



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: 30 DE ABRIL DE 2013

**OBSERVAÇÕES:**

- Notas taquigráficas sem revisão

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Boa tarde. Declaro abertos os trabalhos da audiência pública da Comissão de Administração Pública que se realiza hoje, dia 30 de abril de 2013.

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

A finalidade desta audiência é a discussão do PL 26/2013, de autoria dos Srs. Vereadores Mario Covas Neto, Ricardo Young, Eduardo Tuma, Claudinho de Souza, Gilson Barreto, Patrícia Bezerra, Aurélio Nomura, Coronel Telhada, Floriano Pesaro e Andrea Matarazzo. O projeto 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, tendo sido publicado convite para esta audiência pública no *Diário Oficial da Cidade*, nos dias 25, 26, 27 e 30 de abril; nos jornais *Diário de S.Paulo*, no dia 26 de abril e na *Folha de S.Paulo*, no dia 29 de abril.

Foram convidados para esta audiência pública o Secretário Municipal dos Transportes, Sr. Jilmar Tatto; o nobre ex-Vereador e atual Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente, Sr. Ricardo Teixeira; o Engenheiro Horácio Augusto Figueira, da Hora H Pesquisa Engenharia & Marketing e o Dr. Luiz Flora, Vice-Presidente da Anatron.

Há um requerimento sobre a mesa, desta Presidência e de todos os Srs. Vereadores, convidando o Sr. Jurandir Fernandes, Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos, para uma exposição sobre o transporte de massa, metrô e monotrilho, na cidade de São Paulo, em data a ser marcada posteriormente.

A votos o requerimento. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado.

Esta Comissão também irá requerer, hoje em Plenário, a realização de uma audiência pública sobre o PL 237/2013, do Executivo, que trata da reformulação Administrativa

na cidade de São Paulo.

Dando continuidade à audiência pública do PL 26/2013, passo a palavra ao nobre Vereador Mario Covas Neto para suas considerações.

**O SR. MARIO COVAS NETO** – Boa tarde a todos, aos amigos que compõem a Mesa e às demais pessoas do Plenário.

Na reunião anterior, o assunto acabou enveredando por outro tema que não o objeto desse projeto, ou seja, da viabilidade ou não da continuidade do fim do rodízio Municipal. Esse projeto, como explanado inicialmente, objetiva apenas e tão somente que a pessoa que não cometeu infração nos últimos 12 meses, não seja obrigada a pagar um valor e sim receber uma notificação por essa infração.

Vou rapidamente abrir a palavra aos demais interessados para que possamos dar continuidade à audiência.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Passo a palavra ao Secretário Ricardo Teixeira.

**O SR. RICARDO TEIXEIRA** – Boa tarde, Presidente e Vereador Gilson Barreto, Vereador Mario Covas e demais membros da Mesa que fazem parte desta audiência pública.

É uma honra estarmos aqui, enquanto Secretário do Verde e do Meio Ambiente, e a postos para fazer um grande debate nessa 2ª audiência pública.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Muito obrigado. Com a palavra o Dr. Horácio Augusto Figueira, da Hora H Pesquisa Engenharia & Marketing.

**O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA** – Agradeço, mais uma vez, o convite. Vou procurar colaborar com a proposta do Vereador, no sentido de ampliar nosso raciocínio em função da questão do automóvel e até onde chegamos.

Se não revertermos esse quadro a favor do transporte coletivo, qualquer medida paliativa só prorrogará o problema por mais dois ou quatro anos, depois, ele surgirá revigorado e pior num momento em que a sociedade já se acostumou a usar o automóvel e será duro

voltar atrás.

Costumo brincar perguntando se o automóvel é um meio bom ou ruim? Não é bom nem ruim. Em 1957, quando o Ricardo Teixeira nem era nascido ainda e eu sim, a cidade de São Paulo tinha 117 mil veículos. Hoje, temos em torno de sete milhões – esses números divergem um pouco em função da frota que não é baixada no Detran -, mas que sejam qualquer seis milhões, já é uma confusão grandiosa.

