois de devolvê-lo.

A SRA. TERESA - Eu poderia apresentar um trabalho melhor, porque isso foi só um rascunho que preparei. Muito obrigada.

O SR. TONINHO PAIVA (PFL) - Eu confesso que, eu não quero ser repetitivo, estamos voltando para a Comissão de Política Urbana depois de três anos afastados. Então, eu não conhecia, só superficialmente, a obra do rodoanel. Mas agora, vamos procurar nos interar e com a convocação de profissionais ligados à área, vamos ter condições de obter um conhecimento maior. E lógico, uma participação de todos muito maior.

Eu não sei se tem mais alguém inscrito que gostaria de falar sobre o projeto. Por gentileza, o senhor se identifique.

O SR. HERMES FERRAZ - Sou pesquisador científico independente. Sobre este tema do anel rodoviário, eu preparei um trabalho de umas 6 páginas sobre esse assunto que também considero de relevante importância. Vou deixar sobre a mesa algumas cópias e gostaria também de dizer que a cidade de São Paulo está morrendo em virtude das curas que estão sendo introduzidas em seus problemas. Isso me faz lembrar quando eu tinha meus 14 anos, eu aprendi uma trova que era um epitáfio de um sujeito rico, dizia o seguinte: "Aqui jaz um homem rico, nesta rica sepultura, escapava da moléstia se não morresse da cura".

Vou deixar na oportunidade, cópia deste trabalho. Como também vou adiantar o próximo assunto que são as garagens subterrâneas. Em 1988, fiz um trabalho para o Instituto de Engenharia em que tratei desse assunto e quem se interessou muito por esse assunto foi o



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA-DT-10

Folha n.º	92	do proc.	479
			1998
funcionário			

ROD.:F12 FOLHA:3

TAQ.:Denise

COMISSÃO: Pol.Urbana

ORADOR:

DATA:13.05.99

Vereador, aliás, hoje Deputado Federal, Arnaldo Madeira. No que estava tramitando na Câmara um projeto nesse sentido das garagens. Não sei o que aconteceu, eu sei que nunca mais se falou nesse assunto. De modo que esse assunto está voltando à baila, então é preciso ponderarmos sobre isso , pensar muito sobre as curas que estamos querendo introduzir na "saúde" da cidade de São Paulo , como também se faz com a saúde de todas as grandes cidades do mundo inteiro. Na oportunidade deixarei um trabalho sobre a mesa.

O SR. TONINHO PAIVA (PFL) - Deixe-me aproveitar a oportunidade e fazer uma pergunta. O senhor tem um estudo sobre as garagens subterrâneas?

O SR. HERMES FERRAZ - Sim senhor.

O SR. TONINHO PAIVA (PFL) - O senhor é favorável á construção de garagens subterrâneas?

O SR. HERMES FERRAZ - Se eu fosse Vereador, eu votaria contra não apenas as garagens subterrâneas, como também no rodoanel.

O SR. TONINHO PAIVA (PFL) - Não, mas o senhor também não pode ser radical porque temos de prosperar com o crescimento geral da cidade, na sua totalidade. Temos de conseguir mecanismos e meios de vias e de acomodação. Nós respeitamos a sua opinião , mas este Vereador tem uma conduta totalmente diferente, eu respeito todas as opiniões. Não tenho compromisso com ninguém simplesmente o meu compromisso é com a população, o senhor entendeu?

Eu acho que....Regina.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 93 do proc. 1998
Funcionário P

ROD.: F13 FOLHA:1

TAQ.: Regina

COMISSÃO: Pol.Urb.

ORADOR:

DATA: 13.05

Eu acho que já existe uma garagem subterrânea, inaugurada na Avenida Dr. Arnaldo, eu ainda não a conheço infelizmente, mas eu acho que devemos prosperar. Não existe mais condições na cidade de São Paulo para estacionamentos abertos.

Nós o respeitamos, o senhor pode deixar o seu estudo, a gente vai analisar, a assessoria técnica da área poderá analisar. Agora, gostaria que o senhor atinasse com o problema do Rodoanel, apesar de ter na pauta projeto sobre as garagens subterrâneas.

O senhor pode falar.

O SR. HERMES FERRAZ - Estou à disposição de todos para esclarecimentos sobre todos esses assuntos. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (TONINHO PAIVA - PFL) - Gostaria de saber se há mais alguma pessoa que queira se manifestar sobre o projeto de lei 479/98, não estamos falando ainda sobre o Rodoanel.

Teria mais alguém que gostaria de se manifestar? (Pausa)

Então, vamos passar ao próximo ~~projeto de lei~~, número 487/98, já é a segunda audiência pública, que cria a área de interesse social no Jardim Aurora, no bairro de Guaianazes, zona leste, conforme a lei 12.674/98, de autoria da nobre Vereadora Ana Martins.

As pessoas que quiserem se manifestar estão autorizadas. Tem a palavra o Prof. e Presidente da Federação Paulista de Handebol, Fábio Lazzari.

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

SEGUIE, JUNTADE AESTA DATA CELESTI PARA RECONHECER DETERMINA RECONHECER RECONHECER

10/10 2.0 94 10/07/91 21

[Signature]



Prefeitura do Município de São Paulo
São Paulo, 30 de junho de 1999

Folha n.º	94	do proc.
N.º	479	de 1998
O funcio	<i>[assinatura]</i>	

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. T. L. n.º

098 /99

15 - DOCREC
15-0117/1999

Senhor Presidente

RECEBIDO NA A. T. M.
Em 30/6/99
às 16:25 horas

Encontra-se em tramitação nessa E. Câmara o Projeto de Lei n.º 479/98, que autoriza o Executivo a celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, relativo à construção do projeto Rodoanel Metropolitano de São Paulo, e dá outras providências, encaminhado pelo Ofício ATL. n.º 165/98.

Considerando a importância da matéria contida na referida propositura, solicito, nos termos do disposto no artigo 38 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, passe a mesma a tramitar em regime de urgência.

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

[assinatura]
CELSONO PÍTTA
Prefeito

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

EDIÇÃO DE ANAIS

30 JUN 1999

- DT. 10 -

SGM 002 - DEM

A Com. de Pol. Urbana

30/06/99

Dre. S. G. Almeida

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

Recebido na Comissão de
Política Urb. Metrop. e Meio
Ambiente

Em 01/07/99 às 12:00 h.

MARIAMÁLIA DE VASCONCELLOS AUGUSTO
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

SEGUE, Juntado nesta data ~~em~~ rubricada com

folhas n.º 95 a 97 em 04/08/99 a)

(M)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16-0624/1999

Folha n.º	95	do proc.
N.º	479	de 1998
O funcionário	<i>[assinatura]</i>	

PARECER /99 DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA
E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI 479/98

Provindo do Executivo, o presente projeto de lei, nº 479/98, visa obter a necessária autorização legislativa para que o Executivo possa celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, relativo à construção do projeto Rodoanel Metropolitano de São Paulo, e dá outras providências.

A douta Comissão de Constituição e Justiça manifestou-se pela legalidade, por encontrar-se o projeto em consonância com o disposto nos artigos 13, XV e 27, § 2º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente realizou duas audiências públicas, respectivamente, nos dias 7 de dezembro de 1998 e 13 de maio de 1999.

O Rodoanel será uma rodovia com extensão aproximada de 161 km e deverá acessar dez eixos rodoviários troncais, de modo a captar e distribuir o tráfego local, assim como o tráfego de passagem estadual e interestadual. Cruzará cinco eixos ferroviários troncais e uma variante em locais com potencial para implantação de terminais que permitam a inter e a intra-modalidade.

A interligação do Rodoanel Metropolitano de São Paulo com a malha rodoviária estadual e com importantes corredores de integração do Mercosul, em particular as Rodovias Dutra, Fernão Dias e Régis Bittencourt, darão ao empreendimento dimensão de interesse nacional. O Rodoanel possibilitará a alteração do perfil de ocupação e uso do solo regional, permitindo uma efetiva integração modal entre rodovia e ferrovia, assim como uma maior racionalidade na distribuição de cargas.

Trata-se de uma rodovia de classe zero, em que as interligações só serão feitas nos entroncamentos com as grandes rodovias, minimizando a possibilidade de acesso às áreas lindeiras e preservando, assim, áreas de preservação ambiental, como a Serra da Cantareira e a Represa Billings.

De acordo com a natureza de sua concepção e as principais diretrizes para sua viabilização, o Rodoanel terá como metas básicas:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- a) propiciar a ligação entre as rodovias que atendem à Região Metropolitana;
- b) desviar do centro da Região Metropolitana o tráfego de passagem, principalmente de caminhões;
- c) promover uma maior integração físico-territorial e econômico-social entre os municípios da Região Metropolitana;
- d) constituir-se em fator de reordenação do uso e ocupação do solo da Região Metropolitana;
- e) facilitar a implantação e uso de sistemas intermodais de carga;
- f) aproximar os centros produtivos do país, através da intercepção dos principais corredores de exportação do Porto de Santos e do Terminal Aeroportuário de Cumbica; e
- g) liberar o espaço viário urbano para circulação do tráfego local, possibilitando a redução de congestionamento.

Terá ele 4 etapas distintas, com previsão para conclusão no ano de 2003.

A sua implementação, a partir do trecho oeste - permitindo a ligação entre as Rodovias Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castelo Branco, Anhangüera e Bandeirantes - dará necessário suporte aos projetos do Governo Federal na duplicação dos corredores de integração do Mercosul, e aos esforços do Governo do Estado de São Paulo para adequar a sua malha viária. Adequará, também, as ações do Governo Municipal destinados a melhorar a qualidade de tráfego, através do programa de corredores de transporte coletivo municipal. Essa obra será fundamental para diminuir os congestionamentos em São Paulo.

Quanto à preocupação ambiental, medidas já estão sendo tomadas com a criação, em janeiro de 1997, de um grupo de trabalho intergovernamental formado por representantes dos governos federal, estadual e municipal, através de seus respectivos órgãos rodoviários e secretarias. De imediato, a obra, em seu trecho oeste, não tem maior impacto com relação ao meio ambiente, segundo informações da DERSA, constantes às fls. 66 deste processo.

O Convênio a ser celebrado, portanto, terá como finalidade formalizar os entendimentos mantidos entre os governos Federal, Estadual e Municipal, no sentido de, através de seus respectivos órgãos rodoviários, unirem esforços e recursos financeiros, em regime de mútua cooperação para execução e implantação do Rodoanel Metropolitano de São Paulo.

Pela sua Cláusula Sétima, o Município participará do aporte financeiro de que trata o referido Convênio, com recursos orçamentários na proporção máxima de 25% (vinte e cinco por cento), estimado em 393,9 milhões de reais, a serem vinculados ao Convênio. Na composição dos recursos provenientes do setor público, o Município participará do aporte financeiro com recursos orçamentários, que deverão onerar a Estrutura Funcional Programática, na proporção máxima de 25%, estimado em 194,65 milhões de reais, que serão vinculados ao Convênio através de apostilamento.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n.º 87 do proc.
N.º 479 de 19 98
O Funcionário

Nos exercícios seguintes, enquanto vigente o Convênio, a despesa na parte de responsabilidade do Município correrão à conta dos recursos orçamentários consignados para os trabalhos, vinculando-se mediante a lavratura do Termo aditivo e ou apostilamento, quando for o caso.

À vista do exposto, FAVORÁVEL é o nosso parecer.

Sala da Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente, em 04/08/99

Vereador Aurélio Nomura
Presidente

Vereador Toninho Paiva
Relator

marthe

com restrições

A Direção Geral de
Administração Pública
Em 11/08/99

SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO
E FINANÇAS
DE SÃO PAULO

17 - BELCOM
17-3056/1999

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 07 / 08 / 19 99
página 50 coluna 2ª
Conferido (m)

RETIFICAÇÃO

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 10 / 08 / 19 99
página 44 coluna 2ª
Conferido (m)

A Douta Comissão de
Administração Pública
Em, 10 / 08 / 99

(m)
MARIAMÁLIA DE VASCONCELLOS AUGUSTO
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

Recebido na Comissão de
Administração Pública
Em 10.9.99 as 10 : 00 h.

(m)
MARIA ALICE FIGUEIREDO
Assessor Técnico Legislativo

Ao nobre Vereador Divaldo Elias
para relatar. Regimentalmente ao 1 / 1 .
Sala da Comissão de Administração Pública
11 / 08 / 99 .

(m)
Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Sessão Ordinária de 11 de Setembro de 1999
folhas de 98 / 12 / 18 / 99 (m)
Assessor Técnico Legislativo



Folha nº 98	do proc.
Nº. 479	de 1998
O funcionário	160

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16-0661/1999

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 479/98

Oriundo do Executivo, o projeto de lei 479/98 objetiva obter a necessária autorização deste Legislativo para a celebração de convênio entre a União, o Estado de São Paulo e a Prefeitura, dispondo sobre a coordenação das ações públicas objetivando o apoio financeiro da União, do Estado e do Município de São Paulo, para a construção do projeto denominado Rodoanel Metropolitano de São Paulo, a ser viabilizado com a transferência de recursos dos Tesouros Nacional, Estadual e Municipal.

Segundo a exposição de motivos que acompanha a propositura, o projeto Rodoanel Metropolitano engloba um complexo de obras e serviços destinados a interligar todas as vias que passam pela região metropolitana de São Paulo, abrangendo 19 municípios.

Esclarece, ainda, o Senhor Alcaide, que a realização do projeto trará uma sensível diminuição do tempo de viagem de uma via a outra, evitando que grande número de veículos tenha de ingressar na cidade de São Paulo, o que, sem dúvida, refletirá positivamente sobre o fluxo de tráfego, na redução da poluição ambiental e, conseqüentemente, na melhoria das condições de vida urbana na região. Estima-se uma redução de 20% dos veículos que hoje circulam pelas marginais, o que, certamente, irá aliviar os corredores internos para o transporte coletivo.

