



FL. Nº  
Anexo – notas taquigráficas  
Proc. nº  
CMSP – NOME DA CPI  
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

**PRESIDENTE: GILSON BARRETO**  
TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA  
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
DATA: 24 DE ABRIL DE 2013

**OBSERVAÇÕES:**

- Notas taquigráficas sem revisão
- Suspensão

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Declaro abertos os trabalhos da 1ª audiência pública da Comissão de Administração Pública que se realiza hoje, 24 de abril de 2013.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo Portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), link Auditórios On-Line.

Esta audiência pública tem a finalidade de discutir o PL 26/2013, de autoria dos nobres Vereadores Andrea Matarazzo, Aurélio Nomura, Claudinho de Souza, Coronel Telhada, Eduardo Tuma, Floriano Pesaro, Gilson Barreto, Mario Covas Neto, Patrícia Bezerra e Ricardo Young, que dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência, por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do Rodízio, alterando o art. 3º da Lei 12.490/97.

Na realidade foi iniciativa do Vereador Mario Covas Neto, mas contou com a anuência dos Vereadores citados. Tendo sido publicado o convite no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo*, nos dias 18,19,20,23 e 24 de abril; no *Diário de São Paulo*, dia 22 de abril; e na *Folha de S. Paulo*, dia 23 de abril.

Foi convidado para esta audiência pública o Sr. Gilmar Tatto, Secretário Municipal de Transporte, que não compareceu até o momento. Estão presentes e compõe a Mesa os Srs. Ricardo Teixeira, Secretário do Verde e Meio Ambiente; Engenheiro Horácio Augusto Figueira, Hora H Engenharia, Pesquisa e Marketing; Luis Flora, Vice-Presidente da Anatron.

Tem a palavra o nobre Vereador Mario Covas Neto.

**O SR. MARIO COVAS NETO** – Boa tarde a todos. Boa tarde, Sr. Secretário, obrigado por ter comparecido, assim como os demais integrantes da Mesa e público presente.

Está é a primeira de duas audiências públicas que acontecerá com o objetivo de olhar sob a ótica ambiental. O projeto visa que as pessoas que transitarem na Cidade no horário de rodízio e sejam multados, porém não foram multadas nos 12 meses anteriores a respeito dessa mesma penalidade, ficarão isentos do pagamento da multa, não ficarão isentos

dos pontos da carteira por que isso não é de competência do Vereador decidir. Caso venha a ocorrer uma reincidência no prazo inferior a 12 meses, ele pagará a multa normalmente tal qual funciona hoje.

Qual é o objetivo? O objetivo é reconhecer que o condutor nem sempre consegue chegar ao seu destino antes do horário do início do rodízio. Muitas vezes isso acontece pelo trânsito caótico que vivemos, a pessoa sai de uma localidade para outra e começa o horário de rodízio antes da chegada ao destino em virtude de um caminhão quebrado na Marginal ou de chuva, enfim, de uma circunstância que não depende dele e que acabou incorrendo em multa.

Também pode beneficiar aquelas pessoas que não são moradores da Cidade e que vem pela primeira vez a São Paulo - o rodízio é tipicamente, unicamente, exclusivamente da cidade de São Paulo – e não tem conhecimento do rodízio. Se tiver conhecimento, não sabe direito qual o dia. Essa pessoa pode vir à Cidade e, ao chegar, estar com o carro cuja placa é do rodízio do dia.

Não me parece adequado que a Cidade receba seus turistas e visitantes dessa maneira, já aplicando uma multa. Acho a advertência uma modalidade de multa sem o pagamento em dinheiro, uma das várias formas previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Para vocês terem ideia, falando de meio ambiente, em 1997, quando foi implantado o rodízio municipal, a Capital possuía 4,7 milhões de veículos. Descontando 20%, que é percentual de veículos que não circulam no horário de rodízio, por conta da placa, o número ficava em 3,7 milhões. Hoje, 2013, a frota é de 7,3 milhões de veículos. Descontados os mesmos 20%, temos em circulação 5,84 milhões. Hoje o número de carros que pode circular fora do rodízio é de quase 6 milhões. Esse número é uma vez e meia o número de carros que havia quando foi implantado o rodízio. Ou seja, os efeitos que se fizeram sentir há 15 anos, quando da implantação do rodízio - sem dúvida alguma melhorou o trânsito e, conseqüentemente, a qualidade do ar -, hoje não são mais notados. No horário de rodízio, as pessoas circulam pela Cidade e já não percebem mais a diminuição do número de veículos.

Portanto, teremos hoje 5,8 milhões de carros – uma vez e meia o número de carros que tínhamos há 15 anos -, mas sem rodízio. Do ponto de vista de meio ambiente, não me parece que esse acréscimo irá significar alguma coisa.

Ao longo desta audiência pública, posso esclarecer mais alguma coisa. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Tem a palavra o Sr. Luiz Flora, Vice-Presidente da Associação Nacional dos Transportes – Anatron.

**O SR. LUIZ FLORA** – Boa tarde a todos. Primeiramente, agradeço o convite. Cumprimento o Exmo. Sr. Ricardo Teixeira, Secretário do Verde e Meio Ambiente; o nobre Vereador Gilson Barreto, Presidente da Comissão de Administração Pública da Câmara Municipal de São Paulo; e nobre Vereador Mario Covas Neto, a quem saúdo pela iniciativa do projeto.

A explanação feita pelo nobre Vereador que me antecedeu, que foi o criador primeiro dessa proposta – e já tivemos a oportunidade de conversar sobre o tema -, no que nos concerne, é muito pertinente pelas razões por ele já expostas aqui, à imprensa e, principalmente, pela questão da legalidade.

A legalidade está prevista no artigo 267 do Código de Trânsito Brasileiro, onde está dito que a autoridade de trânsito competente poderá converter em advertência, na primeira infração de trânsito, contanto que não haja reincidência nos últimos 12 meses. Então, em primeiro lugar, há uma base para isso, reforçada até pela Resolução 404 de 2013, do Contran. Então, existe a base legal.