Então, há 60 anos, praticamente, a frota não incomodava muito a Cidade, porque estava dispersa e se acomodava. O viário, para ela, era gigantesco. Hoje, se tentarmos colocar toda a frota de veículos – já fiz essa conta como engenheiro – no viário da cidade de São Paulo, não conseguiremos, nem parados. Onde eles estão? Em garagens, subsolos, então, a frota não cabe mais no espaço viário.

O máximo que consegue circular na cidade de São Paulo hoje está em torno de um milhão de veículos, não passa muito disso. O resto está estacionado, na casa, num outro ponto, ou porque já chegou ao seu destino. Agora, circulando, efetivamente, na prática, é só em torno de um milhão, mesmo.

Só queria colocar isso como abertura. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** - Quero saber se alguns amigos presentes têm interesse em se manifestar. Por gentileza, passem o nome para Verinha.

Tem a palavra o Dr. Luís Flora, Vice-Presidente da ANATRA.

**O SR. LUIS FLORA** - Boa tarde a todos. Em primeiro lugar, cumprimento o Presidente da Comissão, Vereador Gilson Barreto; o Secretário Ricardo Teixeira, da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e o Vereador Mário Covas Neto.

Agradeço a oportunidade de trazer a voz da sociedade para esta Casa de debates municipais tão importante, que dá a oportunidade, através de seus representantes eleitos, democraticamente pelo voto popular, de externar aquilo que tange à cidadania, ao direito de ir e vir, ao direito de propriedade, à poluição e ao bem-estar.

Gostaria de ser redundante numa questão que estendemos na primeira audiência pública, que era a questão da conveniência ou não do rodízio. Isso já foi amplamente debatido. A validade do projeto do Vereador Mário Covas Neto, com o qual concordamos, já expus a sua parte jurídica, que entendemos é perfeitamente cabível.

Mas numa parte do debate, quando estávamos começando a colocar, o engenheiro Horácio e demais componentes da mesa concordaram conosco, é a questão da sinalização da cidade de São Paulo.

No nosso ponto de vista é muito importante o cidadão ser respeitado pelo poder público naquele momento em que ele tem não só a sinalização proibitiva, mas a informativa. A cidade de São Paulo é uma cidade nação, praticamente, com uma população que alguns países não têm.

Temos a questão de respeito às leis, que o poder público municipal, não nesta gestão, mas de muito tempo já não cumpre, que é instalar a sinalização adequada, onde ele tem a restrição, onde não. Uma sinalização adequada, moderna.

Há a questão informativa, para orientar o cidadão. Entendemos que a orientação ao cidadão ajuda na fluidez do tráfego e evita a poluição. Porque o cidadão perdido roda mais. É uma questão fática essa. O cidadão mesmo que seja habitante nesta cidade nação que é São Paulo precisa de orientação. A engenharia de tráfego tem de funcionar melhor. Faço uma crítica construtiva, não é crítica pejorativa à Companhia de Engenharia de Tráfego.

Darei exemplo de um dos bairros onde costumo frequentar que é Moema, na questão da engenharia de tráfego. A gente sempre tem aquela lógica - eu não sou engenheiro, mas consigo perceber certa lógica na engenharia -, de que uma rua às vezes desce e outra sobe. Alguns bairros como Moema e nos Jardins, se você errar uma rua, vai ter de andar cinco ou seis ruas para cima para voltar.

Isso, no meu entendimento de leigo de engenharia, às vezes denota uma falta de planejamento da própria Companhia, que vai atrapalhar na fluidez do tráfego. Isso vai acarretar

em aumento de consumo de combustível, de poluentes e conseqüentemente na questão do trânsito.

Permitam-me comentar uma notícia que foi dada pela Agência Estado, nesta semana, informando que a Prefeitura, através do Prefeito Haddad, tem a intenção de transformar todos os radares da Cidade - depois da primeira audiência pública que se realizou há seis dias, no dia 24, nesta Casa. Segundo informações da Agência, hoje são 587 radares ativos, ou os lápis – o Secretário Ricardo Teixeira poderá confirmar – e que vão atuar na questão das multas de rodízio.

Reforço a palavra do Engenheiro Horácio, que falou na primeira audiência pública, que é um desperdício de energia, de dinheiro, de material humano da CET, porque a licitação anterior já previa mais de 140 milhões para transformar esses radares.