Além disso, alega o chefe do Executivo Municipal, o projeto possibilitará a alteração da localização de terminais de carga, hoje em áreas densamente ocupadas, reduzirá os custos de transporte e liberará espaços para novos usos, mais adequados e nobres, melhorando a qualidade de vida dos habitantes da Grande São Paulo.

Informa, também, o Senhor Prefeito, que o município já assinou Protocolo de Intenções com a União e o Estado de São Paulo com esse objetivo.

De fato, a construção do Rodoanel Metropolitano é de vital importância não só para a cidade de São Paulo, como também para o Estado e para o país, notadamente porque a sua implantação dará o necessário suporte aos projetos do governo Federal na duplicação dos corredores de integração do Mercosul, aos esforços do governo do estado para adequar a sua malha viária e às ações do Governo Municipal destinadas a melhorar a qualidade de tráfego, através da expansão do programa de corredores de transporte coletivo municipal.

Em sendo assim, entendemos que a medida em exame está revestida de elevado interesse público, devendo prosperar e ser apoiada pelo e. Plenário.

Por todo o exposto, favorável é o nosso parecer.

Sala da Comissão de Administração Pública, 11.8.99

Presidente

187

270

Relator

266

284

17 - RELCOM
17-4029/1999

Publicado no DIÁRIO OFICIAL	
de 13 / 8 / 1999	
página 47	coluna 2ª
Conferido: <i>Jul</i>	

A Dota Comissão de Trânsito,
Transporte e Atividade Econômica.
Em 13 / 8 / 99

Jul
MARIA ALICE FIGUEIREDO
Assessor Técnico Legislativo
T.T.

Recebido na Comissão de
Trânsito, Transporte e
Atividade Econômica.
Em 13 / 08 / 99 às _____ h

OSMAR MOSCONI JÚNIOR
OSMAR MOSCONI JÚNIOR
SECRETÁRIO

Ao nobre Vereador *Uirselino de Andrade*
para relatar.
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e
Atividade Econômica.

[Assinatura]

PRESIDENTE



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 479/98

Visa o presente projeto de lei, de autoria do Executivo, obter a necessária autorização desta edilidade para que o Executivo possa celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, com o intuito de possibilitar a consecução do projeto Rodoanel Metropolitano de São Paulo.

O Convênio a ser celebrado terá como finalidade formalizar os entendimentos mantidos entre os governos Federal, Estadual e Municipal, no sentido de, através de seus respectivos órgãos rodoviários, unirem esforços e recursos financeiros, em regime de mútua cooperação para execução e implantação do Rodoanel Metropolitano de São Paulo.

O Rodoanel será uma rodovia com extensão aproximada de 161 km e custo estimado em R\$ 3.215.500.000,00 (três bilhões, duzentos e quinze milhões e quinhentos mil reais), dos quais R\$ 1.575.595.000,00 (hum bilhão, quinhentos e setenta e cinco mil, quinhentos e noventa e cinco mil reais), correspondentes a 49% (quarenta e nove por cento) do total, corresponderão a recursos públicos.

Caberá à Prefeitura Municipal de São Paulo um dispêndio de 25% do total dos recursos públicos destinados ao projeto, num valor estimado em R\$ 393,9 milhões (trezentos e noventa e três milhões e novecentos mil reais).

O empreendimento deverá acessar dez eixos rodoviários troncais, de modo a captar e distribuir o tráfego local, assim como o tráfego de passagem estadual e interestadual. Cruzará cinco eixos ferroviários troncais e uma variante em locais com potencial para implantação de terminais que permitam a inter e a intra-modalidade.

Segundo o Executivo, trata-se de um empreendimento rodoviário que terá um papel fundamental na melhoria da qualidade de vida urbana e das condições ambientais da metrópole.

Trata-se de uma rodovia de classe zero, ou seja, em que as interligações só serão feitas nos entroncamentos com as grandes rodovias, minimizando a possibilidade de acesso às áreas lindeiras e preservando, assim, áreas de preservação ambiental, como a Serra da Cantareira e a Represa Billings.

As metas básicas do Rodoanel são:

- a) propiciar a ligação entre as rodovias que atendem à Região Metropolitana;

[Assinatura]
(funcionário)

[Assinatura]
CONTADOR
MILTON LUIZ



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- b) desviar do centro da Região Metropolitana o tráfego de passagem, principalmente de caminhões;
- c) promover uma maior integração físico-territorial e econômico-social entre os municípios da Região Metropolitana;
- d) constituir-se em fator de reordenação do uso e ocupação do solo da Região Metropolitana;
- e) facilitar a implantação e uso de sistemas intermodais de carga;
- f) aproximar os centros produtivos do país, através da intercepção dos principais corredores de exportação do Porto de Santos e do Terminal Aeroportuário de Cumbica; e
- g) liberar o espaço viário urbano para circulação do tráfego local, possibilitando a redução dos congestionamentos.

O empreendimento terá 4 (quatro) etapas distintas, com previsão para conclusão no ano de 2003.

A primeira etapa do Rodoanel, conhecida como "Trecho Oeste", terá uma extensão aproximada de 31,6 km (trinta e um quilômetros e seiscentos metros), ligando a região de Perus à Rodovia Régis Bittencourt, com um custo estimado em R\$ 778,6 milhões (setecentos e setenta e oito milhões e seiscentos mil reais), devendo ser realizada com recursos públicos. Caberá ao Município, de acordo com a propositura, um dispêndio de até a proporção máxima de 25% deste valor, ou seja, de até R\$ 194,65 milhões (cento e noventa e quatro milhões e seiscentos e cinquenta mil reais).

A sua implementação, a partir do trecho oeste - permitindo a ligação entre as Rodovias Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castelo Branco, Anhangüera e Bandeirantes - dará necessário suporte aos projetos do Governo Federal na duplicação dos corredores de integração do Mercosul, e aos esforços do Governo do Estado de São Paulo para adequar a sua malha viária. Adequará, também, as ações do Governo Municipal destinados a melhorar a qualidade de tráfego, através do programa de corredores de transporte coletivo municipal. O Rodoanel será fundamental para diminuir os congestionamentos em São Paulo.

Nos exercícios seguintes, enquanto vigente o Convênio, a despesa na parte de responsabilidade do Município correrá à conta dos recursos orçamentários consignados para os trabalhos, vinculando-se mediante a lavratura do Termo aditivo e ou apostilamento, quando for o caso.

A Comissão de Constituição e Justiça manifestou-se pela legalidade da propositura.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente exarou parecer favorável à iniciativa.

[Assinatura]
CONTRÁRIO
MILTON LALTE



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Quanto aos aspectos atinentes a esta Comissão, argumentamos que o Rodoanel terá importância estratégica para o Município, principalmente devido à redução do tráfego de passagem nas marginais, com consequente redução da poluição atmosférica.

Também deve ser ressaltada a relevância do empreendimento no tocante ao estímulo à reorganização espacial de grande parte da metrópole.

A interligação do Rodoanel com diferentes modais de transporte (rodoviário e ferroviário) também constitui inegável estímulo à redução dos custos de transporte e ao aumento da competitividade econômica do Município e da Região Metropolitana de São Paulo, com reflexos em todo o restante do País.

Pelo exposto, favorável é o nosso parecer.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica,

Presidente -

Relator -

(assinado)

17 - RELCOM
17-5040/1999

À Deuta Comissão de
Finanças e Orçamento
Em 23/08/99

Marcos Antônio Silva
Secretário
Reg. 10833

Recebido na Comissão de
Finanças e Orçamento
Em 23/08/99 as 18:30 h.

Nome Vereador
Data Relatou

FARIA LIMA

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento

24/08/99

Presidente

MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Em esta data documentou-se
em 24/08/99 135 e Folha de Informação

ISABEL P. S. RIBEIRO
Of. Adm. Geral III

7



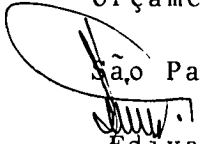
**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E
ATIVIDADE ECONÔMICA**

EM REVISÃO
TAQUIGRAFIA

**MEMBROS: EDIVALDO ESTIMA - PRESIDENTE
NATALÍCIO BEZERRA-VICE- PRESIDENTE
DEVANIR RIBEIRO
MILTON LEITE
MARIA HELENA
JOSÉ IZAR
AURELINO DE ANDRADE**

Anexe ao PL nº 479/98
que se encontra na
Comissão de Finanças e
Orçamento.

São Paulo, 24 de agosto 1999


Edivaldo ESTIMA

Presidente

Comissão de Trânsito ,
Transportes e Atividade
Econômica.

**REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA SOBRE PL 479/98 – RODOANEL
REALIZADA NO SALA TIRADENTES DA CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO EM 23 DE AGOSTO DE 1999.**

**SOLICITANTE: VEREADOR EDIVALDO ESTIMA
(MEMO.)**

SECRETÁRIO: ARACÉ MARTINS SANTOS



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

Folha n.º 103 do pro.
n.º 479 de 1998
o funcionário
SALV. T. S. HANASHIRO
M. Adm. Geral III

ROD.:Y1e2 FOLHA:1

TAQ.:dalva

COMISSÃO:Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23-08

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - De acordo com o artigo 50 do Regimento Interno, está aberta reunião da Comissão de Trânsito, Transportes e Atividade Econômica, que irá tratar do PL 479/98, que autoriza o Executivo a celebrar convênio com a União do Estado de São Paulo, relativo a construção do projeto do Rodoanel Metropolitano de São Paulo, e dá outras providências.

Tem a palavra o nobre Vereador Milton Leite.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - SR. Presidente, Srs. Vereadores presentes, esclarecido a questão do projeto Plurianual, que está contemplado, não na sua íntegra, mas podendo ser suplementado ainda que a diferença seja grande, a vista temos disponibilizado 30 milhões. Não vejo onde fazer frente aos demais recursos. Assim, permanece os problemas citados anteriormente como; aprioridade do trecho, pedágio, a questão da licitação que já está em obra. É verdade que o Prefeito ainda não assinou. Mas S.Exa. não cometeu nenhuma ilegalidade. Acabo de ser informado pelo nobre Presidente, que foi assinado a portaria n.º 3, inter governamental. Esclareço que ela não suplanta a autorização legislativa. Depende da autorização legislativa. O Município não autorizou para que se procedesse a licitação. Portarias não suprime, as Casas Legislativas; Congresso, Assembléias e Câmaras Municipais. E Estas questões ficam em aberto a serem esclarecidas.

Consulto os demais membros se não seria de bom tom prepararmos um substitutivo e um recurso ao Plenário, questionando pontos principais como; questão da licitação já em aberto sem a participação do Município, vista que a obra já se encontra em andamento. Como é que o Município vai participar se precisa de dinheiro e interessa para esta Casa, de onde virá o recurso municipal, a vista que a primeira



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10i. Adm. Geral III

Folha n.º 104 do proc.
n.º 479 de 1998
TABELA S. HANASHIRO

ROD.:Y1e2 FOLHA:2

TAQ.:dalva

COMISSÃO:Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23-08

etapa, é feita uma solicitação de 194 milhões de reais, e não temos esse dinheiro.

Gostaria que o Executivo informasse de onde vai sacar esse dinheiro. Se vai remanejar? Está no Orçamento Plurianual, não está contemplado nesses valores para fazer frente a iniciativa. Consultamos os demais vereadores para nos posicionarmos com referência aos pedágios, como forma de retorno, tanto do aporte do dinheiro que será fornecido como suporte público, bem como o Estado, temos conhecimento, citado pelo Sr. Presidente da Dersa de que ele fez uma integração. Não sei porque não é citado no convênio, que nos trevos das rodovias Castelo Branco, Anhanguera e Bandeirantes, será construído pela concessionária que administra aquelas estradas. Isso não está contemplado no convênio. É preciso que esclareça, essa parte, já que será feita com recursos públicos, o quanto significa no convênio, quantos por cento, vista que têm 50%, quanto remonta isso, ou como é que será colocado essa participação? É preciso esclarecimento total desses pontos. Insisto na licitação, não podemos colocar dinheiro em uma obra, já em andamento que deveria ter recursos previamente empenhado.

Repasso a palavra aos demais companheiros.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Tem a palavra o nobre Vereador Devanir Ribeiro.

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) - Sr. Presidente, Srs. Membros, Sr. Presidente da CET, Doutor Nelson. Tenho algumas indagações a fazer, que me preocupa referente ao projeto Plurianual e o anual que já estava previsto, embora tenha uma defasagem que em 1998 tinha 30



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

Folha n. 105 do pres.
479 de 1998
funcionário
JABER P. S. MACHADO
Of. Adm. Geral III

ROD.:Y1e2 FOLHA:3

TAQ.:dalva

COMISSÃO:Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23-08

milhões, 1999 60 milhões que irá para 90 milhões, precisamos ver se tem esse aporte, a questão do dinheiro.

Há outras questões que me deixa preocupado, podemos até elaborar o relatório da comissão e quem decidirá será o plenário. São questões que diz respeito a toda Casa e não só a nós, membros da Comissão. Vamos pegar pelo EIA-RIMA, só tem de um trecho. Digamos que, porventura, após terminado esse trecho, algo sai errado, no EIA RIMA dos outros trechos. Como é que ficamos? Com a obra pela metade ou um terço dela? Deveria ter o EIA_RIMA de todos os trechos, para estar garantindo, haverá seqüência dependendo do aporte financeiro.

A União, Estado e Município participa com 49% e 51% da iniciativa privada. O primeiro trecho, só tem dinheiro público, ninguém nos explicou como é que vai construir os outros. A iniciativa privada investirá mais e nós menos no futuro Está estabelecido no convênio ou não.

