



RECEBIDO EM D.L.

Em 16/03/76

às 17.20 horas

Folha no. 1 de proc.
no. 692 do 1976
Luiz
Assal. Administração

Prefeitura do *Maricópio*
São Paulo, 16 de março de 1976

Ofício A. T. L. n.º 55 /76

Senhor Presidente

DEPARTAMENTO DOS SERVIÇOS GERAIS
SEÇÃO DO PROTOCOLO
SERV. 2
DATA 19.3.76 PROCESSO N.º 692/76
DOCUMENTOS 3 FOLHAS 11

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, acompanhado da respectiva exposição de motivos, a fim de ser submetido ao estudo e deliberação dessa Egrêgia Câmara, o incluso projeto de lei, que autoriza a constituição da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, e dá outras providências.

De acordo com o disposto no artigo 26, § 1º, do Decreto-lei Complementar estadual nº 9, de 31 de dezembro de 1969, solicito que a votação do projeto seja concluída no prazo de 40 (quarenta) dias.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.

Recebido em Leg-2
em 16/3/76
às 17.00 horas

Olavo Egydio Setubal
OLAVO EGYDIO SETUBAL
Prefeito

Anexos:- projeto de lei e exposição de motivos

A Sua Excelência o Senhor Doutor Carlos Eduardo Sampaio Dória
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo
IS/Mac.

DATA RECEBIDA
19 MAR 76 01302
692/76
3/10



Folha no. 2 de pag. 692 de 1976
 TEREZA DE JESUS C. BARRIOS
 Asses. Adm. Instrução

PROJETO DE LEI Nº 31/76

LIDO HOJE,
 A(s) Com(s) de Justiça e
 Redação TRANSPORTES,
 TRÂNSITO & COMUNICAÇÕES e do FIANÇAS
 E ORÇAMENTO
 1 MAR 1976
 PRESIDENTE

Autoriza a constituição da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:-

Art. 1º - Fica o Executivo autorizado a promover as medidas e atos necessários à constituição de sociedade anônima, de economia mista, sob a denominação de Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, com sede e foro no Município de São Paulo e com prazo de duração indeterminado.

Art. 2º - É objetivo social da Companhia:

- I - Planejar e implantar, nas vias e logradouros do Município, a operação do sistema viário, com o fim de assegurar maior segurança e fluidez do trânsito e do tráfego;

REVISÃO
 17 MAR 1976
 PLEN. 3

Handwritten signature



- II - Promover a implantação e a exploração econômica de equipamentos urbanos e atividades complementares, na forma e em locais definidos por decreto do Executivo, de modo a melhorar as condições do trânsito e do tráfego;

- III - Prestar serviços ou executar obras relacionadas à operação do sistema viário, mediante contratos celebrados com entidades públicas da administração centralizada ou descentralizada, bem como com as entidades em que o Poder Público seja detentor da maioria do capital social.

Art. 39 - O capital inicial da Companhia será de Cr.\$10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), dividido em ações ordinárias e nominativas e do qual a Prefeitura do Município de São Paulo subscreverá e realizará, no mínimo, 51% (cinquenta e um por cento).

Art. 49 - A Companhia será administrada por uma diretoria composta de três membros, cujas atribuições, mandato e remuneração serão fixados na assembléia geral de sua constituição.



692 4 10-76
Assist. Administração -3-

Art. 5º - A Companhia exercerá suas atividades com pessoal próprio, sujeito ao regime das leis trabalhistas ou com servidores públicos que lhe forem postos à disposição.

§ 1º - Os servidores municipais postos à disposição da Companhia terão assegurados todos os direitos e vantagens dos respectivos cargos ou funções.

§ 2º - Respeitados os preceitos da legislação aplicável, a Companhia exercerá poder disciplinar sobre o pessoal posto à sua disposição.

Art. 6º - O estatuto social da Companhia obedecerá às prescrições da Lei de Sociedades Por Ações e às demais disposições legais que lhe forem aplicáveis.

Art. 7º - O patrimônio e serviços da Companhia ficam isentos de impostos municipais, enquanto ela exercer as atividades que ora lhe são atribuídas.

