

01-0394/1997



Câmara Municipal de São Paulo

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA - A.T.N.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

: 01-0394/1997 DE 1997

46-6

MATERIA LEGISLATIVA: PL

01-0394/1997 DE 08/05/97

PROMOVENTE: VEREADOR

OSVALDO ENEAS

VER. ENEAS

EMENTA:

Dispoe sobre a Construção de Bolsões, com infra-estrutura, para estacionamento de caminhões na entrada do perímetro urbano da cidade, na saída das rodovias, e proíbe a entrada dos mesmos no horários de pico, e da outras providências.

OBSERVAÇÕES:

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
27/10/2010 13:50:13

00000014842-30



ARQUIVADO EM 28/02/2000

Maria Jaqueline Lopes Corrêa
Chefe de Apoio Técnico - Substituto



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE VEREADOR OSVALDO ENÉAS

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 08 MAI 1997
Constituição e Legislação
Pol. Urb. e Meio Amb.
Administração Pública
Finanças, Tributos e Taxas
Estatuto e Organização
PRESIDENTE

PROJETO DE LEI Nº.

01 - PL
01-0394/1997

Dispõe sobre a Construção de Bolsões, com infra - estrutura, para estacionamento de caminhões na entrada do perímetro urbano da cidade, na saída das rodovias, e proíbe a entrada dos mesmos nos horários de pico.

decreta:
A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO ~~DECRETA~~:

Art. 1º. - A Secretaria Municipal de Serviços e Obras, deverá elaborar projeto, no prazo de 90 dias, para construção de bolsões, com toda infra - estrutura necessária, para estacionamento de caminhões, na entrada do Município de São Paulo, na saída das rodovias, utilizando áreas da municipalidade;

Art. 2º. - A obra deverá ser realizada em parceria com empresas da iniciativa privada, participantes de licitações, interessadas na exploração do local, após a conclusão das obras;

Parágrafo único - Não havendo áreas municipais disponíveis, próximas da entrada no perímetro urbano, a Prefeitura deverá proceder às respectivas desapropriações;

Art. 3º. - Das obras deverão constar restaurantes ou lanchonetes, sanitários com chuveiros, salão de estar para breve repouso, posto de abastecimento com atendimento elétrico e mecânico, ambulatório médico de primeiros socorros e demais serviços considerados importantes;

Parágrafo único - Os detalhes técnicos do projeto da obra, deverão constar da licitação;

PROCURADOR GERAL DO ESTADO

DEPARTAMENTO DE DEFESA CIVIL

08/11/97

ÀS 10H00, em 08/11/97, compareceram ao
julgamento o Sr. Procurador Geral do Estado
e o Sr. Advogado Geral do Estado, ambos
representados por seus respectivos
advogados, para discutir a possibilidade
de concessão de habeas corpus.

Em seguida, o Sr. Procurador Geral do Estado
exponha os fatos e a fundamentação jurídica
que deu origem ao presente recurso.

O Sr. Advogado Geral do Estado, em seguida,
exponha a sua defesa e a fundamentação jurídica
que sustenta a sua tese. O Sr. Procurador
Geral do Estado, em seguida, apresente a
sua conclusão e a fundamentação jurídica
que sustenta a sua tese.

O Sr. Advogado Geral do Estado, em seguida,
exponha a sua defesa e a fundamentação jurídica
que sustenta a sua tese. O Sr. Procurador
Geral do Estado, em seguida, apresente a
sua conclusão e a fundamentação jurídica
que sustenta a sua tese.

O Sr. Advogado Geral do Estado, em seguida,
exponha a sua defesa e a fundamentação jurídica
que sustenta a sua tese. O Sr. Procurador
Geral do Estado, em seguida, apresente a
sua conclusão e a fundamentação jurídica
que sustenta a sua tese.

O Sr. Advogado Geral do Estado, em seguida,
exponha a sua defesa e a fundamentação jurídica
que sustenta a sua tese. O Sr. Procurador
Geral do Estado, em seguida, apresente a
sua conclusão e a fundamentação jurídica
que sustenta a sua tese.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE(M) justificado(s) e rubricado(s) sob n.º 223 e 113/05 97



Folha n.º	02	de proc.
n.º	394	de 1997

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE VEREADOR OSVALDO ENÉAS

Art. 4º. - Fica também proibida a entrada de caminhões no perímetro urbanos nos dias úteis nos horários de 06 às 09 e das 17 às 20 horas, para evitar o congestionamento do perímetro urbano nos horários de pico;

Parágrafo único - Os bolsões estarão abertos e funcionando 24 hora por dia;

Art. 5º. - O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir de sua publicação no D.O.M.;

Art. 6º. - As despesas com a execução desta lei, até o previsto nos Artigos 1º. e 2º., correrão por conta de dotações orçamentárias próprias ou suplementares se necessário;

Art. 7º. - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 08 de maio de 1997.

VEREADOR OSVALDO ENÉAS
LÍDER DO PRONA



Folha n.º	03	de proc.
n.º	394	1997

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE VEREADOR OSVALDO ENÉAS

JUSTIFICATIVA

A cada mais se avoluma o congestionamento das vias expressas no perímetro urbano da Capital. Tal se deve a vários fatores entre os quais o excesso de veículos com predominância aos mais pesados, como caminhões e ônibus.

Assim sendo, já que a frota de transporte urbano esta toda na rua, nos horários de pico, uma forma de minimizar o congestionamento, é proibir o excesso de caminhões trafegando no perímetro urbano.

O projeto de lei em questão, além de muito mais barato e mais rápido na sua implantação, que os viadutos do anel viário, que poderá ser executado a médio ou longo prazo, sem prejuízo da solução do problema emergencial, o congestionamento do trânsito.

Assim sendo, o Bolsão proporcionará duas opções prática e objetivas: 1) O caminhoneiro vindo de longa distância terá uma oportunidade de descansar, antes de enfrentar e aumentar os congestionamentos da cidade, ou 2) Programar-se para sair do seu ponto de origem para chegar antes ou depois da interdição de sua entrada no perímetro urbano.

Por mais que pressionados pelas transportadoras ou agenciadores de fretes, o repouso após longa viagem que é recomendado pelas autoridades do transporte é fundamental para se evitar acidentes, e, a programação dos horários de saída compensará, sem traumas, a perda de tempos nos congestionamentos.

Assim sendo, me parece que, por coerência e bom senso esta proposta é viável e importante, inclusive para atenuar as poluições atmosférica e sonora, que tanto atormentam no contudo trânsito da Capital.

Alem do mais, o fato da participação da iniciativa privada na construção física das obras, não irá exaurir os cofres públicos.

Assim sendo, conclamo os nobres vereadores a serem solidários a este projeto de lei.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

04

do processo nº 394 de 19 97 13 05 97 (a)

SR. Assessor Chefe,

Sobre o assunto, consta:

-PL 71/97 , 46/97 , 526/96 , 1103/95

em 13/05/97.

MARIA CANDIDA MOREIRA FORTA
Assist. Parlamentar

A Com. de Const. e Justiça

16/05/97

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Ass. Tecn. Leg. Chefe - A.T.M.

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 19/5/97 às _____ hs

Ao Nobre Vereador EDUARDO ESTIMA
para relatar.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça
em 20 de 05 de 97

Presidência

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

sob folha nº 08 e 06

Em 18.08.97

(a) M



16 - PAR
16-0760/1997

Município de São Paulo

PUBLIQUE-SE E

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO
E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 394/97.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador Osvaldo Enéas, dispondo sobre a construção de bolsões, com infra-estrutura, para estacionamento de caminhões na entrada do perímetro urbano da Cidade, na saída das rodovias, e proíbe a entrada dos mesmos nos horários de pico.

Sem desmerecer os elevados propósitos de seu autor, o projeto não detém condições de prosperar porque esbarra em dispositivos legais, como a seguir será demonstrado.

Em síntese, o projeto estabelece que:

- a Secretaria Municipal de Serviços e Obras deverá elaborar, no prazo de 90 dias, projeto para construção de bolsões, com infra-estrutura necessária (restaurantes ou lanchonetes, sanitários com chuveiros, salão de estar para breve repouso, posto de abastecimento com atendimento elétrico e mecânico, ambulatório médico de primeiros socorros e demais serviços considerados importantes), para estacionamento de caminhões, na entrada do Município de São Paulo, na saída das rodovias, utilizando áreas da municipalidade e, inexistindo áreas municipais disponíveis, a Prefeitura deverá proceder às respectivas desapropriações (art. 12, parágrafo único do artigo 22 e art. 32);

- a obra deverá ser realizada em parceria com empresas privadas interessadas na exploração do local, mediante licitações (art. 22);

- fica proibida a entrada de caminhões no perímetro urbano, nos dias úteis, nos horários das 6:00 às 9:00 e das 17:00 às 20:00 horas, para evitar o congestionamento nos horários de pico, devendo os "bolsões ficarem abertos e funcionando 24 horas por dia" (art. 42 e parágrafo único).

Assim dispondo, o projeto impõe ao Executivo a obrigação de realizar obras e implantar serviços públicos, além de atribuir funções à Secretaria Municipal de Serviços e Obras.

Dessa forma, a propositura adentra o âmbito da competência privativa do Prefeito para iniciar as leis que disponham sobre obras e serviços públicos, bem como invade a esfera de atuação do Executivo na qualidade de administrador-chefe do Município, conforme define a Lei Orgânica do Município de São Paulo, em seus artigos 27, 62, IV, e 69, I, II e XVI.

Sobre o tema, vale transcrever a lição do saudoso Prof. Hely Lopes Meirelles:

"As atribuições do administrador-chefe do Município, concentram-se basicamente nessas três atividades:

REJEITADO

•prefeito OUT 98, como
três atividades:

Presidente

17 - RELCOM
17-0374/1997

Folha n.º 05 do proc.
N.º 394 de 1997
O funcionário MM



Câmara Municipal de São Paulo

planejamento, organização e direção de serviços e obras da Municipalidade.

...

A execução das obras e serviços públicos municipais está sujeita, portanto, em toda a sua plenitude, à direção do prefeito, sem interferência da Câmara, tanto no que se refere às atividades internas das repartições da Prefeitura (serviços burocráticos ou técnicos) quanto às atividades externas (obras e serviços públicos) que o Município realiza e põe à disposição da coletividade (in Direito Municipal Brasileiro, 6ª ed., Ed. Malheiros, págs. 550, 552 e 553) (Destques no texto original).

Folha n.º 06 do proc.
N.º de 19 94
O funcionário

Ante o exposto, resta claro que a proposição esbarra nos artigos 37, § 2º, IV, e 69, I, II e XVI, da Carta Magna do Município, além de ferir o princípio da independência e harmonia entre os Poderes, consagrados no art. 2º, da Constituição da República e art. 6º, da LOM.

O projeto, ao proibir a entrada de caminhões no perímetro urbano, nos horários que especifica, está ferindo também o art. 5º, "caput" e inciso XV, da Constituição Federal, que garantem a igualdade de todos perante a lei e a livre locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.

Diante do exposto, somos

PELA INCONSTITUCIONALIDADE E ILEGALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 13.08.94.

[Handwritten signatures and initials]

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 16 08 19 97
pagina 45 coluna 2, 3
Conferido. M

A A. T. M.

Em, 18/08/95

M
Marlene S. de Oliveira
Secretária

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA - A.T.M.

São Paulo, 26 de agosto de 1997.

Memo No. 098/97

Ao nobre Ver. OSVALDO ENÉAS

O PL- 394/97, de sua autoria, será tido como **REJEITADO** em virtude de parecer pela **ILEGALIDADE** da douta Comissão de Constituição e Justiça, cabendo, entretanto, **RECURSO AO PLENÁRIO**, no prazo de 30 (trinta) dias, conforme disposto no art. 79 do Regimento Interno.

RECEBIDO NA A.T.M.
Em 26 de 08 de 1997
às 17 horas

[Assinatura]
OSVALDO ENÉAS
Vereador - Se. S.P.

Atenciosamente

LUIZ AREIAS DE CARVALHO

Assessor Técnico Legislativo Chefe - A.T.M.

SBC.-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE VEREADOR OSVALDO ENÉAS

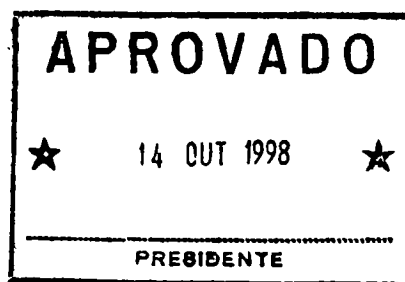
RECURSO

11 - REC
11-0073/1997

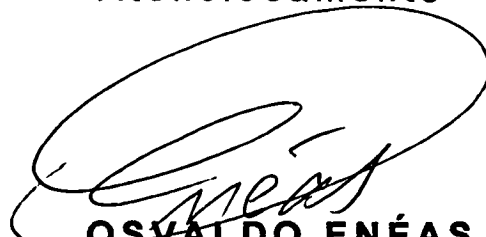
Folha n.º = 08 =	do Proc.
n.º PL-394	de 1997

São Paulo, 27 de Agosto de 1997.

Requeiro, a Egrégia Mesa desta Casa, através
de recurso, ^{A DEFENSORIA} do parecer pela ilegalidade da Douta
Comissão de Constituição e Justiça do, referente
ao PL 394/97, de minha autoria, que dispõe
sobre a construção de bolsões, com infra-
estrutura, para estacionamento de caminhões na
entrada do perímetro urbano da cidade, na saída
das rodovias e proíbe a entrada dos mesmos nos
horários de pico, conforme notificação (MEMO
nº. 098/97), cumprindo o prazo legal.



Atenciosamente

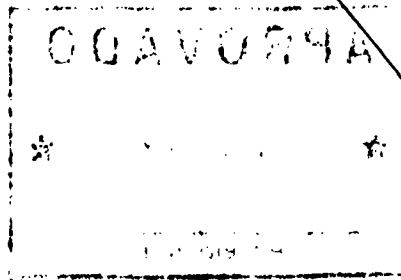

OSVALDO ENÉAS
Vereador
Líder do PRONA

RECURSO

São Paulo, 27 de Agosto de 1957.

Reduzido a Loggia Mesa desta Casa através
do recurso a parecer para repúdio de voto
Comissão de Constituição e Justiça de referenda
no 41.204/57, de minha autoria que dispõe
sobre a concessão de bolsas, com
estrutura para estabelecimento de câmbios, na
cidade de Palermo, distrito de São Paulo, no Estado
de São Paulo e sobre a entrada dos mesmos nos
portais de São Paulo, conforme notificação (MEMO
nº 089/57), submetido a prazo legal.

Atenciosamente



OSVALDO ENES
Vereador
Lider do PRONA

Segue juntado nesta data papel para
informação sob fls. = 09 = 15/10/98



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para Informação, rubricado como folha nº =09=

do processo nº PL 394 de 19 97 15/10 / 98 (a)

ANA PAULA KARRUZ
Oficial Legislativo

À D. Comissão de

Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente:

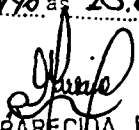
O parecer pela inconstitucionalidade e ilegalidade emitido pela D. Comissão de Constituição e Justiça foi rejeitado na 74ª Sessão Extraordinária, de 14.10.98, devendo o presente projeto seguir sua normal tramitação.

15.10.98


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

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

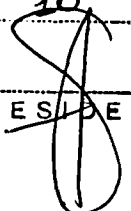
Em 16/10/98 as 15:00 h.