Do ponto de vista jurídico, no nosso entendimento, ela está juridicamente perfeita, bastando que a autoridade municipal, que o Prefeito, ao sancionar essa lei, faça essa aplicabilidade do ponto de vista jurídico. Do ponto de vista de vista fático, o que nos cabe comentar? A explanação do nobre Vereador Mario Covas Neto tem muito sentido em termos de lógica numérica e até, sendo redundante, de lógica logística na operação de trânsito em São Paulo. O rodízio municipal hoje, da maneira como está sendo executado, não está cumprindo

sua verdadeira função, até porque, quando foi proposto, a intenção era que atendesse aos ditames do artigo 4º, inciso XVI, do CTB, cuja finalidade era a de evitar a emissão de mais poluentes.

Quando o rodízio foi proposto, não visava à função de fluência no trânsito ou ao aumento do trânsito. Então, de certa forma, o rodízio já não inibe a emissão de poluentes e também não soluciona mais a questão do tráfego. O que soluciona a questão do tráfego, no nosso entendimento, como entidade civil, como associação que defende interesses públicos na área de trânsito, é a conjunção de uma operação de tráfego, de uma companhia de engenharia de tráfego que tem uma funcionalidade.

Até me permito a ficar estarecido e triste com a constatação - que foi até, se não me engano, publicada em *Diário Oficial* - de que a Companhia de Engenharia de Tráfego, uma companhia que já teve um desempenho maravilhoso na cidade de São Paulo, aceita doações porque não tem condições de fazer a operação de trânsito na Cidade fluir com a devida competência.

Isso nos entristece muito, independentemente de qual seja o partido que administra a nossa cidade, porque visamos ao bem público, ao exercício da cidadania.

Desse ponto de vista, é também muito complicado se essa lei não for aprovada. Realmente espero que o projeto passe em segunda votação e que a lei possa ter uma aplicabilidade, porque, como bem disse o Vereador Mario Covas Neto, ela não estará “passando a mão” na cabeça do infrator. Inclusive a nossa postura é não “passar a mão” em cabeça de infrator, tanto é que já entramos no Judiciário com algumas civis públicas contra a Prefeitura de São Paulo, independentemente da gestão.

Não somos contra a lei da tolerância zero ao álcool nem contra as campanhas educativas. Não somos contra nada disso, muito pelo contrário, somos a favor. Mas o que nos concerne é que não se pode apenas aplicar uma sanção pecuniária visando, conforme jargão popular, o “órgão” mais sensível do cidadão, o bolso.

Sabemos, claro, que isso pesa muito, mas temos sempre de apoiar um projeto de lei juridicamente perfeito que atende aos ditames da lei maior, o Código, que está amparado por uma resolução do Contran e que vai ter uma aplicabilidade prática, evitando apenas que uma pessoa que receba uma multa num período de 12 meses seja cobrada por essa multa, porém, que não deixe de ser advertida e pontuada. Um projeto desses é um projeto de iniciativa que atende aos anseios do povo.

Só para complementar, gostaríamos de citar que, em 2007, a Associação Nacional de Trânsito, a Anatran, ingressou com uma ação civil pública exigindo que a Prefeitura de São Paulo sinalizasse toda a área do centro expandido da Cidade, porque, como bem destacado na explanação do Vereador Mario Covas Neto, em que pese a lei ser de 1997, nem todo cidadão paulista, paulista ou brasileiro que por aqui circula conhece a área total do centro expandido. Muitas vezes até o cidadão paulistano é surpreendido com uma multa por ter passado numa via e não saber que ela pertence ao centro expandido, que tem restrição de horário, porque não há sinalização.

Essa ação já está no Tribunal de Justiça aguardando julgamento perante a 4ª Câmara de Direito Público, e já houve até uma sentença favorável muito bem fundamentada da 10ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo a favor da sinalização.

Entendemos, então, que a sinalização é primordial, é uma questão de exercício de cidadania.

Mas como sabemos que estamos infringindo uma lei de trânsito? Um exemplo bem simples é o do estacionamento proibido.

Quando se para numa rua, onde é proibido estacionar, existe uma placa com aquele famoso “E” cortado no meio. Então, naquele local, o cidadão sabe que ele não pode parar porque tem uma proibição legal. Se parar, ele está infringindo a lei. Se não houver aquela placa, o cidadão vai parar. Como vai ser punido, na ausência da sinalização?

Nesse sentido, defendemos não só o projeto como reiteramos a necessidade de

uma sinalização na cidade de São Paulo, até em função dos eventos que serão feitos.

Agradeço muito, Vereador e torço para que os trabalhos da Casa andem a contento.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Nós é que agradecemos a exposição do Dr. Luís Flora, Vice-Presidente da Anatron.

Passo a palavra ao Engenheiro Dr. Horácio Augusto Figueira, da Hora H Pesquisa Engenharia & Marketing.

**O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA** – Boa tarde a todos. Agradeço o convite da Assessoria do Vereador. Tive a honra de conhecer o Mario Covas, Engenheiro como eu. Agradeço aos outros representantes.

Concordo com a questão da sinalização em gênero, número e grau com o que foi colocado. Se não existe sinalização, como a pessoa que vem da Bahia para cá vai saber. Vocês sabiam que, hoje, em Salvador foi implantado o rodízio? Hoje só entra carro branco; amanhã, só colorido. É uma brincadeira, mas seria mais ou menos isso. Se fôssemos viajar para lá, seríamos pegos de surpresa por alguma anomalia dessas.

Primeiro, quero agradecer e pedir perdão se falar alguma coisa que incomode vocês. Eu ampliaria o projeto do Vereador, pois acabaria com o rodízio na cidade de São Paulo. Ele já deu os números e tenho outros que mostrarei a vocês. A vida útil do rodízio – o Ricardo Teixeira pode me corrigir, se falar besteira – foi de quatro a cinco anos. Como a frota cresceu, o efeito que queríamos já se anulou.