Parágrafo único - A isenção ora concedida não dispensa a inscrição da referida empresa no Cadastro Mobiliário da Secretaria das Finanças, bem como, no Cadastro Imobiliário, dos imóveis pertencentes ao seu patrimônio.

Art. 8º - O Executivo deverá, no prazo de 90



692	5	46
<i>Guerra</i>		
SECRETARIA DE FINANÇAS E BARRIOS		
-4-		

(noventa) dias, adotar as medidas necessárias à constituição da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Art. 9º - Para atender às despesas com a execução desta lei, fica o Prefeito autorizado a abrir, na Secretaria das Finanças, crédito adicional especial no valor de Cr.\$10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), com vigência até 31 de dezembro de 1976, a ser coberto com recursos provenientes de operações de crédito, mediante colocação de Letras e Apólices Reajustáveis do Tesouro Municipal, nos termos da Resolução nº 46, de 10 de setembro de 1975, do Senado Federal, e da Lei nº 8.295, de 19 de setembro de 1975.

Art. 10 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

IS/Mac.



692⁶ -76
Tereza de Jesus
Apel. de Engenharia

E X P O S I Ç Ã O D E M O T I V O S

Objetiva o presente projeto de lei colher auto rização legislativa para a constituição da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, e dar a esse propósito outras providências.

A operação do sistema viário de trânsito, numa cidade das proporções de São Paulo, para atingir os padrões de segurança e fluidez já conseguidos em países mais desenvolvidos, constitui uma tarefa de enorme envergadura. Para con seguir-se esse objetivo é necessária a formação de um corpo técnico altamente qualificado em engenharia viária, de trânsi to e de sistemas.

Indispensável, também, a instalação de centros de comando por controle remoto, de maneira que as informações possam ser coletadas ao longo de toda a Cidade e o trânsito canalizado de acordo com as opções mais eficientes, tomadas à medida que a situação se desenvolve.

Para que essa operação seja eficiente, tais cen tros devem ser equipados com computadores e sistemas de coman do altamente sofisticados.



692 4 76
Luz
-2-

Além disso, é necessária a coordenação de todos os órgãos da Prefeitura do Município de São Paulo, como Secretaria Municipal de Transportes, Departamento de Operação do Sistema Viário — DSV, Companhia do Metropolitano de São Paulo — METRO, Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC, com os órgãos estaduais: Secretaria dos Negócios Metropolitanos, Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes, FEPASA — Ferrovia Paulista S.A., bem como com os órgãos federais: DNER — Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e Rede Ferroviária Federal.

Para se ter uma avaliação do problema, basta considerar o número de viagens diárias de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo, aumentado de 7.280 mil, em 1968, para 12.267 mil, em 1975, devendo se elevar a 22.899 mil, em 1985, num dia útil médio. Esse aumento do número de viagens, entre 1968 e 1985, decorre do crescimento populacional (45% de acréscimo) e do maior número de viagens por dia e por habitante, que aumentará de 1,0 por dia, em 1968, para 1,6 por dia, em 1985.

O aumento da motorização está relacionado com a majoração do número de viagens, pois o quociente de viagens diárias por domicílio sem carro passará de 3,54, em 1968, para 3,98, em 1985; o mesmo quociente para domicílios com carro passará de 7,00, em 1968, para 7,98, em 1985. O número de do-



Amey

micílios com carro, que correspondia a 25% do total em 1968, é hoje de 44% e deverá subir para 68%, em 1985. O aumento da mobilidade é maior devido ao acréscimo da população que possui ou pode possuir um carro particular.

Do total de viagens diárias realizadas em 1968, 62% foram efetuadas por transporte coletivo e 38% por transporte particular. Em 1975, a divisão modal das viagens diárias variou para 58% para o transporte coletivo em relação ao transporte particular, incluindo autos particulares e táxis. Para 1980, com os projetos já comprometidos e em andamento, espera-se que a divisão modal atinja 51% para o transporte coletivo. Nesse ano, deverão ser transportados 8.870 mil passageiros por transporte coletivo, comparados com o movimento de 7.075 mil estimados em 1975.