Tenho alguns levantamentos realizados pelo próprio DERSA, sobre o fluxo do Rodoanel viário que irá trazer soluções para o trânsito nas marginais e vias que cortam a cidade. Se fizermos esse primeiro trecho, não concluirmos, se der problemas ou não no EIA RIMA o aporte financeiro as marginais irão ficar sobrecarregadas, porque ele começa no Bandeirantes e termina na Régis, ou começa na Régis e termina na Bandeirantes, sobregarregando as marginais, até que se resolva a outra parte do Rodoanel.

Outra questão que me preocupa é que o próprio Diretor do DERSA nos informa que se terminar o primeiro trecho em funcionamento, retiraria 57 mil veículos das nossas marginais. Informa o Presidente do DERSA, que diz que circula 805 mil automóveis dias. Ele diz-denise



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT

Folha n.º 106 do proc. n.º 479 de 1998

ISABEL P. S. HANASHIRO

Adm. Geral III

ROD.:Y3-4 FOLHA:1

TAQ.:Denise

COMISSÃO:Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

(Devanir Ribeiro)

Ele diz que até o ano de 2004 isso pode aumentar para 1 milhão e meio. É uma previsão que ele faz, sendo que estamos preocupados com os caminhões, aparentemente parece que são o grande problema, mas na verdade são os automóveis particulares que sobrecarregam as nossas vias. Não somente as marginais como também as transversais.

E outra coisa que interessa, embora eu sendo da oposição, seria o setor de arrecadação do município. O anel viário, do jeito que é composto hoje no projeto, leva para os municípios vizinhos, uma facilidade de ter o transporte de cargas, o transbordo, essa carga que temos hoje dentro da Cidade. Essas empresas irão se instalar fora, próximas ao rodoanel e dessa forma vamos perder a arrecadação. Então, o município deixa de arrecadar.

Por último, gostaria de fazer uma pergunta sobre a compensação. Existe a idéia do governo municipal instalar os pedágios na marginais. Isso seria para compensar o ISS, a não cobrança que o Milton tanto cobra do valor dos pedágios? Porque nesse primeiro momento, se não for assim, não estaremos trocando nem seis por meia dúzia, estaremos trocando seis por três, a nossa arrecadação vai cair. E me preocupo com o fato da cidade, nós fazemos as leis, o Prefeito executa, mas o Prefeito para administrar uma cidade precisa de dinheiro, o resto é diálogo e negociações. Ao longo do tempo, vamos perder dinheiro, não vamos conseguir desafogar o nosso trânsito e esse relatório do RIMA me preocupa. Vejo hoje que as entidades ambientalistas estão fortes, têm se projetado no Brasil e no exterior, ganhando certas causas que anteriormente nós achávamos impossível.



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

Folha n.º 107 do proc.
n.º 179 do 19 98
Assessoria
OSABEL P. S. H. KASHIRO
Of. Adm. Geral III

ROD.:Y3-4 FOLHA:2

TAQ.:Denise

COMISSÃO:Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

Defendo esse rodoanel, acho que deveríamos tê-lo já funcionando. Se esse pessoas ganhar essa luta na justiça ou onde discutirem essa questão, vamos ficar, como costume dizer, com o seguinte: São Paulo, na sua ânsia de projetar certas coisas, às vezes começamos uma tremenda autopista que termina em uma viela. Posso dar vários exemplos: Nós podemos começar com um grande projeto, bonito no papel, mas para executá-lo pode demorar. E se os dados do DERSA estiverem de acordo, com clareza, e a metodologia deles estiver correta, vamos ter problemas. Não vamos conseguir nenhum benefício, pelo menos, a médio prazo. Não quero dizer a longo prazo, mas a curto e médio prazos não vamos ter benefícios.

Teremos uma discussão com os 55 vereadores desta Casa e decidir o que é bom e o que é ruim para Cidade. O rodoanel é necessário? É. Eu costume dizer que todas as obras são necessárias, desde que se tenha prioridades e desde que se olhe para o lado do município. Estamos aqui para fazer leis e também trazer coisas que proporcionem arrecadação para o município, porque sobrevive da renda dos impostos. Não existe uma máquina de fazer dinheiro, a não ser as multas que a CET pode explicar. Existem os radares móveis e fixos que geram renda.

Essas são as minhas dúvidas. Acho que devemos colocar as nossas dúvidas no relatório e vamos levar a plenário, que é soberano e decide.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Tem a palavra o nobre Vereador Aurelino de Andrade.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10
Folha n.º 108 do proc. 4791/1993
P. S. HANASHIRO
Ass. Geral III

ROD.:Y3-4 FOLHA:3

TAQ.:Denise

COMISSÃO:Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

O SR. AURELINO DE ANDRADE (PPB) - Sr. Presidente, nobre colegas, representantes diversos que aqui estão, quero lamentar o não comparecimento dos setores técnicos para uma obra tão importante como esta. É uma demonstração que não estão funcionando a contento. Uma obra como essa, vem o Dr. Maluf e dentre os casos levantados só tinha o referente ao Plano Anual. Temos de verificar o seguinte: o Plano Anual está aí e 30 milhões de 60 podem ser suplementados, está dentro da lei e está regulamentarmente certo. Em segundo lugar é o problema da concessão, a DERSA colocou em concorrência e está legal porque compete a ela, porque tem a autoridade para fazer e a obra é de vereador. Como tal, não tem nada daquela lei. Quer dizer, que está tudo certo, é o Estado que tinha de fazer.

No caso do RIMA também tenho minhas preocupações, o Vereador Milton Leite já falou. Temos de entender e no meu modo de ver, deve-se fazer a primeira etapa porque irá forçar as outras. O primeiro rodoanel em São Paulo, o primeiro anel viário em São Paulo foi feito em 1933, com Pires do Rio. A menos de mil metros daqui, veja bem como estamos. Temos feito os outros sem complementar. O Montoro deixou uma obra dessa no papel, que era maravilhosa. O (ininteligível) deixou outra maravilhosa e agora estamos com essa.

A minha preocupação é em dar suporte para ver se salva alguma coisa. A preocupação dos vereadores é inteiramente válida, eu pergunto o seguinte: se a Prefeitura está participando de uma obra como essa, deveria ter um corpo técnico especializado que deveria estar apta a dizer coisas sérias, mesmo que não esteja acontecendo algo sério na Prefeitura, mas essa poderia passar a ser uma coisa importante.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 122 do proc.
479 1998
ISABEL P. S. HANASHIRO
Of. Adm. Geral III

ROD.:Y3-4 FOLHA:4

TAQ.:Denise

COMISSÃO:Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

Veja bem, no caso das marginais que o nobre Vereador falou: as marginais para cobrar pedágio seria para as pistas complementares, não para as marginais que já existem. Pelo projeto que está na Casa é para fazer pistas complementares com cobrança de pedágio nessas pistas. É o que entendi do projeto.

Então, dentro dessa premissa, estou inteiramente de acordo que façamos um relatório, levando essa situação para o plenário. Agora, queria dizer que fui designado para ser o relator do projeto. Eu tenho um parecer dentro dessa premissa, mas estou inteiramente de acordo com todas essas dúvidas que foram levantadas pelos vereadores, que levemos ao plenário e os setores da Prefeitura tragam as respostas às essas dúvidas ou dizer o porquê de não trazerem, como fizeram agora. Nesse ponto estou inteiramente de acordo, Sr. Presidente.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Sr. Presidente, gostaria de fazer uma colocação.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Muito bem, só quero deixar registrado que o Sr. Secretário, Getúlio Hanashiro, encaminhou documento dizendo: "Exmo. Vereador Edivaldo Estima, impossibilidade de comparecer à reunião a ser realizada nesta data em face à iminência de greve. Estou indicando o Dr. Nelson Maluf para me representar. Getúlio Hanashiro".

Quero deixar claro que está bem representado, estamos falando aqui dos outros técnicos da DERSA e do estado que não compareceram. Quanto à questão da marginal, a empresa privada irá fazer a obra, por



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 110 do proc.
n.º 479 de 1993
ISABEL P. S. HANASHIRO
Ct. Agm. Ceral III

ROD.:Y3-4 FOLHA:5

TAQ.:Denise

COMISSÃO:Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

isso há o motivo de cobrança do pedágio nessas pistas. A quem interessar andar no trânsito lento e não puder pagar, aqueles que podem pagar para andar mais rápido poderão utilizar as pistas novas. A empresa privada será a responsável por essa outra marginal.

Tem a palavra o Vereador Milton Leite.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Para esclarecer o nobre Vereador Aurelino de Andrade, os vereadores representam uma parcela significativa da população da cidade de São Paulo, especificamente na zona sul, estamos dentro de duas bacias de contribuições de mananciais e o relatório de impacto ambiental é extremamente difícil ser aprovado. Primeiro, estamos cortando os dois lagos, os dois reservatórios, a Represa do Guarapiranga e Billings, passando dentro de matas virgens ou semivirgens, com uma dificuldade enorme. A bancada que representa a Zona Sul, hoje, eu e o Edivaldo Estima, temos muita dificuldade em votar esse projeto sem que não seja contemplado na inicial o acesso à Rodovia dos Imigrantes na forma como está proposta hoje. Vejam, construímos o trecho oeste, como trecho inicial, não fazendo ligação imediata com a Rodovia dos Imigrantes, dando acesso ao sistema portuário, a Zona Sul ficaria congestionada e sem a garantia que o rodoanel estaria implementado a qualquer tempo. Se não estivermos com o relatório aprovado, a bancada da Zona Sul enfrenta dificuldades. Hoje, eu gostaria de votar esse projeto da forma como se encontra. Como vamos garantir que esse relatório será aprovado? Ora, deve-se esquecer tudo que se passa na Secretaria de Meio Ambiente? Tudo que passa lá é aprovado? Não é bem assim. Eles terão de aceitar?



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 479 do pres. n.º 479 de 19 98
O Secretário: Isabel P. S. Hanashiro
Of. Adm. Geral III

ROD.:Y3-4 FOLHA:6

TAQ.:Denise

COMISSÃO:Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

Não é bem assim, podem não aceitar. Temos de discutir outras formas, outros projetos, mecanismos, alterando até o valor dessa licitação.

O nobre Vereador Devanir Ribeiro colocou com bastante propriedade. Essas são obras que se não tiver o relatório garantido, inicia-se e não se termina, pois nem o recurso na planilha de orçamentos para a parte sul está garantida, dada a complexidade. Parece que há um pouco de conflito no prazo. O relatório que foi exposto pelo presidente da DERSA, em uma reunião no anexo "G", disse que em dois anos estaria pronto o relatório. Ora, daqui a dois anos pode vir a rejeição. E vamos retomar como a obra? Pergunto, nós que representamos a Zona Sul, se o relatório indeferir, a essa altura já estaria sendo canalizado todo o tráfego da Zona Sul, com maior velocidade, porque terão um acesso mais rápido pelo rodoanel à Marginal Pinheiros e vamos ficar mais uma vez na mão e com o trânsito engarrafado na Roque Petroni Junior, Avenida Bandeirantes e toda a região congestionada. Essa é uma dificuldade terrível.

Nobre Vereador Aurelino de Andrade, só contestando um dado, quando falo da lei de licitações quero esclarecer: para fazer a concorrência de uma obra, é necessário ter dinheiro disponível. Ora, se já foi feita a concorrência é porque o dinheiro já está disponível. Onde vamos conseguir colocar o dinheiro se já está lá? Quando o convênio já fala que o município vai entrar com 194 milhões. É o convênio que está dizendo isso, não sou eu. Ele diz que estamos entrando com 194 milhões, ora, se já foi feito para a primeira etapa, o que é estranho é o município ter de entrar com 194 milhões de reais, nas folhas 16, assinaladas em verde. A pergunta é: se a concorrência já foi feita, de onde foi o dinheiro? Vamos por dinheiro em cima de



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 112 do proc.
n.º 479 de 1978
funcionário Isa
ISABEL P. S. HANASHIRO
Of. Adm. Geral III

ROD.:Y3-4 FOLHA:7

TAQ.:Denise

COMISSÃO:Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

dinheiro? Para fazer a obra é necessário garantir o recurso, é preciso a dotação em empenho prévio. Ora, se as obras já estão em andamento, onde é que está a fiscalização do município que está participando disso? É preciso da autorização legislativa, inclusive, o Governo Municipal a participar de forma oficial nesse convênio. Sem essa autorização, não se pode assinar a não ser protocolo de intenções, que não tem valor legal. Vou insistir nisso, nobre Vereador Devanir Ribeiro, com referência ao pedágio porque é um problema que vejo um tanto obscuro e duvidoso.

O que quer dizer duvidoso?....Dagmar



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-16

Folha n.º 113 do pres.
n.º 479 de 19 98
P. S. HANASHIRO
Ot. Adm. Geral III

ROD.:Y-5-6 FOLHA:1

TAQ.:dagmar

COMISSÃO:CT Rodoanel

ORADOR:

DATA:23.08

O que quer dizer duvidoso? Ora, por que o Governo do Estado está dando obra, como o trevo, quando ele colocou na concessão da rodovia os trevos como participação do rodoanel. Ele está dando isso, ou porque já tem a garantia?...

O SR. - Dentro do contrato geral deve estar tudo isso que V.Exa. está pedindo, mas aqui somos só parte isolada...