O objetivo inicial era ambiental, era válido e cumpriu seu papel num período, mas se tivesse sido acompanhado de privilégio total aos ônibus no viário e se a frota de automóveis tivesse se estabilizado, teríamos conseguido o objetivo. Porém, nenhuma das duas coisas aconteceu.

O Mario Covas Neto falou que a frota cresceu de 50 a 60%, não importa

exatamente o número, mas fiz uma conta: se ela tivesse crescido 75%; estou tirando 20% de 100, trabalho com 80%. Se passar a um patamar de 175% e tiro 20%, tirei 35% e sobraram 140, quer dizer, estamos brincando de enganar a sociedade. O copo já transbordou há muito tempo e estamos querendo acomodar a frota onde já não cabe mais. O que melhoramos? Nada.

A classe média tem muita inteligência, poder de compra e, rapidamente, se adapta a essas restrições. Em 2009, fiz uma pesquisa para o Sindepark – faço pesquisas para essa empresa há 17 anos -, que é o setor de estacionamentos da cidade de São Paulo. Entrevistamos usuários de estacionamentos, não usuários e usuários de metrô que tem carro, na área do Centro expandido. Entrevistamos 994 pessoas, com uma margem de erro pequena, usuários de estacionamentos, que param seus automóveis em estacionamentos particulares e pagos.

Coloquei uma pergunta que não tinha nada a ver com o objetivo da pesquisa, mas o Presidente do Sindepark, à revelia, aceitou minha ingerência no questionário. A pergunta foi a seguinte: “Caso tenha mais de um veículo, é devido ao rodízio?” Quando tabulei os dados, eles não acreditaram. Dos proprietários de automóveis, que param na Av. Paulista, na Av. Faria Lima, na Av. Engenheiro Luís Carlos Berrini, em Moema, no Itaim, entre outros, enfim, na área nobre do Centro expandido - que é nosso foco -, 27,5% responderam que haviam comprado mais de um veículo devido ao rodízio.

Cruzamos os dados de outra questão: “Quantos carros e quantas motos possui em domicílio”? Resultado: 17% desses entrevistados tinham moto, em 97. Hoje, esse número já está mais alto. Famílias que possuíam um auto em casa, 6% tinham moto. A curva cresce correndo. As famílias que possuíam dois automóveis em casa, 12% delas tinham moto. As que possuíam três automóveis em casa, 24,8% tinham moto. As que possuíam quatro automóveis em casa, 36,6% tinham moto. Então pergunto o seguinte: é a hipocrisia do rodízio ou o rodízio da hipocrisia? Ou seja, quem tem renda está se lixando, me desculpem o termo chulo, para o

rodízio. As pessoas compram o terceiro, o quarto, o quinto automóvel, compram moto porque não entra no rodízio. Os apartamentos hoje do Morumbi estão saindo com oito vagas de garagem e moram três a quatro pessoas no máximo.

O transporte individual transporta no máximo 50% da demanda de clientes, de seres humanos, de pessoas e ocupa 90% do viário. Isso é cálculo de capacidade de engenharia de tráfego que eu já fiz. Isso é democrático?

Vou só fazer uma correção, perdoem-me, os 5 milhões de veículos, na verdade, é uma ficção numérica que usamos, às vezes, até erradamente. Peguei os dados da Pesquisa OD, a tabulação não é minha, é de um colega do Ricardo, que é o Carlos Eduardo de Paiva Cardoso, que fez a tabulação só das viagens de automóvel que vão para a área de restrição do Centro expandido. Esse é um dado dele no período de pico da manhã. Exatamente 939.873 automóveis. Para arredondar, conta de português, 1 milhão de veículos entram no Centro expandido em três horas, no pico da manhã.

Um voto a favor do projeto e depois tenho os contrários, mas vou dar primeiro o voto a favor. Se eu pegar 1 milhão de veículos que querem entrar no Centro expandido ou estão circulando na borda da Cidade, da região metropolitana, se dividir por 250 dias úteis do ano tenho 4 mil veículos que teriam, entre aspas, a possibilidade de eventualmente errar por algum ato de horário ou errar o caminho e levar uma autuação. Então estaríamos admitindo 4 mil veículos por dia, a mais, no viário do Centro expandido. Isto é, do ponto de vista de tráfego, nada. É zero. A frota aumenta por semana mais de 5 mil veículos na cidade de São Paulo.

Então numericamente o projeto de lei, em minha opinião, não afeta nada, nem aumenta e nem diminui, mas tenho uma coisa além. Primeiro, é acabar rodízio. Eu compraria essa briga. Duas infrações, o que questiono no rodízio é o seguinte: a energia que colocamos de fiscalização, seja eletrônica ou humana, me arrepiam, porque continuamos com um número grande de mortes, mesmo com o trabalho da CET, que vem caindo ano a ano graças a Deus, mas há duas infrações que me incomodam na Cidade: o rodízio e zona azul.

Há dois meses dei uma palestra num seminário do Sindicato de Cargas, em São Paulo. E fui, uma semana antes, sozinho, no Largo do Arouche fazer umas pesquisas malucas que faço de observação de infrações. Vou às esquinas contar número de veículos e infrações, seta, cinto, celular, etc. No Largo do Arouche havia uma funcionária cumprindo ordens da CET, olhando os cartões da zona azul. Ela estava a dois metros na minha frente, obviamente não me dirigi a ela, que nem sabe quem eu sou. E estava ali com a prancheta fazendo minhas anotações. Nas costas dela os motoristas fazendo conversão sem seta, passando no semáforo vermelho, sem cinto de segurança e falando no celular. Pergunto: é isso o que queremos de segurança de trânsito na Cidade?

Então o que proponho é que a energia da fiscalização que hoje está lá para multar carro parado em local permitido, que é zona azul, ou a placa, se é final três ou cinco, se o carro é branco ou vermelho, isso não causa acidente. Se alguém me provar que isso tem probabilidade de gerar um acidente, eu calo a boca a partir de agora e não falo mais nada, mas isso não é real.