Na hora do pico, quando as condições de transporte são críticas, a divisão modal, que era de 71% para o transporte coletivo, em 1968, evoluindo para 64%, em 1975, deve atingir a 57%, em 1980, com os projetos comprometidos. Se até 1985 não forem implantados outros projetos ou outras medidas de regulamentação dos transportes, essa percentagem deverá chegar a 51%.

Assim, o número de viagens por transporte cole



Cury

tivo, na hora de pico da manhã, que era de 512 mil viagens, em 1968, atinge a 701 mil viagens, em 1975, e deve evoluir para 962 mil viagens, em 1985, nas condições mencionadas. As projeções para 1980 e 1985 serão afetadas, no entanto, pela política de transportes e projetos de regulamentação ou de novos investimentos a serem implantados.

Nessas condições, e com vistas à solução desse problema, é encaminhada ao elevado exame da Egrêgia Câmara a propositura ora justificada, criando a Companhia de Engenharia de Tráfego — CET, com a finalidade de:

- a) planejar e implantar, nas vias e logradouros do Município, a operação do sistema viário, com o fim de garantir maior segurança e fluidez do trânsito e do tráfego;
- b) promover a implantação e a exploração econômica de equipamentos urbanos e atividades complementares, na forma e em locais definidos por decreto do Executivo, de modo a melhorar as condições do trânsito e do tráfego;
- c) prestar serviços ou executar obras relacionadas com a operação do sistema viário, me-

CET



diante contratos celebrados com entidades públicas da administração centralizada ou descentralizada, bem como com as entidades em que o Poder Público seja detentor da maioria do capital social;

- d) concentrar a flexibilidade operacional que a mesma possui pelas suas características de empresa submetida ao direito privado.

Por outro lado, é prevista isenção de impostos municipais, justificada pelo interesse público inerente às próprias finalidades da novel empresa. Aliás, igual benefício fiscal já é concedido a sociedades das quais o Município participa, como, por exemplo, a Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRO, a Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo - COHAB e a Companhia de Processamento de Dados do Município de São Paulo - PRODAM, nos termos da Lei nº 8.118, de 11 de setembro de 1974.

IS/SR

col



Câmara Municipal de

Folha n.º 21 - de 100
n.º 692 - de 137
LEI MUNICIPAL Nº 31/76
Oficial Legislativo

PARECER Nº 29/76 DA COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO SOBRE

O PROJETO DE LEI Nº 31/76

Objetiva o presente projeto seja o Executivo autorizado a promover as medidas e atos necessários à constituição de sociedade anônima, de economia mista, sob a denominação de Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, com sede e foro no Município de São Paulo e com prazo de duração indeterminado.

O artigo 2º da proposta especifica o objetivo social da Companhia.

Pelo artigo 3º, o capital inicial da Companhia será de Cr\$10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), dividido em ações ordinárias e nominativas e do qual a Prefeitura do Município de São Paulo subscreverá e realizará, no mínimo, 51% (cinquenta e um por cento).

Os artigos 4º a 6º dispõem sobre as condições operativas da Companhia.

Prevê o artigo 7º que o patrimônio e serviços da Companhia ficam isentos de impostos municipais, enquanto ela exercer as atividades que ora lhe são atribuídas.



Câmara Municipal de

Volume n.º 22 - da proc.
n.º 692 - de 13.76
São Paulo
Oficial Legislativo

Como recurso financeiro, é autorizada, no artigo 9º, a abertura, na Secretaria das Finanças, de crédito adicional especial no valor de Cr\$10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), com vigência até 31 de dezembro de 1976, a ser coberto com recursos provenientes de operações de crédito, mediante colocação de Letras e Apólices Reajustáveis do Tesouro Municipal, nos termos da Resolução nº 46, de 10 de setembro de 1975, do Senado Federal, e da Lei nº 8.295, de 19 de setembro de 1975.

