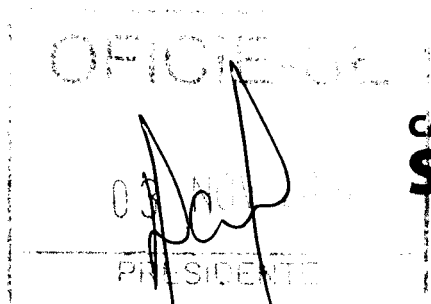




CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

INDICAÇÃO Nº

09 - IND
09- 02431/2010

B

INDICO à Douta Mesa, na forma regimental, que sejam oficiados o Excelentíssimo Senhor Governador do Estado de São Paulo e o Excelentíssimo Senhor Prefeito, recomendando a não instalação do transporte conhecido como Monotrilho na cidade de São Paulo.

Trata-se de forma de transporte onde não há um estudo concreto de utilização para grandes massas, assim como o impacto paisagístico e ambiental.

A instalação desse modal, além de ser anti-econômica, fere o princípio da eficiência administrativa, posto que não atenderá à finalidade de integração, tendo em vista a baixa capacidade desse transporte em comparação a linha subterrânea do Metropolitano.

Tem-se, pois, que a idéia de eficiência administrativa não deve ser apenas limitada ao razoável aproveitamento dos meios e recursos colocados à disposição dos agentes públicos. Deve ser construída também pela adequação lógica desses meios (novas tecnologias) razoavelmente utilizados aos resultados efetivamente obtidos, e pela relação apropriada desses resultados com as necessidades públicas existentes e da população a ser alcançada pelos efeitos da intervenção.

No caso do projeto atual do traçado do monotrilho, nem eficiência e nem economia foram contemplados, haja vista que não há integração lógica desse modal com a rede pública de transporte, como ocorre, à guisa de exemplo, com o monotrilho construído em Tokyo, que realiza a ligação do centro da cidade com o sistema de trens, e que o subscritor desta teve oportunidade de conhecer e utilizar pessoalmente.

Estará, portanto, uma Administração buscando agir de modo eficiente sempre que, exercendo as funções que lhe são próprias, vier a aproveitar da forma mais adequada os recursos disponíveis, visando chegar ao melhor resultado possível em relação aos fins que almeja alcançar (resultado final eficiente).

Assim não tem agido a atual administração, uma vez que, mesmo planejada a ampliação do sistema de transporte coletivo, o Poder Público investiu pesadamente na ampliação do número de faixas das avenidas marginais, desprezando ainda essas rotas para a instalação de linhas sobre trilho, elevadas ou não, bem como a escolha dos traçados da modalidade monotrilho que serão implantados na nossa Capital, que deveriam priorizar locais que realmente comportem esse tipo de transporte como a avenida Roberto Marinho na extensão do parque linear até a estação Morumbi da CPTM, no eixo norte-sul corredor formado pela avenida 23 de maio até o aeroporto de Congonhas, avenida Jacú-Pessego e outras tantas que não tenham vocação residencial. Evitando dessa maneira que haja degradação no entorno como ocorreu quando da implantação do Elevado Costa e Silva nos anos 1970.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Seguindo essa linha de orientação, temos que, como desdobramento do princípio da eficiência, a Constituição procurou igualmente reforçar o sentido valorativo do princípio da economicidade, que, incorporado literalmente pelo art. 70, caput, da Carta Federal, nada mais traduz do que o dever de eficiência do administrado na gestão do dinheiro público.

Sala das Sessões,


AURÉLIO MIGUEL
Vereador

IND 2431/2010

-----Cópia autêntica. "INDICO, nos termos regimentais, seja oficiado ao Exmo. Sr. Governador do Estado de São Paulo e ao Exmo. Sr. Prefeito, recomendando a não instalação do transporte conhecido como monotrilho na cidade de São Paulo. Trata-se de forma de transporte onde não há um estudo concreto de utilização para grandes massas, assim como o impacto paisagístico e ambiental. A instalação desse modal, além de ser antieconômica, fere o princípio da eficiência administrativa, posto que não atenderá à finalidade de integração, tendo em vista a baixa capacidade desse transporte em comparação à linha subterrânea do Metropolitano. Tem-se, pois, que a idéia de eficiência administrativa não deve ser apenas limitada ao razoável aproveitamento dos meios e recursos colocados à disposição dos agentes públicos. Deve ser construída também pela adequação lógica desses meios (novas tecnologias) razoavelmente utilizados aos resultados efetivamente obtidos, e pela relação apropriada desses resultados com as necessidades públicas existentes e da população a ser alcançada pelos efeitos da intervenção. No caso do projeto atual do