Vou dar um dado e fazer uma pergunta: vocês comprariam um produto fabricado à noite, de madrugada ou no sábado e domingo? Aí a pergunta é depende do quê. O supervisor do controle de qualidade dessa indústria trabalha à noite, tem o turno dele? Ele trabalha de fim de semana? Se trabalhar você compra o que for, uma caneta, um copo, um sapato, um carro, um avião ou até a luminária.

Então são os próprios dados da CET que vou usar. Os números não são meus. Relatório de 2001, o último que tive acesso, que foi disponibilizado para toda mídia, 39,4% dos acidentes fatais na cidade de São Paulo ocorrem no sábado e domingo, dias em que afirmo não haver fiscalização de trânsito na Cidade. Pode haver um ou outro agente em alguma esquina para controlar algum evento, fluidez, mas o foco não é segurança.

Noite e madrugada, de 18 às 24 e 24 às 6, somando esses dois períodos, o que dá 12 horas do dia, de dias úteis, total de mortes em 2011: 63% dos acidentes fatais de sábado e

domingo ocorrem na noite e de madrugada, quando não temos nem CPTran, aí é uma cobrança para o Governador. Uma rádio me entrevistou, fiz um apelo público ao governador e ao Prefeito, talvez eles não saibam desses números, porque é cruel. Recolhemos o trem de pouso e está deixando que a madrugada e o final de semana, sejam cruéis com todos os nossos familiares, amigos e eventualmente nós. Enquanto acreditarmos que isso seja normal, na minha opinião, não precisamos de carro bomba e nem de terrorista, somos muito mais eficientes. Nós como sociedade. Eu me incluo nesse processo. Proponho que o esforço de aplicação de multa do rodízio, esse é o adendo ao projeto de lei, de que seria proibido que o agente, se tiver lá o radar, o equipamento de trabalho 24 horas, teoricamente de graça. Mas colocar um esforço humano para zona Azul e para rodízio eu colocaria para situações de risco, para os pedestres condutores e agora ciclistas e motociclistas também, 24 horas por dia, sete dias na semana, com fiscalização aleatória. Desenvolvi há dez anos, quis dar de graça para a Cidade de São Paulo algumas gestões anteriores, nem de graça a cidade quis. É uma metodologia técnica científica que desenvolvi, estou tentando alguma cidade no País que, queira a doação dessa metodologia. A fiscalização aleatória com base estatística onde você sorteiam os cruzamentos, os períodos do dia e com um número de agentes que você disser que tem, eu monto um plano de fiscalização e defino a margem de erro desse plano. Se a Cidade de São Paulo quiser incorporar isso, de novo, faço a doação. Só preciso acompanhar o processo para que ele seja implantado tecnicamente como foi concebido. A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, que são médicos, endossam totalmente essa minha proposta, eles já estão convencidos há 10 anos disso e não conseguimos. A infrações que considero prioridade hoje: seta, a CET tolerou durante 30 anos, que você não desse seta na Cidade de São Paulo e as pessoas sofreram acidentes, foram atropeladas, várias morreram, várias ficaram mutiladas. Tenho uma filha de 32 anos, que há dois anos foi atropelada em um semáforo verde, sem semáforo do pedestre, porque o motorista não deu seta, ela só não morreu porque o motorista estava em baixa velocidade. Semáforo vermelho “pare”. Fiz uma

pergunta em uma grande capital brasileira para toda a diretoria de trânsito, se coloca a placa de “pare” que tem o mesmo significado do semáforo vermelho, vale os mesmos sete pontos na carteira e o risco é pior que semáforo. Quem vem na preferencial não vai parar nunca, aí perguntei: quantas vezes na vida, em trinta, anos de órgão de trânsito vocês foram alguma vez em algum cruzamento fiscalizar se os motoristas param ou não param no “pare”. Fica um olhando para a cara do outro. Nenhuma vez. Então você coloca uma placa e não aparece nunca mais, está se omitindo em relação ao controle da qualidade da segurança no trânsito. Eu tenho pesquisa que prova que um quarto das pessoas não param no “pare”. E aí vira roleta russa. E a gente fica brincando de catar os pedaços. A questão do não respeito ao pedestre, celular, cinto de segurança, velocidade, álcool, nem se fala. Para fechar: rodízio não vai mais resolver nada. Estão falando em 50%, placa ímpar, a frota só vai crescer para 10 milhões. A previsão é para daqui doze anos a frota chegar em 10 milhões na Cidade de São Paulo. Estimativa simplista minha. A questão é: tenho de aumentar oferta de transporte coletivo por ônibus com corredor, faixa exclusiva. Isso já é consenso há quase quarenta anos em nosso País. São Paulo ainda está pensando se vai incomodar nós proprietários de automóveis. Tenho carro, mas sou pedestre em primeiro lugar, se alguém duvidar, se o rodízio ainda tem eficácia, proponho uma pesquisa que a própria Prefeitura pode fazer, se quiser eu também posso, sou consultor, atuo com pesquisa há 35 anos, sei fazer uma pesquisa como essa. Pesquisa com usuário de carro que entra no Centro Expandido, saber: Quantos automóveis ele, número de motos na família, onde ele mora, trabalha, estuda. O que faz no dia do rodízio hoje? Ele corre o risco de ser multado, muda o horário? Usa outro automóvel da família, usa moto, vale transporte coletivo, vai de carona, usa bicicleta, vai a pé, não realiza viagem nesse dia ou realiza viagem para outro local? Se ele tem de fazer compra no centro expandido ele muda, vai para outro shopping, outro centro de compras? Não sei! Tem de perguntar. Outro motivo. E uma pergunta final: Caso o rodízio acabasse amanhã, o que você faria? Venderia um ou mais automóveis? Garanto que tem muita gente que venderia. Venderia uma ou mais motos?