A autorização da abertura de crédito especial constitui matéria da competência deste Legislativo, "ex vi" do disposto na Lei Orgânica dos Municípios, art. 24, item II. Nos termos do art. 27, parágrafo 1º, nºs 1 e 3 do diploma citado, a iniciativa dos projetos de lei que disponham sobre matéria financeira e importem em aumento de despesa é exclusiva do Prefeito, não lhe sendo admitidas emendas que aumentem a despesa prevista (art. 27, § 3º). Para a aprovação da matéria, conforme entende a d. A.T.L., deverá ser exigido o voto favorável de dois terços dos membros da Câmara, por analogia ao que é exigido para a aprovação de leis concernentes à obtenção de empréstimos de particulares (Lei Orgânica, artigo 19, parágrafo 3º, letra "g").



Câmara Municipal de

23 -
692 76
SÃO PAULO
WALDIR CALVO JUNIO
Oficial Legislativo

Relativamente à isenção prevista no ar-

tigo 7º, está será possível se, no entender do E. Plenário, ocorrer "interesse público justificado", consoante o disposto na mesma Lei Orgânica, artigo 5º, itens I e II.

A constituição de sociedade anônima de economia mista, no âmbito do Município, como o ora proposto, está prevista no Decreto-lei federal nº 200, de 25/02/67, parcialmente alterado pelo Decreto-lei nº 900, de 29/09/69.

Quanto ao recurso financeiro indicado, deverá manifestar-se a douda Comissão de Finanças e Orçamento, que é a específica.

Pela legalidade.

Sala da Comissão de Justiça e Redação, em

11/4/76

- Presidente

- Relator.

[Handwritten signatures and notes]
restricções!
VOTO CONTRÁRIO



Câmara Municipal de São Paulo

PARECER Nº 1 /76 DAS COMISSÕES DE TRANSPORTES, TRÂNSITO E COMUNICAÇÕES E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO, SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 31/76.

PREÂMBULO

"Nos negócios públicos, é necessário que não haja nem paixões nem preconceitos; a única paixão permitida é a do bem público."

Sempre fomos firmemente conscientes de que as manifestações das Comissões Permanentes desta Casa devem ser colocadas segundo os parâmetros do Regimento Interno, como órgãos técnicos que são, por definição estatutária. Lamentavelmente, somos obrigados a tisonar a perenidade dessa linha de conduta, face às manifestações apaixonadas que esta proposição vem merecendo e ao enfoque absurdo que lhe foi dado.

Quando o Governo Federal, em diversas e reiteradas oportunidades, tem revelado sua profunda preocupação com a vida humana nos grandes centros urbanos do País, recalci-tram alguns em, tangenciando os objetivos cristalinos deste projeto, tentar o aviltamento do debate, descambando para um campo de destempêros e aleivosias.

É ou não o trânsito em nossa Capital um problema angustiante, que martiriza uma sofrida massa trabalhadora? Só os cegos pela maldade poderão negar. Na esfera federal, o problema já tem a marca da segurança nacional.

Sensível a essa realidade, o Chefe do Executivo determina a elaboração de criteriosos estudos, que concluem pela criação da Companhia de Engenharia de Tráfego. Por que? Porque o trânsito, que está longe de ser um problema policial, terá que ter suas soluções encontradas por técnicos no assunto. Há que haver a convocação da inteligência, há que haver a organização de um "brain trust", exatamente como preconiza a proposta do Executivo.

Que a Cidade é desumana e tem problemas ciclôpicos, todos estamos fartos de saber. Que o incontrolável problema da migração exaspera esse estado de coisas, ninguém em sua consciência pode negar. Por outro lado, todos reconhecem o esforço inaudito que as autoridades municipais, manuseando orçamento relativamente diminuto, desenvolvem para minorar tais problemas.

Dai por que repelimos rigorosamente as precipitadas manifestações, emanadas de titulares de sabidas deficiências para o exame e compreensão da iniciativa.

Para eles, já que a estrada que liga Ponte Nova a Ponte Velha, nas barrancas do Paranapanema, não dispõe de asfalto, a Rodovia dos Imigrantes deve ser imediatamente paralisada.