O SR. MILTON LEITE - Não, não. Aqui o convênio contempla as três partes. É um contrato. É o único documento que temos. Tudo o que estamos discutindo está aqui dentro. Ele autoriza aquilo que está escrito aqui. Não estando escrito, não está autorizado, fica fora. E ficando fora, fica para o sócio ou para quem o sócio majoritário destinar. O Governo do Estado leva 25% e fica com o retorno de um investimento de 3,2 bilhões. Vamos imaginar que a obra dê certo, com os 51% da iniciativa privada, daqui 20 anos esse trecho é devolvido ao Poder Público. Eles não vão cobrar "ad aeternum" o pedágio. Agora eu vejo no mercado muita boataria, mas aqui não gosto de comentar boataria, de que os empreiteiros vão fazer a festa com esse dinheiro público e depois, com o dinheiro do pedágio, vão construir o segundo, ficando para eles mesmos. Quer dizer, alguma coisa aqui não está clara. Ora, se temos só 1.576 milhão e o total é 1.798, estamos com uma diferença de 218 milhões para as duas etapas iniciais. Ora, se precisamos de 1,8 bilhão e só temos 1,6, quem vai bancar esse dinheiro? Está no Plurianual, mas não foi autorizado ainda por esta Casa. O Município está quebrado. Queremos saber do Sr. Secretário de onde ele vai retirar. É da educação, da merenda? Onde ele vai buscar esse dinheiro? Vamos ter de tirar de alguém e aprovar isso em



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 44 do proc.
n.º 472 de 1978
O Atribuído
S. HANASHIRO
Vi. Adm. Geral III

ROD.:Y-5-6 FOLHA:2

TAQ.:dagmar

COMISSÃO:CT Rodoanel

ORADOR:

DATA:23.08

plenário. Vamos tirar do salário dos professores, do funcionalismo, da merenda escolar, do Leve Leite, da saúde? Não são poucos recursos. Quatrocentos milhões nesse período é complicado. Depois essa pecha vem sobre nós. A bancada da zona Sul está extremamente insatisfeita e posso assegurar que hoje não votamos isso como está, de maneira nenhuma. Há dificuldade de se clarear isso. A Secretaria pode rejeitar o relatório. Os ambientalistas podem discutir outros mecanismos, como as ferrovias, com terminais de carga, e nós vamos ficar de fora. Queremos saber com clareza qual será a participação da zona Sul. O dinheiro público é só para fazer os 49% e o restante nunca será construído? É por isso que foi colocado na zona Sul? Por que o dinheiro público só na parte Norte e Oeste? É por que não pega a serra e os mananciais? Precisamos esclarecer isso. Eu particularmente voto contra esse convênio.

O SR. EDVALDO ESTIMA - Tem a palavra o Dr. Nelson Maluf.

O SR. NELSON MALUF - Quero prestar alguns esclarecimentos. O problema do pedágio nas marginais o Vereador Estima já esclareceu, mas quero repisar o assunto. Essa proposta da construção de nova pista na Marginal é uma concessão, e está sendo analisada pela Câmara Municipal, e o pedágio seria cobrado somente na pista expressa, essa nova pista que seria construída. Quem quiser anda na pista atual e não paga pedágio. É uma forma de se conseguir recursos, já que a Prefeitura não tem, para se ampliar em 50% a capacidade da Marginal Tietê, hoje estrangulada.

Perda de arrecadação com o rodoanel. Isso não vai ocorrer. Sabemos que hoje há um tráfego apenas de passagem por São Paulo. Então não estamos perdendo nada, porque ele não vinha para cá. Com o



Câmara Municipal de São Paulo ^{funcionário} Paulo S. Tanaka
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10^{m. Geral III}

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10¹ Edm. Geral III

ROD.:Y-5-6 FOLHA:3

TAQ.:dagmar

COMISSÃO:CT Rodoanel

ORADOR:

DATA:23.08

rodoanel, vamos fazê-lo passar fora, distante. Não há que ter esse receio de perda de arrecadação.

Esse trecho vai trazer um grande benefício para a cidade, com a ligação das rodovias Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Anhanguera, Bandeirantes e a Dutra, tirando um trânsito muito pesado hoje da Zona 1, do Butantã, na Valentim Gentil, na Alvarenga, causando inclusive poluição ambiental. Então esse primeiro trecho já traz vantagens para a Cidade.

Quanto ao aumento no volume de tráfego na Bandeirantes, na Roca Petrólio, o rodovial não vai criar volume de caminhões nem de automóveis, mas simplesmente desviar o tráfego, distribuir viagens, não é fato gerador de viagens. E hoje quem está na Freguesia do Ó, em Pirituba, nessas regiões, tem de disputar espaço com o caminhão de Tocantins que está indo para Curitiba, aqui na Marginal, sendo que ele só veio ocupar espaço e trazer poluição aqui. Então esse primeiro trecho já vai trazer benefício para a cidade de São Paulo, independentemente do resto.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - Dr. Nelson, o senhor há de convir, embora eu não seja especialista em trânsito, mas moro na Cidade há muitos anos, do jeito que está o primeiro trecho, se não houver continuidade, e como não tem o Rima podemos correr o risco de não ser aprovado ou ser postergado, ele sobrecarregará a zona Sul e a zona Leste. Quem vem do Sul e vai para o Rio de Janeiro e para o Nordeste tem de entrar na Marginal, ou se for para Santos, então vai tirar o trânsito de alguns lugares, de algumas entradas pequenas, mas vai sobrecarregar no final.



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

Folha n.º 116 do proc.
n.º 479 de 1998
func. Diário
ISAEL T. S. HANASHIRO
Adm. Geral III

ROD.:Y-5-6 FOLHA:4

TAQ.:dagmar

COMISSÃO:CT Rodoanel

ORADOR:

DATA:23.08

Agora há um relatório que foi discutido na Eco 92 onde consta que a reserva da biosfera do cinturão verde da cidade de São Paulo foi determinada pela Unesco como patrimônio da humanidade. E quando o senhor diz que vai tirar a poluição, pode criar um sistema estufa, principalmente perto das serras. Além disso temos o problema dos mananciais, na zona Sul. Essa é uma discussão para o futuro, mas só alertamos que se parar nesse primeiro trecho, as marginais ficarão sobrecarregadas, porque não tem o Rima das outras partes. E muita gente vai entrar nessa discussão. A questão dos nossos mananciais é séria e a das áreas verdes e da Mata Atlântica é complicadíssima, segundo tenho acompanhado pelos relatórios.

Agora pode não ser um pólo gerador de tráfego, mas pode se tornar um pólo econômico. Antigamente não havia supermercados nas marginais, pois não havia marginais. A Av. Aricanduva era abandonada, hoje temos lá o primeiro shopping de automóveis, onde se criou um pólo gerador de trânsito. Eu não gostaria, mas pode ter certeza de que ele vai levar a economia e vai tirar do centro de São Paulo os depósitos, da Vila Maria, e o pessoal aqui vai bater palmas. Mas a questão da renda, que termina fazendo baldeação e depois entra para cá, vai ficar nos municípios vizinhos. Estou só levantando essa tese, que não é nem a principal, e depois o governo municipal é que tem de cuidar disso. Mas acho que também não é uma saída quando se diz, veja só como é interessante no Brasil, eu posso comer caviar e o Pierre, se quiser, come carne seca com farinha, eu estou na Marginal, vou enfrentar o trânsito, porque não tenho cinco reais para pagar o pedágio. Aí eu fico lá cinco horas. Agora se eu tenho grana, aí é opção.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10M. Adm. Geral III

Folha n.º 112 do proc.
n.º 472 de 1998
funcionário
ISABEL P. S. HANASHIRO

ROD.: Y7	FOLHA:1	TAQ.: Monteiro	COMISSÃO: Rodoanel
ORADOR:			DATA: 23.08.99

Agora, se eu tenho grana, aí é opção. Também hoje é opção eu comer no Rubayat ao almoço aqui no "sujinho". Então, é questão de oportunidade. Não é essa a questão.

O SR. AURELINO DE ANDRADE (PPB) - Mas aí vêm outras coisas. Data máxima vênica, isso é feito para que aqui tem 50 mil passando aqui, se 25 mil podem pagar e ir para lá naturalmente melhora o trânsito para esse que não pode pagar. Eu sou por leis desiguais para a sociedade desigual, eu não defendo direitos humanos "todos nós somos iguais perante a lei"...

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) - Ah, sim.

O SR. AURELINO DE ANDRADE (PPB) - ... no caso uma mentira, uma hipocrisia.

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) - Vereador, com todo respeito que tenho pelo senhor, só para encerrar aqui, é o seguinte: aqui no Brasil, principalmente em São Paulo, nós temos tudo igual à Bélgica, igual à Suécia, as nossas lojas de departamentos são iguais. Há uma diferença mínima, lá 80% olha, compra e consome; aqui 80% observa e 20% consome, isso se chegar a 20%, mas só que nós não podemos porque tem essa desigualdade. Nós temos de buscar a igualdade e estamos criando mais desigualdade. Se eu posso pagar, vou rápido; se eu não posso pagar, fico preso no trânsito. Que conversa é essa? Que igualdade V.Exa. está buscando?



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-100

Folha n.º 118 do proc.
n.º 479 de 19 98
o IV onário Isabel P. S. Hanashiro
ISABEL P. S. HANASHIRO
Of. Adm. Geral III

ROD.: Y7	FOLHA:2	TAQ.: Monteiro	COMISSÃO: Rodoanel
ORADOR:	DATA: 23.08.99		

O SR. NELSON MALUF EL-HAGE - Posso dar uma explicação?

O SR EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Pode, pode sim. Com a palavra o
Dr. Nelson.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10: Adm. Geral III

Folha n.º 119 do pro.
n.º 479 de 19 99
e. Devanir Ribeiro
DELM. T. S. TANASHIRO

ROD.: Y7 FOLHA:3

TAQ.: Monteiro

COMISSÃO: Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

O SR. NELSON MALUF EL-HAGE - Primeiro, o rodoanel, no projeto original, vai ser totalmente bloqueado. Então, aquele problema de sair Carrefour ou qualquer outra marca de supermercado, Pão de Açúcar ou quem quer que seja, ao lado do rodoanel não vai ser possível porque ele vai ter os acessos todos controlados. Não vai ter acesso lindeiro ao rodoanel, pelo menos no projeto como está previsto, depois eu não sei.

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) - Eu conheço bem o nosso Brasil porque eu sou brasileiro.

O SR. NELSON MALUF EL-HAGE - Mas o que está previsto é isso, então vamos falar o que nós estamos prevendo. Os acessos são controlados e não vai poder ter acesso lindeiro, é que nem estrada, não pode ficar construindo, é confinado. É que nem estrada, pegue a Castelo Branco, tem uns locais determinados onde pode fazer e onde não pode. Então, o rodoanel vai ser assim. A Bandeirantes é outro exemplo. então, não tem esse perigo, pelo menos se for seguido o projeto original, de surgir esse tipo de uso do solo que vá deslocar armazens ou...

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) - Eu tenho informações de que as grandes já compraram tudo que puderam em volta.

O SR. NELSON MALUF EL-HAGE - Nós não sabemos. Eles podem comprar, mas não sei para que, o que eles vão fazer. Determinados



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 120 do proc.
n.º 479 de 19 98
o Devanir
ISABEL P. S. HANASHIRO
C. Adm. Geral III

ROD.: Y7 FOLHA:4

TAQ.: Monteiro

COMISSÃO: Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

empreendimentos até podem ser feitos sem acesso. Eles vão ganhar dinheiro, é lógico que qualquer empreendedor não empata dinheiro para perder, mas você precisa ver qual empreendimento que ele vai fazer, determinados empreendimentos não precisam ter acesso à rodovia. Ele pode fazer um empreendimento, por exemplo, para ter acesso direto às extremidades onde têm acessibilidade o rodoanel. Vamos supor que ele vá fazer um hotel para acessar o aeroporto. tudo bem, pode fazer porque é direto, não precisa ficar entrando e saindo. Então, precisamos ver qual é o empreendimento que ele vai querer fazer.

Outra explicação: o problema da marginal não é bem que quem pode paga e vai rápido, quem não pode vai devagar. A partir do momento que a gente consiga tirar... vamos supor, a capacidade desse projeto d nova marginal é de aumentar em 50% a capacidade de escoamento de veículos na marginal. Vamos supor que não aumente em 50, porque não vai todo mundo tal, 30%. É 30% que estamos tirando da pista local, então vai melhorar para aquele que não paga. Por que? Porque eu estou melhorando as condições da local porque quem pode pagar está indo para a expressa. Então, não é só que quem paga vai andar, não. Aumentando a capacidade, vai melhorar para todo o mundo. Para uns vai melhor ar pagando, para outros vai melhorar porque estou tirando gente pela expressa para uma nova pista. Nós não podemos...

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) - Dr. Nelson, só para responder para o nobre Vereador Aurelino, que é fundador desta Casa e nos honra muito estar na nossa Comissão, dizendo que tem vereador de de segunda e de primeira. Eu, como o meu carro é um Voyage, que é da Casa, só tenho aquele lá, senão vou andar a pé, ou senão vou de ônibus, vou ter



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

Folha n.º 121 do proc.
n.º 479 de 1998
F. S. HANASHIRO
Secretário

ROD.: Y7	FOLHA:5	TAQ.: Monteiro	COMISSÃO: Rodoanel
ORADOR:			DATA: 23.08.99

que ir pelo congestionamento, não tem jeito. Agora, V.Exa. pode ir para São Miguel até de helicóptero. Daqui uns dias...

O SR. NELSON MALUF EL-HAGE - Mas a proposta é essa, é realmente melhorar o trânsito da marginal, não se está fazendo isso para cobrar, está se fazendo para dar mais capacidade à marginal e com isso melhorar a capacidade de escoamento. Então, vai melhorar para todos, alguns pagando e outros sem pagar vão se beneficiar de ter uma pista a mais que alguns vão poder pagar, então não tem esse tipo de problema.

O problema de sobrecarregar o eixo sul, é o mesmo volume. Não se está criando volume a mais com o rodoanel, o volume que vem pela marginal vai vir pelo rodoanel. Quer dizer, que está vindo lá de Belo Horizonte para ir para o porto, vai continuar vindo, quer dizer, vai ter de passar pela Bandeirantes enquanto não estiver pronto o eixo sul. Só que vai vir uma parte pelo rodoanel e outra parte, enquanto não estiver pronto o eixo sul, aí ter que pegar a Avenida dos Bandeirantes como já pega hoje. então, não é que tem um acréscimo, nós não vamos trazer, induzir mais volume. é o volume que passa hoje que vai continuar passando, só que deslocado no trecho oeste e, no mesmo lugar, no trecho sul.

