



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 9.831-A, DE 2018

(Do Sr. Goulart)

Denomina "Viaduto Antônio de Pádua Perosa", o viaduto localizado no KM 71 da BR-153, no perímetro urbano de São José do Rio Preto - SP; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. ARNALDO FARIA DE SÁ).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

CULTURA E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica denominado “Viaduto Antônio de Pádua Perosa”, o viaduto localizado no KM 71 da BR-153, no perímetro urbano de São José do Rio Preto, no Estado de São Paulo.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Esta proposição tem como objetivo homenagear e reconhecer a trajetória de vida de Antônio de Pádua Perosa, o “Tonho”, que nasceu em 14 de março de 1943, filho de Roberto Mário Perosa e de Teresa Ialenti Perosa e formou-se em agronomia pela Escola Superior de Agricultura Luís de Queirós.

Esta proposição se coaduna com o Requerimento nº 151/2018, da Câmara Municipal de São José do Rio Preto – SP, encaminhado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, no qual solicita a denominação do viaduto, com obras em andamento, localizado no Km 71 da BR-153, como “Antônio de Pádua Perosa”.

Abaixo segue o tipo biográfico exposto no site Fundação Getúlio Vargas – FGV:

“Antônio de Pádua Perosa nasceu em Urupês (SP) no dia 14 de março de 1943, filho de Roberto Mário Perosa e de Teresa Ialenti Perosa.

Em 1962 iniciou o curso de agronomia da Escola Superior de Agricultura Luís de Queirós, em Piracicaba (SP), concluindo-o quatro anos depois. Em 1968 tornou-se engenheiro agrônomo do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), permanecendo nesta função até o ano seguinte. Em 1972 tornou-se coordenador de projetos da Secretaria de Planejamento do Estado de São Paulo, exercendo o cargo até 1976. Neste ano assumiu a chefia do Departamento de Estudos Econômicos da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), onde permaneceu até 1980.

Foi representante da Fepasa junto ao Banco Mundial, em Washington, em 1979. Quatro anos depois tornou-se assessor técnico da Secretaria de Agricultura do estado de São Paulo. Em 1984 transferiu-se, exercendo a mesma função, para a Secretaria de Transportes do estado de São Paulo, de onde se desincompatibilizou em 1986 para disputar uma cadeira de deputado federal constituinte, na legenda do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB), no pleito de novembro daquele ano.

Elegeu-se, contando com o apoio de industriais, fazendeiros e prefeitos beneficiados por estradas vicinais construídas com sua mediação. Assumindo o mandato em 1º de fevereiro de 1987, quando se iniciaram os trabalhos da Assembléia Nacional Constituinte (ANC), integrou, como membro titular, a Subcomissão de Defesa do Estado, da Sociedade e de sua Segurança, da Comissão da Organização Eleitoral, Partidária e Garantia das Instituições; e, como suplente, a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, da Comissão da Ordem Econômica.

Nas votações mais importantes na ANC foi favorável ao mandado de segurança coletivo, ao turno ininterrupto de seis horas, à soberania popular, ao voto aos 16 anos, à nacionalização do subsolo, à limitação dos juros em 12% ao ano; votou contra a pena de morte, a limitação do direito de propriedade, a estabilidade no emprego, a jornada

semanal de 40 horas, o presidencialismo, a estatização do sistema financeiro, a criação de um fundo de apoio à reforma agrária, o mandato de cinco anos para o presidente José Sarney; e se ausentou na votação da desapropriação da propriedade produtiva. Após a promulgação da nova Carta Constitucional (5 de outubro de 1988), voltou a participar dos trabalhos legislativos ordinários na Câmara dos Deputados.

Em 1989 Perosa saiu do PMDB e filiou-se ao Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), agremiação formada por dissidentes peemedebistas. Nesta legenda, concorreu à reeleição no pleito de outubro de 1990, não logrando êxito. Com isso, deixou a Câmara em janeiro do ano seguinte, ao final da legislatura.

Dedicou-se a atividades de consultoria entre 1991 e 1993. Neste último ano, foi secretário nacional de Saneamento no governo do presidente Itamar Franco (1992-1994), permanecendo no cargo até dezembro de 1994. Em 1995, assumiu o cargo de superintendente do Departamento de Águas e Energia Elétrica de São Paulo, no primeiro mandato do governador Mário Covas (1995-1998). Deixando o cargo em 1996, ainda nesse ano tornou-se secretário-adjunto de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras do estado de São Paulo, função que desempenhou até o final de 1998. Em outubro desse ano, disputou uma vaga na Câmara dos Deputados na legenda do PSDB, mas não foi bem-sucedido.