Feito este preâmbulo, passamos ao cumprimento de nossa obrigação regimental, através do seguinte



Câmara Municipal de São Paulo

R. 25 do prno
N.º 692-76
Lazzari

PARECER

Em mensagem enviada a este Legislativo, datada de 16 de março p.p., pretende o Chefe do Executivo obter autorização legislativa para promover as medidas e atos necessários à constituição de sociedade anônima, de economia mista, sob a denominação de COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO -CET-, tendo como objeto social o planejamento e implantação, nas vias e logradouros do Município, de operações no sistema viário, com o fim de assegurar maior segurança e fluidez do trânsito e do tráfego, promover a implantação e a exploração econômica de equipamentos urbanos e atividades complementares, na forma e em locais definidos por decreto do Executivo, de modo a melhorar as condições do trânsito e do tráfego, bem como prestar serviços ou executar obras relacionadas à operação do sistema viário, mediante contratos celebrados com entidades públicas da administração centralizada ou descentralizadas, inclusive com as entidades em que o Poder Público seja detentor da maioria do capital social.

Essas são, em síntese, as atividades indispensáveis à sua sobrevivência, no que diz respeito ao fim social a que se propõe, e, por outro lado, o Chefe do Executivo indica os recursos necessários destinados a dar respaldo à sua constituição física que, em última análise, representa o capital social da Companhia a ser constituída.

O capital inicial da Companhia será de Cr..... Cr. \$10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), dividido em ações ordinárias e nominativas e do qual a Prefeitura do Município de São Paulo subscreverá e realizará, no mínimo, 51% (cinquenta e um por cento) de seu capital, percentual este que estabelece a responsabilidade mínima do poder público como acionista majoritário e que representa a "condicio sine qua non" para a constituição de sociedade de economia mista.

É oportuno consignar que a sociedade anônima, de economia mista, como pretende o diploma em exame, é de responsabilidade limitada, isto é, as obrigações são garantidas somente até o montante do capital marcado nos estatutos e cada sócio não se obriga senão pelo valor de suas quotas ou ações, o que vale dizer, na espécie, trata-se de sociedade de capitais, sob o princípio do "intuitus pecuniae".



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 2

R. 26 do princ.
N.º 692/76
Lazzari

Não padece dúvida de que a matéria inspirada no Projeto de Lei, ora em exame, reflete atividades de peculiar interesse do Município, principalmente no que diz respeito à implantação e ao planejamento de sistema viário, com o fim de assegurar maior segurança e fluidez do trânsito e do tráfego nos limites de competência jurisdicional do Município de São Paulo, tão carente de planejamento viário ou de uma política de trânsito à altura da tradição de uma cidade cosmopolita que mais cresce no mundo. Nem dúvida resta de que o caos viário reinante na Cidade de São Paulo é muito mais grave que o seu crescimento desenfreado, levando-se em conta as construções habitacionais desordenadas que, quase sempre, compelem as autoridades municipais a intervir, com rigor, contra os abusos praticados em desrespeito aos postulados que regem a matéria. Assim é o sistema viário atual de São Paulo.

Com o advento da Companhia de Engenharia de trânsito tudo leva a crer que os entraves viários serão, a médio prazo erradicados definitivamente.

As estatísticas revelam o excessivo número de veículos que são lançados no mercado pelas indústrias automobilísticas - 83 mil no último trimestre -, que transitam na Capital pelas vias públicas incipientes, nem sempre adequadas para receber corrente de tráfego intenso e desproporcional.

Na verdade, os constantes congestionamentos de tráfego reinante no Município de São Paulo, deve-se à falta de uma política viária de trânsito nos moldes propostos pela mensagem do Executivo, consubstanciada no Projeto de Lei ora em exame, o qual, na melhor de suas intenções, procura encontrar meios para solucionar o problema mais crucial desta comuna.

Num município em franco desenvolvimento, como o de São Paulo, não se pode admitir um sistema viário sem nenhum planejamento, sem nenhuma segurança a seus munícipes e sem nenhuma fluidez de tráfego, o que vale dizer: não há sistema.

