PARECER Nº 2085/2019 DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 351/18

Trata-se do Projeto de Lei nº 351/2018, de autoria do Poder Executivo, que "aprova novos alinhamentos viários para implantação de novo eixo entre a Avenida Hélio Pellegrino e a Avenida dos Bandeirantes; para os corredores conhecidos como Leste-Itaquera e Belmira Marin; e revoga alinhamentos das Leis nº 16.020, de 2 de julho de 2014, e nº 7.104, de 3 de janeiro de 1968 .

A propositura objetiva alterar alinhamentos viários localizados em diferentes regiões do município, compreendendo: o alargamento da Rua Serrana e a abertura de via entre as ruas Tomazzo Ferrara e Serrana, no Distrito de Itaquera (planta nº 26.992/1, Classificação L-606); o alargamento da Avenida Itaquera, desde a Rua Cururipe até a Avenida Aricanduva (planta nº 26.992/2, Classificação L-606); o alargamento da Rua Ribeirão Claro no trecho entre a Avenida Hélio Pellegrino e a Rua Alvorada (planta nº 26.993, Classificação I-540); e o alargamento da Avenida Dona Belmira Marin, por 190,00m a partir da Rua São Caetano do Sul (planta nº 26.994, Classificação B-260).

Segundo o ofício por meio do qual o Senhor Prefeito encaminhou o projeto a esta Edilidade, o alargamento da Avenida Dona Belmira Marin tem como objetivo implantar uma faixa exclusiva para o ônibus, com o intuito de melhorar consideravelmente a mobilidade urbana, a fluidez do trânsito e a circulação de pedestres na região, apresentando-se como alternativa viária menos onerosa.

Quanto aos melhoramentos no Distrito de Itaquera, o Executivo explicou que "a modificação proposta visa aprovar dois novos alinhamentos, proporcionando a reserva de área para oportuna implantação de parque linear no local e permite, ademais, minimizar a ocorrência de desapropriações na região".

Concluiu informando que, "no âmbito da Operação Urbana Faria Lima, nos termos dos estudos funcionais realizados pela São Paulo Obras - SPObras, o alargamento da Rua Ribeirão Claro propiciará a ligação viária adequada entre a Avenida Hélio Pelegrino e a Avenida dos Bandeirantes".

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela legalidade da propositura através do Parecer nº 1.274/18, às fls. 31 e 32. Em virtude da especificidade da matéria tratada, a Douta Comissão delegou às Comissões de Mérito competentes a fixação do quórum de aprovação.

No que se refere ao exame da matéria no âmbito da politica urbana, inicialmente formam analisados os elementos técnicos apresentados na exposição de motivos, entre as fls. 01 a 55, constatando-se a ausência da planta nº 26.992/1.

Não obstante, na exposição de motivos apresentada, não constavam estudos técnicos, projetos e memoriais que embasam as alterações propostas. Para tanto, foi encaminhada consulta aos órgãos do Executivo, em fl. 56.

Respondendo ao pedido de informações, o Executivo apresentou, em fls. 58 a 82, elementos técnicos acerca dos melhoramentos viários propostos. Em síntese, SP-Obras/NGT, às fls. 61 a 67, com relação ao Corredor Itaquera - Trecho 2, apresentou quadro de estudo de alternativas, com respectivos mapas, que subsidiaram a escolha do novo traçado,

demonstrando que a alternativa escolhida é a de menor custo e menor impacto social e de interferências.

Em relação ao Corredor Itaquera - Trecho 1, informou que, especificamente entre o Terminal Carrão e a Av. Aricanduva, o projeto básico que subsidiou o traçado da Lei nº 16.020/17, previa significativa alteração viária no entroncamento da Av. Itaquera com a Av. Rio das Pedras, Av. Cons. Carrão e Av. João XXIII, abrangendo a desapropriação de 101 imóveis.

Acrescentou que esta solução previa na Av. Itaquera três faixas por sentido e faixa de ultrapassagem nas paradas, sendo que a solução proposta com objetivo de reduzir os custos e os impactos da desapropriação, de forma condizente com os investimentos viáveis da Administração, alcança apenas dezenove imóveis a serem desapropriados, contemplando duas faixas por sentido, o que foi aprovado pela CET e SPTrans.

Complementando essas informações, SP-Obras apresentou o seguinte quadro comparativo dos valores de desapropriações, em fl. 78:

Empreendimento
Número de imóveis atingidos
Valor estimado das desapropriações
Leste Itaquera 1 (alinhamento Lei vigente)
106
R$52,5 milhões
Leste Itaquera 1 (Lei de Melhoramento Proposta)
28
R$3,8 milhõesEm manifestação de fl. 68, SP-Obras/NGT apresentou o documento intitulado "NOVO EIXO DE LIGAÇÃO HÉLIO PELEGRIMO - AVENIDA DOS BANDEIRANTES", o qual, em resumo, informa que a solução alternativa proposta objetiva reduzir as desapropriações e otimizar ao máximo o traçado, ampliando o alargamento da Rua Ribeirão Claro entre a rua Gomes de Carvalho e a Av. Hélio Pellegrino, aproveitando-se a Hélio Pelegrino para a ligação com a Av. Faria Lima, em detrimento de cruzar-se duas quadras em diagonal entre a Faria Lima e a Gomes de Carvalho para a ligação com a Ribeirão Claro. Contextualiza que, atualmente, a densidade demográfica local, tanto nas ocupações habitacionais, quanto nos estabelecimentos comercias, são completamente distintas, considerando-se que foram passados cerca de 50 anos da promulgação da Lei nº 7.104/68. Apresentou a seguinte tabela comparativa das desapropriações (fl. 74):

