

'Máfia da merenda' é denunciada por corrupção e lavagem

Entre os 35 acusados estão empresários e o secretário de Saúde de SP, Januário Montone, suspeito de receber R\$ 600 mil de propina

Marcelo Godoy
Fausto Macedo

O Ministério Público Estadual (MPE) denunciou ontem 35 acusados de envolvimento na chamada máfia da merenda, como é conhecido o grupo de empresas que teria formado um cartel e uma quadrilha para fraudar licitações para o fornecimento de merenda escolar. O grupo ainda é acusado de corromper políticos e funcionários públicos, além de lavar o dinheiro da organização criminoso.

Entre os acusados estão os empresários Eloízo Afonso Gomes Durães e Geraldo João Coan e o secretário de Saúde da cidade de São Paulo, Januário Montone. Todos negam as acusações. Incluído entre os acusados por causa de sua atuação quando era secretário de Gestão (governos Serra e Kassab), Montone é acusado de receber R\$ 600 mil de propina do cartel da merenda.

Durante as investigações, ele teve seus sigilos bancário e fiscal quebrados pela Justiça depois da apreensão de memorandos internos da empresa SP Alimentação - a maior do ramo, de propriedade de Durães. Neles, segundo os promotores do Grupo Especial de Repressão aos Delitos Econômicos (Gedec), havia a indicação de dois pagamentos em agosto de 2007 de R\$ 50 mil a Montone. Só em 2007, ele teria recebido R\$ 600 mil.

Os supostos pagamentos de propinas para a Prefeitura de São Paulo efetuados pela máfia da merenda teriam começado em 2003, durante a gestão de Marta Suplicy (PT). De agosto de 2003 a fevereiro de 2004, documentos apreendidos pelo Gedec mostram que foram pagos R\$ 1,2 milhão de propinas para corruptos que trabalhavam na Secretaria Municipal de Abastecimento de São Paulo. Na primei-

ra quinzena de 2004, foram pagos R\$ 242 mil em propinas.

Fraudes. O esquema, segundo a denúncia, começou a ser articulado pelas empresas do setor, que formaram um cartel para impedir a concorrência no mercado. Por meio de lobistas, convencionaram candidatos a prefeito e prefeitos a terceirizar o fornecimento de merenda escolar para as escolas. Em vez de garantir eficiência e um custo menor, a medida significava um aumento médio de 30% dos valores gastos pelos municípios com a merenda, pois o cartel impedia a concorrência.

O aumento dos gastos não se devia, de acordo com a acusação, a uma melhoria na qualidade dos alimentos. Pelo contrário: uma das formas de a máfia da merenda ganhar dinheiro era justamente o fornecimento de alimentos de péssima qualidade para as crianças. As empresas ainda superfaturavam o número de refeições fornecidas ou deixavam de entregar o que era devido para aumentar seus lucros. Era por meio dessas fraudes que os acusados arrumariam o dinheiro para pagar as propinas em 57 cidades de 9 Estados. Além de São Paulo, os promotores citam na denúncia pagamentos de propina para outros 22 municípios do Estado.

O dinheiro saía das empresas da merenda por meio da compra de notas fiscais frias de empresas fantasmas. Parte dele era depositado em contas bancárias de laranjas e das empresas fantasmas - no endereço de uma delas funcionava uma igreja evangélica em Indaiatuba (SP).

Dinheiro vivo. Das contas bancárias, o dinheiro era sacado na boca do caixa. "A quadrilha de Eloízo (Durães) contratava motoboys para levantar a dinheiro nos bancos e entregá-la a seus cúmplices", diz a denúncia. Descoberta a fraude, o grupo teria aberto novas empresas fan-



Cartel. Montone é acusado de receber R\$ 600 mil de propina

tasmas para substituir aquelas que estavam queimadas.

Um esquema semelhante teria sido usado pelo Grupo Coan. "De posse de valores de origem fraudulenta, oriunda dos contratos firmados em licitações fraudulentas, o Grupo Coan, criou empresas fantasmas e abriu contas bancárias para dissimular e ocultar recursos." Dois advogados teriam construído a arquitetura da lavagem do dinheiro.

Para o Gedec, "havia, pois, um pernicioso e gravíssimo ciclo de fraudes em licitações, corrupção de servidores públicos e desvio

de recursos públicos". "Ao mesmo tempo, o dinheiro de procedência ilícita era dissimulado e distanciava-se de sua origem criminosa", dizem na denúncia os promotores Arthur Pinto Leamos Junior, Joel Carlos Silveira e Roberto Bodini, do Gedec.

Foram três anos e meio de investigações antes de os promotores apresentarem a denúncia. A apuração começou após dois blocos com documentos terem sido entregues ao MPE. Eles mostravam planilhas, contas bancárias e nomes de empresas fantasmas que seriam usadas pela máfia.

JOHNE RORIZ/AE - 31/11/2005

O ESQUEMA

● Estratégia

As empresas que integravam o cartel superfaturavam o número de refeições servidas às crianças nas escolas para obter pagamento maior.

● Editais

O cartel fornecia o modelo de edital de licitação, que incluía cláusulas restritivas que "barravam" a entrada de novos concorrentes nas disputas.

● 'Retorno'

Vencida a fase de licitação, o cartel pagava uma porcentagem do valor recebido como "retorno" ou "propina" ao funcionário que sabia do esquema.

● Prefeitura de SP

Em 2006, ao vencer licitação, as empresas SP Alimentação, Coan, Convida e Nutriplus pagaram propina para funcionários da área de merenda escolar.



● Caixa 2

Silvio Marques, da SP Alimentação, cujo dono é Eloízo Durães (foto), disse que em 2007 deu R\$ 600 mil ao ex-secretário de Abastecimento Januário Montone.

Montone reage com 'grande indignação'

O secretário municipal de Saúde, Januário Montone, reagiu com "grande indignação" às acusações que pesam contra ele na denúncia do Ministério Público Estadual. Por meio de sua assessoria, Montone disse que "permanece confiando na Justiça".

Ex-presidente do Fundo Nacional de Saúde - ele trabalhou com José Serra no Ministério da Saúde e foi o primeiro diretor-presidente da Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS) e presidente da Fundação Nacional de Saúde (Funasa) - Montone é o mais graduado funcionário da gestão Gilberto Kassab (PSD) citado na denúncia.