O objeto principal da empresa a ser constituída visa, principalmente, erradicar obstáculos reinantes no trânsito de veículos, ocorridos pela carência de equipamentos técnicos, de computadores, de sistemas de comando altamente sofisticados, de ordenamento viário e de um corpo técnico altamente qualificado em engenharia viária.

Com a constituição da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET -, nos termos do diploma a ser submetido à judicosa



Câmara Municipal de São Paulo

Fl. 27 do proc.
N.º 692-76
Lazzari

- fls 3 -

apreciação dos Srs. Vereadores, o Executivo Municipal de São Paulo passará a ter competência autonomia e recursos para erradicar os aludidos obstáculos, propiciando ao povo paulistano um sistema Viário consentâneo com a sua tradição de povo civilizado e nos moldes de uma cidade humana.

Analizando a conveniência e a oportunidade do objeto constante do Projeto de Lei nº 31/76, conclui-se que a matéria é de relevante interesse público e de peculiar interesse deste município e, por isso, merece a aprovação desta Comissão.

Quanto ao aspecto financeiro nada a opor. O Artigo 9º do Projeto de Lei nº 31/76, indica os recursos hábeis para atender às despesas decorrentes da constituição da sociedade anônima de economia mista que terá a denominação de Companhia de Engenharia de Tráfego - CET - conforme estabelece seu artigo 1º. Tais recursos advirão da abertura de crédito adicional especial no valor de Cr.... Cr.\$ 10.000,000,00 (dez milhões de cruzeiros) com vigência até 31 de dezembro de 1976, a ser coberto com recursos provenientes de operações de crédito, através de colocação de Letras e Apólices Reajustáveis do tesouro Municipal, nos termos da Resolução nº 46 de 10 de setembro de 1975 do Senado Federal e da Lei nº 8295 de 19 de setembro de 1975.

Favorável o nosso parecer.

Sala das Comissões, 8 de abril de 1976.

COMISSÃO DE TRANSPORTES,
TRÂNSITO E COMUNICAÇÕES

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Martins

COMISSÃO DE FINANÇAS
E ORÇAMENTO

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]



Câmara Municipal de São Paulo

Fl. 28 de proc.
N.º 692-76
9/1/1916

VOTO EM SEPARADO

Oriundo do Executivo Municipal, trata o presente projeto de lei da necessária autorização legislativa para que o Executivo possa promover as medidas e atos necessários à constituição de uma sociedade de economia mista, na forma de sociedade anônima, que, segundo a propositura, se incumba da coordenação do sistema de tráfego em nossa Cidade, além de outras atribuições.

De antemão, manifestamos nosso parecer contrário à propositura, pelos fundamentos de direito e de fato a seguir alinhavados.

Sem embargo do profundo respeito que devotamos aos integrantes da ilustrada Comissão de Justiça e Redação, entendemos, de início, não haver o menor suporte para a formulação contida no Art. 7º do projeto de lei, já que, usando a mesma redação do Art. 5º, item II, da Lei Orgânica dos Municípios, "ao Município é proibido outorgar isenções e anistias fiscais, ou permitir a remissão de dívidas, sem interesse público justificado, sob pena de nulidade do ato". Por melhor boa vontade que anime quem quer ^{que} perscrute os termos e os objetivos da propositura, não se encontra a caracterização dos pressupostos do mandamento da Lei Orgânica. Muito ao converso, entendemos que o interesse público será duramente atingido e prejudicado, caso a proposta seja transformada em lei.

Permitimo-nos rememorar, neste parecer, recentes manifestações públicas do próprio Chefe do Executivo Municipal das quais emerge uma inequívoca demonstração de desalento com a máquina administrativa da comuna. Aliás, nem ao mais desatento observador escapa a impressão de que essa estrutura, congestionada por companhias, entidades e setores, descamba perigosamente para um estado caótico iminente. Lamentavelmente, essas inúmeras companhias, instituídas em nome da maior flexibilidade administrativa e inspiradas, cremos nós, no mais cândido intuito de aprimoramento, acabaram por se transformar em doloro



Câmara Municipal de São Paulo

Fl. 261 de proc.
N.º 692-76
Sergio

-2-

sas frustrações, com consequentes e injustificáveis danos à população. Aí estão a CONGÁS, a EMURB, a C.M.T.C. e outras como, ainda a COGEP - acotovelando-se no campo administrativo, pela falta de definição de competências, tudo agravado por gestões infelizes.