Na ação civil pública que a Associação Nacional de Trânsito moveu solicitando ao Poder Judiciário que obrigasse a Prefeitura a sinalizar o rodízio, a Prefeitura defendeu-se dizendo que sinalizar a Cidade custaria 50 milhões de reais. Cremos que é exagero as contas da defesa da Prefeitura. Imagine gastar mais de 140 milhões para transformar esses radares naquele instrumento de autuação.

Reforço a nossa posição intransigente, nós não passamos a mão na cabeça de infrator, o cidadão tem de cumprir a lei, mas o Poder Público também. Esse dinheiro, no nosso entendimento, seria muito melhor aplicado se – como o engenheiro Horácio colocou na sessão passada – fosse canalizado para orientação, educação e sinalização de trânsito. Não apenas para poder fazer com que esses radares autuem as pessoas que erroneamente estão infringindo a lei do rodízio, enquanto esse rodízio for vigente.

Em nossa opinião, também esse rodízio já não tem mais eficácia. Mas enquanto houver, quem o infringir, terá de ser punido. Mas é um dispêndio muito grande, de centenas de milhares de milhões de reais, para uma atividade que poderia ser mais bem aproveitada.

Por exemplo, nos semáforos inteligentes, pois há uma deficiência enorme na

Cidade, o que ajudaria na fluidez do tráfego e que esses radares pudessem ser sim autuadores, para evitar realmente que dos 119 quilômetros, se não me engano, de corredores de ônibus que existem em São Paulo e que devam ser ampliados, isso é muito saudável, que possam inibir o uso inadequado dos corredores por veículos que não têm essa finalidade. Isso sim é dinheiro bem empregado.

Nesta questão da gestão pública nós cumprimos os verdadeiros representantes do povo, os verdadeiros administradores, com esta visão que possa fazer o cumprimento da lei e o benefício da sociedade.

Não tornar a sociedade refém duas vezes. Porque ela fica refém pois pode ser atuada de uma lei que, no nosso entendimento, já não tem mais eficácia prática - isso já foi demonstrado numericamente tanto pelo Vereador Mário Covas Neto, como corroborado pelo Engenheiro Horácio -, do ponto de vista numérico já não soluciona mais a fluidez de tráfego.

Permita-me Vereador, colocar mais em pauta, se isso for permitido pelo Presidente da Comissão, a necessidade da integração do transporte público, fazendo com que as pessoas optem em deixar seus veículos em suas residências, ou em pontos estratégicos para não congestionar. Mas, para não monopolizar demais, porque isso é muito chato e enfadonho, queria passar a palavra para outras pessoas debaterem conosco a necessidade da integração e da melhoria da qualidade do transporte público na cidade de São Paulo. O paulistano, o paulista, o brasileiro e o estrangeiro que residem e contribuem para a pujança desta cidade merecem isso.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – A respeito desse assunto, a Prefeitura encontra-se numa situação cômoda, pois faz integração com todas as estações do metrô. O congestionamento é total. O metrô não conseguirá absorver toda a demanda se não houver corredores na cidade de São Paulo. Esse é o grande problema atual.

Ontem, eu e os Srs. Vereadores Mario Covas Neto e Floriano Pesaro, Líder do PSDB, juntamente com o Sr. Jurandir Fernandes, Secretário de Estado dos Transportes

Metropolitanos, visitamos a futura estação Oratório, na Av. Sapopemba, e fomos até Santo Amaro. Daqui a dois ou três anos aproximadamente, haverá um avanço muito grande das interligações das estações. Com o desenvolvimento dos corredores haverá uma melhora muito grande no transporte da Cidade. É claro que devemos, também, intensificar as linhas de metrô.

Por isso, aprovamos a vinda do Sr. Jurandir Fernandes e ficamos empolgados com o desenvolvimento das obras e com as empresas que estão participando dessa empreitada. É uma saída muito importante que resultará em muitas melhorias, com investimento mais integrado. Só de terminais de ônibus que, no caso, caberia à Prefeitura, o Estado fará aproximadamente quatro, em locais que receberão muitas pessoas. Serão terminais de primeiro mundo.

