

SUBSTITUTIVO Nº 02 AO PROJETO DE LEI Nº 17 /2014

PROJETO DE LEI 01-00017/2014 do Executivo

(Encaminhado à Câmara pelo Sr. Prefeito com o ofício ATL 34/14).

“Aprova melhoramentos viários necessários à implantação de corredores de ônibus e obras viárias complementares.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º Ficam aprovados os melhoramentos viários abaixo descritos, necessários à implantação de corredores de ônibus e obras viárias a eles complementares, configurados nas plantas a seguir relacionadas, do arquivo da Superintendência de Projetos Viários, rubricadas pelo Presidente da Câmara e pelo Prefeito como partes integrantes desta lei, desde que haja, no mínimo, 70% das assinaturas dos moradores do local, acompanhado de comprovante de residência, aprovando o corredor em questão,:

I - plantas nºs 26.954/1 e 2, Classificação G-550, referentes ao corredor conhecido por Estrada do Guavirituba, contemplando o alargamento da Estrada Guavirituba;

II - planta nº 26.955, Classificação A-290, referente ao corredor conhecido por Agamenon Pereira da Silva, contemplando o alargamento da Avenida Agamenon Pereira da Silva;

III - plantas nºs 26.957/1 a 3, Classificação G-547, referentes ao corredor conhecido por Guarapiranga, contemplando o alargamento da Avenida Guarapiranga, desde a Estrada do M'Boi Mirim até a Estrada da Riviera;

IV - plantas nºs 26.958/1 a 4, Classificação C-519, referentes ao corredor conhecido por Carlos Caldeira, contemplando a abertura de via ao longo do Córrego Água dos Brancos em prolongamento à Avenida Carlos Caldeira Filho, desde a Estrada de Itapecerica até a Avenida M'Boi Mirim;

V - plantas nºs 26.959/1 a 4, Classificação B-102, referentes ao corredor conhecido por Estrada da Baronesa, contemplando o alargamento da Estrada da Baronesa;

VI - planta nº 26.960, Classificação C-173, referente ao corredor conhecido por Estrada da Cachoeirinha, contemplando o alargamento da Estrada da Cachoeirinha;

VII - plantas nºs 26.962/1 a 9, Classificação W-1205, referentes ao corredor conhecido por 23 de Maio, contemplando o alargamento das Avenidas Moreira Guimarães, Washington Luiz, Interlagos e Senador Teotônio Vilela e as demais compatibilizações viárias necessárias;

VIII - plantas nºs 26.972/1 a 3, Classificação M-847, referentes ao corredor conhecido por M'Boi Mirim, contemplando o alargamento da Estrada do M'Boi Mirim;

IX - plantas nºs 26.973/1 a 4, Classificação I-645, referentes ao corredor conhecido por Estrada de Itapecerica, contemplando o alargamento da Estrada de Itapecerica;

X - plantas nºs 26.974/1 a 11, Classificação L-606, referentes ao corredor conhecido por Leste-Itaquera:

a) alargamento das Avenidas Itaquera, Líder e Harry Danhemberg e das Ruas Serrana, Itapitanga, São Teodoro e Castelo do Piauí;

b) abertura de via entre a Avenida João XXIII e Rua Boa Estrela;

c) abertura de via entre as Ruas Otavio Vasco do Nascimento e Coronel Amaro

Sobrinho; d) abertura de via entre a Rua Castelo do Piauí e a Avenida Miguel Inácio Curi.

Art. 2º Ficam modificados os alinhamentos aprovados pelas leis abaixo mencionadas, de acordo com as plantas a seguir relacionadas, do arquivo da Superintendência de Projetos Viários, rubricadas pelo Presidente da Câmara e pelo Prefeito como partes integrantes desta lei, na seguinte conformidade:

I - Lei nº 15.852, de 10 de setembro de 2013, no trecho configurado na planta nº 26.958/4, Classificação C-519;

II - Lei nº 12.083, de 24 de junho de 1996, no trecho configurado na planta nº 26.962/6, Classificação W-1205;

III - Lei nº 15.514, de 21 de dezembro de 2011, no trecho configurado na planta nº 26.974-5, Classificação L-606.

Art. 3º Ficam excluídas do Plano Rodoviário Municipal, aprovado pelo Decreto nº 16.233, de 30 de novembro de 1979, as estradas PRM 020 – Estrada São Paulo-Rio; PRM 060 – Estrada do Embu-Mirim; PRM 070 – Estrada de Itapecerica; PRM 106 – Estrada D. João Nery; PRM 187 – Estrada do Embu-Guaçu; PRM 265 – Estrada de Guavirituba; PRM 270 – Estrada da Cachoeirinha; PRM 318 – Estrada dos Pereiras; PRM 353 – Estrada da Baronesa; PRM 364 – Estrada da Pedreira; PRM 368 – Estrada do Bororé; PRM 372 – Estrada Três Corações.