A acusação é subscrita pelos promotores Arthur Pinto de Lemos Jr., Joel Carlos Moreira da Silveira, Roberto Victor Anelli Bodini e Marcelo Daneluzzi - a força tarefa atua em dois núcleos estratégicos do Ministério

Público, o Grupo Especial de Repressão aos Delitos Econômicos (Gedec) e a Promotoria do Patrimônio Público da Capital.

Na peça de 74 páginas distribuída para a 10.^a Vara Criminal da Capital, os promotores assinalam que "o acusado Montone, a partir de 2004, tornou-se secretário municipal de Gestão do ex-prefeito José Serra, que foi sucedido por Gilberto Kassab". Em setembro de 2007, ele assumiu a Saúde.

"Foi durante a gestão do acusado Montone que centenas de processos administrativos no âmbito do Departamento de Merenda Escolar, contendo notícias de descumprimento contratual por parte das empresas contratadas pelo Pregão 73/2006, não tiveram a imposição de penalidade", destaca a promotoria.

A acusação cita "alguns termos de ajuste" celebrados pelas

coordenadoras, Joana D'Árc e Mônica Horta, funcionárias de confiança de Montone. "Tal situação mereceu uma representação formal por parte do procurador do município Júlio César de Moura Oliveira contra as referidas funcionárias."

O criminalista Alberto Zacharias Toron, que defende a J. Coan, disse que não teve acesso à denúncia.

O empresário Eloízo Durães, da SP Alimentação, não foi localizado. O advogado Fábio Rodrigues Garcia, acusado de abrir empresas fantasmas para lavar dinheiro do cartel, não retornou contato da reportagem. O advogado José Ruy Miranda disse que "desconhece os fatos". Observou que "prestou serviços na esfera tributária, salvo engano" para a J. Coan e repudiou com veemência ligação com atos ilícitos.

/ F.M. E M.G.

Guarda Civil paulistana compra GPSs ilegais

Aparelhos, cuja licitação supera os R\$ 2 milhões, não podem ser comercializados no Brasil por falta de registro

Produtos não são os prometidos em pregão, foram entregues fora do prazo estipulado e já apresentam problemas

REYNALDO TUROLLO JR.
COLABORAÇÃO PARA A FOLHA

A Guarda Civil Metropolitana de São Paulo investiu R\$ 2,4 milhões em rastreadores GPS ilegais, que não podem ser comercializados no Brasil.

O material foi entregue com cinco meses de atraso pela empresa vencedora. Não se tratava do modelo oferecido inicialmente. E, agora que está nas mãos dos guardas, não funciona como deveria.

A Secretaria Municipal de Segurança Urbana, responsável pela compra, recebeu o produto sem ressalvas. Só depois de ser procurada pela **Folha** disse que os produtos ainda "não foram considerados aceitos" e que ainda não efetuou o pagamento.

O Tribunal de Contas do Município investiga o caso.

O principal objetivo do sistema de rastreamento é monitorar os guardas-civis nas ruas e agilizar o atendimento de ocorrências na cidade.

Pelo contrato, de março de 2011, os 1.780 rastreadores pessoais (para uso dos guardas) e os 207 rastreadores de carro (para instalação nos veículos) deveriam ter sido entregues em junho de 2011.

Os produtos, porém, chegaram só em novembro, segundo a própria Secretaria Municipal de Segurança Urbana.

Além disso, os itens eram de marca e modelo diferentes dos oferecidos pela empresa vencedora do pregão. Os GPSs entregues são de fabricantes sediados em Taiwan e Hong Kong, e não poderiam ser vendidos no país por não

terem o selo da Anatel (Agência Nacional de Telecomunicações), segundo informação passada pela própria agência.

A Anatel é responsável por certificar todo aparelho que emita radiofrequência e que possa interferir no funcionamento de outro equipamento. A comercialização sem selo é ilegal e está sujeita a punições.

SEM CONCORRENTES

A licitação foi dividida em dois lotes. No primeiro, para compra de rádios, o edital exigia certificação da Anatel. Já

no lote 2, para compra dos GPSs, não havia a exigência.

Segundo o especialista em direito e telecomunicações Antonio Eduardo Neger, mesmo que um edital não exija selo da Anatel, "subentende-se que o equipamento tenha que estar dentro da legalidade".

Ainda de acordo com Neger, o processo de certificação gera custos para o fabricante ou o importador, e um produto sem o selo, em geral, acaba custando mais barato.

A empresa vencedora do pregão foi a paulista Neel Bra-

sil Tecnologia. Ela concorreu sozinha, após outra empresa, a Mobyware, não se habilitar devido a exigências técnicas.

Uma das exigências era que a bateria do rastreador pessoal durasse "entre 24 horas e 40 horas". O produto oferecido pela Neel no pregão tinha tal autonomia. Já o que foi entregue, segundo a **Folha** apurou, não consegue ficar ligado por todo o tempo previsto.

Cada rastreador pessoal custou R\$ 718,22. Já o rastreador de carro, com tela de 4,3 polegadas, saiu por R\$ 2.105.

GPS IRREGULAR Rastreadores comprados pela Guarda Civil não têm selo da Anatel

OS APARELHOS COMPRADOS

Rastreador portátil

Parecido com um controle de alarme de carro, emite sinais para uma central sobre a localização de cada guarda. É usado preso ao uniforme

Rastreador de viatura

É como um navegador de GPS comum, mas tem um software e um chip GSM que envia sinais a uma central sobre a localização da viatura. É instalado no painel dos carros



A REGRA

Por lei, a homologação pela Anatel é obrigatória para todos os aparelhos que emitem radiofrequência. Sem ela, um aparelho não pode ser vendido e usado no país



INFRAÇÃO

A venda e o uso de produtos não homologados ferem a resolução nº 242 da Anatel e a utilização do produto fere o parágrafo 2º do artigo 162 da Lei Geral das Telecomunicações



PUNIÇÃO

Segundo resolução da Anatel, vai desde advertência e multa até a apreensão dos itens. A responsabilidade de cada parte (vendedor e comprador) precisa ser apurada

R\$ 2,4 mi é total do edital para compra dos aparelhos, instalação, softwares e treinamento

1.780 é o número de rastreadores pessoais comprados

207 é o número de GPSs com rastreador de carro comprados

Fontes: Anatel, Antonio Eduardo Neger, especialista em direito e telecomunicações, e reportagem



GPS com rastreador em carro da GCM no centro de São Paulo; aparelho MSD-901, da Castel, não tem registro na Anatel

▶ OUTRO LADO ◀

Secretaria diz que aparelhos ainda estão 'sob avaliação'

COLABORAÇÃO PARA A FOLHA

A Secretaria Municipal de Segurança Urbana, responsável pela Guarda Civil Metropolitana, disse em nota que "os equipamentos entregues estão sob avaliação e não foram considerados aceitos".