Voltaria a circular no horário de restrição? Mudaria de residência? Tem gente que mudou de casa porque estava dentro da área de restrição. Mudaria de local de trabalho, de estudo? Porque você criou uma área de restrição e o que está fora não está restrito, então isso cria cortes na própria mobilidade, na própria economia da Cidade. Não mudaria nada o outro.

Desculpem-me por ter estendido o tema, mas achei importante dar esse recado, porque há alguns números técnicos, que não são meus, e algumas propostas minhas. Então, agradeço pela paciência.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Ouvimos a brilhante exposição do engenheiro Horácio Augusto Figueira.

Peço licença aos nossos convidados para suspender a audiência pública por alguns minutos. Precisamos abrir a sessão ordinária.

Estão suspensos os trabalhos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Gilson Barreto.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto – PSDB)** – Estão reabertos nossos trabalhos. Após a exposição do engenheiro Horácio Augusto Figueira, vamos, agora, ouvir as manifestações do nosso sempre Vereador e amigo da Casa, e atual Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente, Sr. Ricardo Teixeira.

**O SR. RICARDO TEIXEIRA** – Boa tarde, Sr. Presidente Gilson Barreto e todos os membros da Mesa.

Obrigado pelo convite.

Estou com a lei de 1997, de 3 de outubro, do Sr. Prefeito Celso Pitta, e que diz, em seu artigo 1º, que a “medida autorizada objetiva a melhoria das condições do trânsito, através da redução do número de veículos em circulação nas vias públicas, de segunda à sexta-feira,

exceto feriado”.

No ano 2000, o Prefeito Celso Pitta faz a primeira alteração – porque, em 1997, a lei não valeria nos meses de janeiro e julho; valeria de fevereiro a dezembro, exceto julho. No Decreto nº 39538/2000, ele alterou e incluiu o mês de julho, ficando somente o mês de janeiro fora. Em 2002, a então Prefeita Marta Suplicy acrescentou o mês de janeiro. E todas essas justificativas da lei das alterações dizem respeito às melhorias de trânsito. Posteriormente, considerando o significativo aumento da frota de veículos no Município, com a intensificação do fluxo veicular, mesmo no mês de janeiro, que acarretou aumento da média da lentidão máxima, conforme estudos elaborados pela Companhia de Engenharia de Tráfego, a lei é alterada, e, por um decreto, passa a incluir o mês de janeiro.

Esta lei é diferente da lei estadual, construída pelo então Governador Mário Covas – não sei se foi por lei ou decreto, mas era Secretaria do Meio Ambiente, e o Secretário era o Fábio Feldmann. Aquela, sim, era para a Grande São Paulo, e era vista pelo prisma do meio ambiente, ao passo que esta, pelo menos até agora, é tratada como feita para melhorar o trânsito da Cidade. O fato é que, como Secretário do Verde, tendo trabalhado boa parte da minha vida na CET e em outros organismos de trânsito, e hoje no Verde, sei, evidentemente, pelos números da Cetesb, que esta lei ajuda a conter a poluição da Cidade.

Não tem nada a opor em relação ao projeto do Vereador santista Mario Covas – até porque está de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro. O Vereador Mario Covas Neto está fazendo o que a lei permite, dando a condição, caso o Sr. Prefeito sancione a lei, de a primeira autuação se transformar numa advertência. O Código Brasileiro de Trânsito abre essa possibilidade ao Município E eu acho que isso não vai aumentar e nem diminuir a observância do rodízio. Hoje, quem obedece a lei obedece; quem não obedece não obedece.

Também sou favorável à questão da sinalização.

Fui presidente do Instituto de Humanização de Trânsito e Transporte, e o pleito era de que o minianel viário fosse sinalizado com uma placa de advertência especificando os

veículos que podiam circular. Se pegarmos a Marginal Tietê, aqui do ladinho da gente, veremos que por ela passam carros de tudo quanto é cidade da Grande São Paulo, e de outros estados, e eles entram na área do rodízio municipal. Então também sou favorável à sinalização da área do rodízio.

Agora, diferentemente do Horácio, apesar dos números que ele me deu aqui – toda moeda tem dois lados, e eu faço o outro lado da moeda –, o rodízio municipal tinha de ser estendido para toda a cidade de São Paulo. Os índices da CET, que estão aí beirando 200 km de congestionamento diário, referem-se basicamente ao centro expandido – que as medições da CET pegam quase que 100% do centro expandido. Quando consideramos outros organismos privados, que também fazem a medição do trânsito, que pegam outras áreas da Cidade, vai para 600 km.

**O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA** – Segundo a medição do Mapalink, 770 km na semana passada ou retrasada.

**O SR. RICARDO TEIXEIRA** – Vai para 600, 700 km. O Morumbi, e seus prédios de seis, sete, oito vagas na garagem, está fora do rodízio – isso na zona Sul. O Anália Franco, na zona Leste, um bairro também de alto luxo, cujos prédios tem garagens de seis, sete, oito vagas, também está fora do rodízio. Diversos condomínios da zona Norte também estão fora do rodízio. Se olharmos o mapa de congestionamento da Cidade desses organismos privados, veremos que está tudo congestionando, beirando 700 e poucos quilômetros todos os dias. Então aproveito para dar um pitaco na lei do Vereador Mario Covas: se ele puder ampliar o rodízio municipal para toda a Cidade seria bom, pois também contribuiríamos para o meio ambiente. E, também, o dia inteiro. De novo, pegando maplink, pegando CET.

Antes, se tinha um pico de manhã das 7h às 10h; das 10h até 17h era o vale, o trânsito estava bom na cidade inteira; chegava o pico da tarde, de novo, congestionamento.

Hoje, pegue o mapa da CET, o centro expandido está o dia inteiro congestionado, a velocidade média está em torno de 10 a 15km/h. Já que a lei de 1997 – e estamos no ano de

2013 – esta Casa também não discutia, porque, agora, estou pensando no meio-ambiente; quanto mais congestionamento, mais poluição. Por que não o dia inteiro das 6h às 22h? Por que não toda a cidade?