Se tomarmos a Lei n. 7.670, de 24 de novembro de 1971, fonte legal geradora da EMURB, e estabelecermos um cotejo com este projeto de lei, verificaremos facilmente que se criará uma outra área administrativa de atrito. Salta aos olhos que há uma flagrante interpenetração entre as atribuições que a legislação reserva para a EMURB e aquelas enumeradas para a Companhia ora preconizada. É, por exemplo, o caso do item II do Art. 2º deste projeto, que prevê para a desejada Companhia a atribuição de promover a implantação e exploração econômica de equipamentos urbanos e atividades complementares, na forma e em local definidos por decreto pelo Executivo, de modo a melhorar as condições de trânsito e de tráfego. Toda essa formulação do projeto conflita com a Lei n. 8.306, de 17 de outubro de 1975, que alterou a já mencionada lei constitutiva da EMURB, especificando para esta empresa a exploração das denominadas "zonas azuis". Outros conflitos são evidenciados se o cotejo se estabelecer com a Lei n. 7851, de 14 de fevereiro de 1973, que autorizou o Município a celebrar convênios com o Governo do Estado, tendo como objeto o serviço de tráfego e trânsito na área municipal.

No que concerne às implicações econômicas da iniciativa, vale lembrar que, paralelamente à remessa desta mensagem, houve declarações de autoridades ligadas ao serviço de transporte e trânsito em nossa Capital, adiantando iniciativas mirabolantes, envolvendo o desejo de implantar, em São Paulo, uma sistema baseado na cibernética, na eletrônica, com a aquisição de sofisticados e caríssimos equipamentos. - Ora, numa cidade onde milhões de adultos e crianças bebem água podre, sendo levados à morte por verminoses, hepatite e desinterias, não há que háver mais critério no emprego dos dinheiros públicos? O anúncio da compra dessa aparelhagem traz à lembrança de todos a desastrosa instalação de aparelhos de televisão no denominado "Minhocão"; aparelhagem caríssima, que deteriorou sob as intempéries, para comprovar sua total inutilidade. E assim, também, os semáforos sincronizados da Avenida Rebouças... Alguém foi responsabilizado pelos gastos inúteis?



Câmara Municipal de São Paulo

R. 30 do pr
N.º 692-7
Lazzari

Quanto ao capital atribuído à preconizada Companhia, ele é simplesmente risível. Quando somos lembrados que companhias do gênero são insaciáveis na contratação de técnicos, sempre muito bem remunerados, esse capital cobrirá uns poucos meses esses pagamentos. Considerações a esse respeito poderiam tornar muito longa esta manifestação. Em nossa opinião, a desejada Companhia seria mais um novo e voraz devorador do dinheiro público, como sonho mirífico de alguns técnicos, cuja opinião podemos até respeitar. Mas entendemos que sua implantação será um desserviço à cidade e à população.

A propositura pôde e deve ser analisada em outro aspecto, também de extraordinária relevância e atualidade. Somos dos que acreditam que o Poder Público precisa intervir em determinadas áreas da atividade humana, quando os objetivos colimados justifiquem tal intervenção. É inegável, por outro lado, que, na atual quadra, reina justificada apreensão no seio da iniciativa privada, pelo célere processo de estatização em escalada. No caso em tela, a companhia proposta não constituiria senão outra empresa de planejamento, igual a tantas outras existentes no mercado. É verdade intangível que, partindo de um contrato escorreito e criterioso, a empresa particular pode oferecer um trabalho satisfatório e mais barato.

De tudo o que foi dito, concluimos sugerindo a rejeição desta propositura.

Sala das Comissões, 8 de abril de 1976


(a) PAULO RUI DE OLIVEIRA