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

traçado do monotrilho, nem eficiência e nem economia foram contemplados, haja vista que não há integração lógica desse modal com a rede pública de transporte, como ocorre, à guisa de exemplo, com o monotrilho construído em Tokyo, que realiza a ligação do centro da cidade com o sistema de trens, e que o subscritor desta teve oportunidade de conhecer e utilizar pessoalmente. Estará, portanto, uma Administração buscando agir de modo eficiente sempre que, exercendo as funções que lhe são próprias, vier a aproveitar da forma mais adequada os recursos disponíveis, visando chegar ao melhor resultado possível em relação aos fins que almeja alcançar (resultado final eficiente). Assim não tem agido a atual Administração, uma vez que, mesmo planejada a ampliação do sistema de transporte coletivo, o Poder Público investiu pesadamente na ampliação do número de faixas das avenidas marginais, desprezando ainda essas rotas para a instalação de linhas sobre trilho, elevadas ou não, bem como a escolha dos traçados da modalidade monotrilho que serão implantados na nossa Capital, que deveriam priorizar locais que realmente comportem esse tipo de transporte como a Avenida Roberto Marinho na extensão do parque linear até a estação Morumbi da CPTM, no eixo norte-sul, corredor formado pela Avenida 23 de maio até o Aeroporto de Congonhas, Avenida Jacú-Pessegue e outras tantas que não tenham



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

vocação residencial, evitando dessa maneira que haja degradação no entorno, como ocorreu quando da implantação do Elevado Costa e Silva nos anos 1970. Seguindo essa linha de orientação, temos que, como desdobramento do princípio da eficiência, a Constituição procurou igualmente reforçar o sentido valorativo do princípio da economicidade, que, incorporado literalmente pelo art. 70, "caput", da Carta Federal, nada mais traduz do que o dever de eficiência do administrado na gestão do dinheiro público. Sala das Sessões, 03 de novembro de 2010. (a)

AURÉLIO MIGUEL. OFICIE-SE, 03-11-2010. (a) Dalton Silvano."

Eu, **WILLIAM DI GIORGE**
Assistente Parlamentar , extraí esta cópia fielmente do original. São Paulo,

05 de novembro de 2010. Confere: **MEIRE KAIRALLA**
Assistente Parlamentar . Supervisor de

Finalização do Processo Legislativo, **JOSE CRISTINO SOUZA SANTOS**
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo . Visto,

ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Secretária de Apoio Legislativo , Secretária de Apoio Legislativo da Câmara Municipal

de São Paulo.-



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Presidência

OF. SGP-23

nº 3174/2010

São Paulo, 09 de novembro de 2010.

Excelentíssimo Senhor Governador,

Cumpre-me encaminhar a Vossa
Excelência cópia autêntica da Indicação IND 2431/2010, de
iniciativa do Vereador Aurélio Miguel.

Na oportunidade, renovo a Vossa
Excelência os protestos de minha alta consideração.

ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Presidente

A Sua Excelência o Senhor Doutor Alberto Goldman,
Digníssimo Governador do Estado de São Paulo.

JCSS/wdg.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Presidência

OF. SGP-23

nº 3175/2010

São Paulo, 09 de novembro de 2010.

Excelentíssimo Senhor Prefeito,

Cumpre-me encaminhar a Vossa Excelência cópia autêntica da Indicação IND 2431/2010, de iniciativa do Vereador Aurélio Miguel.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.

ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Presidente

A Sua Excelência o Senhor Doutor Gilberto Kassab,
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

JCSS/wdg.



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CASA CIVIL
SUBSECRETARIA DE RELACIONAMENTO COM MUNICÍPIOS

São Paulo, janeiro de 2.011

Excelentíssimo Senhor
ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Presidente da Câmara Municipal de
São Paulo - SP

15 - DOCREC
15- 01350/2011

Protocolo nº 98.578/10-SRM/mjs

Senhor Presidente,

Acusamos o recebimento do ofício nº 3174/10, de 09 de novembro de 2010, através do qual encaminha cópia da Indicação 2431/2010, requerendo a não instalação do transporte Monotrilho na cidade de São Paulo.

Encaminhamos à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, que se manifestou a respeito do assunto, conforme cópias anexas.

Colocamo-nos à disposição e aproveitamos a oportunidade para enviar os nossos cordiais cumprimentos.

Atenciosamente,

Rubens E. Cury
Subsecretário da Casa Civil

568.23.
Inhon Supervisor:

Segue o presente pra
conhecimento e adotar
dos procedimentos cobrêis.