Acho que iríamos contribuir para o meio-ambiente. Partindo da finalidade da lei que é a melhoria do trânsito da Cidade, não afetaria nada no centro expandido, que continuará com o mesmo fluxo de veículos, mas, nas áreas externas do centro expandido, em que temos congestionamento real, e a Companhia de Engenharia de Tráfego é pequena, não só para medir, mas, também, operar o trânsito fora do centro expandido. Acho que teríamos uma melhoria. Vamos contribuir com fluidez, com o número de viagens na Cidade e com o meio-ambiente.

Mas, voltando à origem da lei, sou a 100% a favor da Lei Mario Covas Neto.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Muito obrigado.

Após as manifestações do Secretário Ricardo Teixeira, gostaria de ouvir dos Vereadores Membros da Comissão se têm algum comentário. Alguma manifestação? (Pausa)

**O SR. ATILIO FRANCISCO** – Sr. Presidente, eu não pude ouvir a primeira fala do Sr. Luiz, mas tive a oportunidade de ouvir um pouco o Engenheiro Horácio e o nobre Secretário.

Também sou favorável, porque nós já passamos do tempo em que a lei do rodízio deveria ser aplicada em toda Cidade, experimentalmente, para vermos o resultado que obteremos.

Se temos lutado, ao longo desses anos, buscando a melhoria do trânsito da Cidade, da qualidade do ar, temos de fazer algo, uma vez que está dentro da nossa competência, seguindo a legislação federal e acompanhando as regras como têm de ser seguidas.

Nós poderíamos, diante dos projetos apresentados pelos nossos Pares, incluso o

do Mario Covas Neto, fazer um projeto abrangendo a totalidade da Cidade, para que a regra possa ser acompanhada por todos os Municípios da Cidade e, também, sobre a sinalização, porque estamos em São Paulo e não sabemos se aquele espaço é restrito ou não ao rodízio. Passou da hora de a gente investir um pouco nesse sentido e, tomando por base uma lei global, que realmente restrinja o uso do carro, da placa nº A, B,C, D, durante determinado dia, que seja em toda a Cidade. Fica mais fácil e muito mais prático para a CET fazer a administração. Podemos investir um pouco mais nos equipamentos de fiscalização, os radares, não só para multar os infratores com relação à velocidade, mas, também, para a utilização do carro que não esteja apropriado para se locomover daquele jeito.

Acho viável, sim, que o projeto seja aperfeiçoado e apresentado à discussão nesta Casa, para que a gente possa, de fato e de verdade, medir qual o resultado que isso pode oferecer nos próximos anos.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** - Tem a palavra o nobre Vereador Mario Covas Neto.

**O SR. MARIO COVAS NETO** – A Lei de Rodízios, instituída em 1997, quando meu pai era Governador, gerou uma série de reações, na época, muito fortes da população, que não recebeu isso muito bem, num primeiro momento, a não ser a população ligada à área ambiental. De modo geral, municípios não receberam bem isso. Há um custo político nessa decisão, e isso precisa ser medido. É preciso coragem para que isso seja feito.

A proposta dessa lei visa apenas a corrigir algo que já existe. Hoje há um rodízio saturado. Se, naquela época, uma pessoa conseguia chegar ao seu destino antes do horário do início do rodízio, hoje, muitas vezes, não consegue. A ideia dessa lei é exatamente atender à pessoa que não deu causa. A questão não é propriamente discutir o rodízio. Isso é muito mais amplo e complicado, porque há um custo de natureza política. Houve uma proposta feita, na Casa, de se acabar, de uma vez, com o rodízio. Houve outra fala, de se estender o rodízio

para o dia inteiro. Essa discussão, sem dúvida nenhuma, é apaixonante. Há várias vertentes e vários pontos de vista.

Concordo com o Sr. Secretário. Da forma que hoje existe o rodízio, é inútil, sob o ponto de vista ambiental e o ponto de vista de trânsito. É necessário coragem política para se modificar isso. Acredito que hoje não há condições para isso. Não vejo isso na Prefeitura, pelo menos, a reação das Lideranças do Governo em outro sentido, nem de modificar seu ponto de vista, para se acabar ou ampliar o rodízio. Aparentemente, o melhor é deixar do jeito que está e não se ter a dificuldade de nos explicarmos ou posicionarmos de um lado ou de outro. Essa discussão tem de ser feita à parte. Estou fazendo a defesa de um projeto em que sou autor. Não vejo como discutir aqui o rodízio. Não é o objetivo desse processo. Até estou disposto a isso. Se esse projeto incentivar essa discussão, acho ótimo. Estou aqui alinhado com a posição do Sr. Secretário, mas esse não é objetivo principal desse projeto.

---

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Alguns dos senhores presentes gostaria de se manifestar?

**O SR. ALFREDINHO** – Sr. Presidente, já estou indo para o segundo mandato. Quando cheguei aqui, acabaram de aprovar a Lei Cidade Limpa. O que percebi de comum nesta Casa? Que, diante de algumas leis aprovadas aqui, poderiam aparecer outras novas leis, ou tentarem acabar com aquela já aprovada ou tentando modificá-la, cumprindo parte dela.

O ex-Vereador Carlos Apolinario falava muito sobre o pedágio urbano. S.Exa. entendia que essa era é uma forma de restringir carros no centro. Isso melhoraria o trânsito e conseqüentemente o meio ambiente. Até tive um embate aqui com o Vereador Mario Covas Neto na Casa, quando S.Exa. apresentou a lei aqui. Tínhamos acabado de sair de uma discussão muito importante, num momento acirrado, sobre a inspeção veicular.

Muitos que eram contra o projeto aqui aprovado, e diziam que estávamos acabando com a inspeção veicular. Com isso, estávamos contribuindo com a poluição na Cidade. Essa é

uma questão de tese. Nada pessoal contra projetos de quaisquer Vereadores. Essa lei vai um pouco nesse sentido. Ela já existe. Pode vir outra lei, que venha a cumprir parte da anterior. A pessoa que não cumprir a lei, uma vez por ano, não será multada, mas advertida.