Em 1999, no início do segundo governo Mário Covas, tornou-se presidente da Companhia de Desenvolvimento Agrícola do Estado de São Paulo (CODASP), permanecendo no cargo até 2002.

Foi nomeado pelo prefeito José Serra (2005-2006) subprefeito da Vila Maria, Vila Guilherme e Vila Medeiros, em São Paulo. Foi mantido no cargo na gestão Gilberto Kassab (2006-).

Foi casado com Nísia de Oliveira Serroni Perosa, com quem teve três filhos. Casou-se pela segunda vez com Ieda Maria Bottura Areias."

Importante considerar que esse trecho da rodovia, BR-153/SP - Travessia Urbana de São José do Rio Preto – SP, faz parte das obras do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC e está em fase de construção, o que não impede de prestar esta homenagem ao este ilustre cidadão.

Diante da justificativa acima apresentada, bem como da inexistência de nome ao referido viaduto, solicitamos aos nobres Pares apoio pela aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 20 de março de 2018.

GOULART
Deputado Federal – PSD/SP

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto em análise, elaborado pelo ilustre Deputado Goulart, tem por objetivo denominar "Viaduto Antônio de Pádua Perosa" o viaduto localizado no km 71 da Rodovia BR-153, no perímetro urbano de São José do Rio Preto, Estado de

São Paulo.

Na justificação da proposta o autor destaca que a homenagem é uma demanda da população local, materializada por meio de requerimento enviado pela Câmara Municipal ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Também apresenta fatos relevantes da vida de Antônio de Pádua Pedrosa, com destaque para sua participação como Deputado membro da Assembleia Nacional Constituinte e sua intensa atuação no Governo de São Paulo entre as décadas de 1970 e 2000.

Nos termos do art. 32, XX, “a”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a este órgão técnico pronunciar-se sobre “assuntos referentes ao sistema nacional de viação e aos sistemas de transportes em geral”. Quanto ao mérito da homenagem cívica, compete à Comissão de Cultura manifestar-se, nos termos da alínea “g” do inciso XXI do mesmo dispositivo regimental.

A proposição foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes, de Cultura e de Constituição e Justiça e de Cidadania, está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime ordinário.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O nobre Deputado Goulart pretende denominar "Viaduto Antônio de Pádua Perosa" o viaduto localizado no km 71 da BR-153, no perímetro urbano de São José do Rio Preto – SP.

O autor pretende homenagear e reconhecer a trajetória de vida de Deputado membro da Assembleia Nacional Constituinte e que teve participação intensa no Governo de São Paulo, à frente de várias secretarias, subprefeituras ou empresas estatais.

O viaduto que se pretende denominar integra a BR-153, rodovia longitudinal incluída no item 2.2.2 – Relação Descritiva do Sistema Rodoviário Federal –, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprovou o Plano Nacional de Viação (PNV).

Nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, a iniciativa é amparada pelo art. 2º da Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de vias, obras-de-arte e estações terminais do PNV, cuja disposição é

a seguinte:

“Art. 2º Mediante lei especial, e observada a regra estabelecida no artigo anterior, uma estação terminal, **obra-de-arte** ou trecho de via poderá ter, supletivamente, a designação de um fato histórico **ou de nome de pessoa falecida** que haja prestado relevantes serviços à Nação ou à Humanidade.” (Grifei.)

O projeto de lei em questão atende, portanto, aos aspectos de natureza técnica e jurídica, quanto aos pressupostos do Plano Nacional de Viação, tema objeto da análise desta Comissão. Reiteramos que o mérito da homenagem cívica deverá ser avaliado na Comissão de Cultura.

Diante do exposto, naquilo que cabe a esta Comissão analisar, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 9.831, de 2018.

Sala da Comissão, em 04 de dezembro de 2018.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 9.831/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Arnaldo Faria de Sá.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Domingos Sávio - Presidente, Vanderlei Macris - Vice-Presidente, Altineu Côrtes, Benjamin Maranhão, Capitão Fábio Abreu, Christiane de Souza Yared, Diego Andrade, Gonzaga Patriota, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Milton Monti, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vicentinho Júnior, Aelton Freitas, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, João Paulo Kleinübing, Julio Lopes, Lázaro Botelho, Lucio Mosquini, Marinha Raupp, Miguel Lombardi e Samuel Moreira.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2018.

Deputado DOMINGOS SÁVIO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