27/02/2011

RICARDO GONDELMA
CHEFE DE GABINETE



OF. P 772

15 de dezembro de 2010.

Senhor Assessor Parlamentar,

Em atenção ao Despacho AP 108/10 de 26 de novembro de 2010 que encaminha cópia da Indicação 2431/2010 de iniciativa do Vereador Aurélio Miguel, requerendo a não instalação do Monotrilho na cidade de São Paulo, expomos abaixo a importância da implantação deste sistema de transporte para a população de São Paulo:

O Sistema denominado Monotrilho pertence a uma classe de transporte denominada de Metrô Leve, na qual também pertencem o VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos) e o AGT (Automatic Guided Transit).

O Monotrilho é um sistema de média capacidade, portanto, voltado para atender demandas de passageiros que não seriam atendidas adequadamente com a utilização de Corredor de Ônibus e para a qual a utilização de Metrô Convencional apresentaria uma super-oferta de lugares e, conseqüentemente, um desperdício de erário público (maior custo de implantação e custeio operacional para uma mesma função).

As estimativas de demanda da Linha 17-Ouro apontam, para o início da operação, mais de 7.000 passageiros/hora no trecho mais carregado e demanda diária de 250 mil passageiros. As simulações para o horizonte 2030 estimam o crescimento da demanda para 425 mil passageiros/dia e 12 mil passageiros/hora/sentido no trecho mais carregado, revelando que o sistema está preparado para o futuro crescimento da demanda, pois a capacidade mínima de projeto a médio prazo é de 18.000 passageiros/hora/sentido, sendo que o sistema está preparado para ser expandido até 27.000 passageiros/hora/sentido, a longo prazo, caso seja necessário. Portanto, a tecnologia de Metrô Convencional, adotada para demandas superiores a 40 mil passageiros/hora/sentido, não se enquadra nos padrões de demanda estimados para a Linha 17-Ouro. O sistema Monotrilho, por suas características tecnológicas e operacionais, está perfeitamente capacitado para atender esta demanda e ofertar um padrão de serviço no mesmo nível do sistema metroviário. Assim sendo, não se deve alocar recursos para implantação da Linha 17-Ouro com tecnologia de Metrô Convencional.

As Linhas de Monotrilho foram incorporadas ao Plano de Expansão com a função articuladora das linhas do Metrô e da CPTM e de corredores de ônibus, e portanto, serão parte integrante da Rede de Metrô. Deverão oferecer aos usuários regularidade, confiabilidade, segurança e alternativas de integração muito atrativas aos usuários pela oportunidade de acesso a toda a Rede Metroferroviária. A Linha 17-Ouro, com uma extensão de cerca de 18km, acompanha basicamente os eixos viários da avenida Água Espraiada (Jornalista Roberto Marinho), avenida Perimetral Sul (em implantação) e avenida Jorge João Saad e terá uma função destacada no sistema de transporte coletivo da RMSP, articulando as linhas 1-Azul, 5-Lilás e 4-Amarela do Metrô e linha 9 Esmeralda da CPTM. Atenderá, ainda, importantes pólos geradores de viagem como o Aeroporto de Congonhas, os corredores comerciais das avenidas Luis Carlos Berrini, Santo Amaro, Vereador José Diniz e Washington Luís, o Estádio Cícero Pompeu de Toledo, o Hospital Albert Einstein, o Palácio dos Bandeirantes, dentre outros. Além disso, esta linha propiciará transporte direto a regiões e populações carentes, como as comunidades de Paraisópolis, Alba e da Rocinha, todas localizadas ao longo do traçado definido.

Senhor
RENATO AMARAL
Assessoria Parlamentar
Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos-STM
São Paulo-SP

17.12.10
11.25



OF. P 772

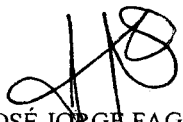
02/02

As linhas de Monotrilho que estão sendo ou serão implantadas em São Paulo decorrem de análises criteriosas de custo/benefício, além da necessidade e importância de o projeto ser perfeitamente amigável com o meio ambiente. Neste quesito pode-se destacar a menor intrusão visual, diferentemente dos outros tipos de Metrô Leve que são implantados sobre elevados tipo tabuleiros que geram um volume arquitetônico grande, além de introduzirem uma espécie de marquise contínua por onde passam. O Monotrilho é uma estrutura muito diferente do chamado minhocão. No caso do Monotrilho trata-se de estrutura leve, sem tabuleiro e que passa distante da maioria das edificações. Já o chamado minhocão é uma estrutura pesada, com tabuleiro e que passa muito próximo das edificações. Além disto, o minhocão é utilizado por veículos automotores, que produzem muito ruído e geram grande volume de gases e material particulado, coisa que o Monotrilho não causará. No caso da Linha 17-Ouro serão implantados corredores verdes ao longo do traçado que funcionarão como barreiras visuais proporcionando uma melhor qualidade ambiental e paisagística. O Monotrilho passará nesta região para poder concluir a ligação perimetral dos sistemas de transporte da cidade e oferecendo transporte público para a população.