De acordo com a pasta, o pagamento de R\$ 2.398.000 ainda não foi realizado.

O órgão não comentou a falta de selo da Anatel e a pouca duração das baterias dos rastreadores pessoais.

Questionada sobre a entre-

ga de produtos diferentes do combinado, a secretaria disse que a troca é possível, "desde que o similar seja mais vantajoso, conforme parecer técnico aprovado" — a pasta se recusou a mostrar o parecer.

ORIENTAÇÃO

Sobre o atraso na entrega, a secretaria afirmou que ele se deu sob sua orientação e "foi formalizado em processo", para coincidir com a entrega dos chips que compõem o sistema — a pasta também se recusou a mostrar o processo.

▶ SAIBA MAIS

Sócio de empresa é acusado de fraude no RN

COLABORAÇÃO PARA A FOLHA

A empresa vencedora da licitação é a paulista Neel Brasil Tecnologia, a mesma que venceu o certame para alugar 10.041 tablets para a prefeitura em dezembro.

Aquele pregão foi suspenso pelo prefeito Gilberto Kassab (PSD) após o preço levantar suspeitas: cada tablet sairia por cerca de R\$ 14 mil por três anos.

Um dos sócios da Neel, Carlos Alberto Zafred Marcelino, é acusado de envolvimento em fraude de licitação da inspeção veicular do Rio Grande do Norte. A empresa não forneceu contato de seu advogado.

A **Folha** esteve em contato com a secretaria por mais de um mês solicitando as informações. Em duas ocasiões o órgão se limitou a dizer que havia prestado contas a órgãos externos de controle.

Somente na semana passada a pasta informou os dados técnicos por e-mail.

Na empresa Neel Brasil, que venceu a licitação, ninguém se dispôs a falar com a reportagem, apesar de reiterados pedidos.

Na Mobware, que foi desclassificada e tentou impugnar o pregão alegando, entre outras coisas, a falta de exigência do selo da Anatel no edital, ninguém quis dar entrevista também.

Ciclovía na Paulista pode ser 'emblemática' e 'inconveniente'

Especialistas em trânsito e transporte se dividem sobre projeto

VANESSA CORREA
DE SÃO PAULO

A ideia de uma ciclovía na Paulista, que tomou força depois da morte da bióloga Juliana Dias, 33, na avenida na semana passada, não é consenso entre especialistas.

Por ser muito conhecida no Brasil inteiro, uma ciclovía ali seria uma oportunidade de "alardear" a bicicleta com o meio de transporte e incentivar a criação de vias para esses veículos em São Paulo e no resto do país, diz o engenheiro civil Creso Franco Peixoto, professor da FEI e mestre em transportes.

Ele acredita que a via exclusiva para bicicletas deveria ser feita na calçada, com pintura e barreiras físicas a serem removidas no futuro, quando o nível educacional for maior e houver fiscalização de normas de trânsito por ciclistas e pedestres. "A convivência entre pedestres e ci-

clistas é possível".

Desde que o espaço suprimido seja o de circulação dos carros, o consultor em trânsito e transporte Horácio Augusto Figueira é favorável a uma ciclovía na avenida Paulista. Ele também acha que uma ciclovía na alameda Santos é boa opção,

Luís Antônio Seraphim, que também é consultor em trânsito e transporte, opina que, quando existe a demanda por um meio de transporte em uma via — cerca de mil viagens de bicicletas são feitas na Paulista todos os dias — é dever do poder público proteger esse usuário.

No entanto, o especialista acredita que há "inconvenientes" para se fazer uma ciclovía na Paulista. Entre eles o fato de a avenida ter muitas conversões de fluxo intenso à direita, lado em que as bicicletas circulariam.

"Não é um impeditivo, mas [a ciclovía] não vai garantir a segurança para o usuário".

Para Flaminio Fishman, urbanista especialista em trânsito, seria mais razoável implantar uma via exclusiva para bicicletas, com duas mãos, na paralela alameda Santos, suprimindo as vagas de estacionamento ali.

Joel Silva/Folhapress

“ [Uma ciclovía na Paulista] não vai garantir a segurança para o usuário

LUÍZ ANTÔNIO SERAPHIM
consultor em trânsito e transporte

Seria um projeto emblemático para mostrar a importância da bicicleta com meio de transporte

CRESO FRANCO PEIXOTO
professor mestre em transportes



Ciclista trafega em meio aos carros na avenida Paulista, na região central de São Paulo

Tietê tem menos lentidão no pico

Restrição a caminhões reduz trânsito nas horas de pico na marginal, mas piora em outros horários

Houve melhora na lentidão do trânsito da marginal Tietê e da cidade nos horários de pico (entre as 7h e as 10h e entre as 17h e as 20h), segundo balanço feito pela reportagem a partir dos dados divulgados pela CET (Companhia de Engenharia de Tráfego)

na primeira semana de restrição a caminhões em vias da capital.

Por outro lado, nos horários entrecpicos, o trânsito piorou — chegou a haver aumento de 622% no trânsito de meio-dia da marginal Tietê, na última terça-feira.

A proibição ocorre entre as 5h e as 9h e das 17h às 22h em dias de semana — aos sábados, é das 10h às 14h.

A melhora é menor no pico da manhã, já que há momentos, como o período das

7h30, em que o trânsito ficou pior que a média.

E é grande no pico da tarde, chegando a momentos de lentidão zero na Tietê.

Para especialistas, ainda é prematuro fazer um balanço para um período de tempo tão pequeno, principalmente por ter sido uma semana "atípica", na qual muitos motoristas deixaram o carro em casa com medo da falta de combustível.

A estudante Talita Ramos, 21 anos, por exemplo, já sai

20 minutos mais tarde de casa, em Guarulhos (Grande SP), para trabalhar no centro de São Paulo porque, diz ela, "sem os caminhões o trajeto de ônibus está muito mais rápido pela marginal".

O prefeito Gilberto Kassab (PSD) reafirmou ontem que não deve amenizar as restrições. "A expectativa é que você seja mais rigoroso ainda na questão da restrição da circulação de carga."