ROSAURO APARECIDA FERRAIOL
Assistente Parlamentar

AO NOBRE VEREADOR A. GOULARD

PARA RELATAR.

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

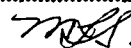
16 10 / 98


PRESIDENTE

S E G U E juntado nesta data, documento e papel para Informação, rubricado

sob folha nº 10

Em 03 / 11 / 98

(a) 



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 artigo 63, *caput*, do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo.

Em 31 de outubro de 1999.

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

SEGUE _____, juntado _____, nesta data
documento _____ e papel de Informação
rubricado _____ sob folha _____ n.º 11 _____

Em 14/10/199

M.S.B.

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



16 - PAR
16-1299/1999

Folha n°. 11 do proc.
N°. 394 de 1997
O funcionário *MSJ.*

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PARECER /99 DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA
E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 394/97

De autoria do Nobre Vereador Osvaldo Enéas, o presente projeto de lei, nº 394/97, proíbe a entrada de caminhões no perímetro urbano do Município nos períodos das 6:00 às 9:00 h e das 17:00 às 20:00 h, determinando, concomitantemente, a construção de bolsões, para estacionamento desses caminhões, nas entradas das rodovias que adentram São Paulo, utilizando áreas da Municipalidade.

Pretende o autor com a medida, como exposto na Justificativa do Projeto, melhorar o fluxo do tráfego paulistano, diminuir o número de caminhões em circulação no Município, dentro dos períodos citados, que são considerados aqueles com maior congestionamento. Os bolsões seriam decorrência dessa primeira medida, para poder abrigar os caminhões antes que chegassem à cidade, onde seriam oferecidos aos motoristas diversos serviços como restaurantes, lanchonetes, posto de abastecimento, ambulatório médico, entre outros confortos, dentro de um sistema de parceria com a iniciativa privada interessada.

Parecer pela ilegalidade e inconstitucionalidade da propositura dado pela Comissão de Constituição e Justiça foi rejeitado pelo Egrégio Plenário, voltando o projeto a seguir sua normal tramitação.

Quanto ao mérito, a idéia, que inicialmente nos pareceu muito boa, foi contestada em reunião ocorrida com a presença de diversas instituições convidadas para discutir a mesma, que contou também com a presença do autor, Ver. Enéas.

A consideração decisiva contrária partiu do Diretor de Operações da CET- Companhia de Engenharia de Tráfego, que, em suma, dentro de uma exposição ampla, cujas notas taquigráficas fazemos anexar, colocou que, conforme simulações procedidas pelo órgão, a medida poderá, na verdade, piorar a situação do tráfego, porque o volume de caminhões que adentraria dentro dos horários permitidos seria tamanho, que acabaria por antecipar os congestionamentos, ao invés de minimizá-los.

Dessa forma, estando a questão dos horários prejudicada, os bolsões também não teriam mais sentido, a não ser para funcionarem como terminais intermodais de carga, matéria também complexa, e que estaria mais à cargo dos governos federal e estadual.

Assim sendo, pelo exposto, contrário é o nosso parecer.

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

13/10/99

Vereador Aurélio Nomura
Presidente

Vereador Goulart
Relator

17 - RELCOM
17-3105/1999

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 13 / 11 / 1999
página 52 coluna 3ª
Conferido Maria Tereza

À Douta Comissão de
Administração Pública
Em 16 / 11 / 99

mts.

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

Recebido na Comissão de
Administração Pública
Em 16.11.99 as 16:00 h.

Am

AMÉLIA MAYUMI IGUCHI
Oficial Legislativo

Ao nobre Vereador
para relatar Regimamente até 11.11.99
Sala da Comissão de Administração Pública
SEM EFEITO
SEM EFEITO
SEM EFEITO
Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEGUEM, juntados nesta data para de e informacao documente rubricados com
folhas de n.º 12057 18.11.99 a) *Am*

AMÉLIA MAYUMI IGUCHI
Oficial Legislativo



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 120 do
Processo 394/97
Assinado por Iguchi
Rev. 11133
DT-10

ROD.: Z-1-2 FOLHA:1

TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

A SRA. ALDAIZA SPOSATI (PT) - Boa tarde. Vamos da início a esta sessão ordinária da Comissão permanente de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. Sou a Vereadora Aldaiza Sposati. Este é o Vereador Goulart. O Presidente desta Comissão, Vereador Aurélio Nomura, que deve estar chegando, pediu que déssemos início, para podermos ter todo o tempo do debate. Todos sabem que a nossa possibilidade vai até as 15h ou, no máximo, cinco minutos antes, porque às 15h começa a sessão no plenário.

Vamos iniciar a pauta com o Projeto de Lei 394/97, do Vereador Osvaldo Enéas, que dispõe sobre a construção de bolsões com infraestrutura para estacionamento de caminhões, na entrada do perímetro urbano da Cidade, na saída das rodovias e proíbe a entrada dos mesmos no horário de pico no Centro da Cidade.

Temos aqui presentes alguns convidados, que chamo para fazerem parte da Mesa. Luiz Carlos Santos Cunha, pela Secretaria Municipal de Transportes e pela CET, Companhia de Engenharia de Tráfego. (Pausa) Por favor, sente-se conosco. O Diretor-Presidente da Dersa, Sérgio Luiz Gonçalves Pereira. (Pausa) Não está? O Chefe do 8º Distrito Rodoviário federal do DNRR, engenheiro Deusedir Martins; Ailton Gonçalves, representando o Presidente do Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos, Lourival de Almeida Silva.

- Aparte fora do microfone.

A SRA. ALDAIZA SPOSATI (PT) - Pois não. Então só registrar o nome. É Gastão Barnabé? (Pausa) Está certo. Pela Secretaria de Vias



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 13 do

Processo 394/97

Amélia da Silva Iguchi

DE-10/133

ROD.: Z-1-2 FOLHA:2

TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

Públicas, Rosângela Veríssimo da Costa Sartorelli, representando o Secretário André Monteiro de Fazio. Já está conosco o Vereador Osvaldo Enéas, autor do projeto.

Maria Amália, temos cadeiras? (Pausa) Temos.

Todos os senhores têm a cópia do projeto de lei em mãos? (Pausa) Para quem não tem, há cópias aqui na mesa. Vou pedir ao Vereador Enéas que faça uma rápida justificativa.

Para efeito formal, trata-se de um projeto de lei composto de sete artigos. O primeiro deles atribui à Secretaria de Serviços e Obras o prazo de 90 dias para a construção de bolsões com toda a infra-estrutura necessário para o estacionamento de caminhões na entrada do Município de São Paulo e na saída das rodovias, utilizando áreas da Municipalidade.

Não foi convidada a Secretaria de Serviços e Obras porque essa matéria, na Prefeitura, não é afeta a essa pasta; é afeta à Secretaria de Vias Públicas. Esta aqui é mais ligada a edificações. Penso que foi este o critério que a Comissão adotou. É isto?

- Aparte fora do microfone.

A SRA. ALDAIZA SPOSATI (PT) - Artigo 2º - a obra deverá ser realizada em parceria com empresas da iniciativa privada, participantes de licitações e interessados na exploração do local após a conclusão das obras. Parágrafo único - Não havendo áreas disponíveis próximas da entrada do perímetro urbano, a Prefeitura deverá proceder às respectivas desapropriações. Artigo 3º - Das obras deverão constar:



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 14 do

Processo 394/97

Amélia Marynni Iguchi

Reg. 11133

DI-10

ROD.: Z-1-2 FOLHA:3

TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

restaurante ou lanchonete, sanitários com chuveiros, salão de estar para breve repouso, posto de abastecimento com atendimento elétrico e mecânico, ambulatório médico de primeiros socorros e demais serviços considerados importantes. Parágrafo único - Os detalhes técnicos do projeto da obra deverão constar de licitação. Artigo 4º - fica, também, proibida a entrada de caminhões no perímetro urbano nos dias úteis, nos horários das 6,00 às 9,00h e das 17 às 20h, para evitar o congestionamento do perímetro urbano nos horários de pico. Parágrafo único - Os bolsões estarão abertos e funcionando 24h por dia. Artigo 5º - O Poder Executivo regulamentará em 30 dias esta lei. Artigo 6º - As despesas decorrentes dos artigos 1º e 2º correrão por conta de dotações orçamentárias próprias. Artigo 6º - Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário".

De fato o Vereador Osvaldo Enéas, nesta proposta, toca numa questão fundamental que é a do estacionamento e da reposição das condições de trabalho dos caminhoneiros. Temos na Cidade uma experiência maior que é a da Emurb, ou construída pela Emurb, lá na Fernão Dias. E outra que havia sido iniciada, nas proximidades do Shopping Center Norte. Acho que a gente vai precisar obter informações de como estão funcionando.

Passo a Presidência ao Vereador Aurélio Nomura, que acaba de chegar. Acabamos de ler o projeto e pedimos ao Vereador Osvaldo Enéas para fazer a justificativa, para o nosso debate.

- Assume a Presidência o Sr. Aurélio Nomura.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 15 do

Processo 394/97

Amélia Mayumi Iguchi

DT 101133

ROD.: Z-1-2 FOLHA:4

TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

O SR. AURELIO NOMURA (PSDB) - Boa tarde a todos. Gostaria de justificar o atraso. Estou fazendo um "check up", que neste momento é de vital importância e acabei me atrasando. Precisava fazer a esteira, esses esforço físico é um negócio tremendo! (Risos)

Tem a palavra o autor do projeto, Vereador Osvaldo Eneás.

O SR. OSVALDO ENEAS (PRONA) - Boa tarde a todos. Também gostaria de me desculpar pelo atraso.

Vou falar do projeto sobre os bolsões, que vem resolver parte do problema que temos na entrada do perímetro urbano. Há um congestionamento muito grande, todos os carros vão para as ruas no mesmo horário. Todos sabem que o diesel é o maior problema da poluição. A retenção dos caminhões na periferia, na entrada do perímetro urbano, vem resolver parcialmente o problema. Não é um rodoanel, evidentemente. Mas o custo e o prazo da construção chegam a ser satisfatórios.

Quero falar sobre a minha justificativa, que é a necessidade do trânsito no horário de pico. Posteriormente gostaria que um técnico, que está aqui presente e que me ajudou na elaboração, usasse a palavra.

Mas, "a priori", a cada dia mais se avoluma o congestionamento das vias expressas no perímetro urbano da Capital. Tal se deve a vários fatores, entre os quais o excesso de veículos, com predominância dos mais pesados, como caminhões e ônibus. Assim sendo, já que a frota de transporte urbano está toda na rua nos horários de



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 16 do

Processo 394/97

Assinado por Iguchi

Reg. 1133

ROD.: Z-1-2 FOLHA:5

TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

pico, uma forma de minimizar o congestionamento é proibir o excesso de caminhões de trafegar no perímetro urbano.

É uma justificativa, no meu ver, satisfatória e necessária. Mas gostaria de chamar o Sr. Monteiro, que irá fazer uma explanação melhor, com a autorização do nosso Presidente.

Sr. Presidente, estou solicitando que um técnico, que tem maior conhecimento, faça uma explanação.

O SR. AURELIO NOMURA (PSDB) - Pediria que o fizesse "a posteriori", mesmo porque gostaríamos, também, de ouvir outros técnicos do setor. Então, gostaria de ouvir de V.Exa. os esclarecimentos, como autor. Depois ouviremos, a seguir, com certeza, esse técnico indicado por V.Exa.

O SR. OSVALDO ENEAS (PRONA) - Assim sendo, os bolsões proporcionarão duas opções práticas e objetivas. Primeiro, o caminhoneiro vindo de longa distância terá oportunidade de descansar, antes de enfrentar e aumentar o congestionamento da Cidade. Segundo, programar-se para sair do seu ponto de origem para chegar antes ou depois da interdição de sua entrada no perímetro urbano. Por mais que pressionados por transportadoras ou agenciadores de frete, o repouso após longa viagem, que é recomendado pelas autoridades do transporte, é fundamental para evitar acidentes. E a programação dos horários de saída compensará, sem traumas, a perda de tempo nos congestionamentos. Assim sendo, me parece que, por coerência e bom senso, esta proposta é viável e importante, inclusive para atenuar as poluições atmosférica e



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 17	do
Processo 394/97	
Assinatura de Iguchi	
Reg. 1133	

ROD.: Z-1-2 FOLHA:6

TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

sonora, que tanto atormentam no conturbado trânsito de São Paulo. além do mais, o fato da participação da iniciativa privada na execução das obras, não irá exaurir os cofres públicos. Assim sendo, conclamo aos nobres vereadores e aos presentes, solicitando especial atenção a este projeto de lei.

Esta é a minha justificativa. Por ora, muito obrigado.

O SR. AURELIO NOMURA (PSDB) - Agradeço. Gostaria de convidar para fazer parte da Mesa, o Vereador Bruno feder, que é membro da Comissão e o Sr. Euclides Alves Pimentel, que é do Sindicato de Transporte de Cargas de São Paulo.

Tem a palavra o Sr. Luiz Carlos Santos Cunha, representante da Secretaria Municipal de Transportes.

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, senhoras e senhores, inicialmente gostaria de parabenizar o Vereador Osvaldo Enéas e a Câmara Municipal, pela preocupação com o assunto circulação de caminhões. É um fator que realmente tem uma influência muito grande no trânsito, não só nas cidades, mas também nas rodovias. Especificamente em São Paulo, tendo em vista as outras condições de trânsito da própria Cidade e outras condições de uma cidade com problemas cada vez maiores.

Por conta disso a CET e a Secretaria Municipal de Transporte, ao longo dos últimos anos, vimos tomando algumas medidas para disciplinar a circulação de caminhões, principalmente nas áreas mais críticas. A gente poderia citar, por exemplo, a zona de máxima



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 18 do

Processo 394/92

Assinatura: Amélia Mayumi Iguchi

Reg-10133

ROD.: Z-1-2 FOLHA:7

TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

restrição de circulação de caminhões, a chamada MRC, ali nos jardins, que proíbe os caminhões de circularem das 10h da manhã às 20h. Esta é a maior proibição. Alguns tipos de caminhão

Têm autorização para (Morgado)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 19 do

Processo 394/98

Amélia Mayumi Iguchi

DT-10133

ROD.: Z-3-4 FOLHA:1

TAQ.: Morg.

COMISSÃO: Política Urbana.

ORADOR:

DATA: 18.8.99

...uma autorização para circular até às 15 e a proibição maior das 15 às 20 horas. Outros corredores que a gente sistematicamente, os grandes corredores de trânsito, temos proibido a circulação de caminhões na maior parte nos horários de pico, para citar os exemplos mais próximos, a rótula, Consolação, Rio Branco, Tiradentes, Radial Leste que estão com circulação proibida de caminhões nos horários de pico, das 7 às 9 e das 17 às 20hs. E alguns outros que a gente proibiu no dia todo, por exemplo, a Avenida 23 de Maio, que é um corredor muito carregado, com muitos veículos pequenos e também não se consegue enxergar pelo volume de carros, a gente acha que tem pouco ônibus, mas se for contar não tem poucos ônibus, tem mais de cem ônibus por hora. É um corredor onde caminhão foi proibido o dia todo, das 6 às 21hs., de segunda à sexta-feira. Então, a gente já vem tomando medidas para se disciplinar esse problema e conseguir melhor utilização das ruas, porque o problema de São Paulo é conseguir utilizar melhor a infraestrutura, porque se todo mundo quiser usar no mesmo horário, realmente teremos problemas, tanto que temos o chamado rodízio municipal, o chamado projeto de lei que foi encaminhado pelo Prefeito, discutido e aprovado na Câmara, na época tive oportunidade de vir nas audiências públicas, a lei foi implantada e dois anos depois vemos que a maioria da população está favorável a tal ponto, que em julho, como se previa, por ser férias escolares, foi suspenso o rodízio e a grande maioria das pessoas sentiu o problema do rodízio ser suspenso.