Então, esse medo de aumentar o volume não procede porque é o que já passa hoje. Se nós estivéssemos abrindo uma rota nova... por exemplo, não tem via de acesso ao porto de Santos hoje e nós vamos abrir uma via de acesso, opa, estamos abrindo uma rota nova e vamos atrair todo mundo que ia, vamos supor, para São Sebastião, vai vir para a Imigrantes. Mas não é isso, não estamos fazendo isso. Hoje já



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DTel

ISABEL P. S. KANASHIRO

Adm. Geral III

ROD.: Y7 FOLHA:6

TAQ.: Monteiro

COMISSÃO: Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

tem um acesso à Imigrantes pela Bandeirantes, pela Roque Petroni e vai continuar tendo. Então, não é um acesso novo que, aí sim, poderia causar esse problema e aí eu concordaria que o senhor tenha esse receio, mas já existe a ligação. Então, acho que essa também é uma precaução com que não precisamos nos preocupar. É evidente que quando estiver o eixo sul pronto vai melhorar, vai sair da Bandeirantes vai para outra via.

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) - Só uma perguntinha para terminar. Se o senhor diz isso não traz benefício nenhum, não vamos ganhar nada, porque vamos investir tanto?

O SR. NELSON MALUF EL-HAGE - Não, não, eu não falei isso, desculpe, espere aí...

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) Se não ganhamos nem perdemos...

O SR. NELSON MALUF EL-HAGE - Eu já comecei falando que tinha benefício para toda a área do Butantã em termos de tirar trânsito da Zona 1, da Alvarenga, da Valentim Gentil, porque esses moradores hoje estão numa Zona 1 e passa caminhão do Mercosul na porta deles, jogando fumaça e congestionando o trânsito. Então, já tem uma melhoria muito grande, não é que não tenha.

Segundo, vamos liberar a Marginal do Tietê para esse trânsito local. Então, quem está em Pirituba e vem até Pinheiros, ou vice-versa, esse trânsito que poderia estar usando a marginal...



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 123 do proc.
n.º 479 de 19 98
Fund. Paulo
ISAEL P. S. HANASHIRO
Cf. Elm. Geral III

ROD.:Y-8 e Y-9	FOLHA:1	TAQ.:Camilo	COMISSÃO:Trânsito Rodoanel
ORADOR:	DATA: 23.08.99		

A marginal poderia estar sendo utilizada mais livremente, sem disputar espaço com a caminhão que vem do Tocantins para Curitiba. Há muitos benefícios, sim.

Quanto mais elos do rodoanel houver quanto mais completo estiver, o benefício será maior. O primeiro trecho traz um benefício "x". Ao construir o segundo trecho, o benefício se dobrará, e ao ser concluída a obra, o benefício vai triplicar ou quadruplicar, evidentemente.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - A zona Sul será bem mais beneficiada.

Tem a palavra o Vereador Milton Leite.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, um fato me chamou atenção: a Dersa apresentará relatórios financeiros a todos os convenientes.

Como V.Exa. participa da Comissão do Rodoanel pelo Município, quanto à licitação, já foi esclarecido o valor gasto? Como ela foi composta? Como foram compostos os recursos? Por que não foram garantidos os recursos para a zona Sul? De onde se originaram esses recursos dessa licitação?

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Até hoje as obras que estão em andamento já possuem túneis perfurados. Quem está pagando tais obras é o Governo do Estado e o Governo Federal. A Prefeitura não pagou nada até agora e nem podia dar, porque o projeto não foi aprovado pela



Câmara Municipal de São Paulo 4798 19 98
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10 S. PAULO

ROD.:Y-8 e Y-9

FOLHA:2

TAQ.:Camilo

COMISSÃO: Trânsito Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

Câmara ainda. Então, os recursos das obras que já estão em andamento, com trechos de túneis abertos, partem do Governo Estadual e do Governo Federal.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Sr. Presidente, aí está a grande dúvida. Vou insistir nesse ponto: se há o dinheiro e se já estão pagando, é porque o valor já foi empenhado. Foi alocado um recurso, destinado dinheiro para essa primeira etapa do trabalho. Aonde temos de entrar na primeira etapa, se já existe o dinheiro para a realização das obras?

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Não há dinheiro para tudo. As obras já se iniciaram e o dinheiro está sendo gasto por etapas.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Desculpe-me, Sr. Presidente. A legislação é bem clara. V.Exa. falou o que queria ouvir. Para iniciar a obra, é necessário haver custos disponibilizados na sua totalidade, na íntegra, sem o que não se pode licitar. V.Exa., como participante fiscal do município, na prestação de contas, segundo o artigo 9.3., na folha 18, sabe como foi composto esse dinheiro. Esse item está na minuta do convênio. Nem sei se caberia à participação do Município, uma vez não autorizado o pedido, não somos participantes oficiais ainda.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Se a Câmara não aprovar, não pode participar.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 125 do proc.
n.º 479 de 19 98
Funcionário
ISABEL P. S. HANASHIRO
Of. Adm. Geral III

ROD.:Y-8 e Y-9	FOLHA:3	TAQ.:Camilo	COMISSÃO:Trânsito Rodoanel
ORADOR:			DATA: 23.08.99

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Se ela rejeitar, estamos fora. Há um fato que me causa estranheza: se já há túneis cavados e se estão fazendo as obras, é sinal que existe dinheiro.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Há dinheiro destinado para a realização de uma parte da obra. Vamos supor que o valor da obra esteja estimado em 500 milhões de reais. Não é necessário haver esse dinheiro todo hoje, para ser gasto em apenas um mês. Esse valor é para ser gasto em três anos. Estão esperando a Câmara Municipal de São Paulo aprovar essa proposta.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Não se licita uma obra, sem que não haja recursos.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Está previsto a participação da Prefeitura.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Esse é um fato. A Dersa só poderia licitar a obra se tivesse assinado o convênio. Vamos imaginar que a Câmara rejeite esse pedido, pois isso é possível. A obra, então, seria parada e o empreiteiro "quebraria"? Isso é crime e dá cadeia. Honestamente, acho que há votos suficientes para que ela rejeite isso. As bancadas da zona Sul e do PT têm dificuldade em votar o projeto da forma que se encontra. Se isso ocorrer, quem vai pagar a conta?

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Acredito que o Governo do Estado e o Governo Federal vão ter de realocar novos recursos.



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

Folha n.º 126 do proc.
479 do 1998
funcionário
TASSELLO, LUIZ ABASHIRO
Adm. Geral III

ROD.:Y-8 e Y-9	FOLHA:4	TAQ.:Camilo	COMISSÃO:Trânsito Rodoanel
ORADOR:			DATA: 23.08.99

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - O artigo 7 da lei de licitação, diz sobre a abertura da licitação.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Foi feita uma portaria intergovernamental que dizia que a Prefeitura tinha intenção de participar.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Não discuto o protocolo aqui.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Mas isso está sendo discutido, porque está chegando a hora de a Prefeitura entrar, e a Câmara tem de aprovar esse projeto, caso contrário vamos ficar dependendo dessa aprovação.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Sr. Presidente, ela não é líquida e certa.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Correto.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Assim, não poderia haver a licitação. Há uma outra pergunta: de que forma vamos entrar, se o valor já estava previsto? Ele, pelo menos, teria de estar previsto em planilha, dado que sua composição já existe.

O que me causa estranheza? Estamos convidados a assinar um convênio, autorizando o Município a assinar um convênio. Aqui está estabelecido de que temos de dar 194 milhões de reais. Já iniciaram as



Folha n.º 127 do proc.
n.º 479 de 1978
funcionário
ISAEL P. S. TANAKASHIRO
Adm. Geral III

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

ROD.:Y-8 e Y-9	FOLHA:5	TAQ.:Camilo	COMISSÃO:Trânsito Rodoanel
ORADOR:			DATA: 23.08.99

obras. Existe uma diferença desse valor, já que não está garantido esse dinheiro. Se é preciso realocar, é porque o Governo Federal poderá fazer isso. Nós estamos "quebrados". Essa é uma outra discussão. Além da legalidade, o Governo Federal pode fazê-lo, porque o Município que está quebrado vai fazê-lo.

Há outra questão que envolve os Vereadores: se autorizarmos esse convênio, poderemos responder criminalmente por um ato ilícito, segundo essa própria lei, porque estamos autorizando o Executivo a celebrar algo ilegal, não permitido.

Como as coisas estão, não assino nenhum documento, nem amarrado, nem sob camisa de força, porque iria incorrer nesse crime. Na Companhia de Engenharia de Tráfego, V.Exa. não abre uma licitação para comprar um copo de água se não houver recurso empenhado.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Só que isso está previsto no orçamento da Prefeitura e da Secretaria Municipal de Transportes.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Não estou discutindo isso. Estaria certo se assinássemos o convênio. Após isso, V.Exa., como representante do Município, iria participar, inclusive, da Comissão que preparou a licitação, e a colocariam na rua. O que foi feito? Colocaram as carroças nas frentes dos bois. Alguém já pegou o recurso e já colocou nessa obra ou cometeu um crime, no mínimo. V.Exa. não consegue licitar nada, na Companhia, sem que haja um recurso previamente deste dado.

O Município está sendo chamado a gastar nesta primeira etapa do trecho S-194, não temos esse dinheiro, não temos de onde retirá-lo.



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

Folha n.º 128 do proc.
479 de 1998
funcionário
ISABEL S. TANASHIRO
Of. Adm. Geral III

ROD.:Y-8 e Y-9 FOLHA:6 TAQ.:Camilo

COMISSÃO:Trânsito Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

O primeiro dado técnico é de onde retirar esse dinheiro. Quem é que vai pagar essa conta? As escolas, os salários, o funcionalismo, a Câmara Municipal de São Paulo, o Tribunal de Contas ou os hospitais? De onde vamos tirar os recursos?

- Manifestações fora do microfone.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Dentro da municipalidade, isso é possível. Esclareço aos Srs. Vereadores que quanto à legalidade, seremos solidários e responderemos, se assinarmos esse convênio da forma como está. Como foi licitado sob a expectativa de, se não é possível isso? O Município na participou nem formalmente nem informalmente, e ainda teremos de responder criminalmente sobre essa matéria. Essas questões vão ficar, em aberto, infelizmente, sem a resposta convincente, para que haja uma transparência.

Sinto-me totalmente prejudicado. Não assinarei essa proposta por vários motivos que já falei. Um motivo é a própria questão da legalidade, que nos atinge diretamente.

O SR.

- Sr. Presidente, fui

designado relator do projeto, tenho o parecer pronto, que venceu hoje. Devemos apresentar isso? Consulto aos colegas qual é o posicionamento desta Comissão. Devemos aguardar? Aprovar o parecer não significa que iríamos aprovar o projeto. Duas comissões de Justiça já deram pareceres favoráveis. Devemos ter todo esclarecimento para tomarmos uma posição. Argumentamos que o Município precisa dar uma autorização dentro de parâmetros.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10 Adm. Coord. III

Folha n.º 129 do proc.
n.º 479 do 1998
funcionário
ISABEL F. S. HANASHIRO

ROD.:Y-8 e Y-9	FOLHA:7	TAQ.:Camilo	COMISSÃO:Trânsito Rodoanel
ORADOR:			DATA: 23.08.99

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) - Sr. Relator, embora vença hoje o prazo do relatório, em prazo de urgência, pelo nosso Regimento, se não aprovarmos um parecer, sai como relatório. Temos de discutir esse assunto no plenário.

Se estivermos de acordo com a proposta, podemos assinar o documento. Caso não estivermos de acordo, com as objeções que colocamos, poderemos até rejeitá-lo, assinando contrariamente ao parecer.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) - Se não estiverem contempladas nossas reivindicações, poderemos rejeitar o projeto.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Os Srs. Vereadores poderão fazer uma discussão mais amplamente. O parecer será mantido se for assinado pela maioria. Os colegas verificam e constataam a proposta ou adiam o problema. Não tenho nada a opor.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Sr. Presidente, gostaria de um esclarecimento em caráter de urgência da Comissão de Constituição e Justiça com referência à legalidade do pleito. A Assessoria Jurídica, em caráter de urgência, poderá se manifestar à Comissão de



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

Folha n.º 120 do proc.
n.º 479 do 19 98
ISAEL P. S. HANASHIRO

ROD.:Y-8 e Y-9	FOLHA:8	TAQ.:Camilo	COMISSÃO:Trânsito Rodoanel
ORADOR:			DATA: 23.08.99

Constituição e Justiça, a vista de que há vícios de origem com muita gravidade. Proponho que esta Comissão faça um substitutivo. Alguns vereadores poderiam até fazer um substitutivo alterando esse projeto. Ainda sim, na condição de esclarecido quanto à legalidade, porque mesmo um substitutivo acertando as questões do pedágio, das prioridades, aplicações e todos os recursos, há a questão da legalidade do recurso já aplicado. Isso implica de uma forma penal para nós.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Poderíamos encaminhar isso à Comissão de Constituição e Justiça, questionando a legalidade.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Peço que a assessoria da Mesa questione a questão da legalidade.

Quanto à Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, também cabe a nós a manifestação com referência, a nível de substitutivo, nobre relator. Li o relatório e vi que ele não está contemplada a questão do pedágio. Gostaria que esse projeto fosse remetido, de imediato.