No meu modo de ver, isso vai permitir que haja mais carros circulando na Cidade. Digo isso porque o custo de se tomar uma multa de oitenta reais ou próximo a esse valor e mais três pontos na carteira é mais barato talvez do que outra saída. Essa é a minha preocupação, no momento em que todos nós debatemos sobre trânsito na Cidade e transporte coletivo de boa qualidade. Isso pode melhorar tanto a qualidade do ar, como também o trânsito na Cidade.

Há isenções nessa lei. Por exemplo, há permissão para ambulâncias, médicos e redes de TV. Pessoas da área da TV vão ao CET, pegam autorização e não cumprem o rodízio. Essa é a discordância. Não tenho nada contra o Vereador. Aliás, somos colegas aqui; é simpático o Vereador Mario Covas Neto. A questão de discordância é democrática entre nós.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Tem a palavra o Sr. Horácio.

**O SR. HORÁCIO** – Sr. Presidente, só quero fazer um alerta, em função da proposta do Sr. Ricardo. Se ampliarmos o rodízio para toda a Cidade todos os dias, só vamos fazer a frota aumentar mais ainda. Pessoas estão armadas economicamente hoje, ainda mais com isenção de IPI. Hoje quem tem celular, também tem automóvel. O que precisamos não é reduzirmos a demanda, mas sim aumentarmos a oferta de transportes.

Não sou e nem quero ser Vereador, não por demérito, mas por falta de vocação política; mas, se fosse, ônibus iriam andar custe o que custar. Faixas exclusivas só nos picos é muito tímido. Se o Sr. Fernando Haddad está implantando isso, temos de aplaudi-lo de pé. Nas entrevistas para a mídia, digo que chega de o usuário de transporte coletivo sofrer.

Segundo o MapLink - vou falar a marca, porque isso é público, gratuito e está na internet - em Curitiba, há congestionamentos enormes, chegando a 270 quilômetros; só que o automóvel não contamina o corredor de ônibus. Falo publicamente que se tirarem o táxi, será

uma aberração, sob o ponto de vista de engenharia de transportes. Táxi é transporte individual, mesmo sendo público; leva uma pessoa e atrapalha a operação no corredor de ônibus. Quem usa esse transporte sente isso na pele. Basta fazermos o teste por um mês. Sem o táxi, podem ser comparadas as velocidades dos GPS em ônibus. Isso será comprovado cientificamente o que estou falando.

Então, a Cidade precisa de um choque de mobilidade para o ônibus, para que pessoas sejam convidadas espontaneamente a fazer isso. É a lei de mercado. Isso acabaria com o rodízio. O ônibus vai rodar, com qualidade, frequência e conforto. Então, o munícipe decide se vai de ônibus ou vai demorar, por três horas, dentro do seu automóvel. Em Curitiba, é assim hoje, só que ninguém invade o corredor de ônibus, somente carro de emergência, se estiver com a sirene ligada e as luzes intermitentes, como prevê o Código de Trânsito Brasileiro. Fora isso, ninguém invade o espaço. Isso é lei e é fisicamente definido. Mesmo que não seja fisicamente, há garantia na prática. Então, assusta-me a ampliação do rodízio para a toda a Cidade, porque a frota vai até onde pessoas puderem comprar. Se levamos essa questão para qualquer bairro, vão comprar carros mais velhos, que não entrem na inspeção veicular. Assim, vão poder usar os segundo, terceiro e quarto carros; e a moto agora, que é um problema, mas as pessoas dizem que veio para resolver a mobilidade no País. Setenta e quatro por cento das indenizações do DPVAT está no site, em 2012, de 350 mil, se não me engano, foram para pagar para ex-motociclistas, os quais ficarão em cadeiras de rodas, inválidos, mutilados, e nós, que ainda estamos na ativa, graças a Deus, pagaremos a previdência dessa comunidade.

Para mim, só tem um jeito para São Paulo: o sonho do automóvel acabou! Perdoem-me, mas acabou. Vim para cá de metrô e ônibus. Eu uso o transporte coletivo e faço questão de brigar para que a gente tenha um transporte coletivo decente. Então, só tem um jeito: o viário tem de estar à disposição para que o ônibus flua na Cidade. O automóvel já tomou todo o espaço que demos. Se duplicarmos a Marginal Tietê, vamos ter 20 faixas de

cada lado congestionadas.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Ouviremos o Dr. Luiz Flora, mas, antes, quero informar que teremos outra audiência pública que será marcada, se solicitada pelo requerente hoje, na Comissão Ordinária, e teremos outra ainda com mais tempo para a discussão porque o assunto é muito importante.

Hoje com todos os elementos que os senhores trouxeram foram muito valiosos e importantes.

Quero dizer que a coisa é muito dinâmica: as leis, quando são elaboradas e aprovadas, são discutidas, claro! Mas, depois, temos de ir moldando-as com o passar do tempo. É claro que precisam de modificações. E só podem ser modificadas através de projetos de lei e lei.

Não podemos deixar de fazer esses projetos de lei. Eles são muito importantes porque são uma adequação à realidade, e a diversidade é muito grande. São muito importantes esses projetos referentes a leis que afligem o dia a dia e a vida dos cidadãos.

**O SR. LUIZ FLORA** – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Gostaria de ser breve nesse complemento da nossa fala.

Quero cumprimentar o Engenheiro Horácio Figueira pela brilhante exposição, principalmente, no que tange à questão de números e às pesquisas pertinentes.

Com todo o respeito ao Exmo. Sr. Secretário do Verde e Meio-Ambiente, Ricardo Teixeira, que defende a ampliação do rodízio municipal na Cidade inteira e, talvez, em algumas outras cidades circunvizinhas, o nosso entendimento é no sentido de que de nada adianta se trabalhar dissassociado a questão de trânsito, transporte público e mobilidade urbana.