Art. 4º Ficam revogadas:

I - as Leis nº 4.728, de 10 de junho de 1955; nº 5.165, de 3 de maio de 1957; nº 5.829, de 8 de setembro de 1961; nº 6.223, de 3 de janeiro de 1963; nº 6.891, de 20 de maio de 1966; nº 7.224, de 3 de dezembro de 1968; nº 7.327, de 4 de julho de 1969; nº 7.740, de 8 de junho de 1972; nº 8.238, de 25 de abril de 1975; nº 8.467, de 1º de novembro de 1976; nº 8.475, de 10 de novembro de 1976; nº 8.566, de 16 de maio de 1977; nº 8.611, de 21 de setembro de 1977; nº 8.957, de 28 de agosto de 1979; nº 9.706, de 23 de abril de 1984; nº 9.764, de 22 de novembro de 1984; nº 9.936, de 16 de julho de 1985; nº 9.955, de 25 de julho de 1985; nº 13.726, de 12 de janeiro de 2004; e nº 14.484, de 16 de julho de 2007;

II - as Resoluções nº 181/1968; nº 190/1969; nº 244/1969; nº 389/1970; nº 412/1970; nº 463/1971; nº 814/1973; nº 1009/1975; nº 1.186/1976; nº 1.187/1976; nº 1.241/1977; nº 1.257/1977; e nº 1.271/1977, todas do Conselho Rodoviário Municipal.

Art. 5º Os comerciantes não proprietários que serão prejudicados por onde passarem os corredores de ônibus terão prioridade nas lojas dos terminais de ônibus daquele corredor.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 7º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Às Comissões competentes,

Vereador Floriano Pesaro – PSDB

JUSTIFICATIVA

Considerando que a licitação de 2003, encontrou seu termo em junho 2013, sem que novo certame licitatório fosse realizado, pois o Executivo Municipal retirou o processo licitatório, que repetia o mesmo modelo daquele de 2003;

Considerando que a população expressou seu descontentamento e sua indignação com o modelo atual, com manifestações públicas ocorridas em 2013.

Impossível seria admitir a aprovação de obras, desapropriações, investimentos, sem o lastro mínimo em uma estrutura operacional, para melhor entender, é impossível pensar na construção de corredores e megaterminais, sem saber a forma que o sistema terá para alimentar esses terminais e ocupar esses corredores. Se a estrutura de transporte sobre rodas for mantida da maneira como está, e que a população já desaprovou, os corredores teriam sua vida útil brevemente encerrada.

Ocorre que, o adensamento populacional sobre as rotas dos corredores, somado à diminuição de ofertas de vagas de estacionamento, criam uma progressão geométrica na utilização dos coletivos, o que em pouquíssimo tempo implodira a sua capacidade.

Por outro lado, se o modelo de colmeia for adotado, as integrações das linhas alimentadoras podem ser feita em pequenos terminais, e a circulação dos miniônibus pelo interior dos bairros fará o desenvolvimento dos empregos, próximo às áreas residenciais. A integração com as linhas estruturais terá menor demanda. Pois então, sem definir primeiro o modelo de operação do sistema de transporte público coletivo, sem considerar a integração do sistema coletivo público de

passageiros, com o sistema coletivo privado (fretamento), autorizar essas obras será um crime contra a cidade.

Primeiro por não ter definida a forma de operação dos ônibus, segundo por que não se explica em que tempo e forma a integração entre as atividades de transporte coletivo de passageiros (público e privada) serão permitidas. Na verdade, parece que o Executivo se esqueceu de falar nos transportes coletivos privados.

As definições dos sistemas e as definições do compartilhamento na utilização do viário são essenciais para qualquer discussão de obras de implantação, e transformação da cidade.

É conhecida e conta com nosso apoio, a necessidade de reestruturação viária para melhorar a mobilidade, por isso, todos os modais de transporte coletivo devem estar previstos, não apenas as concessões e permissões, mas também os da iniciativa privada, seja o fretado, seja o transporte escolar, e mesmo os taxis, e também os veículos particulares, os veículos de cargas, aí se incluem também os motofretistas.

A apresentação do projeto, faz crer que as vias em questão terão vocação exclusiva para circulação de ônibus. Pois só por essa ótica é apresentada, só por essa é discutida, pois que comprovem os estudos para acomodação dos demais modais do transporte, pois o custo dessas obras, será rateado por todos.

O Tribunal de Contas do Município, em janeiro de 2014, breiou 10 lotes de corredores alegando: ausência de recursos orçamentários suficientes para arcar com os custos das

obras, falta de justificativa para a realização de concorrências individualizadas, projeto básico incompleto, falta de especificações técnicas, etc. Em vista disso, o presente substitutivo pretende restituir a ordem retirando os 10 lotes que ainda não se justificam pelo Tribunal de Contas do Município.