Com relação ao projeto de lei, especificamente, gostaria de dividir em duas partes, porque na realidade propõe, uma coisa são os bolsões para estacionamento de caminhões e a outra parte a proibição que os caminhões entrem no perímetro urbano da cidade de São Paulo.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 20 do

Processo 394/97

Anelisa M. da Silva Iguchi

DT. 10 133

ROD.: Z-3-4 FOLHA:2

TAQ.: Morg.

COMISSÃO: Política Urbana.

ORADOR:

DATA: 18.8.99

Então, com relação à primeira parte, a criação dos bolsões, a Secretaria Municipal dos Transportes e o CET apoia, recomenda, porque é uma recomendação que a CET fez há algum tempo e tem buscado isso sistematicamente talvez como ampliação da lei, de se incluir também o bolsão que serviria para transbordo de cargas para essas grandes carretas que chegam perto da capital, num futuro não muito distante teremos que pensar nisso, os caminhões que entram na cidade têm que ser de menor porte. Não podem entrar as carretas muito grandes, a não ser que entrem de madrugada, essa é outra história, mas estamos falando em utilizar melhor a infra-estrutura existente. Se entrar de madrugada, do ponto de vista de trânsito tudo bem, talvez tenha outros problemas como barulho, dependendo da área em que ele for, mas se não uma proposta que se faz é possibilitar o transbordo de cargas de caminhões grandes para os menores e a carga e descarga na cidade, nas regiões mais críticas da cidade serem feitas com caminhões de menor porte que atrapalham menos. Dentro dessa proposta, é uma das discussões que a CET e a Prefeitura está participando do Rodoanel, junto com o Governo do Estado e o Governo Federal, a administração do empreendimento é da DERSA, é uma das coisas que a gente tem colocado, que se fosse o caso de prever com o Rodoanel alguns desses bolsões de transbordo de carga para carreta grande chegar até próxima da cidade e depois no centro da cidade, ou nas áreas mais críticas, chegar os caminhões menores. Essa primeira parte do projeto vemos com bons olhos e entendemos que pode ser uma parte, porque o problema de trânsito não vai se resumir de uma solução só, mas é uma medida que pode ajudar muito a se ter um trânsito melhor no futuro.

Com relação à segunda parte, já fizemos por conta do rodízio, e quero lembrar quais as regras do rodízio, que interferem no que vou



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 21 do

Рос. 314/92

Paulo

BT 101133

ROD.: Z-3-4 FOLHA:3

TAQ.: Morg.

COMISSÃO: Política Urbana.

ORADOR:

DATA: 18.8.99

falar agora. O rodízio está previsto na área do centro expandido, que é a área delimitada pelo mini anel, que faz a ligação entre as rodovias e que recebe o trânsito das rodovias, praticamente todas as rodovias, com exceção da Régis Bittencourt, quase todas as rodovias desembocam no mini anel, ou nas marginais ou a Anchieta chegando na Tancredo Neves e a Imigrantes chegando na continuação da Bandeirantes, no complexo Maria Maluf. O mini anel tem essa função de receber o tráfego rodoviário e fazer essa distribuição para dentro da cidade, além de interligar as rodovias. O rodízio funciona nessa área interna, de segundo a sexta para todo tipo de veículo, inclusive caminhão, só que o caminhão tem uma exceção de poder circular juntamente no mini anel viário por causa dessa função do mini anel de fazer a interligação das rodovias. E neste ano apesar do rodízio foi sensível e todo mundo sentiu isso no pico da tarde, a partir de maio, junho, tivemos uma piora nas condições de trânsito. O pico da tarde está se tornando pior do que o da manhã, com condições mais complicadas que o da manhã. Essa piora, pelos nossos registros, veio a partir de maio. E nessa época começamos a estudar para levantar essa liberalidade que existia para os caminhões, de circular no mini anel. Então, pensamos, como não incluir o caminhões, como os carros que têm que obedecer o rodízio, por que não incluimos os caminhões no mini anel, conseguindo assim retirar de circulação do mini anel, e falo mais da Marginal Tietê que é o pior trecho, conseguiríamos retirar 20% da frota de caminhões no pico da tarde, que é das 17 às 20hs. E assim passamos a fazer esse estudo. Tenho os gráficos aqui, que depois vou mostrar e passar para o Sr. Presidente, que é uma coisa importante, o estudo da CET, gostaria que ficasse aqui consignado, a Marginal Tietê tem um fluxo de caminhões muito grande durante o dia todo, o volume que se



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 22 do

Processo 351/97

Câmara Municipal de São Paulo

DT-101133

ROD.: Z-3-4 FOLHA:4

TAQ.: Morg.

COMISSÃO: Política Urbana.

ORADOR:

DATA: 18.8.99

aproxima de mil e poucos caminhões por hora, ao longo do dia todo, não existe um horário de pico de volume de caminhões, existe para automóveis, como se vê em outros lugares da cidade. Mas na Marginal Tietê quando se fala em pico, não é acentuado, existe um patamar, o volume atinge de manhã, as 8 horas, uma característica, aumenta o volume depois das 7 horas, mas por volta das 9 horas da manhã, já atinge quase um patamar da ordem de mil caminhões e fica constante até depois de 20 horas. Não existe um volume acentuado que se consiga identificar que tem muito caminhão. Os gráficos mostram isso claramente. E nas nossas simulações se tirasse 20% desses horários, das 7 às 10hs, do rodízio e das 17 às 20hs., o risco que corremos dessa parte de frota vir para durante o dia é muito grande. Chegamos à conclusão, vamos admitir que uma parte vai para o dia e outra parte para a noite, e chegamos à conclusão que o volume de caminhões é tão grande, e existe um maior volume dos caminhões às 15 e 16 hs., se uma parte do pico da tarde se deslocar um pouco para antes, 15 e 16 hs., poderemos ter um efeito um pouco contrário da medida que queremos, ao invés do trânsito melhorar, ele vai piorar, porque vou ter mais caminhões na Marginal Tietê e o trânsito na hora de pico vai estar mais congestionado, será mais difícil dissolver o congestionamento. Por conta disso, há dois meses atrás, entendemos que seria melhor manter essa exceção que os caminhões têm para circular, porque senão poderia criar um problema sério na Marginal Tietê. Estou falando especificamente da Marginal Tietê. No restante do mini anel acho que até se acomodaria, mas na Marginal Tietê seria muito sério.

Então, recentemente, recebemos o projeto de lei e fizemos este gráfico, a simulação não só com o rodízio, mas com a medida que o projeto prevê, que é a proibição total, então, não seria uma parte dos



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 23

do

Processo 394/97

Antônio Máximo Iguchi

FIAPDT 1033

ROD.: Z-3-4 FOLHA:5

TAQ.: Morg.

COMISSÃO: Política Urbana.

ORADOR:

DATA: 18.8.99

caminhões que teriam que sair do pico da tarde, mas todos os caminhões, não 20% por dia como prevê o rodízio, mas todos os caminhões. Por esta simulação ficamos mais assustados ainda, este gráfico mostra, Sr. Presidente, são duas seções da Marginal, uma em cada sentido, que mostra a circulação de ônibus em relação ao restante é pequena, quando se põe um gráfico numa escala dessas, fica pequeno. A linha amarela mostra isso que eu falei, que é um patamar de caminhões por volta de 1500, por volta das 11 horas, quando aumenta mesmo, e isso se prolonga até o final do pico da tarde. Esta linha azul, que são carros, tem o pico acentuado, de manhã num sentido, isto que a gente observa aqui, e à tarde no sentido contrário. O amarelo é o caminhão, talvez fique difícil de ver de longe, mas a gente pode ver depois, o azul são os carros, o claro é a soma e esta outra linha seria a simulação com o projeto de lei, proibindo, tirando os caminhões, vou criar um pico muito maior do que existe hoje em horários diferentes. O azul claro é tudo, a soma, inclusive ônibus estão incluídos ônibus, a somatória de todo trânsito que passa numa determinada seção, um gráfico é num sentido, Castelo Branco, Rodovia Ayrton Senna, o outro gráfico no outro sentido. Isso nos assusta um pouco, com o objetivo de tentar resolver um problema, criar um outro maior num horário diferente. Este é o ponto da circulação de caminhões que temos na marginal no dia todo.

O outro ponto que levantamos é o aspecto da fiscalização. O projeto de lei prevê os bolsões, como já enfatizamos, e somos plenamente favoráveis, mas o problema da fiscalização nos preocupa por dois aspectos, primeiro, porque quase todas, como o projeto fala em perímetro urbano, quase todas as rodovias não significa fiscalizar somente as rodovias, porque quase todas as rodovias tem saídas para



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 24 do

Processo 394/97

Amélia Mayumi Iguchi

DT-10133

ROD.: Z-3-4 FOLHA:6

TAQ.: Morg.

COMISSÃO: Política Urbana.

ORADOR:

DATA: 18.8.99

idades da região metropolitana. Vou dar alguns exemplos para que todos consigam entender o que estamos falando. Você vem pela Rodovia Castelo Branco e desemboca no Cebolão pega a Marginal Pinheiros ou Marginal Tietê, mas muito antes, se fosse fazer uma fiscalização só na Castelo Branco e não deixar chegar caminhão num determinado horário até que seria uma fiscalização relativamente fácil, teria outros aspectos, mas seria uma fiscalização fácil de se fazer até por equipamento eletrônico, que é o que a CET está investindo hoje em equipamento. Poderia colocar equipamento eletrônico, quando o caminhão passa aciona pelo peso, tira fotografia dele e faz a multa para o caminhão.....



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 25 do

Processo 394/97

Amélia Mayumi Iguchi

DET-10133

ROD.:Z5,6 FOLHA:1

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

tira a fotografia dele e faz a multa para o caminhão. Não precisaria nem fazer a fiscalização com pessoas, com o elemento humano. Poderia fazer uma fiscalização eletrônica. Mas, tem um aspecto aí muito sério, todos sabemos que a Castelo, antes de chegar aqui, quem está lá pode optar e entrar por Osasco. Existe uma série de alternativas para entrar em São Paulo. Dizer que vamos fiscalizar bem isso é complicado porque é muito difícil a fiscalização por mais que coloquemos equipamentos, não sei se vai chegar equipamento para tudo isso. E, esse exemplo que eu dei para a Castelo se repete em outras rodovias. Por exemplo, Dutra e Fernão Dias, uma vem do rio de janeiro e outra de Belo Horizonte e têm ligação em Guarulhos. Então, não é só fiscalizar o eixo da Fernão Dias e o eixo da Dutra, as que vêm do litoral, Imigrantes e Anchieta, se repete outra vez esse problema, elas fazem a ligação com o ABC. Quem quer furar essa proibição pode porque não vem mais pelo eixo, entra em São Bernardo, São Caetano ou em Santo André e depois entra em São Paulo. Então, na realidade nós estaríamos falando não de fiscalizar oito eixos que são as oito rodovias, mas estaríamos falando de criar um cordão na Cidade e ter que fiscalizar a Cidade inteira. Então, é uma fiscalização extremamente difícil e complicada, tanto que a CET no passado, a questão de 2 anos atrás tivemos a idéia de proibir que caminhões chegassem das rodovias em determinados horários e abandonamos por causa da dificuldade da fiscalização porque não significa fiscalizar oito eixos, significa fiscalizar o perímetro urbano da Cidade inteira. Tem que passar um cordão na Cidade e onde tiver uma rua entrando tem que fiscalizar porque alguém vai furar. é lógico que pode-se argumentar que não é preciso colocar em todas que eles passam, mas talvez dezenas, centenas rotas de fuga, até boas, que possam existir.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 26	do
Processo 398/97	
Assessoria Técnica	iguchi
DT-10133	

ROD.:Z5,6 FOLHA:2

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

Então, essa idéia de obrigar o caminhão a não chegar pela rodovia estudamos há 2 anos aproximadamente e abandonamos pela dificuldade de se fiscalizar. Seria como fazer uma barreira na Cidade e não deixar entrar. Se fosse fiscalizar os oito eixos acho que seria relativamente tranqüilo até com fiscalização eletrônica.

Finalmente, para encerrar com relação a fiscalização, infelizmente mesmo estando na era da informática nós temos ainda no sistema trânsito um problema muito sério de fiscalização, aliás que afeta a CET e a Cidade em geral que é aquela bendita história que todos estão cansados de ouvir falar e de saber qual é a solução, mas é a bendita história de fazer a multa chegar para caminhão ou carro, qualquer que seja o veículo, de ouro estado, principalmente de estados mais distantes. No caso de caminhão isso é mais significativo e interfere muito com a nossa fiscalização que temos implantada dos caminhões à direita. Nós mantemos ao longo, acredito que todos aqui use as Marginais, viram o resultado que conseguimos, uma grande parcela dos caminhões conseguimos que fosse para a direita, até forma aquela paredão de duas faixas de caminhões à direita. Nós mantemos o pessoal diariamente fazendo a fiscalização, mas principalmente com caminhões de estados distantes, por exemplo, caminhões de Belém, de Recife, do Maranhão, infelizmente hoje fazemos a multa aqui e não temos a certeza que essa multa será cobrada onde o caminhão está licenciado. Essa é uma outra dificuldade, mas é uma dificuldade adicional que na prática interfere no problema.

Resumindo a minha fala, a posição da Secretaria e da CET é que vemos com bons olhos e recomendamos a história dos bolsões., que é uma coisa que estamos perseguindo. Recomendaria de incluir essa



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Fólia nº 27

do

Processo

297/67

Ancião, José, Antônio Iguchi

DT-101133

ROD.:Z5,6 FOLHA:3

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

possibilidade de transbordo para que possamos pensar no futuro em ter caminhões menores entrando nas áreas críticas. Na proibição a gente não recomendaria porque achamos que vai criar um problema, pode criar um problema, não estamos afirmando isso. A simulação mostra, mas não podemos afirmar com certeza. Além disso, a fiscalização é muito complicada.

