

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA



DEPUTADO
VANDERLEI SIMIONATO

PROTÓCOLO
REGISTRO LEGISL.
8177 19/09/1997
Atividade: 05 folhas
Ass. _____

Publique - se Inclua-se em
pauta por 05 sessões
18 Setembro, 1997.
PAULO KOBAYASHI - Presidente

PROJETO DE LEI Nº 548, DE 1997

FLS. Nº 01
RGL 8177
PROTÓCOLO
LEGISLATIVO

ENTREGUE À FÉZCA EMB

16 SET 20 10 56 020601

Autoriza a Ferrovia Paulista S/A - FEPASA a transmitir, por cessão gratuita, ao Município de Campinas, os direitos possessórios que detém sobre os imóveis que especifica.

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO decreta:

Artigo 1º - Fica a Ferrovia Paulista S/A - FEPASA autorizada a transmitir, por cessão gratuita, ao Município de Campinas, os direitos possessórios que detém sobre os imóveis a seguir descritos, do sistema de Veículos Leves sobre Trilhos - VLT -, localizados na respectiva cidade, para fins de operacionalização do transporte ferroviário de passageiros.

I - Estação de Trem Central, com a correspondente linha de extensão, trilhos, dormentes em madeira e fixação elástica;

II - Estação de Trem Itapura, com a correspondente linha de extensão, trilhos, fixação elástica e dormentes em madeira;

III - Estação de Trem Aurélia, com a correspondente linha de extensão, trilhos, fixação elástica e dormentes em madeira;

IV - Estação de Trem Vila Teixeira, com a correspondente linha de extensão, trilhos, fixação elástica e dormentes em madeira;

V - Estação de Trem Parque Industrial, com a correspondente linha de extensão, trilhos, fixação elástica e dormentes em madeira;

VI - Estação de Trem Anhanguera, com a correspondente linha de extensão, trilhos, fixação elástica e dormentes em madeira;

VII - Estação de Trem Pompéia, com a correspondente linha de extensão, trilhos, fixação elástica e dormentes em madeira;

VIII - Estação de Trem Campos Elíseos, com a correspondente linha de extensão, trilhos, fixação elástica e dormentes em madeira;

Artigo 2º - Caberá ao Município de Campinas, providenciar a regularização dos imóveis de que trata o artigo 1º, sem quaisquer ônus para o cedente.

Artigo 3º - Da escritura deverão constar cláusulas, termos e condições que assegurem a efetiva utilização dos imóveis para os fins a que se destinam e impeçam a sua transferência a qualquer título.

Artigo 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Campinas é a terceira maior cidade em população do Estado de São Paulo, com quase 1 milhão de habitantes, de acordo com o mais recente censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A micro-região soma mais de 2 milhões de habitantes.

Com a implantação do Distrito Industrial de Campinas - DIC - onde se instalaram empresas metalúrgicas, mecânicas e montadoras de grande porte, a cidade cresceu de forma acelerada nas regiões Oeste e Sudoeste. Não houve em contrapartida, planejamento adequado no sistema viário de forma a oferecer

razoáveis condições de utilização aos seus usuários. E, assim, apenas dois corredores servem a essas duas regiões da cidade: a Avenida das Amoreiras e a John Boyd Dunlop.

Esses corredores não estão interligados e já se encontram saturados. O trânsito nos momentos de pico, exatamente nos instantes em que o transporte coletivo é exigido pela população para se deslocar ao centro da cidade ou através dele, apresenta pontos de enorme congestionamento, provocando imensas filas.

Campinas tem hoje uma frota de 400 mil veículos particulares, constituindo-se talvez no mais alto índice de carros por habitante no País. Estudos feitos por especialistas e divulgados pela imprensa da cidade mostram que a frota de veículos vai dobrar em um prazo de sete a dez anos. Ou seja, cerca de 3.400 veículos são licenciados mensalmente.