(FSP e PF)



■ Trânsito de caminhões às 16h21 de ontem, na marginal Tietê, próximo à ponte Júlio de Mesquita Neto, no sentido Castello Branco; na 1ª semana de restrição, trânsito melhora nos picos e piora nos entrecpicos

Restringir a circulação de caminhões melhora o trânsito de São Paulo?

SIM

A lentidão no tráfego está diminuindo

MARCELO CARDINALE BRANCO

Em 2007, a média de lentidão de tráfego em São Paulo foi de 89 km pela manhã e de 129 km de tarde. Em 2011, a média foi de 80 km pela manhã (queda de 10%) e 108 km de tarde (queda de 16%). Essa diminuição aconteceu mesmo com a frota registrada crescendo 35% no período, de 5,3 milhões para 7,1 milhões.

A explicação para o bom resultado passa pela política de restrições.

O modelo de organização do tráfego usado hoje em São Paulo começou há 15 anos, com o rodízio de veículos por placa, que originalmente objetivava a redução de poluentes.

Em 2008, a prefeitura começou a ampliar as restrições, quando a Zona de Máxima de Restrição à Circulação de Caminhões (ZMRC) passou de 25 km² para 100 km². Desde então, grande parte dos 11 milhões de moradores de São Paulo deixou de disputar espaço nas vias com os grandes caminhões.

Em 2009, foi a vez de restringir os ônibus fretados, que não tinham regulamentação para circular e complicavam o tráfego da cidade.

Em 2010, após a inauguração do trecho sul do Rodoanel, vias como a marginal Pinheiros e a avenida dos Bandeirantes passaram a ter limitações para caminhões.

Em setembro de 2011, foi implantada a restrição de fretados e caminhões na Radial Leste. No mesmo mês, começou a restrição para ca-

minhões com cargas perigosas na marginal Tietê nos horários de pico.

Finalmente, no último dia 5, teve início a fiscalização da restrição ao tráfego de caminhões nessa via, das 5h às 9h e das 17h às 22h, como anunciada em novembro de 2011.

Há várias críticas comuns às restrições. Alguns consideram que elas são apenas um paliativo. É fato que nenhum especialista vê as restrições como uma solução final para os problemas de mobilidade. No entanto, a medida é adotada em várias cidades pelo mundo por aliviar pontos nevrálgicos.

Outro argumento é que restrições acabam aumentando o custo de vida, já que os fretes e a mão de obra encarecem. Tal ponto de vista desconsidera que o trânsito produz um grande custo — são horas produtivas perdidas, gastos com combustível e impactos ambientais e de saúde.

O transporte de cargas em horários de pico provoca maior elevação de custos. Além das horas perdidas, há o aumento do consumo de combustíveis e a consequente ampliação da emissão de poluentes.

Por fim, há o argumento de que é melhor investir em transporte público. A prefeitura não ignora isso e investe em melhorias no sistema de ônibus, por meio de novos corredores, ampliação da velocidade dos coletivos e de uma frota nova, com maior oferta de lugares, além

de colaborar com R\$ 2 bilhões para a expansão do metrô, depois de décadas sem contribuir.

É importante lembrar que mesmo cidades com redes de transportes mais amplas também adotam restrições. É o caso de Nova York. Isso porque essas medidas contribuem para a fluidez do transporte urbano.

Na Radial Leste, numa segunda-feira de agosto de 2011, antes da restrição, os ônibus rodaram a 13,5 km/h em média pela manhã. No último dia 5, outra segunda, os ônibus circularam a 20 km/h em média, um ganho de quase 50%.

As restrições ao tráfego de caminhões melhoram, sim, o trânsito e organizam os deslocamentos na cidade. Mas, em uma realidade complexa como a de São Paulo, nenhuma medida isolada garante solução.

Assim, nas próximas semanas, a prefeitura lança licitação para obras de um conjunto significativo de corredores de ônibus, cujas obras serão iniciadas em alguns meses.

O disciplinamento do trânsito, a partir de medidas restritivas, dá o fôlego necessário para ampliar a velocidade dos ônibus e a oferta de transportes públicos.

MARCELO CARDINALE BRANCO, 44, administrador de empresas, é secretário municipal de Transportes. Foi presidente da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU) e secretário municipal de Infraestrutura e Obras





NÃO

Priorizando o transporte de carros vazios

HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA

A prefeitura continua priorizando o "transporte de ar" (70% dos automóveis andam só com o motorista; a ocupação média é de 1,4 pessoas) em vez do transporte coletivo e do transporte de carga, que é fundamental para abastecer a região metropolitana de São Paulo. Isso "asfixia" a cidade.

Algumas questões urgentes, se quisermos uma cidade habitável:

1) Grandes receptores de produtos têm estrutura, segurança e locais adequados para receber cargas de noite. No entanto, a maioria dos estabelecimentos de varejo não opera no período noturno (e muito menos de madrugada), pois em geral são os próprios proprietários que abrem e fecham o prédio — são bares, padarias, mercearias, mercadinhos, restaurantes, papelarias ou lojas de material de construção.

Os caminhões não estão de passagem: 70% têm como origem ou destino a região metropolitana.

2) A política de restringir caminhões vai criar outros problemas.

Um deles será a troca de parte dos caminhões por VUCs (veículos urbanos de carga) e vans, com efeito multiplicador no trânsito, na poluição, nos acidentes e nos fretes.

Além disso, teremos maior concentração de caminhões nos horários permitidos e uso de rotas de fuga por ruas sem condições, pela zona norte, nos horários de restrição.

Em poucos meses, passarão a

ocupar a marginal nos horários de pico: automóveis que utilizavam outras rotas, automóveis que utilizavam horários alternativos, automóveis de pessoas que estavam no superlotado transporte público.

Os benefícios da ampliação da marginal Tietê, que custou quase R\$ 2 bilhões, passando de sete para dez faixas de cada lado, não duraram um ano. Nos períodos de pico, os congestionamentos voltaram. E agora?

Os carros rapidamente congestionam todas as novas ampliações viárias, túneis, pontes. É jogar dinheiro público, nosso dinheiro, no lixo.

3) Para implantar uma faixa exclusiva para ônibus, precisamos pedir autorização para toda a sociedade, mas liberar as 20 faixas da marginal Tietê, nos dois sentidos, aos automóveis é normal e ninguém precisa autorizar. Queremos fazer as mesmas opções erradas que Los Angeles fez nos anos 1960? Além do caos urbano, o planeta não aguenta mais esse impacto ambiental.