Quanto à questão da legalidade, se votarmos esse projeto, estaríamos anuindo esta ilegalidade.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Assinei aquele documento na época em que era relator. Não havia licitação "a posteriori". Naquela oportunidade, na Comissão de Constituição e Justiça, não havia



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 131 do proc.
n.º 479 de 1998
funcionário
ISABEL P. S. MATEUS
n.º 10. Geral III

ROD.:Y-8 e Y-9 FOLHA:9 TAQ.:Camilo COMISSÃO:Trânsito Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

licitação e obra em andamento. Houve já há. Quando a Comissão de Constituição e Justiça se manifestou e fez o relatório, é de 1998 e a licitação foi a "posteriori". Então, a situação complicou um pouco. Haveria a necessidade de uma nova manifestação, a vista de que há um dado novo e um conflito legal.

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - A disposição de prazos estabelecidos na presente sessão não se aplica a proposituras de iniciativa dos cidadãos definidos no título 9º . Estou inteiramente de acordo com sua propositura, nobre Vereador. Encaminhem à Comissão de Constituição e Justiça com seus requisitos.

O SR.

- De acordo, nobre Vereador.

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - Passarei a formular os quesitos. Peço que a assessoria anote o pedido, Primeiramente, quanto à legalidade da municipalidade, quanto a esta Câmara autorizar o Executivo, visto da ilegalidade do vício de a gerente do projeto já ter licitado a obra e estar em execução sem ter os recursos prévios.

Solicita que esta Municipalidade (Anelise)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 132 do proc.

479 de 19 98

ISABEL P. S. HANASHIRO

Of. Adm. Geral III

ROD.: Y-10-11

FOLHA:1

TAQ.: Anelise

COMISSÃO: Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

Solicita que esta municipalidade venha a participar, a adentrar, "a posteriori", o pleito licitatório, que nós entendemos como forma ilegal, tendo em vista que a lei de licitações proíbe o início de obras, ou lançamento de obras, sem a previsão dos recursos devidos na forma do art. 7º da Lei 8666.

O SR. AURELINO DE ANDRADE (PPB) - Eu gostaria que V.Exa. lesse o art. 73, onde diz que para esse encaminhamento, depende do Plenário. 72, por favor. Depende do Plenário, somente ele poderia fazer...

O SR. - Então, podemos fazer recurso ao Plenário. Podemos fazer recurso ao Plenário. Mas não impede que a Comissão de Constituição e Justiça faça uma nova manifestação. Podemos remeter. Se a Comissão de Justiça assim entender, remeta-se ao Plenário, com referência também à não-inclusão do pedágio contemplado no convênio.

A inclusão por parte do Governo do Estado como trevos de obras como moeda de pagamento não contempladas no convênio. Há trevos de interface nas rodovias em que há concessão por parte do Estado que estão sendo construídos com recursos da empresa administradora das rodovias estaduais e qual é a forma de pagamento e a participação efetiva não esclarecida.

O SR. - A denúncia de qualquer parte por 180 dias também é um ato que prejudica o próprio investimento, pois engessa o andamento da obra. Eu já havia feito uma observação com



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º 133 do proc.
n.º 479 de 1993
ISABEL P. S. HANASHIRO
Of. Adm. Geral III

ROD.: Y-10-11

FOLHA:2

TAQ.: Anelise

COMISSÃO: Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

referência a isso. Art. 13.1, à folha 20, que faz esta referência: o convênio poderá, a qualquer tempo, ser denunciado por qualquer um dos participantes através de notificação prévia de 180 dias, ressalvada a faculdade da rescisão, desde que o comprovado não comprometa total ou parcialmente de quaisquer de suas cláusulas." Podemos ser denunciados. Este artigo deve ser analisado pela Comissão de Constituição e Justiça novamente, porque de repente estamos autorizando o Sr. Prefeito a celebrar algo que não possa fazê-lo.

Devemos observar também a questão do pedágio. A prioridade seria objeto de substitutivo e não da questão de Comissão de Constituição e Justiça. Seria a prioridade de início de obra do cronograma é a questão de prioridade do Município.

Outra questão a ser analisada pela Comissão de Constituição e Justiça é se é legal o Município participar de convênio onde previamente já é apartado o recurso para uma determinada etapa e outra não, visto que os recursos públicos serão destinados só para uma fase e não para as duas. Sem garantia prévia do investimento privado na segunda, terceira e quarta etapas correspondente à maioria do investimento.

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) - Sr. Presidente, eu gostaria de apresentar o relatório do impacto ambiental do eiarima(?). Só tem de uma parte, desse trecho que está lícitado. Dos outros três trechos, não. Ainda tem a Comissão de Finanças e Orçamento. Estamos apelando para a Comissão de Constituição e Justiça e há a Comissão de Política Urbana, que tem de tratar também desse assunto. Porque onde está o eiarima(?) dos trechos?



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Ata n.º 137 do proc.
479 de 19 98
fund. nº 10
ISRAEL P. S. HANASHIRO

ROD.: Y-10-11

FOLHA:3

TAQ.: Anelise

COMISSÃO: Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

O SR. MILTON LEITE (PMDB) - De repente, estaremos autorizando o Município a gastar recursos onde há um relatório de impacto ambiental, ficando prejudicado o investimento, não atendendo os interesses do município.

Respeitando a palavra do nosso Dr. Nelson, não quero fazer futurologia, que ele entende do exercício do tráfego, mas em se consumindo a parte oeste, Sr. Presidente, dará maior velocidade de acesso à Marginal Pinheiros, por essas rodovias contempladas, no meu modesto entendimento, congestionando mais ainda a Roque Petrônio e a Avenida dos Bandeirantes. Os veículos acessarão a Marginal Pinheiros e essas duas vias com velocidade muito mais rápida, porque estarão circulando pelo rodoanel e confinando a carga pesada dentro da parte sul da cidade de São Paulo. O rodoanel também quer retirar essa carga que se destina ao sistema portuário da parte sul, que é interesse político da zona sul - retirar as cargas perigosas e pesadas que trafegam por vias urbanas.

O SR. - Nobre Vereador Milton Leite, que pediu vistas desse projeto, está pedindo encaminhamento para Plenário.

- Pronunciamento fora do microfone.

O SR. AURELINO DE ANDRADE (PPB) - Chega no Plenário e não pode ser votado porque as comissões técnicas não se pronunciaram,



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 135 do proc. 479 de 19 98

DEPTO. S. HAMASIRO

ROD.: Y-10-11

FOLHA:4

TAQ.: Anelise

COMISSÃO: Rodoanel

ORADOR:

DATA: 23.08.99

especialmente a Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica. Se esta comissão não se pronunciou...

- Intervenções fora do microfone.

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT) - Uma consulta à assessoria técnica. O prazo vence quando? Ainda tem a Comissão de Finanças e Orçamento.

O que podemos fazer é um recurso extraordinário para que o Plenário delibere que volte à Comissão de Justiça. Se for o caso, podemos propor o Congresso de Comissões. Juntam todas as comissões o mais rápido possível e emite-se um parecer , ou favorável ou contra, a maioria decide.

- Intervenções fora do microfone.

O SR. AURELINO DE ANDRADE (PPB) - Meu caro colega Vereador Devanir Ribeiro, quero deixar consignado que fui designado para parecer e apresentei o parecer na data preestabelecida. Aqui está. Os colegas façam a avaliação e verifiquem o caminho a ser seguido dentro das normas que regem o Regimento Interno.

- Intervenções fora do microfone.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10 Adm. Geral III

Folha n.º 136 do proc.
n.º 479 de 19 98
o.º 1.º de 19 98
P. S. HANASHIRO

ROD.: Y-10-11	FOLHA:5	TAQ.: Anelise	COMISSÃO: Rodoanel
ORADOR:			DATA: 23.08.99

O SR. EDIVALDO ESTIMA (PPB) - Então, fica decidido que será encaminhado para Plenário com a presença do Vereador Milton Leite, que pediu vistas do projeto, presença do Vereador Devanir Ribeiro, do nobre Vereador Aurelino de Andrade, e a presença do Presidente, Dr. Nelson, e deste Presidente, comparecendo sempre quando solicitado.

Estão encerrados os trabalhos.

• * * * *

•

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

data documento(s) rubrica
24.08.99 37/139 • sala de informação
a 1 jul



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VOTO EM SEPARADO, CONTRÁRIO, DOS VEREADORES MILTON LEITE E DEVANIR RIBEIRO, SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 479/98

Oriundo do Executivo, o presente projeto de lei, nº 479/98, visa obter a necessária autorização legislativa para que o Executivo possa celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, relativo à construção do projeto Rodoanel Metropolitano de São Paulo, e dá outras providências. Trata-se de um empreendimento com 161 km de extensão, interligando dez rodovias, com custo total estimado em R\$ 3,215 bilhões (três bilhões e duzentos e quinze milhões de reais).

O pagamento dos custos do Rodoanel será feito da seguinte forma:

Município de São Paulo:	máximo de 12,5%	(R\$ 393,9 milhões)
Estado de São Paulo:	mínimo de 25,0%	(R\$ 787,8 milhões)
Governo Federal:	máximo de 12,5%	(R\$ 393,9 milhões)
Total dos Recursos Públicos:	49,0%	(R\$ 1.575,6 milhões)

Mais:

Iniciativa Privada:	igual a: 51,0%	(R\$ 1.639,9 milhões)
Total do Empreendimento:	100,0%	(R\$ 3.215,5 milhões)

De acordo com a justificativa, trata-se de obra prioritária para aumentar a fluidez do tráfego no Município.

Quanto aos aspectos atinentes a esta Comissão, argumentamos que:

- 1) Em nosso entender, a propositura carece de legalidade, tendo em vista que está em desacordo com o disposto na Lei de Licitações, em especial nos artigos 7º e 116, que estabelecem que a celebração do convênio de acordos ajustados entre órgãos e entidades da Administração Pública depende da prévia aprovação e competência dos planos de trabalho e organização interessada, que deverá passar, no caso, pela Assembléia Legislativa, Câmara Federal e Câmara Municipal. Outrossim, o diploma legal mencionado estabelece que deve ser celebrado o convênio e deve-se fazer o arrembentamento de recursos financeiros antes da licitação propriamente dita, o que não ocorreu no caso do Rodoanel;



Folha n.º 138 do proc.
n.º 479 de 1998
o funcionário

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- 2) Também pode ser questionada a legalidade do procedimento de licitação sem a garantia da participação da iniciativa privada no projeto, que deveria entrar com a maior parte dos recursos do empreendimento. O primeiro trecho do Rodoanel (Perus-Régis Bittencourt) só será feito com dinheiro público, não cabendo à iniciativa privada nenhum centavo nesta fase;
- 3) Questionamos também a não consecução prévia de Relatórios de Impacto Ambiental para cada um dos demais trechos do Rodoanel (Sul, Leste e Norte), o que, em tese, pode inviabilizar a sua construção futura, bem como quebrar a organicidade da obra, prejudicando a sua eficácia;
- 4) O estabelecimento da Cláusula Décima Terceira, com a possibilidade de denúncia do convênio num prazo exíguo, de apenas 180 (cento e oitenta) dias é, a nosso ver, contrário ao interesse público;
- 5) Em que medida o Rodoanel é prioritário para o Município? Com o empreendimento, haverá incentivo de transferência de atividades industriais, de comércio e serviços atualmente localizadas em São Paulo (a exemplo das companhias transportadoras, postos de abastecimento, depósitos e armazéns). Esta transferência poderá, inclusive, ser incentivada pelas prefeituras beneficiadas pela passagem do Rodoanel, que não terão nenhum custo direto de investimento e que, portanto, poderão conceder eventuais incentivos à instalação de loteamentos de alto padrão, indústrias, comércio e serviços em seus territórios, em detrimento do Município de São Paulo;
- 6) O convênio não quantificou o valor dos trevos de rodovias que o Estado detém, e que também estão incluídos na licitação em curso. Por que?
- 7) A priorização da construção dos trechos Oeste e Norte do Rodoanel acarretará pressão sobre a região sul de São Paulo, devido ao fluxo de carga perigosa e pesada que circulará pela Avenida dos Bandeirantes;
- 8) Em reuniões de discussão sobre o Rodoanel Metropolitano, a própria DERSA estimou em apenas 30.000 (trinta mil) o número de veículos que utilizarão o primeiro trecho do empreendimento. Ou seja, se pensarmos que trafegam pelas marginais, diariamente, cerca de 800.000 (oitocentos mil) veículos, pode-se claramente notar que este primeiro trecho do Rodoanel não trará alívio ao



Folha n.º 139 do proc.
n.º 479 de 19 98
o funcionário *ms*

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

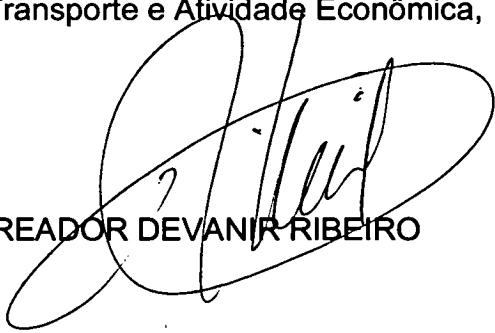
trânsito em São Paulo, apesar do Município investir recursos já bastante escassos em sua construção;

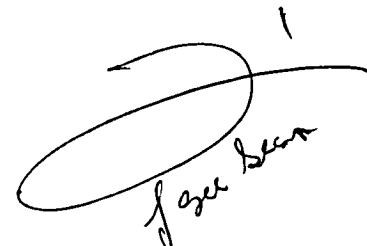
- 9) Não está prevista, no presente convênio, qualquer garantia de retorno do investimento que a Prefeitura Municipal realizará na construção de todo o Rodoanel, sob a forma de pedágio pelo uso do empreendimento, ou pela concessão do mesmo para a iniciativa privada.