Encerrando, Sr. Presidente, gostaria de colocar algumas soluções que estamos perseguindo, questões que já encaminhamos para outros órgãos. Eu pediria para que os vereadores, para que a Câmara Municipal analisar essas sugestões, encampá-las para ajudar nessa batalha. Por exemplo, para diminuir a questão dos caminhões chegando nos lugares mais críticos, como eu já disse não se resume a horário de pico, mas ao dia todo. Então, seria interessante que tirássemos os caminhões da Marginal Tietê não das 7h às 9h e das 17h às 20h, mas das 6h às 20h, 21h. Então, aproveitando essa oportunidade que tivemos da greve dos caminhoneiros e que uma das reivindicações dos caminhoneiros era o barateamento do pedágio porque isso é um ponto que no frete está pensando, nós fizemos uma proposta formal para o Governo do Estado, para a Dersa e para o DR para que se estudasse de se dar esse barateamento, esse desconto no pedágio, não precisa nem ser de graça, deve-se estudar um desconto porque é a reivindicação deles, mas dar um desconto somente no período da noite. Se conseguirmos fazer isso com todos os pedágios, não tenho certeza, mas parece que existem 84 pedágios no estado de São Paulo, fora os outros estados que estão instalando, mas se conseguirmos que essa seja uma medida geral vamos conseguir fazer com que sem proibir, sem obrigar - será melhor para eles porque eles vão pagar menos - mas uma parcela deixaria de circular durante o dia e passe a circular de noite, opcionalmente,



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 28 do

Processo 394/97

Assinada por: [Assinatura]

DT-10/13

ROD.:Z5,6 FOLHA:4

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

porque ele terá um ganho com isso. Fizemos essa proposta oficialmente para o Governo do Estado, para a Dersa e gostaríamos de apresentar aqui para os vereadores debaterem e se entenderem que é o caso gostaríamos que nos apoiassem. O nosso desejo é que isso seja geral, no Estado todo, ou talvez até em outros estados e vamos contribuir cada vez mais para que o transporte de cargas passe para o período noturno. Isso vai ajudar não só a Cidade. estamos falando aqui da proibição no perímetro urbano, mas se pegarmos a Castelo Branco hoje, fora do perímetro urbano, ela está congestionada, ninguém consegue vir de Alpha Ville para São Paulo. Alpha Ville é outro município, é Barueri, atravessa Osascò, mas ninguém consegue vir tranqüilamente. Então, vamos deslocar uma parte dos caminhões para a noite e isso vai ajudar a Castelo Branco, não ajuda apenas a Cidade, mas a rodovia também, a área metropolitana como um todo; talvez outros centros urbanos também que começaram a ter problemas como Campinas e outras cidades grandes. Essa é a proposta que gostaríamos de deixar para que a Câmara debatesse e, se for o caso, nos apoiasse nessa proposta.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Agradeço a manifestação. Parece que a Vereadora Aldaíza Sposati gostaria de dirimir algumas dúvidas.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Apenas um esclarecimento. Como a questão dos bolsões pelo seu relato está apoiada e foi pensada pela Secretaria, a experiência que se tem na Cidade de terminal de carga que funcionam similarmente como bolsão, há algum estudo da Secretaria sobre bolsões, dimensionamento, quantos e onde? Seria na entrada do



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 29 do

Processo 398/97

Amélia Hayami Iguchi

DT 101133

ROD.:Z5,6 FOLHA:5

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

município de São Paulo? Seria antes de chegar no município? Há algum estudo dessa disposição?

O SR. _____ - É uma idéia ainda preliminar, não é um estudo que possamos dizer que seja um anteprojeto, mas temos em cada rodovia, por exemplo, ou fazendo essa conjunção agora que estamos acertando com a Dersa de fazer essa conjunção com o minianel. Existe um estudo, mas não tenho de cabeça a proposta. Existe um estudo, mas precisa ser aprofundado para determinarmos a quantidade e a localização desses terminais. Mas, existe uma idéia, um pré-projeto, digamos assim, sobre esses bolsões.

A SRA. ANA MARTINS (PC do B) - Esse estudo que os senhores iniciaram seria para todas as chegadas das rodovias na Cidade ou especificamente para a Castelo Branco?

O SR. _____ - Não. Estamos pensando em todas. O estudo que fizemos, principalmente da circulação é para todas. Circulação entendemos que é um problema sério. Citei a Castelo como um exemplo, mas isso vale para todas. Não sei se é essa a pergunta, mas existe a dificuldade de circulação de poder percolar pela área urbana. Isso existe em todas, por exemplo, Anchieta e Imigrantes podem sair pelo ABC e chegar em São Paulo por São Caetano, por Santo André, assim por diante. A Dutra e a Fernão Dias podem sair por Guarulhos e chegar em São Paulo por Gurulhos.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 30 do

Processo 358/97

Amélia Karyu In Iguchi

BR-10 1133

ROD.:Z5,6 FOLHA:6

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

A SRA. ANA MARTINS (PC do B) - Digo em relação aos bolsões.

O SR. _____ - Os bolsões são para todas as rodovias.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Alguém mais gostaria de formular uma pergunta? (Pausa) Novamente, agradeço os esclarecimentos e gostaria de passar a palavra ao Dr. Delzedir Martins, que é o chefe do 8º Distrito Rodoviário Federal do DNR.

O SR. DELZENIR MARTINS - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, inicialmente, gostaria de agradecer o convite para participar de um assunto que, realmente, é de muita importância não apenas para São Paulo, mas tem repercussão a nível nacional. Inclusive, conforme o engenheiro Luiz Carlos citou, basicamente esse trânsito existente hoje na Marginal do Tietê costumamos tratar desse assunto justificando que a maior rodovia do país é a Marginal do Tietê. isso porque toda a ligação entre o Sul, o Sudeste, o Norte e o Nordeste temos dois grandes corredores, a BR116, a São Paulo - Curitiba, a Régis Bittencourt e a BR153, a Transbasiiana, que passam em São José do Rio Preto, Marília e Valinhos, um dos grandes corredores a nível nacional de ligação com o Sul do País. Mas, a BR116 predomina nessa ligação em volume de tráfego. Essa ligação forçosamente passa pela Marginal do Tietê. Então, hoje, realmente, todas as rodovias têm um trânsito bastante elevado, principalmente e caminhões que predomina. Em uma São Paulo - Curitiba temos hoje 80% de tráfego pesado. Hoje, a malha rodoviária federal que atinge a cidade de São Paulo é relativamente



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 31

do

Processo

354/97

Assinatura: [Assinatura]

Data: 10/11/97

ROD.:Z5,6 FOLHA:7

TAQ.:Paula

COMISSÃO:Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

pequena em número. Temos a Rodovia Presidente Dutra a FERNÃO DIAS e a Régis Bittencourt, mas é de grande importância porque ela promove em termos de ligação e pelo tráfego que possui. Essas três ligações, essas três rodovias hoje passam por uma modernização e aumento de capacidade. Então, hoje estamos executando a duplicação entre São Paulo e Belo Horizonte e a Rodovia do Mercosul, São Paulo, Curitiba, Florianópolis até Porto Alegre com a intenção de ligar São Paulo às capitais do Uruguai e Argentina. Já existe um estudo em andamento nesse sentido, com financiamento externo do BID, inclusive o Access(?) Bank Japonês, que hoje financiam as duas, esses melhoramentos na BR381 e na Régis Bittencourt. A Dutra, hoje sob regime de concessão passa por uma modernização, inclusive com aumento de capacidade. Basta dizer que na chegada de São Paulo na área de Guarulhos temos hoje duas pistas com quatro faixas de tráfego e teremos para o próximo ano dez faixas de tráfego.

Muito bem, isso forçosamente irá promover um acréscimo no volume de tráfego em São Paulo. Essa facilidade, esse desenvolvimento que está acontecendo ao longo dessa rodovia, as ligações.

(Hoje já está...Regina)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 321

do

Processo

354/97

Assinatura

Amélia Maria Henri Iguchi

Região 1133

ROD.:Z7e8 FOLHA:1

TAQ.: Regina

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.8.99

Hoje já está acontecendo, do lado de Minas Gerais, ao longo da Fernão Dias desenvolvimento industrial, a partir de Bragança Paulista porque há mais facilidades quanto à restrições ambientais. No sul do país a ligação com o Mercosul, o desenvolvimento industrial do Paraná, assim por diante, irá promover um acréscimo na maior rodovia que consideramos, que é a Marginal do Tietê.

Existe o Projeto do Rodoanel, que o Governo Federal se preocupa muito, o Ministério dos Transportes inclusive tem debatido muito sobre o assunto, vai participar, essa é uma preocupação muito grande. O Rodoanel faz parte de uma solução. Achamos, o DNER acha que não é solução única, em termos de que feito o Rodoanel se resolve o problema. O Eng. Luís Carlos citou ponto realmente de extrema importância para a cidade de São Paulo que são os terminais de carga. É assunto infelizmente em termos de trânsito, muitas vezes, complicado porque hoje estamos discutindo isso, falando em terminal de carga, eu cito aumento de capacidade de rodovias, mas são assuntos que há 20 anos se fala. Não é nada em termos de modernização planejamento futuro, etcétera, mas é tentar recuperar atraso que temos em termos de transporte. Lembro-me, tive oportunidade de participar de algumas discussões na década de 70 em que existia órgão, empresa que fazia planejamento do Estado de São Paulo, a Transesp, e naquela época se discutia terminais de carga, terminais de passageiros. Naquela época, o DNER participava da construção de terminais. Então, esse assunto foi muito ventilado na época. Achamos que com o Rodoanel é fundamental que se tenha terminais de cargas porque a distribuição da carga na cidade de São Paulo, o que a CET conhece muito bem, acredito que é de grande intensidade. Não se preocupam porque o que acontece no trânsito urbano



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 33	do
Processo 354/97	
Assessoria: Ana Iguchi	
Reg 11133	
DT-40	

ROD.:Z7e8 FOLHA:2

TAQ.: Regina

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.8.99

da cidade tem reflexo na esfera federal rodoviária. Nós provocamos e também sofremos reflexos do que acontece na cidade e no Estado de São Paulo. A meu ver, não conheço profundamente os estudos urbanos, parece-me que a questão da proibição de entrada e saída de veículos, de caminhões, creio deva ser bastante difícil. As fugas, isso temos como exemplo o que acontece nas cobranças de pedágio. O caminhoneiro, principalmente, sempre procura alternativa e o que hoje não é alternativa, amanhã passa a ser, a partir da proibição de determinadas entradas, circulações, procuram outras saídas. Isso não é crítica aos caminhoneiros mesmo porque muitas vezes é muito sacrificado, porque contrata o transporte, o próprio transportador contrata, principalmente o contrato do transportador autônomo. Mas isso realmente na prática acontece. Acho que todo planejamento, qualquer estudo, esse ponto de ser levado em consideração.

Quero dizer que o DNER está às ordens naquilo que a Câmara Municipal de São Paulo necessitar, seja qualquer participação, estudo, opinião, estaremos sempre às ordens. A nossa casa está aberta e nos interessamos, vamos acompanhar mesmo se for o caso à distância, mas com certeza vamos acompanhar porque nos interesse muito o assunto. Estou às ordens para quaisquer indagações. Agradeço, mais uma vez, o convite que me foi formulado. Obrigado.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 34

do

Processo 321/92

Assinado por: Aurélio Nomura Iguchi

DT 10/11/93

ROD.:Z7e8 FOLHA:3

TAQ.: Regina

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.8.99

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura - PSDB) - Alguém gostaria de se manifestar? (Pausa) Por gentileza.

Acredito que o senhor poderia iniciar os esclarecimentos, o posicionamento do Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos, o Sr. Gastão, por favor.

Gostaria de agradecer, mais uma vez, os esclarecimentos do DNER e agora passo a palavra ao representante do Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos, Sr. Gastão.

O SR. GASTÃO - Sou Barnabé Antonio(?), conhecido como Gastão, sou Diretor Vice-Presidente do Sindicam - Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos de São Paulo. Aproveito a oportunidade para parabenizar a Casa, parabenizar a iniciativa do Vereador Osvaldo Enéas sobre os bolsões, é de grande necessidade, de grande utilidade para a categoria. Com relação às restrições, são polêmicas porque ao longo dos anos discutimos com a CET em relação à restrição de horário. Em relação ao horário da manhã, foi muito bem lembrado pelo Eng. Luís Carlos porque se realmente houvesse a restrição pela manhã e no período da tarde, teríamos acúmulo durante o dia e sobrariam poucas horas de trabalho. Com isso o congestionamento seria muito maior e essa preocupação é também nossa, do Sindicato. E a prova é que nós procuramos, ao longo dos anos, a Secretaria de Transportes desde a gestão anterior, quem antecedeu o Sr. Getúlio Hanashiro, não fomos atendidos. Fomos até o Sr. Getúlio Hanashiro e também não tivemos sucesso em relação a essa questão. Por isso, parabenizo realmente a atitude, a iniciativa da criação dos bolsões.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 35 do

Processo 354/98

Assessoria Técnica Iguchi

Depto 11133

ROD.:Z7e8 FOLHA:4

TAQ.: Regina

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.8.99

Em relação à restrição pela manhã, senhores, é muito preocupante porque nos restará muito pouco horário. Nós do Sindicato não concordamos em hipótese alguma quanto à restrição dos horários, muito bem lembrada pelo engenheiro. Caso seja necessário, por que não, discutiremos daqui para a frente, por que não o que existe em outras cidades do mundo? Por que não horário noturno dentro de São Paulo? Há dificuldade com o comércio? Há dificuldade com a CET? Estamos prontos para discutir, por que não? Temos de achar mecanismo, estamos prontos. Preocupa-me muito a lei ser aprovada, a aprovação com a proibição de horário pela manhã e à tarde, como já está sendo, para cargas perigosas porque, para elas, temos restrição das 17:00 às 20:00h. Caso isso ocorra, antes de termos os bolsões, será problema sério. Volto a chamar a atenção dos senhores, do Presidente, para que tenhamos cautela em relação a isso, tem de ser cauteloso. Nós não temos local. Temos várias áreas em São Paulo onde há problemas seríssimos com a sociedade, os caminhões ficam sem ter um local para estacionar, e a CET é prova disso porque recebem constantemente reclamações dos moradores. Nós estamos empenhados e preocupados com isso sim. Por isso procuramos a quem de direito, que seria a Secretaria dos Transportes Municipal.

Em relação ao Estado, já está na mão do Sr. Governador sim, o pedido de estacionamento, projeto do Sindicam nas mãos do atual Governo, ao longo das rodovias do Estado de São Paulo, principalmente nas proximidades não só de São Paulo mas das outras grandes metrópoles, de outras grandes cidades. A nossa preocupação é com o todo.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 36

do

Processo 354/97

Amélia Mayumi Iguchi

DE 10 1133

ROD.:Z7e8 FOLHA:5

TAQ.: Regina

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.8.99

Em relação ao pedágio, horário noturno, há grande preocupação nossa com isso porque se hoje a dificuldade é tão grande, pois os caminhoneiros, como os senhores têm conhecimento, são forçados ou pelo patrão, ou pela dificuldade que tem para pagar o seu caminhão, muitos deles usam o próprio rebite e isso é um perigo, senhores. Então, se abrirmos uma exceção de darmos pedágio gratuito, ou mais barato em horário noturno, vai chamar a atenção para rodarem à noite e fazerem entrega de dia, ele vai trabalhar 24 horas e isso nos preocupa muito. Chamamos a atenção porque tivemos recentemente greve, e não a greve geral, que foi massa, o caminhoneiro foi usado, não fazemos isso. Chamamos atenção sim porque queremos uma coisa íntegra, sólida, fizemos movimento aonde se transporta, leva-se de São Paulo para a Zona Franca de Manaus matéria-prima e de lá retornam eletroeletrônicos, são 2.500 caminhões que fazem a linha. Fizemos movimento e em 17 dias paralisaram em Aliança de Tocantins, procuramos fazer o movimento distante de São Paulo porque a nossa preocupação era que não houvesse congestionamento, que a sociedade não sofra mais do que já está sofrendo, fizemos lá sim, e não paramos a rodovia um minuto sequer. Isso tudo está filmado, está tudo fotografado, enfim, todas as autoridades estiveram presentes e são testemunhas que em nenhum momento sacrificamos a sociedade. Conseguimos as reivindicações para a categoria. Caso o senhor conheça bem, ao longo dessa rodovia tivemos problemas seríssimos porque esses profissionais, que tem vida subumana, se forçam a trabalhar 24 horas por dia e isso é muito perigoso. Caso abram pedágios às zero horas, às 6:00h, enfim, os profissionais vão forçar o corpo, vão usar o que for preciso, isso será muito perigoso. Caso peguem os índices de acidentes registro no país, ao longo das rodovias, é das 3:00 da manhã às 10:00 horas, é

26



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 37

do

Processo

397/98

Amélia Mayumi Iguchi

DT-10 11133

ROD.:Z7e8 FOLHA:6

TAQ.: Regina

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.8.99

quando o sono mais aperta e os acidentes ocorrem ao longo das rodovias. Os senhores podem pegar as estatísticas porque o que acontece é isso.