As estradas de ferro Sorocabana e Mogiana, que há alguns anos rasgavam a cidade nos sentidos Centro-Sudoeste e Centro-Nordeste, foram totalmente desativadas, tiveram seus trilhos arrancados, mas, felizmente, foram mantidos os seus leitos. Em 1989, utilizando recursos a fundo perdido do Estado, a Fepasa decidiu reinvestir nos trechos em questão e, após receber o sinal positivo da administração municipal, construiu e instalou no antigo traçado da Estrada de Ferro Sorocabana o sistema Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Desde o começo das obras até a sua instalação, inauguração e funcionamento, todas as autoridades foram enfáticas ao anunciar que o trecho escolhido somente seria viável financeiramente se, em seguida, fosse construído o mini-terminal do Jardim Campos Elíseos, como forma de implantar a interligação Pneus-Trilhos.

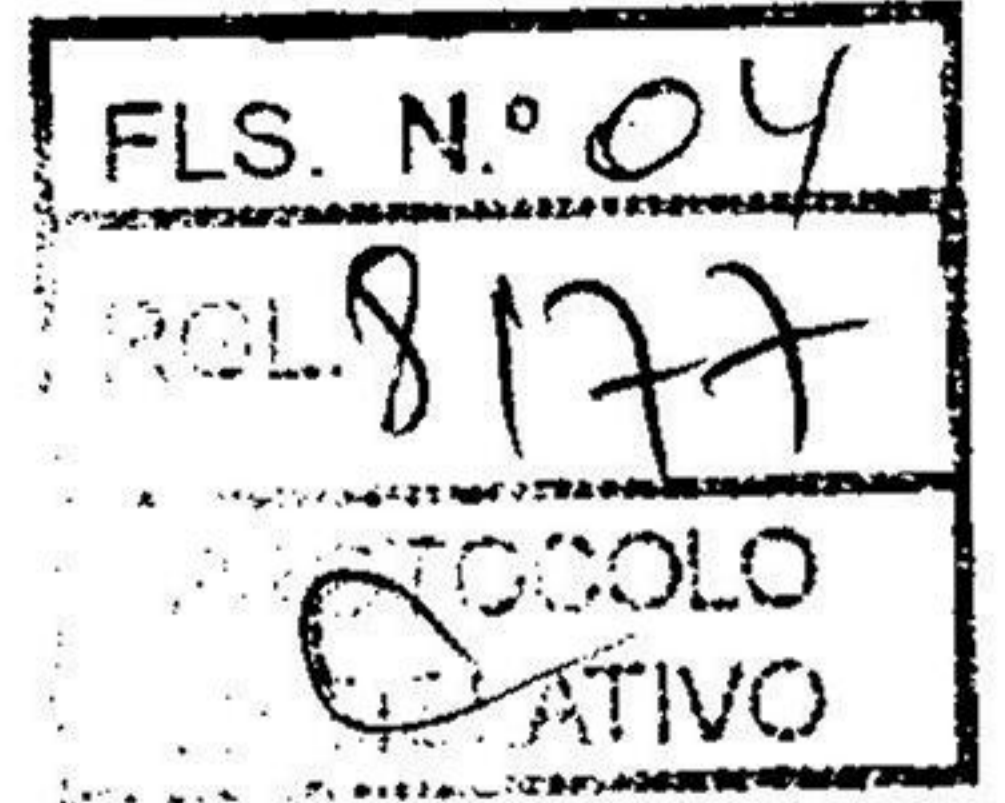
Todos os prefeitos e candidatos a Prefeito que Campinas teve desde 1989, inclusive e especialmente o atual, prometeram complementar o trecho, que, se levado até o terminal de ônibus do Jardim Ouro Verde, possibilitaria atender à enorme população daquela região com conforto, rapidez e, até se bem administrado, com tarifa menor do que a que se pratica no momento com o sistema sobre pneus.

Após a inauguração do sistema VLT, às vésperas do segundo turno das eleições de 1990, muita coisa não programada aconteceu.

O então Vice-Prefeito, arquiteto Antônio da Costa Santos, que participou da elaboração dos estudos para o reaproveitamento das áreas ocupadas pelas estradas de ferro, denunciou possível favorecimento à empresa responsável pela construção do sistema e superfaturamento no preço da obra, em ação popular que tramita ainda hoje na 6ª. Vara da Fazenda Pública do Estado de São Paulo.