É nesse sentido que brigamos – no bom sentido – tanto na mídia quanto no judiciário, como nas questões públicas – e aqui quero parabenizar a Câmara Municipal de São Paulo e o Executivo por estar trazendo à tona essa importante matéria que aflige não só

economicamente o País inteiro, mas que prejudica a cidadania.

Então, Ilustres Vereadores e Sr. Secretário, o que defendemos aqui é uma integração maior entre as questões de problemas de trânsito, de transporte público e transporte coletivo – aqui quero parabenizar o Engenheiro Horácio e complementar que não só os corredores de ônibus têm que ter uma adequação e uma fluidez maior, mas as integrações com a rede de metrô, que têm sido, felizmente, ampliadas, tardiamente, porque temos cidades como Nova Iorque, Cidade do México, Londres, nas quais o cidadão pode deixar o seu veículo em casa, porque tem um transporte público de qualidade.

Quando falamos que o cidadão não deve pegar o seu carro, muitas vezes os assustamos. Quando não é o caso, como o Engenheiro citou, do cidadão que tem o poder aquisitivo para ter o segundo carro ou a segunda motocicleta ou ter a felicidade de trabalhar num local para o qual ele possa se locomover a pé – gostei muito e queria ter falado isso, mas não pude: antes de tudo, somos pedestres. Passamos a ser ciclistas na infância e na adolescência, e terminamos condutores de veículos. Mas, no final, nas grandes cidades, acabamos nos tornando reféns do trânsito. O cidadão que sai hoje com o carro, seja ou não no horário do rodízio, é refém do trânsito de São Paulo. Nas grandes Capitais também ocorre isso. Ele é refém porque perde seus compromissos, pode ser penalizado com uma multa, vai trazer um prejuízo a si próprio com a emissão de poluentes – com o tráfego mais intenso – e torna as outras pessoas reféns também.

Parabenizamos essa iniciativa e pleiteamos, tanto do Legislativo - por meio do competente Vereador Mario Covas Neto – como do reconhecimento da importância desse tema pelo Poder Executivo – do Prefeito Fernando Haddad, que se faça uma conjunção da discussão dos temas de problemas de trânsito, mobilidade urbana e ampliação do transporte público para que o cidadão não seja refém do automóvel, da poluição, nem do trânsito.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Tem a palavra o Secretário Ricardo

Teixeira.

**O SR. RICARDO TEIXEIRA** – Não sou contra o transporte coletivo, muito pelo contrário. Acho que a saída para as grandes cidades é o transporte coletivo de massa e o metrô está aí provando isso.

Quero deixar uma reflexão para a Casa. Vinte e cinco por cento da riqueza deste País gira em torno da indústria automobilística.

Só isso. Obrigado, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Tem a palavra o Vereador Mario Covas Neto.

**O SR. MARIO COVAS NETO** – Antes do encerramento desta audiência pública, quero aproveitar esta oportunidade para informar aos presentes que, tão logo a gente retome a reunião ordinária da nossa Comissão, vou propor que se faça a próxima audiência na terça-feira da próxima semana, às 13h.

Quero convidar aqueles que participaram e os que queiram participar, porque o assunto ainda vai render um pouco mais.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Tem a palavra o Vereador Atílio Francisco.

**O SR. ATÍLIO FRANCISCO** - Só para endossar um pouco mais a questão que o Secretário Ricardo Teixeira trouxe com relação à economia.

Poderíamos trabalhar e pensar na limitação de uso dos automóveis, determinarmos um tempo. Não vamos interferir muito nessa condição de rendimento das empresas ou de investimento das empresas automobilísticas.

No nosso País não temos limite de uso dos automóveis e existem alguns antiquíssimos perambulando pela Cidade, sem autorização, sem licença e contribuindo para um índice de poluição muito grave para a Cidade. Então, também, poderíamos trabalhar na

questão da limitação, isto é, 10 ou 15 anos de uso, no máximo, de um veículo. Sempre controlando a qualidade do veículo para que pudéssemos ter esse equilíbrio e que não oferecesse tanto risco à economia na área automobilística.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Tem a palavra o Secretário Ricardo Teixeira.

**O SR. RICARDO TEIXEIRA** - Só para colaborar. Na cidade de São Paulo, são 7,300 milhões de veículos – como disse o Vereador Mario Covas. Desse número, quase 2,5 milhões não estão licenciados há anos, há anos. Então, temos a indústria montadora de automóveis e temos de ter a desmontadora. Esse material tem de ser reciclado. É só andar em qualquer rua da Cidade para ver que está cheio de carro abandonado. Precisa haver a reciclagem desses veículos, as desmontadoras de automóvel e um uso máximo, não só na questão da segurança – como disse o Engenheiro Horácio –, porque muitos desses veículos, que não são licenciados e não passam por nenhum tipo de fiscalização, não têm condições nenhuma de circular. E estão circulando pelas nossas cidades.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Tem a palavra o Vereador Atílio Francisco.

**O SR. ATILIO FRANCISCO** - Concluindo o que V.Exa. disse, tenho conhecimento de que existe um grupo de empresários trabalhando nesse sentido para esvaziamento dos pátios onde estão confinados os automóveis que foram apreendidos e tudo o mais. Para que esses pátios sejam esvaziados com reprocessamento e se faça a reciclagem desses automóveis, precisaríamos, no mínimo, de 20 anos.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Muito obrigado.

Agradeço também aos nobres Vereadores, ao Sr. Secretário do Verde e do Meio Ambiente Ricardo Teixeira; ao engenheiro Dr. Horácio Augusto Figueira, da Hora H Pesquisa,

Engenharia e Marketing; ao Dr. Luis Flora, Vice-Presidente da Anatron e a todos os convidados que nos honraram com suas presenças.

Informo que teremos a próxima audiência pública, lembrando que temos de aprovar requerimento do nobre Vereador Mario Covas para por em discussão e aprovação já na próxima reunião, daqui a alguns minutos.

Novamente agradeço a presença de todos.

Está encerrada a presente audiência pública.

---