As restrições a caminhões não visam a implantação de faixas de ônibus, mas abrir espaço para os carros.

Nos carros, serão transportados, no máximo, 21 mil pessoas por hora em cada sentido da marginal. Uma única faixa de ônibus expresso, com ultrapassagem, pode transportar essa mesma quantidade de pessoas. Ou seja, o transporte individual ocupa dez vezes mais espaço, nas mesmas condições de conforto.

Nas condições atuais, estamos incentivando os usuários a desistirem do transporte público. Não são os ônibus ou caminhões que causam o caos na cidade de São Paulo.

4) Continuamos no caminho errado: com os R\$ 6,5 bilhões do futuro tramo norte do Rodoanel, que atenderão 65 mil veículos por dia, seria possível construir uma linha de trem com 58 km ligando Barueri (e Alphaville) a Guarulhos (aeroporto), passando por São Paulo e transportando mais de um milhão de pessoas.

Isso permitiria que os caminhões continuassem na marginal.

Nenhum modo de transporte ou rota pode ser uma imposição. Devemos obrigar todos os motoristas da avenida Rebouças e da rua da Consolação a usarem a linha amarela do Metrô? É claro que não.

Em engenharia de transportes, o "cliente" deve ser atraído e não empurrado. Se não priorizarmos o transporte coletivo, o transporte individual irá tomar todo o espaço que dermos, e não será suficiente.

Seus usuários ainda irão reclamar como crianças "birrentas" até espumar de raiva, levantando a bandeira do direito adquirido do uso do transporte individual, baseada na individualidade e no egoísmo do uso do espaço público. Quem viver verá.

HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA, 60, mestre em engenharia de transportes pela USP, é consultor em engenharia de tráfego e de transportes e vice-presidente da Associação Brasileira de Pedestres

Monitoramento

Site de limpeza pública omite informações

Lançado há um ano, site deixa de colocar dados como data da limpeza feita em bueiros da cidade

TIAGO DANTAS

tiago.dantas@grupoestado.com.br

Lançado em fevereiro do ano passado, o serviço que permite ao cidadão acompanhar pelo site da Prefeitura quando foi feita a limpeza nos bueiros da capital ainda funciona pela metade. Vias de grande movimento, como as avenidas Sumaré, na zona oeste, e Ipiranga, no centro, estão fora do monitoramento. A Prefeitura diz que o site está sendo atualizado desde dezembro, quando o novo contrato de varrição foi assinado.

Para testar a ferramenta, o IT escolheu as cinco vias que tiveram mais pontos de alagamento intransitáveis neste ano, segundo dados do Centro de Gerenciamento de Emergências (CGE). Dos cinco endereços, dois não possuem informações no site. Não é possível saber, por exemplo, quando ocorreu a limpeza das bocas de lobo da rua que mais alagou no ano, a Avenida Abraão de Moraes, na Saúde, zona sul – foram seis ocorrências de alagamento intransitáveis na via.

A Prefeitura garante que a limpeza foi feita, mas nem todos os moradores a viram. O comerciante Elias Tenório de Souza, de 47 anos, diz que notou um operário limpando as entradas de água de chuva da rua no início de fevereiro. "Volta e meia tem gente fazendo manutenção aí." Já o aposentado Alfredo João Conselheiro, de 63, afirma que o serviço não é feito desde o fim do ano. "O bueiro está cheio de sujeira. Por isso, quando chove a rua enche."

Na Avenida Professor Luiz Inácio de Anhaia Melo, na Vila Prudente, zona leste, a situação é semelhante. Moradores divergem sobre a limpeza dos bueiros da via, que teve três pontos intransitáveis de alagamento em 2012. A dona de casa Ivonete Maria de Souza, de 62 anos, disse que não presenciou a manutenção. "Se você passa perto até sente o cheiro ruim. Não limpam isso aí já faz tempo." Dono de uma floricultura, Carlos Alves de Souza, de 51, diz que foi removido lixo do bueiro que fica na frente do seu comér-



Av. Abraão de Moraes, campeã de pontos de alagamento na cidade: site da Prefeitura não informa limpeza

cio, há cerca de 20 dias.

Os dias em que as limpezas foram feitas nas avenidas 23 de Maio, na zona sul (com cinco casos de alagamentos intransitáveis neste ano), Alcântara Machado, zona leste, e Vitor Manzini, zona sul (ambas com três registros) estão no site da Prefeitura.

Responsável pela varrição de ruas e limpeza de bueiros na região noroeste da cidade, a Inova informa que retirou "mais de 890 toneladas de resíduos" dos bueiros desde dezembro e que pretende "intensificar a limpeza". A Soma, que atua na região sudeste, afirma que recolheu 1.606 toneladas de lixo de 39.142 entradas de água até o mês passado. Ao todo, a capital possui 397 mil bueiros.

A Prefeitura informou que "faz um trabalho intensivo de limpeza, especialmente em locais com maior incidência de alagamento" e que "uma das primeiras ações

OUTROS SERVIÇOS

» A Prefeitura põe à disposição, dentro do site Zelando pela Cidade, outras informações online:

PISCINÕES

» É possível ver, ao vivo, imagens de câmeras posicionadas em 19 piscinões. O Pacaembu não tem câmera porque é subterrâneo

COLETA DE LIXO E VARRIÇÃO

» Por meio do CEP ou nome da via é possível saber a que horas passa o caminhão de lixo e em que período é feita a varrição da rua

TELEFONE

» Consulta e solicitação de serviços de limpeza podem ser feitas pelo telefone 0800-7777156 (de segunda a sábado, das 8h às 18h)

do novo modelo foi a realização de um mutirão de limpeza de bueiros nas áreas baixas da cidade, como nas avenidas Anhaia Melo e Abraão de Moraes". As bocas de lobo da Avenida Sumaré também foram limpas, diz o governo, embora isso não apareça no site. ::

LIXO

2.496

Toneladas de resíduos

» Foram retirados de bueiros da capital paulista entre dezembro do ano passado e fevereiro, de acordo com as duas empresas responsáveis pelo serviço. Desse total, 1.606 toneladas foram retiradas pela empresa Soma (que executa o serviço na região sudeste) e 890 pela Inova (responsável pela região noroeste).