Não poderíamos nos furtar de levar essas informações ao conhecimento dos munícipes e o Secretário Jurandir Fernandes possui os elementos técnicos e os dados reais dessa situação.

Tem a palavra o nobre Vereador Mario Covas Neto.

**O SR. MARIO COVAS NETO** – Permita-me só complementar, Sr. Presidente, pois a visita foi muito interessante. Andamos pelas ruas e vemos os tapumes das obras, mas não temos a noção real do que está sendo feito.

Para termos uma ideia, hoje há algo como 70 ou 70 e poucos quilômetros de linhas de metrô funcionando. Estão sendo construídos e serão entregues nos próximos três anos mais 40km, ou seja, ultrapassaremos os 100km. O melhor dessa notícia é que serão linhas que se interligarão. Então, o sujeito, pela primeira vez, entrará numa estação e escolherá o itinerário que quer fazer para chegar a seu destino. Com certeza, algumas linhas hoje supercongestionadas poderão desafogar um pouco, porque dividirão com as demais. Está sendo feito o integrado com o monotrilho, que será entregue ainda uma parte até o final deste ano e é muito interessante.

Gostaria de convidar os presentes, caso queiram, para participarem assim que a



audiência pública estiver marcada. Vale a pena conferir o que será feito nos próximos anos e tirar algumas dúvidas que poderão surgir.

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

**O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA** – Gostaria de tocar em duas questões importantes.

A primeira é a questão da segurança. Insisto em dizer que, se os radares novos que a Prefeitura vai colocar têm uma função a mais, a de fiscalizar o rodízio - a tecnologia está lá, trabalha 24 horas com chuva ou sol – devem ser instalados em situações de risco, ou seja, para coibir velocidade, semáforo vermelho e parada sobre a faixa de pedestres.

Ontem, tive um compromisso pessoal e desci do Metrô Faria Lima. Quando a estação Faria Lima foi inaugurada, para chegar até lá, eu tinha de pegar um ônibus para ir sentido da Avenida Diógenes Ribeiro de Lima, perto do Alto da Lapa. Estranhei que o ponto de ônibus estivesse longe da estação, mas pensei que fosse por causa das obras, que assim que terminassem, o ponto de ônibus mudaria para perto. Ledo engano. Fiz uma reclamação formal na SPTrans e a resposta foi que o Largo da Batata estava em processo de reurbanização.

Então, agora faço uma cobrança pública para os Srs. Vereadores que aqui estão, para a Câmara Municipal e para a Prefeitura de São Paulo.

Estive com amigos do alto escalão do Companhia do Metropolitano de São Paulo, mas não vou citar nomes. Perguntei-lhes quem havia tirado o ponto de ônibus da porta das estações de metrô. “Foram vocês ou a SPTrans?” Disseram que era a SPTrans. Estou cobrando publicamente, pois o que está sendo feito é um crime para o cliente, para o usuário do metrô. Você desce do metrô Faria Lima e tem de andar 200 metros. Colocaram um abrigo totalmente inadequado, que cabe meia dúzia de pessoas sentadas. As 80 pessoas em volta pareciam formiga. Pode ser bonitinho, de cristal blindado, mas não resolve o problema, sob o ponto de vista de mobilidade, conforto e atendimento ao cliente.

Estive em Indaiatuba e vi algo muito interessante numa praça tipo estação terminal. com uma parada gigantesca. As pessoas ficam sentadas em duas ou três filas de bancos num abrigo enorme. Passam várias linhas de passagem e as pessoas ficam abrigadas do sol e da chuva.

A área da Faria Lima, o canteiro, até chegar à outra rua deve ter uns 70 metros. Cabe qualquer abrigo ali, até um terminal. A Prefeitura, de forma ridícula, colocou o ponto de ônibus longe da estação, como se tivesse uma sinergia negativa com o metrô. Na volta, é pior ainda, para cerca de 350 metros da estação. Você atravessa uma área complicada sob o ponto de vista da segurança para poder chegar à porta da estação. Só vejo uma razão técnica para isso. Estão olhando somente para o automóvel. A CET não quer colocar o ponto de ônibus em frente à estação para não atrapalhar o fluxo de automóveis. Isso, para mim, é um crime. Você deveria sair da estação de metrô e o ponto de ônibus deveria estar logo ali na porta.