Alternativa
Quantidade de

Imóveis desapropriados
Área de desapropriação

(m2)
Valor Total de Desapropriação (R$)
Conforme Lei
95
25.651.00
133.116.279.30
Nova Alternativa
78
16.678.65
89.431.566.24Conclui que a proposta alternativa de alteração de traçado apresentada é a solução mais vantajosa, tanto economicamente, quanto socialmente em face da redução de custos e do número de contribuintes afetados pelas desapropriações.

Quanto à importância da execução da intervenção, importa destacar que, segundo o conteúdo da informação, "a viabilização desta é de suma importância, pois a implantação da mesma irá desafogar um importante eixo de ligação, que faz a conexão entre as algumas regiões de maior fluxo de transporte da Zona Sul de São Paulo (tais como, Pinheiros, Jardins, Vila Olímpia, Itaim, dentre outros) à Av. dos Bandeirantes, que por sua vez é o principal acesso ao Aeroporto de Congonhas e à Rodovia dos Imigrantes (SP-160)".

No que diz respeito ao alargamento viário para implantação de faixa exclusiva de ônibus na Av. Dona Belmira Marin, SPTrans, à fl. 79, informou que esse alargamento é necessário e resulta em maior fluidez do transporte e do trânsito para região extremamente carente e no aumento da capacidade no eixo de ligação dos Bairros de Grajaú e Parque Cocaia, destacando como principais benefícios para a população, a redução de tempo de percurso e de distância; o alívio dos volumes de tráfego; a melhoria da acessibilidade às regiões lindeiras; e melhorias nos aspectos urbanísticos. Ressaltou que o desenvolvimento do projeto buscou minimizar as áreas necessárias para as intervenções, buscando a melhor acomodação e o menor impacto.

Cabe registrar que PROJ-G, conforme informações de fl. 59, encaminhou à fl. 82, a planta nº 26.992/1 (grifo nosso).

Note-se que as informações apresentadas reforçam o conteúdo da exposição de motivos aos melhoramentos propostos, acrescentando dados sobre custos de obras, número de desapropriações e valores de indenizações, que são indispensáveis para a instrução da matéria.

Assim sendo, em Itaquera verifica-se uma redução considerável das áreas a serem afetadas por desapropriações.

Com relação à modificação dos alinhamentos da Av. Belmira Marin, o alargamento proposto atinge uma exígua faixa lindeira à avenida existente.

No tocante à alteração do alinhamento viário incidente sobre a Rua Ribeirão Claro, verifica-se, segundo os dados apresentados, uma redução do impacto sobre as quadras atingidas pelos alinhamentos originais da Lei nº 7.104/68. Ressalte-se que, embora situada no perímetro da Operação Urbana Consorciada Faria Lima, objeto da Lei nº 13.769/04, a disposição pretendida está restrita ao aspecto viário.

Desse modo, quanto ao mérito, observa-se que as alterações propostas aos alinhamentos viários estão fundamentadas em critérios técnicos, econômicos e sociais, e buscam reduzir os impactos decorrentes das obras, motivo pelo qual, não há óbices ao prosseguimento da proposição.

Em resposta à consulta efetuada formalmente pela relatoria quanto ao quórum de aprovação, a Procuradoria desta Casa informou que a proposição, tacitamente, pode acarretar ou não implicações no zoneamento urbano e reflexos no Plano Diretor Estratégico, o que, em caso positivo, justifica a incidência do art. 40, §4º, I e II, da Lei Orgânica Municipal. Concluiu que apenas as Comissões afetas ao mérito do projeto têm respaldo para analisar os possíveis reflexos do projeto às leis de parcelamento, uso e ocupação do solo e do Plano Diretor Estratégico.

Nesse sentido, atendo-se às competências desta Comissão, estabelecidas no inciso III do art. 47 do Regimento Interno da Casa, entende-se que o conteúdo original do Projeto de Lei nº 351/2018 não se enquadra nas matérias elencadas no § 4º do art. 40 da Lei Orgânica do Município, na medida em que não dispõe sobre zoneamento urbano e Plano Diretor, ainda que os alinhamentos propostos sejam executados com recursos da Operação Urbana Faria Lima. Caso as demais Comissões designadas para análise deste projeto de lei tenham o mesmo entendimento, a aprovação da propositura dependerá da maioria absoluta dos membros da Câmara.

Ante o exposto, considerando a relevância da presente iniciativa, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifesta-se favoravelmente a sua aprovação.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 06/11/2019.

Dalton Silvano (DEM) - Presidente

Arselino Tatto (PT)

Fábio Riva (PSDB)

José Police Neto (PSD)

Souza Santos (PRB) - Relator

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 07/11/2019, p. 93

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.saopaulo.sp.leg.br.