COMO CONSULTAR O DIA DA MANUTENÇÃO DO BUEIRO DA SUA RUA



» Acesse o site <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/zelandopelacidade>. No menu à direita da foto, clique em "limpeza de bueiros"



» Digite o nome da rua que quer pesquisar. Não use acentos nem sinais gráficos. Também é possível encontrar a via usando o CEP



» O sistema vai mostrar sua rua em um mapa e informar o nome e o telefone da empresa responsável pela limpeza dos bueiros



» Clicando em "histórico", você poderá ver os dias em que o serviço foi executado e se ele está programado para os próximos dias

Agressão aos direitos dos cidadãos



Dizer que ela é infeliz é muito pouco para qualificar a decisão do governador Geraldo Alckmin de tentar obter na Justiça a mudança das regras para a desapropriação de imóveis comerciais, industriais ou terrenos. Não há exagero em afirmar que, caso vingue a ideia, ela representará uma agressão aos direitos dos cidadãos, que terão sérios prejuízos, e um retrocesso administrativo.

A Procuradoria-Geral do Estado (PGE) propôs uma Arguição de Descumprimento de Preceito Judicial ao Supremo Tribunal Federal (STF), pedindo que o governo possa depositar na Justiça o valor venal do imóvel desapropriado para imitir-se na posse dele. Hoje, quando o imóvel ou terreno de uma empresa ou pessoa é desapropriado para a construção de obra, o poder público tem de pagar por ele, previamente, o valor de mercado – determinado por perito judicial – para que lhe seja concedida a imissão de posse.

Constituiu essa regra um grande avanço, com base no princípio definido pela Constituição de 1988, segundo o qual deve haver “justa e prévia indenização em dinheiro” em caso de desapropriação por necessidade ou utilidade pública ou por interesse social. É esse princípio que o governador Alckmin está tentando driblar por meio de uma artimanha jurídica. Ele acabou com as longas demandas judiciais a que os proprietários de imóveis desapropriados eram obrigados a recorrer para não ter prejuízo, devido ao baixo valor oferecido pelo poder público. Em geral, eles obtinham ga-

Com a pretendida mudança nas regras de desapropriação, o governo quer ganhar à custa dos proprietários

nho de causa, mas o governo retardava o pagamento, que tinha de respeitar a longa fila dos precatórios.

Na prática, é a volta a essa situação que pretende o governador, pois o valor venal do imóvel é quase sempre inferior ao de mercado. De acordo com o Secovi-SP, sindicato da habitação, em tese o valor venal deve corresponder a 70% do de mercado. Com o aquecimento das vendas, porém, hoje o mercado chega a pagar 200% a mais. Para não perder, o proprietário de imóvel desapropriado terá, tal como no passado, de recorrer à Justiça e, ganhando, entrar na fila dos precatórios.

O argumento do governo, expresso pelo procurador-geral do Estado, Elival da Silva Ramos, é de que é preciso “acelerar os processos de desapropriação, que costumam atrapalhar o andamento das obras”. Afirmação contestada por advogados especialistas na questão ouvidos pelo **Jornal da Tarde**, segundo os quais a desapropriação de um imóvel pelas regras atuais costuma demorar 90 dias, prazo que em absoluto não cria dificuldades para a execução de obras públicas. Ou seja, o governo quer mesmo é obter mais recursos, ainda que à custa dos direitos dos proprietários.

Agora, resta apenas esperar que o STF derrube a pretensão de Alckmin, fazendo valer os princípios estabelecidos pela Constituição para esse caso.

SP investe menos em linhas da CPTM

Maior queda ocorreu nos ramais de trens que têm registrado falhas; Estado alega que empenhou recursos, mas há entraves às obras

Adriana Ferraz

O governo estadual reduziu os investimentos em cinco das seis linhas da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) em 2011. A queda é maior nas linhas que têm registrado mais falhas nos últimos meses. No geral, foram gastos R\$ 238 milhões a menos no ano passado – corte de 19,6% –, de R\$ 1,2 bilhão, em 2010, para R\$ 989 milhões em 2011.

O orçamento também foi reduzido no período, em cerca de R\$ 47 milhões. A empresa diz que enfrentou dificuldades para investir a verba no ano passado, mas diz que os recursos estão empenhados, e serão gastos.

Só neste ano, ocorreram seis falhas. A Linha 9-Esmeralda foi a que registrou a maior queda porcentual: 38,6%. O ramal recebeu R\$ 121,3 milhões no ano passado, ante R\$ 202,7 milhões nos 12 meses anteriores. No dia 16 de fevereiro, foi lá que um trem descarrilou, interrompendo o transporte por quase oito horas.

Um dia antes, 38 passageiros ficaram feridos em uma colisão na Linha 7-Rubi, cuja redução foi de 36,7%. Em 2010, foram investidos R\$ 140,1 milhões no ramal, ante R\$ 88,6 milhões no ano passado. O quadro se repete na Linha 12-Safira, cujo corte foi de 29%. Na quarta-feira, uma falha no sistema de tração dos trens

● Sob investigação

O Ministério Público Estadual abriu inquérito para investigar se a queda nos gastos com investimentos tem relação direta com as constantes falhas registradas nas linhas da CPTM.

levou passageiros a caminhar pelos trilhos. A única que escapou foi a Linha 8-Diamante, que obteve uma pequena alta, de 1,3%.

A redução de investimentos prejudica diretamente a reconstrução de estações na Grande São Paulo. Apenas três devem ser entregues até o fim do ano: Osasco, na Linha 8-Diamante, Francisco Morato, na Linha 7-Rubi, e São Miguel Paulista, na Linha 12-Safira. Todas já deveriam estar prontas.

Suzano, na Linha 11-Coral, enfrenta o mesmo problema. A nova estação, esperada para este ano, só ficará pronta em meados de 2013. Em Ferraz de Vasconcelos, na mesma linha, o serviço chegou a ser paralisado por dois anos, e criou um conflito político. A prefeitura decidiu multar a CPTM em R\$ 25 mil por problemas decorrentes do atraso, como a duplicação da principal avenida, que precisou ser adiada.

Por causa da demora na conclusão dos projetos, os acessos às estações em reforma foram dificultados. Passarelas improvisadas aumentam o tempo do deslocamento dos passageiros e prejudicam o transporte de portadores de deficiência. Agora, a previsão é correr com as obras, "para finalizar antes de 2014".