Estamos à disposição para fazermos trabalho em relação aos bolsões. Parabenizo a todos e estamos juntos para o que for preciso. Mas quanto ao horário, pela manhã e pela tarde, vamos nos manifestar contrários, não somos favoráveis.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura - PSDB) - Agradeço a manifestação. A Vereadora Aldaíza Sposati gostaria de solicitar esclarecimentos do senhor.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - São só duas questões que fazem parte da minha ignorância. Além do Sindicam há outro sindicato ligado aos transportes? Essa é uma das perguntas porque é um sindicato de caminhoneiros autônomos. Uma outra pergunta: do ponto de vista dos caminhoneiros, há algum levantamento ou alguma proposta sobre o número de, vamos dizer assim, de bolsões que são necessários para São Paulo? Existe alguma avaliação de vocês para o modelo de terminal de carga da Fernão Dias? Uma avaliação em termos de como está funcionando, o que presta, o que não presta, o que tem problema. São três esclarecimentos.

O SR. GASTÃO - Temos projeto dentro do Sindicam, infelizmente não trouxe mas quando eu disse que entregamos nas mãos do governador,



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 38

do

Processo

394/97

Amélia Hayami Iguchi

DT 11133

ROD.:Z7e8 FOLHA:7

TAQ.: Regina

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 18.8.99

é quando falamos das rodovias. Agora, para São Paulo, vamos discutir realmente por que não de maneira semelhante, não pode ser diferente. Todas as entradas realmente, aqui eu vejo no projeto do Vereador, de São Paulo é..., existe sim outro sindicato. Existe, está presente, ao meu lado, o Sindicato dos Condutores de Empresas de Transportes. Nós representamos os autônomos do Estado de São Paulo, temos carta sindical desde 87, aprovado pelo ministro.

Em relação ao Terminal de Cargas Fernão Dias, hoje são suporta mais, está sobrecarregado.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - E quanto ao padrão de funcionamento? Tem padrão adequado? Era isso que eu queria ouvir dos senhores, sim ou não.

O SR. GASTÃO - Sim, com certeza, mas creio que nós, falando dos autônomos, não haveria nem a necessidade de investimento daquele porte.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Com boxes e tal?

O SR. GASTÃO - É, nós apresentamos, inclusive é a nossa preocupação Vereadora, porque estou indo à Paulínia para reunião com o Sr. Prefeito às 15:00h, porque foi criado um estacionamento lá, junto com a iniciativa privada e comprou-se o terreno. O ex-Prefeito apoiou (Marcelo)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 39 do
Processo 374/97
Amélia da Silva Iguchi
Reg. 11133

ROD.:Z9 FOLHA:1 TAQ.:Marcelo COMISSÃO:Pol. Urbana

ORADOR:

DATA:18.08.99

O Ex-Prefeito apoiou a iniciativa, não temo nome, era Só-bloco, não tem o que esconder, e a Socicar, fizeram uma obra monstruosa. Parabéns pela obra, mas vai se cobrar do caminhoneiro um absurdo. O que resultou? O caminhoneiro não foi para o estacionamento porque não tem condições de pagá-lo. Essa é a nossa preocupação.

O nosso projeto, Vereadora, é um projeto de custo zero para o caminhoneiro, temos o projeto com custo zero para o caminhoneiro, com qualidade de higiene, de sobrevivência interna e segurança.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Antes de passar a palavra à Vereadora Ana Martins, gostaria de convidar para fazer parte da Mesa o Dr. Ulisses Carraro, diretor do DERSA, e comunicar a presença do Dr. Mario Sérgio Cabral Melo e do Dr. Ricardo Teixeira.

Tem a palavra a nobre Vereadora Ana Martins.

A SRA. ANA MARTINS - Eu queria saber do senhor, que representa aqui os caminhoneiros, existem outras entidades, os cegonheiros são outra entidade específica de cegonheiros. São mais que três sindicatos?

O SR. - A vereadora quer saber sindicato de autônomos. Existe mais, inclusive, estamos ao lado de um, um representante do sindicato de transporte. O cegonheiros é específico, só de cegonheiros, o sindicato a nível nacional.

A SRA. ANA MARTINS - É importante, porque estamos começando a estudar o projeto de lei do nobre Vereador Osvaldo Enéas. Diante da sua preocupação, como ficaria o artigo 4º, que diz o seguinte: "Fica também proibida a entrada de caminhões no perímetro urbano nos dias úteis nos horários das seis às nove, das 17 às 20, para evitar o



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 40 do

Processo

394/92

Assinatura: Iguchi

Reg 10/1133

ROD.:Z9

FOLHA:2

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol. Urbana

ORADOR:

DATA:18.08.99

congestionamento do perímetro urbano nos horários de pico". Os bolsões ficariam abertos 24 horas, mas como senhor iniciou a opinião, que o senhor fundamentasse um pouco mais e desse a opinião da categoria sobre esse artigo, até porque nós, à medida que possamos debater bem esse projeto, ele poderá ser aperfeiçoado com a ajuda dos especialistas, com a ajuda dos técnicos em trânsito e transporte, mas, também, com a opinião dos trabalhadores que se utilizam cotidianamente ou do bolsão, ou da rodovias ou do trânsito na cidade.

O SR.

- Muito bem lembrado, Vereadora. Eu volto a frisar a tese do engenheiro, que ele frisou, que seriam 24 horas os bolsões, na qual poderia se fazer o transbordo dessas mercadorias e se programava a entrada na Grande São Paulo. É isso que nós pretendemos na Capital. Ele funcionando 24, não seria um só bolsão, seriam vários, pelo que entendi. Aí temos condições de em cada região fazer esse transbordo e condições de programá-lo sem acúmulo ou sem esse risco de proibição, como frisou muito bem o engenheiro, conhecedor técnico, de sair todos ao mesmo tempo, e formaria um acúmulo dentro das marginais, ou Anchieta, Francisco Morato e outras que existem. Não sei se me fiz entender, se respondi bem a pergunta. Da paralisação pela manhã não.

O SR.

AURÉLIO NOMURA

- Mais uma vez agradeço os

esclarecimentos do Sr. Barnabé Antonio, conhecido também como Gastão. Gostaria, agora de passar a palavra à Sra. Rosângelo Veríssimo da Costa Sartorelli, representante da Secretaria Municipal de Vias Públicas.

A SRA. ROSÂNGELA VERÍSSIMO DA COSTA SARTORELLI - O que eu ia

colocar já foi muito bem colocado por todos, principalmente pelo



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 41 do

Processo 394/92

Amélia de Aguiar

10133

ROD.:Z9

FOLHA:3

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol. Urbana

ORADOR:

DATA:18.08.99

colega Luiz Carlos, com relação à questão do trânsito e, principalmente, em relação à marginal.

Eu vejo, também, isso como dois aspectos distintos, um é o bolsão e outra é a questão do horário. Fica claro para a gente que essa questão da proibição, e já colocado pelo rapaz do sindicato, a necessidade deles trabalharem muito. Então ele fica parado até as nove no bolsão, deu nove hora saem todos. Aquela situação que ele colocou, que o pico é constante, ele já não vai ser constante, vai sair todo mundo no mesmo horário, ele, querendo ou não querendo, ele está ali numa situação confortável, mas a hora está passando, então deu o horário de sair não vai haver uma distribuição, todos vão sair no mesmo horário. E isso aqui, esse trânsito das nove horas vai se somar àquele do pico dos carros, que não tem como o dos caminhões, que é constante, mas vai se somar ao dos carros.

Então a gente, como representante da Secretaria de Vias Públicas vê essa questão do horário como coisa complicada. Dos bolsões, está claro, ele atende a uma necessidade muito grande, mas essa questão do horário fica meio prejudicado. É só isso.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI - É só um esclarecimento. Existe algum setor de integração entre o debate da Secretaria de Vias Públicas e de Transportes, porque, no seu caso, a sua preocupação é do ponto de vista da circulação. Agora, do ponto de vista do estudo, das vias, do impacto no piso viário, digamos, a Secretaria mantém algum estudo, alguma análise do impacto do trânsito.

A SRA. ROSÂNGELA VERÍSSIMO DA COSTA SARTORELLI - A gente tem, claro, a gente trabalha com isso, tráfego pesado, leve, tudo isso. Não

31



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 42

do

Processo

394/98

Amélia Mayumi Iguchi

Reg. 01133

ROD.:Z9

FOLHA:4

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol. Urbana

ORADOR:

DATA:18.08.99

existe uma comissão que trabalha em conjunto, mas esse tipo de assunto é discutido...



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 43

do

Processo

398/97

Amélia Mayumi Iguchi

DE 10 1133

ROD.:Z10 FOLHA:1

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Pol. Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

...não existe uma comissão que trabalhe em conjunto, mas esse tipo de assunto é discutido pelas duas secretarias.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Perfeito. Um segundo esclarecimento: existe forma de estudar a resiliência do piso da Cidade em função do impacto. A Secretaria mantém esse estudo sobre a Cidade?

A SRA. - Tem.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - Então eu queria pedir uma cópia desse estudo para a Comissão, que é necessária.

A SRA. - É, esse é um trabalho feito pela divisão de pavimentação, mas isso não é para rodovia, é para zona...

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - É para a zona urbana, e os caminhões trafegam na zona urbana. Tem esse estudo do impacto, então, na Cidade?

A SRA. - Eu não sei se isso pode ser chamado um estudo. Tem as faixas que o pessoal trabalha para projeto de pavimentação. Se você quiser isso a gente pode fornecer.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 44	do
Processo	394/97
Assinatura	Amélia Maria Iguchi
Revisão	1133

ROD.:Z10	FOLHA:2	TAQ.: Vianna	COMISSÃO: Pol. Urbana
ORADOR:	DATA: 18.08.99		

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI (PT) - E, do estudo. Não para as faixas de pavimentação, porque aí nós só temos a pavimentar a periferia, alguma. Mas para as existentes, tem esse estudo de impacto? Essa era a contribuição de Vias Públicas, uma vez que a questão do impacto do transporte, eu gostaria muito de ouvir o impacto desse trânsito pesado nas vias da Cidade, como é que isso causa deterioração, como é que a Secretaria planeja a manutenção da qualidade do viário em função desse impacto de deterioração. Acho que era interessante a gente ouvir esse estudo, então se a gente pudesse ter acesso numa segunda rodada.

A SRA. - Eu vou passar isso para o pessoal de divisão de pavimentação e vou ver o que eles têm de mais recente nesse sentido.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Agradeço a manifestação da Sra. Rosângela. Antes de passar a palavra ao Dr. Ulisses Carraro, o Vereador Osvaldo Enéas tem uma reunião na Comissão de Administração Pública, portanto está pedindo para se retirar justificadamente, porque a falta às reuniões das Comissões acarreta a falta na Câmara.

O SR. OSVALDO ENÉAS (PRONA) - Agradeço a todos e pedir desculpas por ter realmente que ir, mas fico contente em colaborar de certa forma com a melhora do trânsito em São Paulo, na entrada da nossa grande metrópole. Agradeço ao Vice-Presidente do Sindicato dos Trabalhadores no Transporte de Carga e aos representantes dos órgãos competentes que aqui estiveram. Muito obrigado.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 45

do

Processo

334/92

Amélia Mayumi Iguchi

Reg 11133

ROD.:Z10 FOLHA:3

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Pol. Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Passo a palavra ao Diretor do Dersa, Dr. Ulisses Carraro.

O SR. ULISSES CARRARO - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Vereadores, demais membros da mesa, boa tarde. Está aqui conosco também o Dr. Ricardo Teixeira, Diretor de Operações do Dersa, que talvez possa complementar a exposição.

O que nós analisamos nesse projeto de maneira geral todos já abordaram, a dificuldade de fiscalização, o problema do fluxo, a questão de eliminar seis horas de trabalho, quer dizer, com toda a dificuldade que já tem, o caminhoneiro perde seis horas úteis por dia sem nenhuma segurança de que o trânsito vai melhorar. Esse é um problema grave.

Por outro lado, nós estamos dentro do projeto do rodoanel na questão de terminais intermodais, tentando agregar terminais rodoviários com a ferrovia, inclusive trabalhando em função do porto de Santos; tentando agregar esses terminais de forma que se possa ter esses veículos não parados dentro da Cidade, mas sendo chamados ao porto à medida em que vai havendo condição de retirar a mercadoria ou de colocar a mercadoria nos navios, para que se reduza o tempo de espera. Estamos agregando esse projeto, mas uma das grandes dificuldades - o pessoal do Sindicato colocou isso bem claro - é que pega essa conta.

A experiência de Paulínia foi uma experiência que estão tentando resolver agora, conheço o projeto, é muito bonito, muito simpático, só que introduziu um custo a mais que foi jogado na mão do caminhoneiro; daí eles não usaram, ficaram do lado de fora. Depois de



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 46

do

Processo

América Máximo Iguchi

DT 101133

354/57

g.

ROD.:Z10 FOLHA:4

TAQ.: Vianna

COMISSÃO: Pol. Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

muita pressão, em que entrou o Estado, usou defensas, proibiu parar na pista, botou cabine de polícia para fazer a fiscalização, a Prefeitura proibiu circulação. Não é a maneira correta de fazer.

Quando se discutiu com as distribuidoras, que eram os embarcadores, nem todos optaram pela solução do terminal. Parece que a Esso tinha outro terreno, então resolveu aguardar nesse terreno. Cada um buscou uma outra solução.

Estamos buscando agregar ao rodoanel um conjunto de áreas que permita a intermodalidade, permita o descanso, o repouso, mas tem um longo caminho para funcionar. Não temos efetivamente nenhum terminal hoje em São Paulo funcionando bem, a não ser os privados, os do Carrefour, do Martins, das Casas Bahia, que foi para Jundiaí, esses que são específicos de determinadas redes. O (ininteligível) Leste não chegou a funcionar da forma como foi planejado, até hoje, e está esgotado de certa maneira.

Queremos montar esses terminais mas resolvendo antes quem paga a conta. Essa conta tem que ser assumida pelo embarcador e não pelo caminhoneiro, senão ele não vai usar. É algo para auxiliar e não para atrapalhar. Essa questão tem sempre de ser colocada, porque está introduzindo custos. Proibir seis horas de uso é um custo, quer dizer, 25% do dia ficou inútil, não pode mais circular. Fora as causas que acarretam de transformação. Aí eles poderiam colocar alguns dados de 10, 20 anos atrás, o número de viagens e entregas que se faziam na área metropolitana e o número que se faz hoje. Cada vez se introduzem custos a mais na nossa vida e na vida de todo mundo.

Eu entendo que

a idéia é boa mas tem de ser aperfeiçoada... (Márcia)

36



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 47

do

Proposto

398/98

Amélia Mayumi Iguchi

DE-101133

ROD.:Z-11 FOLHA:1

TAQ.: Márcia

COMISSÃO: Pol. Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

A idéia é boa mas tem que ser aperfeiçoada, e definido exatamente para quem vão esses custos de estacionamento, como é que é essa saída, e se possível sem proibição. A CET tem um projeto de convencimento, não sei se o Cunha colocou, infelizmente cheguei atrasado, mas é de negociar com os supermercados para receber mercadorias à noite, tentando dividir essa coisa sem permissão, tentando um caminho de negociação que me parece mais lógico, mais adequado. Não sei se o Ricardo gostaria de completar mais alguma coisa? Não? Então, obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Eu só tinha uma observação, uma pergunta: o impacto do projeto rodoanel com relação a esse projeto: ele reduziria o tráfego nas marginais, qual o volume da redução do impacto na construção do rodoanel?