O sistema Monotrilho emite volume de ruídos muito baixo, fator fundamental para sua escolha como meio de transporte urbano, de forma a atender a Norma Brasileira NBR 10151, que estabelece níveis de ruídos máximos em ambiente urbanos. Assim sendo, as implantações dos Monotrilhos não deverão provocar a degradação do entorno como outras implantações, em elevado ou ao nível do solo, provocaram em São Paulo. Muito pelo contrário, irá promover uma requalificação urbana principalmente em áreas carentes de transporte e habitada por pessoas com baixos recursos. Existem exemplos de implantação de linhas de Monotrilho, notadamente o Tokyo Monorail e o Tama Monorail – ambos na Região Metropolitana de Tokyo e o Osaka Monorail, que passam indistintamente por áreas comerciais e residenciais, sem que tenha havido reclamações sobre ruído ou vibração, tal a eficácia dessa tecnologia nesse quesito.

Outro critério fundamental nos projetos das linhas de Monotrilho é a possibilidade de seu traçado percorrer espaços abertos e largas avenidas, existentes ou em implantação, onde os canteiros centrais permitam a implantação dos pilares, sem que seja necessária a interdição permanente de faixas de rolamento. No caso da Linha 17-Ouro, a PMSP já vem executando as obras de implantação da Via Perimetral Sul e deverá executar as obras de continuidade da Av. Jornalista Roberto Marinho com a implantação conjunta do parque linear no vale do Córrego Água Espraiada, denominado Projeto Via Parque. Em ambas as obras, milhares de famílias de baixa renda estão sendo reassentadas para permitir a implantação de avenidas e parques. Todo o traçado da linha e sua inserção urbana foram concebidos de forma compatibilizada e coordenada com as diversas obras de intervenções urbanas em implantação ou projetadas pela PMSP para a região, tendo como uma de suas preocupações o acréscimo mínimo de desapropriações em função da Linha 17-Ouro. A oportunidade de executar obras urbanas de forma coordenada no tempo e local envolvendo agentes do governo municipal e estadual, é fundamental para garantir a otimização dos usos dos recursos públicos e diminuir os impactos negativos, inevitavelmente gerados durante o período de execução das obras, e que recaem sobre moradores lindeiros.

Atenciosamente,


JOSÉ JORGE FAGALI
Diretor-Presidente





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PRESIDÊNCIA

**REF.: Protocolonº 98.578/10 – SEM/mjs
Resposta ao Ofício de SGP.23 – 3174/2010**

**À
SGP.23
Senhor Supervisor:**

Face ao informado pelo Governo do Estado de São Paulo, por meio do documento inicial, encaminho o presente para conhecimento e adoção das providências cabíveis.

Presidência, 02/02/2011


**Breno Gandelman
Chefe de Gabinete
Presidência**

LEG.2 - DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS LEGISLATIVOS

RECIBO DE ENTREGA DE RESPOSTA DE OFÍCIO

AO(A) SR.(A). VEREADOR(A) AURÉLIO MIGUEL

SALA 0000

ENCAMINHAMOS A(S) RESPOSTA(S) AO OFÍCIO 003.174 / 2010 ENDEREÇADO A :

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

REFERENTE A(S) MATÉRIA(S) LEGISLATIVA(S) RELACIONADA(S) ABAIXO:

INC 02431 / 2010 PROTOCOLO P.M.S.P.

DOCUMENTO RECEBIDO C.M.S.P. 01350 / 2011 DATA DO RECEBIMENTO: 07/02/2011

NÚMERO DE ORIGEM:PROTOCOLO 98.578/10-SRM/MJS

RESPOSTA

ENCAMINHA EM ANEXO INFORMAÇÕES DA SECRETARIA DE TRANSPORTES METROPOLITANOS REFERENTE A NÃOINSTALAÇÃO DO TRANSPORTE MONOTRILHO NA CIDADE DE SÃO PAULO.

ENTREGUE POR LEG. 2, RECEBIDO POR _____

REGISTRO N.º _____, EM ____/____/____