Puxadinhos. Na última quarta-feira, em visita às obras da nova Estação Osasco, o governador **Geraldo Alckmin** (PSDB) alegou interferências na execução das obras e afirmou que todas as estações estão sendo refeitas por etapas, uma vez que não se tratam de "puxadinhos".

A lista é ampla. Contém 28 intervenções, desde a reconstrução de estações até a construção de passarelas e modernização



Atraso em obras. Prefeitura de Ferraz multou a CPTM

VERBA

● Investimento por ramal, em milhões de reais

LINHA	2010	2011	VARIAÇÃO (%)
7-Rubi	140,1	88,6	-36,7%
8-Diamante	241,7	244,9	1,3%
9-Esmeralda	202,7	124,3	-38,6%
10-Turquesa	292,7	244,7	-16,4%
11-Coral	197,2	171,1	-13,2%
12-Safira	113,7	80,5	-29,1%
Total	1.228	989	-19,6%

FONTE: SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO DO ORÇAMENTO (SISDEG)

Valores corrigidos pelo IGP

3 PERGUNTAS PARA...

Mario Bandeira,
presidente da CPTM

1. Por que a CPTM reduziu os gastos? Não houve uma redução de orçamento. O que ocorreu foi uma redução na execução orçamentária. O desejável era executar também esses quase 20%, mas enfrentamos situações que nos impediram.

dos sistemas de sinalização, item considerado por especialistas em segurança uma das prioridades da companhia.

Para este ano, a previsão é in-

2. Que situações? Qualquer tipo de intervenção feita hoje na CPTM é difícil. Muitas vezes, o ritmo de obra precisa ajustar-se à operação do sistema. Por isso há atrasos.

3. Essa queda no investimento aumenta o risco de falhas operacionais? Nenhum sistema metroferroviário está livre disso. E essas falhas não são fruto de pouca manutenção, mas da operação rotineira.

vestir R\$ 1 bilhão. Entre as prioridades, além da reforma do sistema e das estações, estão a compra de novos trens e a redução do intervalo entre eles.

Sindicatos dizem que CPTM desliga sensor de distância

Funcionários afirmam que operação manual favorece acidentes; empresa diz que faz aperfeiçoamentos em trens novos e nega risco

Fabiano Nunes
JORNAL DA TARDE

O desligamento do sistema de controle automático de velocidade e do sensor antideslizamento em trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) facilitariam a ocorrência de acidentes nas linhas, segundo denúncia de dois sindicatos de ferroviários. Funcionários da empresa ouvidos pela reportagem confirmaram o problema. O Ministério Público disse que vai analisar a denúncia e apresentará relatório no dia 15.

Já a CPTM só admite que o sistema antideslizamento foi desligado, mas nega que isso possa trazer risco. "Tivemos alguns problemas técnicos e vamos substituir todos os sensores", afirmou o gerente-geral de Manutenção, Evaldo Ferreira.

Nos últimos 12 meses, aconteceram oito acidentes na malha com vítimas. Foram 99 passageiros feridos e 5 trabalhadores a serviço da companhia mortos. A CPTM concluiu que todos os acidentes foram causados por falha humana. Três maquinistas e um controlador foram demitidos por justa causa e outro funcionário foi suspenso por dois dias. Para os sindicatos e os funcionários ouvidos, as falhas no sistema também contribuíram para o registro dos últimos acidentes.

O presidente do Sindicato dos Ferroviários de São Paulo, Eluiz Alves de Matos, disse que em agosto do ano passado enviou um ofício em que denunciava erros no procedimento operacional. "Recebemos denúncias de maquinistas, que relataram que

● Treinamento

No inquérito aberto, a Promotoria de Habitação e Urbanismo informou que também pretende analisar o treinamento, a seleção e a supervisão dos funcionários.



Centro de controle. CPTM concluiu que problemas foram causados só por falha humana

CRONOLOGIA

Três falhas em 21 dias

15 de fevereiro Colisão

Batida de uma locomotiva de serviço com um trem de passageiros na Linha 7-Rubi deixa

38 feridos.

16 de fevereiro Fora do trilho

Uma composição vazia descarriou perto da Estação Ceasa, da Linha 9-Esmeralda, e interrompeu a circulação das 16h20 até o fim das operações do dia.

7 de março Tração

Falha no sistema de tração da Linha 12-Safira (Brás-Cálmon Viana) interrompeu a circulação por cerca de uma hora. Passageiros acionam dispositivo de abertura de portas e andam nos trilhos.

são obrigados a isolar o sistema de controle de velocidade para diminuir o intervalo de trens na plataforma. Isso aumenta a pressão entre os funcionários e alguns acidentes podem ter acontecido por essa falha."

Já o diretor de Manutenção do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Sorocabana, Alessandro Viana, disse que os maquinistas sofrem pressão para isolar o sistema. "E eles não podem recusar. Operar nessas condições é mais arriscado. Há casos de maquinistas afastados por estresse", explicou.

Procurado, o gerente-geral de Operações da CPTM, Francisco Perrine, disse que em nenhum

momento o sistema de controle de velocidade pode ser desligado. Segundo ele, isso só acontece quando existe uma falha do equipamento. "Neste caso, há um procedimento de operação para fazer o trem chegar até a estação mais próxima."

Um maquinista de 55 anos, que foi demitido em fevereiro, afirmou que as falhas no sistema acontecem todos os dias e é preciso controlar o trem no manual parte da viagem. "Isso aumenta muito as chances de um acidente e os maquinistas ficam estressados. É preciso redobrar a atenção nessas horas, porque o maquinista está só no visual."

Ele também confirmou que o

sistema antideslizamento, que vem nos novos trens, foi desativado. O sistema aciona um freio de segurança quando a roda do trem sai dos trilhos. "Como o alinhamento da via apresenta falhas, o sistema era acionado com frequência."

Outros dois funcionários ouvidos confirmaram a versão do isolamento do sistema. "Sem contar que eles também fazem canibalismo na manutenção. É comum retirarem peças de um trem para repor em outro", alertou um funcionário. Segundo o promotor Maurício Antônio Ribeiro Lopes, da Promotoria de Habitação e Urbanismo, todas as denúncias serão investigadas.

Roblio Pagotto
roblio.pagotto@diariosp.com.br

O Programa de Proteção ao Pedestre, lançado em agosto de 2011 pela CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), diminuiu de ritmo, principalmente nas regiões mais afastadas do Centro, maior alvo do esforço. A sensação entre os pedestres entrevistados pelo DIÁRIO é de que a fiscalização diminuiu e os motoristas não estão mais respeitando a campanha.