O SR. - Ele reduz. Nós fizemos uma série de simulações, ele reduz, ele tira cerca de 20% de tráfego. Agora, isso também não é uma coisa... Quando você fala "reduz" precisa ficar muito claro que nós vamos tirar caminhão que estava andando aqui, vai andar no rodoanel; agora, o nível de caminhão que circula, que passa pela Cidade é pequeno, é cerca de 27%. No nosso universo é muito veículo; nós temos mais de 1 milhão de veículos circulando, entrando e saindo de São Paulo. Estamos falando de 270 mil veículos, é quase uma Marginal Pinheiros inteira. Esses veículos podem passar direto.

Mas hoje São Paulo é um centro de logística, quer dizer, você quase não tem carga fechada (?); essas cargas entram aqui, são redistribuídas as cargas. Vai tirar na medida em que essas transportadoras saírem do centro para a periferia, esses novos

37



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 48

do

Processo

394/92

Amélia Mayumi Iguchi

DT 11133

ROD.:Z-11 FOLHA:2

TAQ.: Márcia

COMISSÃO: Pol. Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

terminais; aí sim, começa a fazer esse transbordo fora da área central.

Por outro lado, na medida em que você libera essas vias desses caminhões, você tem automóvel que está andando em ruela, em via estritamente residencial, que vai ocupar esse espaço. Tem uma frota todo dia entrando. Então, a gente vai atingir um novo patamar de equilíbrio, mas voltar a uma condição de fluxo totalmente livre eu não acredito; nem com o rodoanel ou com nenhum outro projeto. Nós vamos melhorar, vamos acabar com as incertezas; quer dizer, dia de chuva, que pára a Cidade, isso deixa de ocorrer; dia de passeata, você tem aquela onda de choque e começa a parar tudo. Então você tira as incertezas. Agora, nós vamos continuar com congestionamento porque é uma característica das grandes aglomerações. A gente só vai conseguir ter uma melhora o dia em que tiver um transporte coletivo mais eficiente; hoje nós temos pouco. E se a gente pensar nas grandes cidades, pensar em Tóquio, em Paris, em Londres ou Nova Iorque, que têm transporte coletivo, têm metrô que é embaixo da terra, sem atrapalhar ninguém, eles têm congestionamento. A densidade média desses locais não é tão melhor do que a nossa. O que muda é que está garantido o direito de ir e vir do cidadão, porque ele pode usar o transporte coletivo. Mas a velocidade média na superfície ainda é baixa, em particular nessas cidades.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - O .K . Vereadora Aldaíza Sposati.

A SRA. ALDAIZA SPOSATI (PT) - Eu estou exercitando a minha imaginação e não estou conseguindo chegar aqui a uma conclusão. Terminal intermodal, como eu não conheço, é intermodal pelo tipo de



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 49

do

Processo

Amélia Mayumi Iguchi

DS-101133

ROD.:Z-11 FOLHA:3

TAQ.: Márcia

COMISSÃO: Pol. Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

veículo, pelo tipo de carga? O que é isso, e como é que funciona? Eu fiquei aqui dando tratos à imaginação e não cheguei a uma conclusão de como funciona isso.

O SR. - A gente quer agregar cargas inclusive da ferrovia; não só da rodovia; quer dizer, até o caminhão próximo da rodovia. Recebendo cargas por ramais ferroviários. Você não tem mais condições de ampliar as pistas hoje em dia, o que chega no porto, por exemplo, é muito pouco em termos de ferrovia. Praticamente toda a carga hoje é rodoviária. A gente está trabalhando para... Não é tirar o espaço de ninguém, mas é para absorver esse crescimento de demanda, o País continuar trabalhando por outros modos. Você tem uma malha ferroviária implantada, para você recuperar essa malha e fazer esses transbordes, porque mata a ferrovia, então não consegue chegar na porta. Mas para trazer o grão, do Mato Grosso até São Paulo, e aqui você fazer a distribuição com veículo menor, por exemplo.

A SRA. ALDAIZA SPOSATI (PT) - É a conexão do transporte sobre pneus e transporte sobre trilho, na carga? É isso?

O SR. - Exatamente.

A SRA. ALDAIZA SPOSATI (PT) - E ali pode o caminhão estacionar e chegar na cidade? É essa idéia?

O SR. - É essa idéia.

A SRA. ALDAIZA SPOSATI (PT) - Mas esses terminais contêm... antes da chegada na cidade, há conexão de ferrovia e rodovia em pontos estratégicos?

O SR. - A idéia é essa.

A SRA. ALDAIZA SPOSATI (PT) - Mas há?



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 50

do

Processo

394/92

Aniella Mayumi Iguchi

DT 101133

ROD.:Z-11 FOLHA:4

TAQ.: Márcia

COMISSÃO: Pol. Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

O SR. - Há. Nós temos hoje, por exemplo, na região de Osasco você tem um galpão do IBC (?) que está abandonado há muitos anos. E tem um ramal ferroviário de chegada. Por outro lado, você tem toda a linha da antiga Fepasa, hoje Ferroban, que contorna, e tem a descida da Serra, um sistema ótimo, só que na entrada do porto ela não pode entrar. E quem opera dentro do porto é a Codesp. Isso traz um transtorno. E a Ferroban não fala com a MRS. Não fala como? O trevo para passar de uma linha para a outra, tem que passar por dentro da Estação da Luz. Lá dentro passa um trem por dia. Então estamos planejando fazer uma linha ao sul, a hora em que fizer o rodoanel; aproveita o leito e faz um ramal ferroviário, porque consegue contornar a Cidade e sair do outro lado. Porque hoje essa conexão é feita através da Estação da Luz. Então você imagina com os trens de subúrbio passando o tempo todo, passando um trem de carga. Você tem toda a Fepasa usando o sistema universal, que é a mão direita, e quando você pega o trecho lá da Leste, ainda vem dos ingleses a mão à esquerda. Então você teria que trocar essas coisas para poder viabilizar.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Mais algum esclarecimento? Eu não sei se o Dr. Ricardo Teixeira gostaria de prestar alguns esclarecimentos. Agradeço novamente os esclarecimentos prestados pelo Dersa, e passo a palavra ao Sr. Euclides Alves Pimentel, do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo. Por gentileza.

O SR. EUCLIDES ALVES PIMENTEL - Sr. Presidente, Srs. Vereadores... (MARCELO)

40



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 51

do

Processo

Amélia Mayumi Iguchi

DT-3011133

ROD.:Z12-13

FOLHA:1

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

O SR. EUCLIDES ALVES PIMENTEL- Sr. Presidente, Srs. Vereadores, eu queria fazer aqui uma colocação, apesar de que meu companheiro já falou quase tudo que tinha para falar.

A respeito do que foi colocado, que se refere aos dois horários, fica difícil até porque entendemos nós, o trabalhar do transporte de cargo fica submerso ao comércio. O comércio exige e ele tem que ser obrigado a vir fazer essa carga. Então no momento que ele tem que vir em certo momento a adentrar na cidade, vai complicar a situação porque aí vem a pressão por parte do cliente, que está aguardando a mercadoria, os empresários do setor de transporte também vão se sentir complicados, porque eles vão submeter seus funcionários a uma jornada excessiva. E no que tange a rodar a noite, nós já estamos fazendo um trabalho para que haja um maneira de evitar a jornada a noite, como companheiro Gastão falou, porque todos os acidentes que são constatados, temos as estatísticas das Polícias Rodoviárias Estadual e Federal, são causados ao término da jornada, ao início da manhã, quando o "rebite" acaba de fazer efeito. Essas são as estatísticas que temos em mãos. É complicadíssimo no que tange a evitar os caminhões de circular no período da manhã, quando eles seriam obrigados a rodar a noite. Sabemos que é complicada essa situação, temos que fazer um estudo em cima disso aí e encontrar uma saída para o problema.

Era só isso. Muito obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Mais alguém gostaria de se pronunciar a respeito?

A SRA. ALDAÍZA SPOSATIT - Eu só queria ponderar, Sr. Presidente, que, na verdade, o projeto apresentado pelo Vereador



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 52

do

Processo

397/97

Amélia Mayumi Iguchi

Reg. 10 133

ROD.:Z12-13

FOLHA:2

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

Enéas, tem o mérito de levantar um problema, que todos aqui concordaram. Todavia, a forma que o projeto propõe, quase todos foram contra. Então eu acho que isso coloca para esta Comissão a necessidade um substitutivo, porque, volto a insistir, nem a Secretaria de Serviços e Obras seria a protagonista de um projeto destes, porque ele passa, sim, pela Secretaria de Transportes, talvez como piloto desta proposta e articulada com os demais órgãos estaduais ligados ao transporte e, também, com a Secretaria de Vias Públicas, porque eu estou entendendo aqui que está se tratando só de uma relação, talvez com o Departamento de Edificação, que é o departamento que eventualmente executa equipamentos municipais. Mas me parece que é equivocado, porque a Secretaria de Serviços e Obras cuida muito mais da parte da limpeza urbana e de outras atividades. Então isso teria que ser modificado.

Então, o projeto tem de um lado um cunho autorizativo que nós, como Legislativo, não podemos gerar despesas, mas ele, talvez, o que ele abre é a possibilidade da constituição de parcerias. Acho que essa é uma virtude também levantada, da possibilidade de parcerias para que a cidade disponha desses equipamentos.

Todavia, acho que nós, talvez pudéssemos trabalhar um pouco mais para qualificar e quantificar esses bolsões, quer dizer, onde. Acho que está um pouco genérico. Acho que, talvez, pudéssemos ter um substitutivo precisando mais onde esses bolsões e caracterizando melhor esse tipo de licitação que foi levantado aqui por um dos senhores, afinal de contas, quem vai arcar com os custos da operação, que impacto vai ter para o caminhoneiro. Acho que isso não está claro no projeto. Acho que as regras dessa parceria precisariam ficar

42



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 53

Processo

Amélia Mayumi Iguchi

11133

ROD.:Z12-13

FOLHA:3

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

claras, caso contrário pode criar um ônus que talvez não seja tão compatível com o bônus e daí ter rota de fuga do bolsão e não a possibilidade de permanecer.

Outra coisa é que em relação ao artigo quarto, também, tanto do ponto de vista técnico, no impacto na cidade, quanto do ponto de vista da operação dos caminhoneiros, foi considerado inadequado estabelecer essa restrição de funcionamento. Então penso que precisaria ser separado o projeto no que se refere a bolsão e no que se refere à restrição de horário. Acho que a restrição é um outro estudo e que aqui foi colocado em desacordo a proposta de restrição, e diríamos assim, um estudo mais aprofundado sobre a questão do bolsão e da autorização para eventuais licitações.

Agora precisamos saber se o Vereador Enéas concorda com um substitutivo dessa ordem porque implicaria num outro projeto, praticamente dissociando os objetos que ele propõe. Então eu colocaria essa reflexão para a Comissão, porque será ela que vai ter que dar andamento e dar o parecer de mérito.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Está presente entre nós o assessor do Vereador Enéas, o Sr. Monteiro. Então gostaria que ele prestasse alguns esclarecimentos a esta Comissão, mas pediria que fosse o mais breve possível, mesmo porque hoje nós temos uma sessão extremamente importante e estaremos discutindo a instauração ou não da Comissão Parlamentar de Inquérito.

O SR. MONTEIRO - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sras. Vereadoras, representantes das secretarias e órgão competentes, senhores presentes, o Vereador havia me pedido, Sr. Presidente, que eu falasse algumas coisas antes das manifestações, porque alguma dúvidas

43



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 54

do

Processo

394/97

Amélia Mayumi Iguchi

DP-10 1133

ROD.:Z12-13

FOLHA:4

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

que estão sendo colocadas poderiam ser explicadas. O tempo é escasso e infelizmente não há condições de fazê-lo tão rapidamente. De qualquer forma eu acredito que o Vereador não vai se opor, absolutamente, em que hajam as modificações necessárias e aqui suscitadas para que o projeto dos bolsões, que é o mais importante, seja levado a adiante.

Com relação às restrições de horários citadas no artigo 4º, acredito e tenho certeza que ele não se opõe que sejam retiradas do projeto, ou se acharem necessário e conveniente que a Comissão proponha fazer um outro projeto, por autoria da própria Comissão, ou de alguém da Comissão, com relação à questão de horários etc. etc.

Então, senhores eu pediria até que o senhor fizesse a fineza de nos fornecer uma relação dos aqui presentes, para que a gente possa fazer o encaminhamento de alguns esclarecimentos por escrito, já que o horário não permiti. De qualquer maneira eu agradeço muito. Gostei muito das colocações que foram postas e quero parabenizar o engenheiro Luiz Carlos pelas suas extraordinárias colocações. Realmente, se tivéssemos tido, na época que estávamos iniciando os trabalhos do gabinete, em maio de 97, uma assessoria técnica não teríamos cometido alguns enganos que foram colocados inadvertidamente no projeto. Esse é um projeto que data mais de dois anos e não nos permitiu na época colocá-lo de uma maneira mais adequada.

Obrigado a todos. Sr. Presidente, esteja certo que o Vereador não vai se opor a nada que os senhores se proponham a fazer.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Agradeço o Sr. Monteiro. Peço à assessoria que forneça a relação dos convidados na tarde de hoje e passo a palavra à Vereadora Ana Martins.

44



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 55 do
Processo 394/97
Amélia Mayumi Iguchi
DT-10/133

ROD.:Z12-13

FOLHA:5

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

A SRA. ANA MARTINS - Sr. Presidente, demais participantes, seria mais para um encaminhamento. Considero que a discussão precisa ser completada e acho que precisamos, também, da contribuição da Secretaria de Transportes e do CET, porque até leis precisam ser colocadas em práticas. Então, quanto melhor forem debatidas será melhor para elas irem de encontro a uma realidade e serem cumpridas. Gostaríamos que fizéssemos, com mais subsídios, uma segunda audiência pública para que se complemente essas contribuições que realmente um substitutivo seja mais aperfeiçoado.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Tem a palavra a Vereador Aldaíza Sposati.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI - Acho que aí a gente poderia conversar com o relator, me parece que é o Vereador Goulart, que estou entendendo que faríamos essa vinda, concordo com a Vereadora, de mais dados, estudos sobre a matéria para a gente poder ter em debate um substitutivo.

O SR. AURÉLIO NOMURA - O Vereador Goulart já havia elaborado um parecer, mas ouvindo os membros desta Mesa ele entendeu em refazer esse parecer. Então acredito que a decisão dos membros desta Comissão é unânime de nos aprofundarmos um pouco mais em relação a esse projeto.

Eu gostaria de aproveitar a oportunidade de dizer que eu, há seis anos, apresentei um projeto, que é o primeiro projeto de terminal transborde na nossa cidade, que visa tirar aqui da região central, dos cerealistas, também com a participação da retirada dos produtores de flores ali da Anhanguera, que já foi votada em primeira e estamos também aguardando a votação em segunda. Gostaria de colocar a

45



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha nº 56

Processo

Amélia Mayumi Iguchi

DT-101133

do

394/97

g

ROD.:Z12-13

FOLHA:6

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

disposição dos senhores no caso de haver interesse de analisar esse projeto.

