

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

REQUERIMENTO Nº , DE 2012

(Do Sr. Deputado Ricardo Izar)

Requer a realização de Audiência Pública para tratar de questões relativas à pertinência do Monotrilho a ser construído em São Paulo para a implantação da Linha 17 - Ouro do Metrô, Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroviária, pela companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, em especial o trecho Estação Morumbi da CPTM à Estação São Paulo/Morumbi, da Linha 4-Amarela.

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a realização de Audiência Pública, em data oportunamente aprazada, para debatermos a conveniência, o impacto ambiental, o real alcance aos usuários, a segurança preventiva e a transparência na implantação da Linha 17-Ouro do Metrô, Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroviária, em sistema de monotrilho da companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, em especial o trecho Estação Morumbi da CPTM à Estação São Paulo/Morumbi, da Linha 4-Amarela. Para o debate gostaríamos de convidar: Sra. Marcia Vairoletti, representante do Movimento Defenda São Paulo; Sra. Júlia Titz de Rezende, presidente do Conseg - Morumbi (Conselho Comunitário de Segurança do Morumbi); Sra. Lídia Lu, representante da Associação de Bairro Terra Viva; Sr. Yves Jadoul, Presidente da SAVIAH Associação de Moradores da Villa Inah e Jardim Leonor; Exmo. Sr Jurandir Fernandes, Secretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo; Sr. Sergio Avelleda, Presidente do Metrô de São Paulo.

JUSTIFICATIVA

A Audiência Pública trará à tona os reais aspectos que envolvem o projeto do monotrilho paulistano. A temática vem sendo analisada de maneira

muito superficial até o momento, e os benefícios que a obra poderá trazer carecem de questionamentos e de debates, os quais devem nortear todo grande projeto de mobilidade urbana de uma metrópole dessas dimensões.

Primeiramente, pode-se começar questionando os recentes convênios existentes entre a CETESB (Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental) e a Polícia Militar do Estado de São Paulo. O supracitado convênio abrange tão somente a municipalidade de São Paulo, todavia, a área de influencia do monotrilho vai além das divisas da Capital paulista, impactando outras cidades da região metropolitana.

De acordo com dados obtidos por meio do Conselho Comunitário de Segurança do Morumbi (CONSEG- Morumbi), dos 55 pré-requisitos que deveriam ser cumpridos para a devida concessão da Licença Ambiental da Prefeitura paulistana, apenas uma parte vem sendo cumprida, e inexiste qualquer forma de divulgação do cumprimento dos objetivos previstos nos requisitos.

O eminente risco ambiental à região é crescente, em decorrência da falta de informação por parte das autoridades estaduais, a qual infringe o princípio da publicação dos atos da administração pública, previsto no caput do Artigo 37 da Carta Cidadã de 1988, que consiste em um importante meio de controle das ações dos agentes públicos, por parte da sociedade.

A temática ambiental não se restringe somente ao que tange o rasgo a paisagem do bairro e a poluição visual, pois nos arredores dos 109 imóveis a serem desapropriadas, existem espécies silvestres, e uma considerável quantidade de mata reflorestada que não pode ser desconsiderada. Em uma cidade ainda cinza como São Paulo, não deveria ser permitido mais desmatamento desnecessário.

Ademais, no Caput do Artigo 37 da Constituição Federal, está presente o princípio da eficiência, o qual deve reger a administração pública. Entretanto, não existem estudos demonstrativos que comprovem a maior eficácia do projeto em questão, se comparado a um simples corredor de ônibus.

Sem dúvida, seria de infinito maior cabimento ao bairro um metrô subterrâneo, com trajeto a partir do Terminal João Dias, passando pela Avenida Giovanni Gronchi até a Vila Sonia.

Muitos especialistas sustentam que o sistema comporta um número menor de passageiros por hora se comparado ao metrô, na ordem de apenas 15 a 25 mil, e que a tecnologia estaria ultrapassada se comparada com os modelos de transporte atualmente no mercado.

Outro ponto é a segurança desse tipo de transporte, a evacuação no caso do Monotrilho seria dificílima e de elevada complexidade em casos de panes ou incêndios.

O Morumbi precisa de um verdadeiro planejamento viário, e á alegação de menores custos envolvidos na construção do monotrilho não é plausível, visto que o atual projeto, o qual necessitará de mais de R\$600 milhões em subsídios do governo do Estado, exclui do traçado muitas comunidades que realmente necessitam de melhorias no transporte público, como por exemplo: Peinha, Morro do Puma, Morro da Lua, Jardim Rebouças, Parque Arariba, Vila Andrade, Jardim Ingá, Vila prél, Jardim Colombo, Jardim Jaqueline, Porto Seguro, Ferreira, Lambarito e Monte Kemel.

Como qualquer ato administrativo discricionário, o agente público deve ser norteado pela conveniência e pela oportunidade, princípios que podem não estar caracterizados no aludido projeto de transporte urbano.

Isso posto, diante dos aspectos apresentados no presente requerimento, faz-se necessário que essa Comissão realize Audiência pública, a fim de ouvir as manifestações da sociedade e das autoridades responsáveis pelo referido projeto.

Sala das Comissões, em de 2012

Deputado Ricardo Izar
(PSD-SP)