"Há dois meses era só colocar o pé na faixa que os carros paravam, agora parece que eles perderam o medo da multa", disse a geriatra Suzana Tozzi, de 55 anos, que mora na Rua Oscar Freire próximo da Rua Teodoro Sampaio, em Cerqueira César, no Centro.

Suzana falou com o DIÁRIO após se esquivar de um carro na esquina das duas ruas, quando o farol abriu enquanto ela ainda estava atravessando sobre a faixa de pedestres. De acordo com a lei de trânsito, o veículo deveria ter aguardado a pedestre concluir a travessia.

Os números do CPTran (Comando de Policiamento de Trânsito) coincidem com a sensação do pedestre.

Os dados do CPTran abrangem toda a cidade e vão na contramão dos da CET, que se restringem à região compreendida pelo centro expandido até a Avenida Paulista.

Em 2011, o CPTran registrou 5.120 atropelamentos no município de São Paulo, com aumento nas ocorrências do primeiro ao quarto trimestre (veja o balanço trimestral na página 3), enquanto que os da CET diminuíram. Pela CET, ocorreram 2.645 atropelamentos de 11 de maio a 30 de setembro de 2011, em relação a 2.866 do mesmo período de 2010.

Nota da Prefeitura diz que terceira fase da campanha deve começar 'em breve'

CONTINUIDADE/ O presidente da Associação Brasileira de Pedestres em São Paulo, José Ignacio Sequeira de Almeida, acredita que a campanha da CET é efetiva, mas precisa ser persistente. "É uma campanha que trouxe resultados, mas para

modificar um comportamento é necessário cultivá-lo", afirmou Almeida. "A continuidade é fundamental. Não pode esmorecer senão tudo volta a ser como antes", disse o presidente. "No Japão houve uma campanha semelhante, há anos, e hoje o trânsito lá é um dos mais civilizados do mundo", diz.

Por meio de nota a CET afirmou que o Programa de Proteção ao Pedestre prossegue com trabalhos educacionais junto a públicos específicos, orientadores de travessia nas vias mais movimentadas, além das peças publicitárias. "A CET informa que vai iniciar em breve a terceira fase do Programa de Proteção ao Pedestre. Ela será focada nos principais corredores que registraram o maior número de atropelamentos na cidade do primeiro semestre".

Campanha de respeito aos pedestres da CET, focada nas faixas de segurança, perde ritmo justo quando Comando de Policiamento de Trânsito da PM flagrava uma escalada dos atropelamentos na capital



PAROU POR QUÊ?



PRESSA PERIGOSA

"Atravessei fora da faixa porque precisava pagar contas e pegar o banco ainda aberto"

José Bezerra Nunes
Microempresário





Foto: de Arnaldo Cresto/Diário SP

DIÁRIOopina

É preciso cuidar de nós mesmos

■ Estatísticas mostram que a CET foi infeliz ao esfriar a campanha de proteção aos pedestres. Por outro lado, não cabe ao Estado proteger o cidadão dele mesmo. A quantidade de paulistanos a pé desafiando a morte na Avenida Sapopemba, uma das campeãs de atropelamentos, evidencia o quanto ainda temos de aprender a cuidar de nós mesmos.

IMPRUDÊNCIA

O DIÁRIO flagrou pedestres fora da faixa, ontem à tarde na Avenida Sapopemba

Sapopemba é a pior avenida para pedestres

■ A Avenida Sapopemba, na Zona Leste, continua sendo um dos piores corredores da cidade para os pedestres. Em 2011 aconteceram ali 65 atropelamentos, 18,2% a mais do que os 55 ocorridos no ano anterior no mesmo corredor.

De acordo com o CPTTran (Comando de Policiamento de Trânsito), a Sapopemba é a avenida onde mais ocorrem atropelamentos na cidade, seguida pela M'Boi Mirim, na Zona Sul.

Na Sapopemba é fácil encontrar pontos onde os pedestres se arriscam a atravessar fora das faixas. Um deles é no cruzamento da avenida com a Rua Doutor Gabriel de Rezende. "Sel da campanha da faixa, mas atravessel fora porque estava com pressa para ir ao banco", disse o microempresário José Bezerra Nunes, de 55 anos, flagrado pelo DIÁRIO cruzando a avenida fora da faixa de pedestres.

"Atropelamento aqui tem quase todo dia. Ontem mesmo vi um caminhão atropelar um homem na minha frente", falou o aposentado Luciano Alves, de 73 anos. "Acho que parte da culpa é da população que não tem educação e parte do poder público, que deveria colocar mais faixas de travessia aqui", falou Alves.



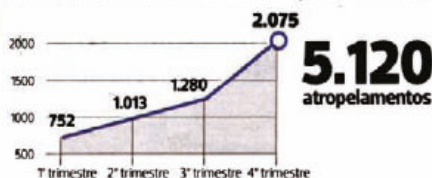
DUPLA FALTA

"Os acidentes ocorrem por falta de sinalização da rua e também de educação do povo"

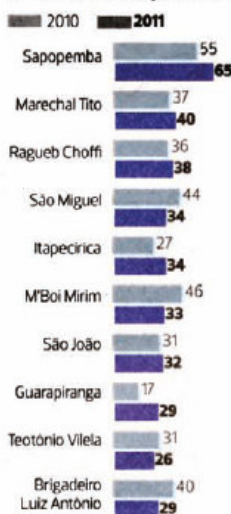
Luciano Alves
Aposentado

Perigo a pé

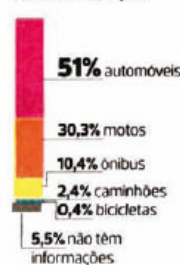
Números da PM mostram escalada dos atropelamentos em 2011



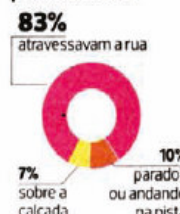
Corredores em São Paulo com maior número de atropelamentos



Quem mais atropela



Onde estavam os pedestres mortos



Quando mais se morre

» Nas madrugadas de sábados e domingos do que nas madrugadas de outros dias

» Nas sextas-feiras e nos sábados do que nos outros dias da semana (12,5% a mais)

36% dos mortos são idosos

16% tinham idade entre 20 e 29 anos

Fonte: Sala de Imprensa da Polícia Militar (SP)

DSP