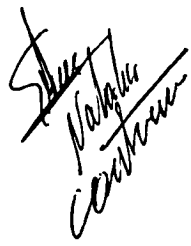
Pelo exposto, contrário é o nosso parecer.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica,


VEREADOR MILTON LEITE

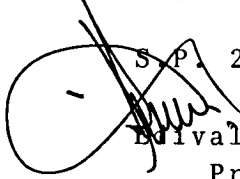

VEREADOR DEVANIR RIBEIRO


Vereador José Ben


Vereador Nivaldo Estima

Encaminhe-se à Comissão de Finanças e Orçamento para juntada aos autos.

S.P. 24.08.1999


Nivaldo ESTIMA
Presidente

Comissão de Trânsito, Transportes e Atividade Econômica.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE(M) justada, com data documento(s) rubricado(s) e p. 140 e folha de informação 28/02/2010



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n.º

do processo n.º

449

de 19

98

22/03/00

(a)

MÔNICA R. A. PAIVA
Assistente Téc. Dir. IV

Redistribuído ao Nobre Vereador Amorim
para relatar

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento
Em 11 de 03 de 2000

Presidente

A ATM, A PEDIDO.

30/05/00

Marta Pincinél Pinto Ravena
Secretária - RF. 11.085

Em devolução:

A Com. de Finanças e Orçamento

09/06/00.

Breno Gandelman
Assessor Tec. Leg. Chefe
A. T. M.

Recebido na Comissão de
Finanças e Orçamento.

Em 18/06/00 às 14h30.

Marta Pincinél Pinto Ravena
Secretária - RF. 11.085

Redistribuição ao nome
vereador Italo Cardoso
p/ relator.

15/04/2011

Elaine Gavioli

S

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

sob folha nº 143

Em

15.05.01

Elaine Gonçalves Gavioli

(a)

Assistente Parlamentar

Registro 100.465



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO 479/98

Folha nº 141	do
Marta Pimenta P. Ravenna	
Reg. 11088	

Senhor Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento:

Solicito de V.Exa. as providências cabíveis a fim de que o Executivo responda os seguintes quesitos sobre o Projeto de Lei nº 479/98:

1º) Há dotação orçamentária e respectivos recursos financeiros, neste exercício, para transferência de recursos municipais de que trata o projeto? Quais as perspectivas para destinação de recursos, pela Prefeitura Municipal, para o Rodoanel Metropolitano nos próximos anos?

2º) O Poder Executivo entende mantidas as condições para celebração do convênio, mormente tendo em vista as prioridades na área de obras viárias da atual gestão?

Ítalo Cardoso, em 10.04.2001

Deferido

Eliseu Gabriel
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

Senhor Presidente:
Encaminho-lhe para as devidas providências.

Eliseu Gabriel
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 46, inciso VIII, do Regimento Interno.

José Eduardo Cardozo
Presidente

16/05/01

A Leg. 3

Em, 16/05/01

Marta Pinheiro Pinto Ravena
Secretaria - RF Nº 1025
1002105

RECEBIDO EM LEG. 3

16 / 05 / 2001

15:05 h JC

Sra. Denise,

Oficiar ao Executivo solicitando informações para a Comissão de Finanças e
Orçamentos.

16/05/2001

ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica IV

Srª Chefe,

Oficiado, conforme solicitação de V. Sª.

16/05/2001

DENISE B. IV OLIVA
Assistente Parlamentar

SERVIÇO Data
DOCUMENTO nº
PUBLICADO nº
Em 24/05/01
NELSON DAMASCENO BATISTA
Assistente Técnico de Direção III



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n.º	142	do proc.
n.º	479	de 1998
O funcionário	neh	

São Paulo, 18 de maio de 2001.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0277/2001

Senhora Prefeita,

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento 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 479/98, de autoria do Executivo - que autoriza o Executivo a celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, relativo à construção do projeto Rodoanel Metropolitano de São Paulo, solicitando-lhe providências no sentido de responder os quesitos elencados no despacho anexo, 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.


JOSÉ EDUARDO CARDOZO
Presidente

Anexo: cópia xerográfica do despacho da comissão solicitante de fls. 141.

A Sua Excelência a Senhora
Doutora Marta Suplicy
Digníssima Prefeita do Município de São Paulo.

 RABA/dhfo.



Folha n.º	143	do proc.
n.º	479	de 1998
O funcionário	Nelson Damasceno Batista	
Assistente Técnico de Direção III		

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

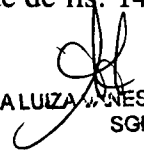
São Paulo, 18 de maio de 2001.

Recebi ofício Leg. 3 n.º 277, de 18/05/01, solicitando ao Executivo informações referentes ao Projeto de Lei n.º 479/98, de autoria do Executivo.

RECEBIDO
SGM/ATL

23/05/01

Anexo: cópia xerográfica do despacho da comissão solicitante de fls. 141.


ANA LUIZA NUNES TORRES FERREIRA
SGM/



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

144

do processo nº

479

de 19

98 24.05.01

(a)

144

NELSON DAMASCENO BATISTA
Assistente Técnico de Direção III

A Douta Comissão de
Finanças e Orçamento
Em 24.05.01

ANGELA BORDIN ANDREONI
Coordenadora da Seção Técnica IV

Recebido na Comissão de
Finanças e Orçamento.
Em 27.5.01 às 8 h.

Elaine Gonçalves Gavioli
Assistente Parlamentar
Registro 100.465

3

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

sob folha n.º 145 e 148

Em 29.06.01

(a) 



Prefeitura do Município de São Paulo

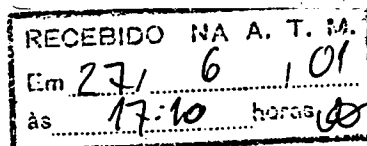
São Paulo, 24 de Junho de 2001

Folha nº 145 do
Processo 479/98
Marta Suplicy de Bava
Reg. 11085

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. T. L. n.º 179/01
Processo nº 1998-0.014.925-2
Ref. Ofício 18-Leg.3 nº 0277/2001

15 - DDCREC
15-0140/2001



Senhor Presidente

Reporto-me ao ofício referenciado, que aborda o Projeto de Lei nº 479/98, cujo objetivo é o de obter a autorização legislativa para que o Poder Executivo Municipal possa celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, tendo em vista o denominado Rodoanel Metropolitano de São Paulo.

Em assim sendo, e considerando os quesitos formulados pela Comissão de Finanças e Orçamento dessa Egrégia Câmara, segue, anexa, cópia de manifestação da Chefia de Gabinete da Secretaria do Governo Municipal.

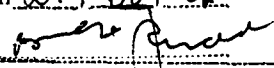
Na oportunidade, renovo protestos de elevado apreço e distinta consideração.

MARTA SUPLICY
Prefeita

Ao Excelentíssimo Senhor
JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO
DD. Presidente da
Câmara Municipal de São Paulo
NESTA
JAM/LMM/S/rmn
Resp 479/98

À Leg. 3₁

Em 27/06/01


BRENO GANDELMAN

Assessor Tec. Leg. Chefe

A. T. M.

RECEBIDO EM LEG. 3₁

29/06/01

 11:10h

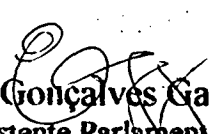
A Douta Comissão de
Finanças e Orçamento

Em 29/06/01


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica IV

Recebido na Comissão de
Finanças e Orçamento.

Em 29/06/01 às 17 h


Elaine Gonçalves Gavioli
Assistente Parlamentar
Registro 100.465

ECUE _____, juntado _____, nesta data
documento _____ e parcel de informação
elaborado _____ sob folha n.º 146
Em 1 / 1



ATL

Sra Assessora Chefe

Folha nº	143	do
Processo	449/98	
Marta Pimentel P. Ravena		
Reg. 11085		
Folha n.º	111	do Proc.
n.º	19980014925.2	

ROSANGELA MARIS NOGUEIRA
SGM/ATL

CÓPIA

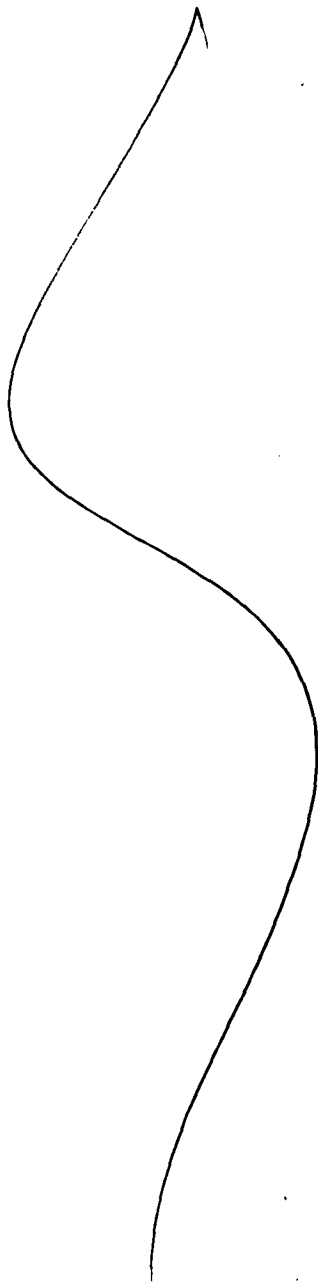
Com relação à solicitação de informações apresentada pelo vereador Eliseu Gabriel à fl 141, venho informar:

1. Não existe a previsão para a transferência de recursos no presente exercício. A perspectiva de destinação de recursos nos próximos anos, pela PMSP, para a construção do Rodoanel, dependerá do saneamento financeiro da Administração Municipal, não sendo possível prever, no momento, quaisquer desembolso.
2. Não vemos óbice à assinatura do convênio porque, apesar de não podermos prever aporte financeiro, esta Prefeitura vem colaborando com apoio técnico e pode colaborar com eventual doação de terrenos públicos situados na faixa de domínio do Empreendimento, formas indiretas de investimentos pela Administração.

São Paulo , 13 de junho de 2001

Ubiratan de Paula Santos
Chefe de Gab SGM

Laura Maria de M. Silvarés
LAURA MARIA DE M. SILVARES
Assessora
SGM/ATL



Em 06 de Junho de 1951, nesta data,
documento e papel de Informação
fabricado sob folha n.º 147 a 151
Em 06 de Junho de 1951:


Maria Pinheiro Pinto
Secretaria de Defesa

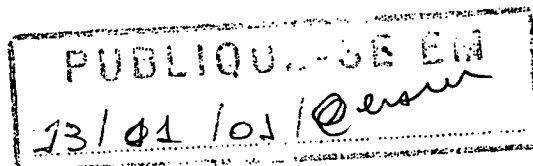


Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 147	do
Processo 479/98	
Marta Pimenta P. Ravena	
Reg. 11086	

16 - PAR
16-1426/2001

/2001 DA COMISSÃO DE FINANÇAS E
ORÇAMENTO A RESPEITO DO PL 479/98, DE AUTORIA DO EXECUTIVO.



Trata-se de Projeto de Lei de autoria do Executivo que visa obter autorização legislativa para celebração de convênio com a União e o Estado de São Paulo, com vistas à construção do RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO. O referido convênio (fls 4-22) formaliza entendimentos mantidos entre as três esferas de governo para unirem esforços e recursos financeiros com vistas à execução do projeto.

O projeto não consta do processo, assim como o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA).

O RODOANEL será uma rodovia de classe zero, com extensão aproximada de 161 Km e custo estimado, quando da propositura, em R\$ 3.215.500.000,00 (três bilhões, duzentos e quinze milhões e quinhentos mil reais). Pretende-se angariar recursos junto à iniciativa privada para financiamento de 51% dos gastos, sendo o restante coberto com recursos públicos.

A Prefeitura de São Paulo arcaria com 25% do custo total do projeto.

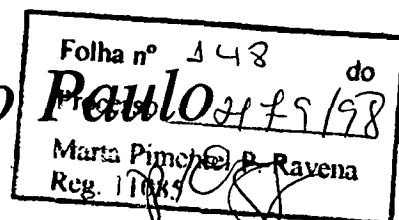
A Comissão de Constituição e Justiça deu parecer pela legalidade. As Comissões de Política Urbana e Administração Pública deram pareceres favoráveis. Já a Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica não emitiu parecer, havendo relatórios favorável e contrário, este último da lavra dos nobres Vereadores Devanir Ribeiro e Milton Leite.

Foram requeridas, por esta comissão, informações ao Executivo, que manifestou não haver previsão de aporte de recursos enquanto não saneadas as finanças municipais. No entanto, não coloca óbices à assinatura do convênio, pois a municipalidade já colabora com apoio técnico e pode vir a doar terrenos públicos na faixa de domínio do empreendimento.

Ao longo das discussões do projeto, inclusive com realização de audiências públicas, foram levantadas variadas questões desfavoráveis à obra:



Câmara Municipal de São Paulo



- a) Não consta do Convênio o EIA/RIMA, apesar da afirmação de serem mínimos os impactos ao meio-ambiente (fls. 67);
- b) A obra é pensada em função do aporte de tráfego atual, sem previsão futura (fls. 71);
- c) A licença ambiental constante do processo está vencida (fls. 77);
- d) Há dúvidas inclusive quanto ao custo total da obra (fls. 84);
- e) Não se avalia o impacto sobre as finanças públicas com a evasão de empresas da cidade.

Recentemente, operou-se um termo aditivo ao contrato, aumentando o custo da obra em 69,98%, conforme divulgado pela imprensa. Note-se que este índice é superior ao permitido pela legislação federal (25%).

Sob o ponto de vista financeiro e orçamentário, não há como o projeto ser aprovado.

O convênio cria uma despesa continuada sem previsão de uma receita igualmente continuada para o seu financiamento, em desrespeito ao disposto na Lei de Responsabilidade Fiscal.

O custo total da obra é incerto. Não se sabe quanto já foi gasto nem qual será o custo total de operação e desapropriação. Esta avaliação, se foi feita, não acompanha o projeto. No entanto, prevê-se o aporte de recursos municipais numa proporção de 25% do custo total. A Prefeitura estaria, assim, se obrigando em valor incerto, ainda a ser apurado.