Vamos encerrar a presente reunião, agradecendo a presença dos representantes da Secretaria Municipal de Transportes e, também, do CET, o Sr. Luiz Carlos Santos Cunha, o chefe do 8º Distrito Federal, o engenheiro Deusetir Martins, o diretor do Dersa, Dr. Ulisses Carraro, do Dr. Ricardo Teixeira, também diretor do Dersa, o Dr. Mario Sérgio Cabral de Melo, também do Dersa, o representante do Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos, o Sr. Barnabé Antonio, a representante da Secretaria Municipal de Vias Públicas, Sra. Rosângela Veríssimo da Costa Sartorelli e também o Sr. Euclides Alves Pimentel, do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo.

Estiveram presentes nesta audiência pública a Vereadora Aldaíza Sposati, a Vereadora Ana Martins, o Vereador Goulart, o Vereador Bruno Feder, a Vereadora Myryam Athie, o Vereador Toninho Paiva e o Vereador Aurélio Nomura na presidência.

Gostaria de agradecer a presença de todos os senhores e pedir à assessoria que marque o mais rápido possível uma nova audiência pública para a qual já peço a presença de todos os senhores, porque, sem dúvida, virão abrilhantar esta discussão tão importante para a nossa cidade.

Aproveito a oportunidade para dizer que a Vereadora Ana Martins faz um convite a todos uqe quiserem participar do Seminário da Reforma Urbana e Estatuto da Cidade, a ser realizada no dia 20.08, sexta-feira agora, das 14 às 18 horas, aqui na Câmara Municipal, no Salão Nobre, no oitavo andar. Teremos como palestrantes o Deputado Inácio Arruda, presidente da Comissão de Desenvolvimento Urbano da

46



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Fôlha nº 57

do

Processo

394/98

Amélia Mayumi Iguchi

Dteto 11133

ROD.:Z12-13

FOLHA:7

TAQ.:Marcelo

COMISSÃO:Pol.Urbana

ORADOR:

DATA: 18.08.99

Câmara Federal e coma debatedores o arquiteto Cândido Malta, do movimento Defenda São Paulo, a arquiteta Ermínia Maricato, coordenadora do laboratório de habitação da FAU, o arquiteto Pedro Cury, presidente do IAP, o Dr. Edmundo Fontes, presidente do Conan, Sra. Evaniza Rodrigues, coordenadora da União Nacional dos Movimento de Moradia Popular e a Sr. Adail Carvalhjo, do Fórum Nacional da Reforma Urbana.

Mais uma vez gostaria de agradecer a presença de todos os senhores. Muito obrigado. Está encerrada a sessão.

47

Ao nobre Vereador Selvin Costa
para relatar Regimentalmente até 11 .
Sala da Comissão de Administração Pública
03/11/99 .

[Assinatura]
Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUIM, juntados nesta data data de rubricados sob
durante
folhas de n.º 580/62/26.02.20000 [Assinatura]

AMÉLIA MAYUMI IGUCHI
Secretária - RF 11.133



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº	58	do
Processo	394/97	
Ass.	Ass.º	Ass.º
Reg.		

DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 394/97

De autoria do N. Vereador Osvaldo Enéas, o projeto de lei 394/97 dispõe que a Secretaria Municipal de Serviços e Obras deverá elaborar projeto, no prazo de 90 dias, para construção de bolsões, com toda infra-estrutura necessária, para estacionamento de caminhões na entrada do Município de São Paulo, na saída das rodovias, utilizando áreas municipais.

Estabelece também que:

- a obra deverá ser realizada em parceria com empresas da iniciativa privada, participantes de licitações, interessadas na exploração do local;
- das obras deverão constar restaurantes ou lanchonetes, sanitários com chuveiros, salão de estar para breve repouso, posto de abastecimento com atendimento elétrico e mecânico, ambulatório médico de primeiros socorros e demais serviços considerados importantes;
- fica também proibida a entrada de caminhões no perímetro urbano nos dias úteis nos horários das 6 às 9 hs e das 17 às 20 hs, para evitar o congestionamento do perímetro urbano nos horários de pico;
- os bolsões estarão abertos e funcionando 24 horas por dia.

Em suas justificativas, o N. Vereador Osvaldo Enéas ressalta que o congestionamento das vias expressas da capital se avoluma a cada dia.

Assim, pretende proibir o tráfego de veículos pesados no perímetro urbano nos horários de pico e ao mesmo tempo oferecer um local apropriado para o descanso dos motoristas.

Embora revestida de elevados propósitos meritórios, a propositura é controversa.

Em primeiro lugar, a despeito de ter sido rejeitado pelo E. Plenário, às fls. 5 e 6 destes autos, há parecer da D. Comissão de Constituição e Justiça opinando pela inconstitucionalidade e ilegalidade da matéria, por adentrar o âmbito da competência privativa do Prefeito para iniciar as leis que disponham sobre obras e serviços públicos, além de ferir o princípio da independência e harmonia entre os Poderes.

Já às fls. 11, encontramos parecer contrário ao mérito, exarado pela D. Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, tendo em vista que os técnicos da Companhia de Engenharia de Tráfego, ouvidos em reunião ordinária (fls. 12 a 57), informaram que em simulações procedidas por aquele órgão constatou-se que a situação do tráfego poderá piorar, caso adotada a medida proposta, uma vez que o volume de caminhões que adentraria o perímetro urbano nos horários permitidos seria tamanho que acabaria por antecipar os congestionamentos e não diminuirlos. Em consequência, conclui o mencionado parecer, resta por prejudicada a iniciativa também na parte que prevê a construções dos bolsões.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 59 do
Processo 394/97
Amélia Mayumi Iguchi
Reg. 11133

Diante de todo o exposto, e tendo sido constatada a inviabilidade técnica e operacional da matéria, esta Comissão de Administração Pública acompanha as conclusões da D. Comissão acima nomeada e se manifesta contrariamente a este projeto de lei.

Sala da Comissão de Administração Pública,

Presidente

Relator



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

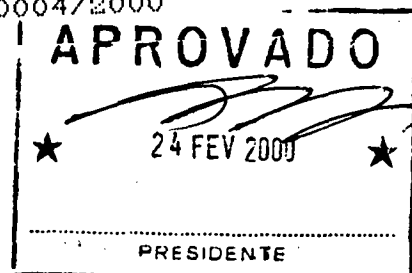
Gabinete do Vereador Osvaldo Eneás

Folha nº -60- do
Processo 394/97
Amélia Mayumi Iguchi
Reg. 11133



REQUERIMENTO

07 - RPS
07-0004/2000



Requeremos, nos termos regimentais, que seja retirado e arquivado o Projeto de Lei nº 394/97, que dispõe sobre a construção de bolsões, com infra-estrutura, para estacionamento de caminhões na entrada do perímetro urbano da cidade, nas saídas das rodovias, e proíbe a entrada dos mesmos nos horários de pico.

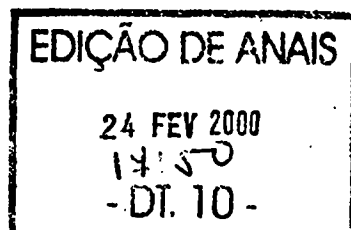
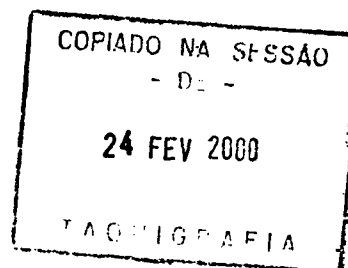
Sala das Sessões, em de de 2000.

OSVALDO ENÉAS

VEREADOR

Líder do PRONA

req-004/02/00



A Com. de Adm. Pública

24/02/2000

Breno Gandelman

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

Recebido na Comissão de

Administração Pública

Em 24.02.00 às 18.25 h,

Amélia Mayumi Iguchi
AMÉLIA MAYUMI IGUCHI
Secretária - R\$ 11.133

Ementa: Dispoe sobre a Construção de Bolsoes, com infra-estrutura, para estacionamento de caminhões na entrada do perímetro urbano da cidade, na saída das rodovias, e proíbe a entrada dos mesmos no horários de pico, e da outras providencias.

Autor(es):

. Vereador(a) OSVALDO ENEAS (PRONA)

Apresentado em.....: 08/05/1997

Autuado em.....: 08/05/1997 - Processo 01-394/1997

Proc. anexados.....: 01-0663/1991 em 27/08/1997

Leitura.....: 08/05/1997, na Sessão Ordinária 38, Legislatura 12-1

Publicado.....: D.O.M. em 10/05/1997, pag 46, col 3

Palavra(s) chave(s): AMBULATORIO / AREA MUNICIPAL / ATENDIMENTO 24 HORAS / AUTO ELETRICO / BAIJA DE VEICULOS / CAMINHÃO / CIRCULACAO / CONGESTIONAMENTO DE TRANSITO / CONSTRUCAO / DESAPROPRIACAO / DIA UTIL / ELABORACAO / ENTRADA / ESTACIONAMENTO / EXPLORACAO / HORARIO / HORARIO DE FUNCIONAMENTO / HORARIO DE PICO / LANCHONETE / LICITACAO / OFICINA MECANICA / PARCERIA / PERIMETRO URBANO / POSTO DE GASOLINA / PRAZO / PRESTACAO DE SERVICO / PRIMEIROS SOCORROS / PROIBICAO / PROJETO / RESTAURANTE / RODOVIA / SAIDA / SALA DE ESTAR / SANITARIO / SECRETARIA DE SERVICOS E OBRAS / SETOR PRIVADO / TRAFEGO / TRANSITO.

TRANSMISSÃO:

=====

I Sigla da Área	I Recebimento	I Encaminhamento	I
I CMSP	I Data Hora	I Data Hora	I
I ATM	I 08/05/1997	I 16/05/1997-14:11	I
I JUST	I 19/05/1997-12:52	I 18/08/1997-18:16	I
I ATM	I 18/08/1997-18:40	I 16/10/1998-14:42	I
I URB	I 16/10/1998-15:49	I 16/11/1999-15:23	I
I ADM	I 16/11/1999-15:59	I	I

Comissão(ões) designadas em 08/05/1997:

CONSTITUICAO E JUSTICA - JUST

POLITICA URBANA, METROPOLITANA, MEIO AMB. - URB

ADMINISTRACAO PUBLICA - ADM

ATIVIDADE ECONOMICA - ECON

FINANCAS E ORCAMENTO - FIN

COMISSAO DE CONSTITUICAO E JUSTICA - JUST

=====

PL recebido(a) em: 20/05/1997

RELATORIO nro. 374/1997 --> PARECER nro. 760/1997

Apresentado em..... 12/08/1997

Autor(a)..... Vereador(a) EDIVALDO ESTIHA (PPB)

Conclusao..... ILEGALIDADE/INCONSTITUCIONALIDADE

=>RECURSO nro. 73/1997 (referente a(o) PL 394/1997), interposto pelo(a) Vereador(a) OSVALDO ENEAS (PRONA) em 27/08/1997. Recorrido do parecer de Ilegalidade da Com. de Justiça ao PL. 394/97, de minha autoria..
FASE: Acolhido pelo Presidente.

COMISSAO DE POLITICA URBANA, METROPOLITANA, MEIO AMB. - URB

PL recebido(a) em 16/10/1998

RELATORIO nro. 3105/1999 --> PARECER nro. 1299/1999

Apresentado em..... 13/10/1999

Autor(a)..... Vereador(a) GOULART (PMDB)

Conclusao..... CONTRARIO

65
Em 11/11/99
11/11/99
Rég. 11.133

AO DT.94.
25 / 02 / 2000, Para arquivamento

Ani
AMÉLIA MAYUMI IGUCHI
Secretária - RF 11.133

DEPARTAMENTO
DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO
SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO

Proc. encerrado c/ 62- fls.

Arquivo em 28-02-2000

O Func.º 1-147

JOSÉ ROBERTO FERREIRA
Assistente Parlamentar - RF 109.702

Ementa: DISPOE SOBRE A ENTRADA DE CAMINHÕES NA ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E RESTRIÇÕES À SUA CIRCULAÇÃO, E DAS OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Autor(es):

. Vereador(a) VICENTE CANDIDO DA SILVA (PT)

Apresentado em.....: 20/02/1997

Autuado em.....: 20/02/1997-Processo 01-71/1997

Leitura.....: 20/02/1997, na Sessão Ordinária 8, Legislatura 12-1

Publicado.....: no D.O.M. em 22/02/1997, página 47, coluna 1

Palavra(s) chave(s): ÁREA MUNICIPAL / AUTORIZAÇÃO / BANDEIRANTES (AVENIDA DOS) / CAMINHÃO / CESSÃO / CET / CIRCULAÇÃO / COLETA / COMBUSTÍVEL / COMÉRCIO / CONSTRUÇÃO / CONVENIO / DIA ÚTIL / EXPLORAÇÃO / FEIRA LIVRE / HORÁRIO DE PICO / LIXO / LUIS INÁCIO ANHAIA MELO (AVENIDA PROFESSOR) / MARGINAL DO RIO PINHEIROS / MARGINAL DO RIO TIETE / MERCADORIA PERECÍVEL / ÓRGÃOS ESTADUAIS / ÓRGÃOS FEDERAIS / PATIO DE RETENÇÃO / PMSP / PROIBIÇÃO / RODOVIA / SALIM FARAH MALUF (AVENIDA) / SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES / SETOR PRIVADO / TANCREDO NEVES (AVENIDA PRESIDENTE) / TRÂNSITO / TRANSPORTE DE CARGA / VIA DE ACESSO / VIA EXPRESSA / ZONA URBANA.

TRAMITAÇÃO:

=====

I Sigla da Área I		Recebimento		I Encaminhamento I	
I CMSP	I	Data	Hora	I	Data Hora
I ATM	I	20/02/1997		I	12/03/1997-15:02
I JUST	I	14/04/1997	10:09	I	

Comissão(ões) designadas em 20/02/1997:

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - JUST

ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA - ADM

ATIVIDADE ECONÔMICA - ECON

FINANÇAS E ORÇAMENTO - FIN

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - JUST

PL recebido(a) em: 14/04/1997

Prazo regimental: 29/04/1997

Relator: Vereador(a) JOSÉ MENTOR (PT)

Designado em: 14/04/1997

Ementa: DISPOE SOBRE VEDAÇÃO DE TRAFEGO DE CAMINHÕES PELAS VIAS MARGINAIS E ANEIS VIARIOS QUE CIRCUNDAM O MUNICIPIO, NOS HORARIOS E DIAS QUE ESPECIFICA, E DA OUTRAS PROVIDENCIAS.

Autor(es):
Vereador(a) SALIM CURIATI (PPB)

Apresentado em....: 18/02/1997
Autuado em.....: 18/02/1997-Processo 01-46/1997
Leitura.....: 18/02/1997, na Sessao Ordinaria 6, Legislatura 12-1
Publicado.....: no D.O.M. em 20/02/1997, pagina 42, coluna 2

Palavra(s) chave(s): ANEL VIARIO / AUTORIZACAO / CAMINHAO / COMPROVACAO / DIA UTIL / HORARIO DE PICO / MARGINAL DO RIO PINHEIROS / MARGINAL DO RIO TIETE / MERCADORIA PERECIVEL / NECESSIDADE / PERIODO / PROIBICAO / TRAFEGO / TRANSITO / VEICULO DE CARGA.