Em audiência pública realizada por esta casa sobre o presente projeto de lei, o Secretário de Planejamento Fernando Mello Franco disse em alto e bom senso que “este projeto não desapropriaria nenhuma residência, mas caso alguém quisesse fazer uma doação para a prefeitura, que assim o fizesse.” Em vista disso, o presente substitutivo ao Projeto de Lei, restitui a fala do secretário para que o vento não leve as palavras.

O Projeto de Lei 17/2014 mexe com o planejamento, organização, implantação e execução do transporte público. De acordo com o art. 174 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, “o sistema local de transporte deverá ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor.” Em que pese a importância do assunto, o atropelo à lei citada é pública e notória.

Para finalizar a presente justificativa, vale uma reflexão sobre o Projeto de Lei 17/2014:

Segundo Raquel Rolnik, urbanista, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e relatora especial da Organização das Nações Unidas para o direito à moradia adequada:

Cada vez que a prefeitura tem a intenção de alargar uma via para realizar qualquer obra, inclusive os corredores de ônibus, ela deve antes enviar para a Câmara Municipal um projeto contendo o novo alinhamento da via, que deve ser discutido e votado pelos vereadores.

Mas o novo alinhamento não significa, de antemão, uma desapropriação. Centenas de alinhamentos já foram aprovados em São Paulo sem que desapropriações fossem feitas, pelos mais diversos motivos. Para desapropriar não basta a aprovação dos novos alinhamentos, a prefeitura precisa também publicar um decreto de utilidade pública da área.

O Projeto de Lei 17/2014, enviado recentemente pela prefeitura à Câmara, traz o novo alinhamento necessário para a construção de novos corredores de ônibus. Estão previstas intervenções em 66 vias e 7 mil lotes. A ideia é, até 2016, construir 150 km de novos corredores.

É compreensível que o anúncio de novos alinhamentos nas vias gerem insegurança e inquietação entre comerciantes, que estão agora pressionando pela não aprovação do projeto.

Por um lado, é indiscutível que os novos corredores de ônibus são importantíssimos para a cidade. Mas, ao meu ver, há duas questões que precisam ser mais bem pensadas.

Em primeiro lugar, não é necessário votar todos os novos alinhamentos de uma só vez, afinal, será impossível realizar todas as obras ao mesmo tempo. Em algumas regiões, aliás, é possível começar com uma faixa exclusiva, que não muda o alinhamento da rua, e só depois construir os corredores.

Em segundo lugar, já está mais do que na hora de conceber esses novos corredores não como meros projetos viários, mas como projetos urbanísticos. Ou seja, não se trata apenas de novos alinhamentos das ruas, mas de todo o projeto urbanístico do entorno.

Um projeto urbanístico tem mais capacidade de lidar com os impactos que estas obras causam: identificar quem são os atingidos, como são atingidos, o que pode ser feito para minimizar pontos negativos e, ao mesmo tempo, qualificar a região de um ponto de vista urbanístico, trazendo outros benefícios para a população, para além da própria melhoria do transporte público.

Cada vez que a prefeitura tem a intenção de alargar uma via para realizar qualquer obra, inclusive os corredores de ônibus, ela deve antes enviar para a Câmara Municipal um projeto contendo o novo alinhamento da via, que deve ser discutido e votado pelos vereadores.

Mas o novo alinhamento não significa, de antemão, uma desapropriação. Centenas de alinhamentos já foram aprovados em São Paulo sem que desapropriações fossem feitas, pelos mais diversos motivos. Para desapropriar não basta a aprovação dos novos alinhamentos, a prefeitura precisa também publicar um decreto de utilidade pública da área.

O Projeto de Lei 17/2014, enviado recentemente pela prefeitura à Câmara, traz o novo alinhamento necessário para a construção de novos corredores de ônibus. Estão previstas intervenções em 66 vias e 7 mil lotes. A ideia é, até 2016, construir 150 km de novos corredores.

É compreensível que o anúncio de novos alinhamentos nas vias gerem insegurança e inquietação entre comerciantes, que estão agora pressionando pela não aprovação do projeto.

Por um lado, é indiscutível que os novos corredores de ônibus são importantíssimos para a cidade. Mas, ao meu ver, há duas questões que precisam ser mais bem pensadas.

Em primeiro lugar, não é necessário votar todos os novos alinhamentos de uma só vez, afinal, será impossível realizar todas as obras ao mesmo tempo. Em algumas regiões, aliás, é possível começar com uma faixa exclusiva, que não muda o alinhamento da rua, e só depois construir os corredores.

Em segundo lugar, já está mais do que na hora de conceber esses novos corredores não como meros projetos viários, mas como projetos urbanísticos. Ou seja, não se trata apenas de novos alinhamentos das ruas, mas de todo o projeto urbanístico do entorno.

Um projeto urbanístico tem mais capacidade de lidar com os impactos que estas obras causam: identificar quem são os atingidos, como são atingidos, o que pode ser feito para minimizar pontos negativos e, ao mesmo tempo, qualificar a região de um ponto de vista urbanístico, trazendo outros benefícios para a população, para além da própria melhoria do transporte público.