Então, quando foi mencionada a questão dos corredores, é obvio, não há outro caminho. Agora, as faixas que estão sendo implantadas em São Paulo – vou tocar novamente nesse assunto – só no período de pico é uma medida muito tímida. Isso é uma esmola para o usuário. A quinta hora mais carregada do dia na cidade de São Paulo, segundo pesquisa, é o horário de meio-dia a uma. Há congestionamento, inclusive, fora dos horários de pico, como o Sr. Ricardo Teixeira falou na reunião passada.

Não dá mais, é preciso priorizar o viário para valer. O monotrilho chegará, a outra linha de metrô também, mas isso é para daqui a três, quatro, sete, dez, doze anos. Precisamos fazer a reversão agora, porque senão não haverá mais espaço disponível.

Voltando à questão da segurança, na volta apertei a botoeira, porque para mim é um placebo, é regulado só para os veículos. Você fica esperando, esperando, esperando. Todo mundo atravessou no vermelho e eu fiquei esperando. Fui o único que esperou. O tempo é absurdamente grande de espera e a travessia é muito rápida. Deu o vermelho total no cruzamento da Avenida Faria Lima com uma rua que não me recordo o nome. Fiquei

abismado, saiu um automóvel de uma distância maior do que o fundo do plenário. Estava há mais de 40 metros, na outra transversal e, quando viu que fechou o farol para todos, não teve dúvida. Eram 18h30, 18h45 e ele passou no farol vermelho, cruzando tudo, sem se preocupar se era hora exclusiva de travessia de pedestres. Aí eu pergunto: “Onde está a fiscalização?” Não existe.

O meu voto a favor para esse projeto do Vereador Mario Covas Neto só cabe se houver um esforço de fiscalização, seja humano ou eletrônico, que trabalhe a favor da vida e não mais a favor de uma fluidez ilusória, que acabamos vendendo para a sociedade. Eu me sinto agredido, como cidadão, quando vou para a rua e vejo a pessoa, a qualquer horário, durante o dia, no semáforo vermelho, olhar para a sua cara como quem diz: você pensa que é um cidadão de primeiro mundo? Isso é uma agressão e não temos para quem reclamar. Eu me sinto agredido.

Agora, parece que tem repelente. Posso citar dez estações de metrô, de cabeça, cujos pontos de ônibus ficam a mais de 200 metros da porta do metrô. Tem apenas ponto de táxi. Volto a dizer que atende cem, 150, 200 clientes por dia. Ponto de ônibus atende mil, dois mil, três mil, quatro mil clientes por dia. Basta ir lá e contar, como já fiz.

Obrigado.

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

**O SR. RICARDO TEIXEIRA** - Só quero fazer algumas considerações finais, Sr. Presidente. O tema já deu uma rodada na mesa e como disse o Vereador Mario Covas Neto logo no começo, não discutimos sobre o projeto, até porque as matérias trânsito, transporte, logística e mobilidade, que hoje atingem mundo afora e a cidade de São Paulo, a mais congestionada da América, é claro que esse tema disporá de horas de discussão.

Quanto ao projeto em si, reitero o que disse na semana passada, de que a lei federal já permite e cabe ao Executivo Municipal essa decisão.

O Legislativo e o Vereador Mario Covas Neto estão de parabéns por trazerem a discussão do rodízio municipal a esta Casa e caminharem adiante, caso o projeto seja aprovado. Acredito que não teremos nenhum prejuízo para a lei do rodízio municipal.

Essas são minhas considerações finais, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto)** – Como o assunto já está consolidado e as manifestações e pronunciamentos são unânimes a respeito do projeto, agradeço a presença dos nossos convidados e amigos.

Agradeço as presenças dos Srs: Horácio Augusto Figueira, da Hora H Pesquisa Engenharia & Marketing; Luís Flora, Vice-Presidente da Anatron; Ricardo Teixeira, nobre ex-Vereador e atual Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente e de todos os presentes.

Nada mais havendo a tratar declaro encerrada esta audiência pública.

---