TRAMITACAO:

=====

-----		*-----*		*-----*	
I Sigla da Area	I	Recebimento	I	Encaminhamento	I
I CMSP	I	Data Hora	I	Data Hora	I
I-----+		I-----+		I-----+	
I ATM	I	18/02/1997	I	25/02/1997-16:47	I
I JUST	I	26/02/1997-10:26	I	08/05/1997-11:04	I
I ATM	I	08/05/1997-11:19	I		I
-----		*-----*		*-----*	

Comissao(oes) designadas em 18/02/1997:

CONSTITUICAO E JUSTICA - JUST
ATIVIDADE ECONOMICA - ECON
FINANCAS E ORCAMENTO - FIN

COMISSAO DE CONSTITUICAO E JUSTICA - JUST

=====

PL recebido(a) em: 18/03/1997
Prazo regimental: 06/05/1997
Relator: Vereador(a) EDIVALDO ESTIMA (PPB)
Designado em: 18/03/1997

RELATORIO nro. 165/1997 --> PARECER nro. 273/1997

Apresentado em....: 06/05/1997
Autor(a).....: Vereador(a) EDIVALDO ESTIMA (PPB)
Conclusao.....: ILEGALIDADE/INCONSTITUCIONALIDADE

VOTO A FAVOR:

..Vereador(a) WADIIH MUTRAN (PPB)
..Vereador(a) ARSELINO TATTO (PT)

..Vereador(a) EDIVALDO ESTIMA (PPB)
..Vereador(a) MARIA HELENA PEREIRA FONTES (PL)
..Vereador(a) MAELI VERGNIANO (PDT)

VOTO CONTRARIO:

..Vereador(a) BRUNO FEDER (PPB)

VOTO EM SEPARADO - CONTRARIO:

..Vereador(a) AURELIO NOMURA (PSDB)
..Vereador(a) SALIM CURIATI (PPB)

Relatorio 165/1997 transformado em PARECER
(ILEGALIDADE/INCONSTITUCIONALIDADE) nro. 273/1997 em 06/05/1997, publicado
no D.O.M. em 08/05/1997, pagina 57, coluna 2.

PL liberado pela Comissao JUST em 06/05/1997.

Ementa: Proíbe o trânsito de caminhões em horário de rush nas principais avenidas do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Autor(es):

. Vereador(a) EDSON SIMÕES (PPB)

Apresentado em....: 04/06/1996

Autuado em.....: 04/06/1996-Processo 01-526/1996

Leitura.....: 04/06/1996, na Sessão Ordinária 413, Legislatura 11-4

Publicado.....: no D.O.M. em 06/06/1996, página 40, coluna 3

Palavra(s) chave(s): AVENIDA / CAMINHÃO / COMPETÊNCIA / ESTUDO / FISCALIZAÇÃO / HORÁRIO / HORÁRIO DE PICO / MULTA / ÓRGÃO FISCALIZADOR / ÓRGÃOS MUNICIPAIS / ÓRGÃOS PÚBLICOS / PROIBIÇÃO / TRÂNSITO.

TRAMITAÇÃO:

=====

-----		*-----*		*-----*	
I Sigla da Área	I	Recebimento	I	Encaminhamento	I
I CMSP	I	Data Hora	I	Data Hora	I
I-----+		I-----+		I-----+	
I ATM	I	04/06/1996	I	14/06/1996-12:33	I
I JUST	I	14/06/1996-15:45	I	12/09/1996-12:22	I
I URB	I	12/09/1996-12:30	I	19/09/1996-12:14	I
I JUST	I	19/09/1996-12:30	I	26/09/1996-10:52	I
I ATM	I	26/09/1996-13:05	I	16/01/1997-18:02	I
I ARQUIVO	I	16/01/1997-18:15	I		I
-----		*-----*		*-----*	

Comissão(ões) designadas em 04/06/1996:

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - JUST

POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA, MEIO AMB. - URB

FINANÇAS E ORÇAMENTO - FIN

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - JUST

=====

PL recebido(a) em: 14/06/1996

Prazo regimental: 24/09/1996

Relator: Vereador(a) GILSON BARRETO (PSDB)

Designado em: 14/06/1996

RELATÓRIO nro. 1333/1996 --> PARECER nro. 2009/1996

Apresentado em....: 24/09/1996

Autor(a).....: Vereador(a) GILSON BARRETO (PSDB)

Conclusão.....: ILEGALIDADE/INCONSTITUCIONALIDADE

VOTO A FAVOR:

. Vereador(a) MARIO NODA (PTB)

..Vereador(a) JOSE VIVIANI FERRAZ (PL)
..Vereador(a) GILSON BARRETO (PSDB)
..Vereador(a) NELO RODOLFO (PPB)
..Vereador(a) DARCIO ARRUDA (PPB)

VOTO FAVORAVEL COM RESTRICOES:

..Vereador(a) AURELIO NOMURA (PSDB)

Relatorio 1333/1996 transformado em PARECER
(ILEGALIDADE/INCONSTITUCIONALIDADE) nro. 2009/1996 em 24/09/1996, publicado
no D.O.M. em 26/09/1996, pagina 84, coluna 1.

=>RECURSO nro. 154/1996 (referente a(o) PL 526/1996), interposto pelo(a)
Vereador(a) EDSON SIMOES (PPB) em 28/10/1996 Recorre do parecer de
Ilegalidade da Comissão de Jus- tiça ao PL. 526/96, de minha autoria..

FASE: Acolhido pelo Presidente.

Ementa: PROÍBE O TRÂNSITO DE CAMINHÕES NAS MARGINAIS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Autor(es):

. Vereador(a) COSME LOPES (PPB)

Apresentado em....: 18/10/1995

Autuado em.....: 18/10/1995-Processo 01-1103/1995

Leitura.....: 18/10/1995, na Sessão Ordinária 333, Legislatura 11-3

Publicado.....: no D.O.M. em 25/10/1995, página 53, coluna 1 no ,
23/01/1996, página 50, coluna 1

Palavra(s) chave(s): CAMINHAO / HORARIO DE PICO / INFRACAO / MARGINAL DO RIO PINHEIROS / MARGINAL DO RIO TIETE / MULTA / PROIBICAO / TRAFEGO / TRANSITO.

TRAMITACAO:

=====

I	Sigla da Area	I	Recebimento	I	Encaminhamento	I
I	CMSP	I	Data Hora	I	Data Hora	I
I	ATM	I	18/10/1995	I	30/10/1995-17:56	I
I	JUST	I	31/10/1995-12:21	I	23/11/1995-17:50	I
I	URB	I	24/11/1995-12:00	I	26/04/1996-16:37	I
I	LEG3	I	26/04/1996-17:00	I	15/05/1996-15:11	I
I	URB	I	03/06/1996-12:00	I	07/06/1996-16:32	I
I	LEG3	I	07/06/1996-18:30	I	20/06/1996-12:00	I
I	URB	I	20/06/1996-14:32	I	18/10/1996-16:21	I
I	ECON	I	18/10/1996-17:07	I	04/11/1996-14:08	I
I	FIN	I	04/11/1996-15:00	I	19/11/1996-10:25	I
I	LEG3	I	18/11/1996-12:00	I	06/12/1996-10:49	I
I	ATM	I	06/12/1996-17:40	I	16/01/1997-09:55	I
I	ARQUIVO	I	24/01/1997-12:00	I	18/04/1997-14:24	I
I	ATM	I	18/04/1997-14:38	I		I

Comissao(oes) designadas em 18/10/1995:

CONSTITUICAO E JUSTICA - JUST

POLITICA URBANA, METROPOLITANA, MEIO AMB. - URB

ATIVIDADE ECONOMICA - ECON

FINANCAS E ORCAMENTO - FIN

COMISSAO DE CONSTITUICAO E JUSTICA - JUST

=====

PL recebido(a) em: 30/10/1995

Prazo regimental: 14/11/1995

Relator: Vereador(a) MARIO NODA (PTB)

Designado em: 30/10/1995

RELATORIO nro. 1879/1995 --> PARECER nro. 1804/1995

Apresentado em....: 13/11/1995
Autor(a).....: Vereador(a) JOSE VIVIANI FERRAZ (PL)
Conclusao.....: LEGALIDADE

VOTO A FAVOR:

..Vereador(a) JOSE VIVIANI FERRAZ (PL)
..Vereador(a) ARSELINO TATTO (PT)
..Vereador(a) OSVALDO SANCHES (PPB)
..Vereador(a) NELO RODOLFO (PPB)
..Vereador(a) AURELIO NOMURA (PL)
..Vereador(a) DARCIO ARRUDA (PMDB)
..Vereador(a) GILSON BARRETO (PSDB)

VOTO ABSTENCAO:

..Vereador(a) JOSE MENTOR (PT)

Relatorio 1879/1995 transformado em PARECER (LEGALIDADE) nro. 1804/1995 em 13/11/1995, publicado no D.O.M. em 15/11/1996, pagina 38, coluna 3.

PL liberado pela Comissao JUST em 13/11/1995.

COMISSAO DE POLITICA URBANA, METROPOLITANA, MEIO AMB. - URB

PL recebido(a) em: 24/11/1995
Prazo regimental: 18/10/1996
Relator: Vereador(a) PAULO ROBERTO FARIA LIMA (PPB)
Designado em: 24/11/1995

=>Oficio CMSP 442/1996 de 30/04/1996, SOLICITA INFORMACOES SOBRE PROJETOS com prazo para resposta de 30 dias, enviado para PREFEITURA DO MUNICIPIO DE SAO PAULO - PMSP

=>Documento Recebido nro.173/1996, ENCAMINHA INFORMACOES SOBRE PROJETOS, recebido em 31/05/1996, atraves do(a) of.atl.126/1996, enviado pelo(a) PREFEITURA DO MUNICIPIO DE SAO PAULO - PMSP.

Prazo prorrogado de 11/06/1996 ate 11/07/1996 devido informacoes do executivo.

=>Oficio CMSP 524/1996 de 11/06/1996, SOLICITA INFORMACOES SOBRE PROJETOS com prazo para resposta de 30 dias, enviado para PREFEITURA DO MUNICIPIO DE SAO PAULO - PMSP

=>Documento Recebido nro.198/1996, ENCAMINHA INFORMACOES SOBRE PROJETOS, recebido em 20/06/1996, atraves do(a) OF. ATL. 164/1996, enviado pelo(a) PREFEITURA DO MUNICIPIO DE SAO PAULO - PMSP.

RELATORIO nro. 3233/1996 ---> PARECER nro. 2064/1996

Apresentado em....: 04/10/1996
Autor(a).....: Vereador(a) PAULO ROBERTO FARIA LIMA (PPB)
Conclusao.....: CONTRARIO

VOTO A FAVOR:

..Vereador(a) BRUNO FEDER (PPR)
..Vereador(a) PAULO ROBERTO FARIA LIMA (PPB)
..Vereador(a) EMILIO MENEZINI (PTB)
..Vereador(a) MIGUEL COLASUONNO (PPB)

VOTO CONTRARIO:

..Vereador(a) TEREZA CRISTINA DE SOUZA LAJOLO (PT)
..Vereador(a) ANNA MARIA QUADROS (PSDB)

Relatorio 3233/1996 transformado em PARECER (CONTRARIO) nro. 2064/1996 em 16/10/1996, publicado no D.O.M. em 15/11/1996, pagina 38, coluna 3.

PL liberado pela Comissao URB em 16/10/1996.

COMISSAO DE ATIVIDADE ECONOMICA - ECON

=====

PL recebido(a) em: 18/10/1996
Prazo regimental: 29/10/1996
Relator: Vereador(a) MARCOS CINTRA (PL)
Designado em: 18/10/1996

RELATORIO nro. 5048/1996 --> PARECER nro. 2189/1996

Apresentado em....: 29/10/1996
Autor(a).....: Vereador(a) MARCOS CINTRA (PL)
Conclusao.....: FAVORAVEL

VOTO A FAVOR:

..Vereador(a) GABRIEL ORTEGA (PSDB)
..Vereador(a) ITALO CARDOSO (PT)
..Vereador(a) MARCOS CINTRA (PL)
..Vereador(a) MANOEL SALA (PPB)

Relatorio 5048/1996 transformado em PARECER (FAVORAVEL) nro. 2189/1996 em 29/10/1996, publicado no D.O.M. em 15/11/1996, pagina 38, coluna 3.

PL liberado pela Comissao ECON em 29/10/1996.

COMISSAO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO - FIN

=====

PL recebido(a) em: 04/11/1996
Prazo regimental: 19/11/1996
Relator: Vereador(a) VICENTE VISCOME (PPB)
Designado em: 04/11/1996

RELATORIO nro. 2508/1996 --> PARECER nro. 2344/1996

Apresentado em....: 12/11/1996
Autor(a).....: Vereador(a) VICENTE VISCOME (PPB)
Conclusao.....: FAVORAVEL

VOTO A FAVOR:

..Vereador(a) ALMIR GUIMARAES (PTB)
..Vereador(a) ODILON GUEDES (PT)
..Vereador(a) ZENAS PIRES (PMDB)
..Vereador(a) VICENTE VISCOME (PPB)
..Vereador(a) MOHAMAD SAID MOURAD (PL)

Relatorio 2508/1996 transformado em PARECER (FAVORAVEL) nro. 2344/1996 em 12/11/1996; publicado no D.O.M. em 15/11/1996, pagina 39, coluna 1.

PL liberado pela Comissao FIN em 12/11/1996.

=>RECURSO nro. 168/1996 (referente a(o) PL 1103/1995), interposto pelo(a) Vereador(a) DEVANIR RIBEIRO (PT) em 26/11/1996 Recorre da deliberação pelas Comissões Permanentes ao PL. 1103/95, do Ver. Cosme Lopes..

FASE: Acolhido pelo Presidente.

=>RDS nro. 368/1997, desarquivamento de proposicao (referente a(o) PL 1103/1995), apresentado em 27/02/1997 pelo(a) Vereador(a) HANNA GHARIB (PPB).



Câmara Municipal de São Paulo

LEG.2 - DEPARTAMENTO DE SERVICOS LEGISLATIVOS

RECIBO DE ENTREGA DE RESPOSTA DE OFICIO

=====

AO(A) SR(A). VEREADOR(A): OSVALDO ENEAS

SALA 0000

=====

ENCAMINHAMOS A(S) RESPOSTA(S) AO OFICIO 3.171/1999 ENDERECADO A:

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

DOCUMENTO RECEBIDO C.M.S.P. - 3305/1999 DATA RECEBIMENTO: 08/12/1999

NUMERO DE ORIGEM: CE.PR 491/99

RESUMO: 303a.SDS - 19-08-99 V. OSVALDO ENÉAS

SOLICITA CÓPIA DA ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, CITADA NESSE DISCURSO.

ENTREGUE POR LEG. 2, RECEBIDO POR _____

REG. N.º _____, EM __ / __ / __



CE.PR 491 /99

São Paulo, 29 de novembro de 1999.

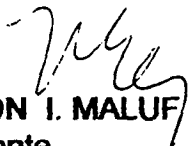
Câmara Municipal de São Paulo - PRESIDÊNCIA
VEREADOR ARMANDO MELLÃO NETO
Viaduto Jacareí n.º 100
01380-900 - São Paulo - SP

15- DOCREC
15-3305/1999

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Com relação ao Ofício n.º 3171/99 dessa Presidência, referente ao pronunciamento do Vereador Osvaldo Enéas, proferido na 303ª Sessão Ordinária, do dia 19/08/99, solicitamos cópia da ata da Audiência Pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, citada nesse discurso, que versa sobre o PL 394/97, que "dispõe sobre a criação de bolsões para estacionamento de caminhões nas saídas das rodovias, na entrada do perímetro urbano desta capital".

Atenciosamente,


NELSON I. MALUF/EL-HAGE
Presidente

Mod. A-001

Av. das Nações Unidas, 7163
CEP 05425-904
São Paulo - SP
Fone PABX: 3030.2000
www.cetsp.com.br