DEPUTADO
VANDERLEI SIMIONATO



Foi firmado um contrato entre Fepasa, Prefeitura de Campinas e Construtora Mendes Júnior, de tal sorte que a Prefeitura ficaria encarregada da construção do mini-terminal do Campos Elíseos e integração pneus-trilhos e a Mendes Júnior se responsabilizaria pela administração do sistema.

*Ocorre que no **desinteresse público** o contrato foi firmado sobre a quilometragem percorrida e não como deveria, sobre passageiros transportados. Não havia, também no **desinteresse público**, qualquer cláusula que determinasse número de viagens e número de funcionários necessários ao funcionamento do sistema. Apenas o que se previu, no **desinteresse público**, era o **ressarcimento de possíveis prejuízos**.*

Como tal só poderia acontecer, os prejuízos começaram praticamente com o início da operação do sistema e se prolongaram até o dia em que decidiram desativá-lo.

Em 1995, o sistema foi desativado com a justificativa de que o prejuízo era alto demais para ser bancado pela Fepasa. O que nenhum dos responsáveis apresentou foi a justificativa para que o custo de operação do sistema fosse tão elevado. A nós, não resta a menor dúvida de que o sistema foi administrado sem que houvesse qualquer cuidado com o seu custo.

*A Fepasa, por força de contrato, **reembolsava** a Construtora Mendes Júnior pelo **prejuízo contabilizado**.*

Estamos convencidos da necessidade da reativação do sistema VLT, como forma de melhorar o trânsito e as condições ambientais que Campinas vive neste exato momento. Não queremos estar discutindo a implantação de rodízio tão cedo em Campinas.

A direção da Fepasa pretende, por todas as formas e meios, livrar-se do sistema. O Presidente da empresa tem afirmado que necessita reaver os recursos investidos. Jamais vão recuperar os valores que foram investidos no sistema e, além disso, desmontá-lo é um ato criminoso contra a cidade de Campinas.

Campinas não pode se dar ao luxo de perder a faixa de via férrea que praticamente atravessa a parte média da cidade. E da reativação depende o projeto de extensão à região do Distrito Industrial.

A Fepasa precisa entender que as obras de alvenaria, como pontes, passagens aéreas e de pedestres e estações, não deverão ser vendidas. Não haverá pretendentes para tais obras. Tudo será perdido. E é exatamente aí que estão as maiores faturas quando da construção e implementação do sistema.



DEPUTADO
VANDERLEI SIMIONATO

FLS. N.º 05
ROL 8177
PROTÓCOLO LEGISLATIVO

Trilhos, dormentes, cabos e fios (muito já foi roubado pela forma irresponsável como a Fepasa protegeu o patrimônio), serão vendidos como sucata. Não é possível que se cometa crime tão revoltante contra Campinas e seus cidadãos. O sistema viário de Campinas depende muito do que é o VLT hoje, funcionando, e do projeto inicial que previa sua extensão até o Terminal Ouro Verde.

O presente projeto-de-lei interpreta com absoluta fidelidade o desejo firmado pelos eleitores de Campinas, que, ao aprovar nas urnas em 15 de novembro de 1996 o nome do atual Prefeito, o fizeram calçados pelo programa de governo divulgado no período eleitoral às necessidades do já complicado sistema viário da cidade e das dificuldades que a população já está vivendo com o comprometimento do meio ambiente.

Sala das Sessões, em

Deputado Vanderlei Simionato

Serviço de Suporte e Conferência
Esta proposição contém
1 assinatura
SSC 18/09/1997

Conferência

Divisão de Ordenamento Legislativo
Serviço de Processo Legislativo
Publicado no "DIÁRIO OFICIAL"
de 19.09.97

ARQUIVADO NOS TERMOS DO
ARTIGO 1.º, "CAPUT" DA
RESOLUÇÃO N.º 801/99.

17 / fevereiro / 2000

VANDELLEI MACIEL Presidente

Divisão de Ordenamento Legislativo
Serviço de Processo Legislativo
18-02-2000
e