Se pensarmos a quantidade de questões jurídicas que serão levantadas em decorrência das desapropriações e desvalorização de áreas próximas à rodovia, perceberemos que os gastos podem se projetar no tempo, com despesas não previstas a serem suportadas por longos anos.

Entretanto, o estudo destas questões não foi feito.

O RODOANEL pode causar diminuição na arrecadação, com a fuga de empresas para outros municípios. Este problema também não foi debatido nem objeto de estudos econômicos.

É de se lembrar que o projeto beneficia diretamente 18 (dezoito municípios), mas só há aporte de recursos da Capital. Indiretamente, os benefícios propalados seriam de toda a nação, com a possibilidade de beneficiar também os demais países do MERCOSUL. Entretanto, a cidade de São Paulo pagará 25% do custo, o mesmo tanto que a União Federal.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 149	do
Processo nº 449/98	
Marta Pimenta	Relatora
Reg. 1108	

A obra já se iniciou, mesmo sem aprovação do convênio. Também não acompanham o projeto de lei os editais de licitação ou contratos para sua execução.

Por último, necessário destacar que pelo convênio a executora da obra é a DERSA, sociedade de economia mista estadual. O município repassaria diretamente os recursos necessários a uma conta aberta pela DERSA e vinculada à obra. Como a DERSA não é ente federativo nem empresa organizada pelo município, surge a dúvida sobre a exigibilidade de licitação para esta contratação.

O Supremo Tribunal Federal já decidiu ser obrigatória licitação para que um ente federativo contrate sociedade de economia mista vinculada a outro. Assim no julgamento do Recurso Extraordinário 87347/SP, em que manteve decisão do Tribunal de justiça que declarou a nulidade da contratação da Petrobrás pelo Governo do Estado de São Paulo sem prévia concorrência pública.

Por fim, cabe observar que assinar o convênio sem proceder ao repasse de verbas importa em inadimplemento do contrato, que pode resultar em ação judicial da União e do Estado contra o município.

Ante o exposto, nosso parecer é CONTRÁRIO

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 06/11 de 2001.

Elisim Cabral

ÍTALO CARDOSO
relator

Adriana Azeiteiro



CÂMARA MUNICIPAL DE

Folha nº	150	do
Processo	479/98	
Município de São Paulo		
Reg. 1688		

VOTO CONTRÁRIO

PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 479/98

O presente projeto de lei, de autoria do Executivo, visa autorizar a celebração de convênio entre o Município, a União e o Estado de São Paulo, relativo à construção do projeto Rodoanel Metropolitano de São Paulo.

O objeto do convênio é a execução de projetos, obras e serviços necessários à implantação do empreendimento denominado Rodoanel Metropolitano de São Paulo. A implantação desse empreendimento, pela cláusula 1.2 do convênio, dar-se-á em etapas, devidamente descritas no Plano de Trabalho anexo ao documento do convênio.

A cláusula quarta do convênio estabelece as seguintes metas:

- a) propiciar a ligação entre as rodovias que atendem à Região Metropolitana de São Paulo;
- b) desviar do centro da Região Metropolitana de São Paulo o tráfego de passagem, principalmente caminhões;
- c) promover uma maior integração físico-territorial e econômico-social entre os municípios da Região Metropolitana de São Paulo;
- d) constituir-se em fator de reordenação do uso e ocupação do solo da Região Metropolitana de São Paulo;
- e) facilitar a implantação e o uso de sistemas intermodais de carga;
- f) aproximar os centros produtivos do País, através da interceptação dos principais corredores de exportação do Porto de Santos e do Terminal Aeroportuário de Cumbica;
- g) liberar o espaço viário urbano para circulação do tráfego local, particularmente o transporte público de passageiros, possibilitando a redução de congestionamentos.

Pela cláusula 7.2 – III, o Município de São Paulo participará do aporte financeiro de que trata o convênio com recursos orçamentários na proporção máxima de 25% (vinte e cinco por cento), estimado em R\$ 393,9 milhões (trezentos e noventa e três milhões e novecentos mil reais).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº	151	do
Processo	249/98	
Reg.	11085	

A importância do Rodoanel para a Região Metropolitana e, especialmente, para o Município de São Paulo, não pode ser subestimada, como a simples leitura das metas acima transcritas permite compreender. Com efeito, a imprensa já vem noticiando as conseqüências benéficas de sua implantação no denominado trecho oeste, com a divulgação de novos empreendimentos que devem ser instalados às margens desse empreendimento, dinamizando a economia de diversos municípios, incluindo a Capital.

Outro fator da maior relevância é o alívio de tráfego na Marginal Pinheiros e outras vias municipais. Como é sabido, há enorme desperdício de tempo causado pelos constantes engarrafamentos no Município. Tal obra, destarte, propiciará ganhos significativos de tempo tanto no transporte de carga como na locomoção de pessoas. Tudo isso repercutirá positivamente, sem dúvida, na arrecadação municipal.

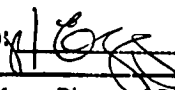
Ou seja, o Rodoanel reveste-se do maior interesse público, sob todos os aspectos.

No aspecto legal, ressalte-se que tal obra está prevista tanto na Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2001 como na LDO de 2002, como prioridade de investimentos.

Assim, o parecer desta Comissão é favorável à participação do Município nesse empreendimento, eis que os gastos relativos à participação municipal serão suportados por dotações orçamentárias próprias, despesas essas que serão largamente suplantadas pelos ganhos, tanto financeiros como de melhoria na qualidade de vida da população.

Favorável, portanto, é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 06.11.01

Publicado no DIARIO OFICIAL
de 14/ nov / 01
pagina 216 coluna 1ª/2ª
Conferido: 

Marta Pinheiro Pinto Ravena
Secretária - RF. 11.085

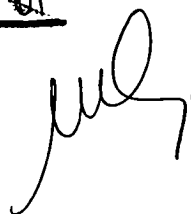
A Leg. 3

Em, ____/____/____

SEM EFEITO
Marta Pinheiro Pinto Ravena
Secretária - RF. 11.085

A A. T. M.

Em, 19 / 11 / 01

 RF 11085

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 152
Em, 02 / 03 / 2006
Ass: 

LUZIA A. LEITE
Supervisora de Apoio ao Plenário
SGP-21



Prefeitura do Município de São Paulo

Folha nº 152 do proc.
nº 479 de 2019
Lúcia A. Leite
RF 10.738

GABINETE DO PREFEITO

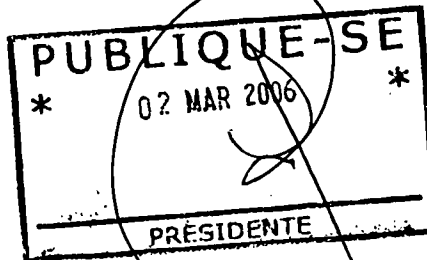
São Paulo, 21 de fevereiro de 2006.

Ofício A. J. L. nº 035/06

15 - DOCREC
15- 0284/2006

Ref.: OF. ATL nº 98/99

RECEBIDO - SGP-22
02 MAR 2006
PROTOCOLO LEGISLATIVO

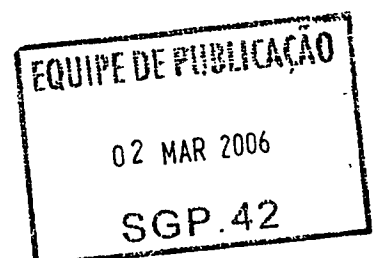


Senhor Presidente

Mediante o presente, dirijo-me a Vossa Excelência solicitando seja tornado sem efeito o pedido de tramitação em regime de urgência, anteriormente formulado a essa Egrégia Câmara por meio do ofício referenciado, com relação ao Projeto de Lei nº 479/98, que autoriza o Executivo a celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, relativo à construção do projeto Rodoanel Metropolitano de São Paulo.

Ao ensejo, renovo a Vossa Excelência meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


JOSÉ SERRA
Prefeito



Ao

Excelentíssimo Senhor

ROBERTO TRIPOLI

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

 JAM/bam
Retirada do Reg Urg PL 479-98

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 153 e 154
Em 09/02/2003
Ass: _____
LUZIA A. LEITE

Supervisora de Apoio ao Plenário
SGP-21



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 2 de fevereiro de 2006

Folha nº 153 do proc.
nº 479 de 1998

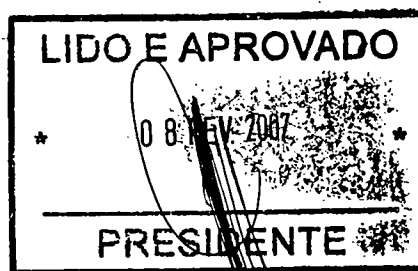
RF.10.738

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 021/06

15 - DOCREC
15- 0185/2006

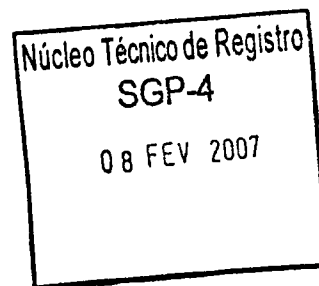
Senhor Presidente



Solicito a Vossa Excelência a retirada e o conseqüente arquivamento do Projeto de Lei nº 479/98, que autoriza o Executivo a celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, relativo à construção do projeto Rodoanel Metropolitano de São Paulo, tendo em vista o longo tempo decorrido, bem como a necessidade de novos estudos sobre a matéria relativamente às bases de negociação, inclusive com referência ao trecho oeste.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência protestos de elevado apreço e consideração.


JOSÉ SERRA
Prefeito



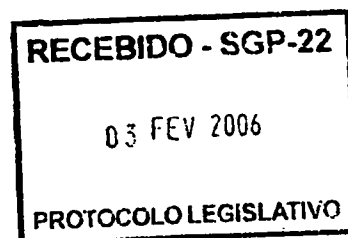
Ao

Excelentíssimo Senhor

ROBERTO TRIPOLI

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/NLI/bam
Ret PL 479-98





Câmara Municipal de São Paulo

Papel para informação, rubricado como folha nº

154 ✓

do processo n.º 479/98

09/02/2007

(a)

LUZIA A. LEITE

Supervisora de Apoio ao Plenário

SGP-21

À SGP - 23 - Sr. Supervisor,

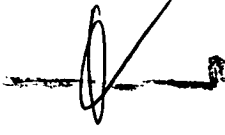
Oficiar ao Executivo comunicando a retirada e conseqüente arquivamento do presente projeto, conforme solicitado à fl. 153 e deferido pelo Presidente desta Edilidade.

09/02/2007


Ângela Bordin Andreoni
Subsecretária de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO EM SGP-23

EM 13/02/07



ORLANDO KOCI MENDES
Apoio Legislativo

Sra. Rosmari,

Oficiar ao Executivo informando a retirada e conseqüente arquivamento do presente, conforme solicitação através do Of. ATL 21/06.

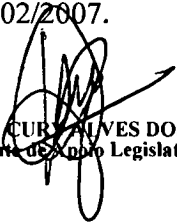
Em, 13/02/2007.

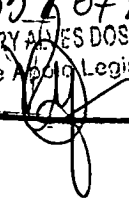

MARCOS ANTONIO LEONIDAS
Supervisor de Finaliz. do Proc. Legisl. - Subst.

Sr. Supervisor,

Providenciado conforme determinado por V.Sa.

Em, 13/02/2007.


ROSMARI CURY ALVES DOS SANTOS
Agente de Apoio Legislativo

SEGUE an. juntado 1 desta data
documento 1 • papel de informação
rubricado 1 sob folha n.º 155/157
Em 06/03/07
ROSMARI CURY ALVES DOS SANTOS
Agente de Apoio Legislativo




CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 16 de fevereiro de 2007.

23 - OF-SGP23
23- 0552/2007

Senhor Prefeito,

Comunico a Vossa Excelência o deferimento de retirada e o conseqüente arquivamento do Projeto de Lei nº 479/98, de autoria do Executivo, que autoriza o Executivo a celebrar convênio com a União e o Estado de São Paulo, relativo à construção do projeto Rodoanel Metropolitano de São Paulo, e dá outras providências, conforme solicitação contida no Of. ATL nº 021, de 2 de fevereiro de 2006, numerado nesta Casa como DOCREC 15-0185/06.

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


ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Gilberto Kassab
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.


MAL/rcas



Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 16 de fevereiro de 2007.

Recebi ofício SGP-23 nº 552, 16 de fevereiro de 2007, comunicando ao Senhor Prefeito o deferimento de retirada e conseqüente arquivamento do Projeto de Lei nº 479/98, de autoria do Executivo, conforme solicitação contida no Of. ATL nº 021, de 02 de fevereiro de 2006, numerado como DOCREC 15-0185/06.

Eliene Carvalho Pinha
RF: 558.463/9.00
SGM/ATL

Folha nº	156	do proc.
nº	01.479.00	98
ROSMARI CURY ALVES DOS SANTOS		
SECRETARIA DE ADOÇÃO E PROTEÇÃO		

S.G.M.-A.T.L.
27 FEV 2007
RECEBIDO



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n°

do processo n°

01- 479

de

98

06/03/07

(a)

ROSMAIRY VALVES DOS SANTOS
Agente de Apoio Legislativo

À

SGP.33

Sra. Supervisora,

Para arquivar.

Em, 06/03/2007.


LILIANA MARIA MIGLIANO BOSISIO
Superv. de Finaliz. do Proc. Legislativo-Subst.



Câmara Municipal de São Paulo

Papel para informação, rubricado como folha n° 158
do processo 01-479 de 1998 03/04/2007

Lina A. M. Gumauskas
RF 100927

**SUBSECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. encerrado com 158 fls.
Arquivado em 03/04/2007
O Funcionário

Lina A. M. Gumauskas
RF 100927