

Aposentados vão ao STF contra Medida Provisória

A Confederação Brasileira dos Aposentados e Pensionistas (Cobap) ingressou com uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin), contra a MP 664, do Governo Federal. O objetivo é evitar os cortes em pensões e auxílio-doença. **A-9**

cidadaes@atribuna.com.br

Cidades

Projeto de vagas subterrâneas em Santos está longe de consenso

Pedido foi feito pelos comerciantes do Gonzaga e do Centro, mas plano gera polêmica e fica parado até 2º semestre

GUSTAVO T. DE MIRANDA

DA REDAÇÃO
Poucos dias após o prefeito de Santos, Paulo Alexandre Barbosa, afirmar que o planejamento e a construção de garagens subterrâneas na Cidade podem depender das parcerias público-privadas (PPP), *A Tribuna* apurou que o assunto deve permanecer 'estacionado' até o segundo semestre.

Depois de ser indicada como uma excelente 'solução' para o problema de falta de vagas no Centro e no Gonzaga, o pedido dos lojistas dos dois bairros deve ser levado em banho-maria, agora que a Administração Municipal celebrou um contrato com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe) para estudar a viabilidade – técnica, ambiental e econômica – de futuras PPPs.

Há dois anos, um levantamento feito no Valongo já indicava essa demanda no Centro da Cidade. Em outro estudo, o Município calculava criar ao menos 247 vagas no Gonzaga, 1.044 no Centro, 67 no Boqueirão e 129 na região da Rua Carvalho de Mendonça.

Além dos bairros citados – polos comerciais –, a Cidade mantém estacionamento regulamentado na Vila Nova, área do Mercado.

Atualmente, Santos tem 1.811 vagas regulamentadas –



FOTOS ALEXSANDER FERRAZ

No Gonzaga, a Rua Azevedo Sodré, com muitos comércios, é umas das vias em que os motoristas têm problemas para estacionar os veículos

aquelas em que o cidadão adquire um cartão que concede o direito de permanecer estacionado por 1 ou 2 horas no local.

No próprio Palácio José Bonifácio, o projeto não é um consenso. Há quem defenda a instalação das novas vagas no subterrâneo da sede do Poder Executivo Municipal, por exemplo. Já no Edifício Arquiteto Aníbal Martins Clemente, sede da Prodesan e

onde funciona a Secretaria de Desenvolvimento Urbano (Sedurb), a ideia tem menos fôlego.

“Em princípio, a posição da Sedurb (Secretaria de Desenvolvimento Urbano) é implantar este tipo de equipamento em localizações periféricas no centro e nas centralidades da orla, de forma que o trânsito de acesso aos estacionamentos não provoque congestionamento nos bairros”, explica Belanizia Moncorvo, secretária-adjunta da Sedurb.

PRIORIDADE

A depender do posicionamento da secretária-adjunta, a possibilidade de intervenção no tecido urbano no entorno da Prefeitura é praticamente nula, até porque o Palácio José Bonifácio é tombado. *A Tribuna* apurou que os técnicos da Sedurb não devem se voltar para esta questão por enquanto.

Tudo porque estão focados no desenvolvimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. A escolha tem um fundamento: a partir de abril, os municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes que não tiverem o documento valendo como lei poderão ficar de fora dos repasses federais para obras de mobilidade urbana.

“Como as pessoas estão cada vez mais dependentes do carro, na rua, falta lugar para que a gente consiga parar nossos veículos. Principalmente agora, com todas essas proibições em lugares específicos da Cidade. Os estacionamentos seriam bem-vindos”

Dificuldades

“Não é sempre que consigo encontrar uma vaga aqui no Gonzaga. Minha mulher tem um escritório na (Rua) Azevedo Sodré, sempre venho buscá-la e, muitas vezes, preciso rodar bastante até conseguir encontrar um local para parar. Hoje dei sorte”



Marcelo Mesquita, autônomo

“Está cada vez mais impossível conseguir parar aqui (Gonzaga). É importante ter novas alternativas de estacionamento. Talvez, essas vagas debaixo da Praça Independência fossem importantes. Mas, agora, com essas chuvas, e com o nível do mar, tenho dúvidas se isso seria uma boa ideia”



Cláudia Casas, decoradora

“Como as pessoas estão cada vez mais dependentes do carro, na rua, falta lugar para que a gente consiga parar nossos veículos. Principalmente agora, com todas essas proibições em lugares específicos da Cidade. Os estacionamentos seriam bem-vindos”



Fernando Duarte, servidor público

“Não é só o motorista que se prejudica. Eu, que sou ajudante, também vivo levando buzina. As pessoas ficam só reclamando, como se fosse nossa culpa. Tem horário para tudo na Cidade. Se a gente não respeita o que mandam, dá multa e a coisa complica para o nosso lado”



Rodrigo Coelho, ajudante de entrega

Especialistas reprovam a ideia

■ E não é só na Prefeitura que a adoção das vagas subterrâneas gera controvérsia. Especialistas em mobilidade urbana questionam a medida.

“Santos, na parte insular, tem um nível mais baixo, que pode provocar alagamentos e outros custos de drenagem. A cidade tem muitas características boas para caminhar, andar de bicicleta. Parece estranho que se coloque mais dinheiro público ou privado em um equipamento

que só será usado por quem tem carro”, critica a arquiteta Clarissa Duarte de Castro Souza, professora dos cursos de Arquitetura da UniSantos e da Unisantia.

O professor Evandro Prestes Guerreiro, coordenador do MBA em Cidades Inteligentes da Unip, em Santos, concorda. “Pensar em garagem subterrânea é maximizar o problema futuro da mobilidade, sem contar o gasto de dinheiro público ou mesmo investimento priva-

do inconsequente, além de aumentar o comprometimento da qualidade de vida urbana”.

Para Guerreiro, que tem pós-doutorado em mobilidade, quem propõe tal ideia deve morar em São Paulo e desce para a Baixada nos fins de semana. “Santos é uma cidade plana, que sugere soluções mais sustentáveis, limpas e saudáveis, como investimentos na multiplicação das ciclovias, o VLT e outros meios de transportes

coletivos”, recomenda.

Mesmo que a proposta de implantação de bolsões de estacionamento subterrâneos ou verticais caminhe adiante, a professora Clarice observa que, a princípio, deveria ser para a substituição das vagas públicas existentes, com o redesenho das vias para adequá-las à circulação de pedestres.

“O importante é usar a capacidade financeira da Prefeitura para tornar a Cidade mais agradável. Ampliar mais o acesso ao automóvel não é a direção que a gente deveria tomar”.

Segundo os dois especialistas, estudos demonstram que quan-

to maior o desenvolvimento e a qualidade do transporte público coletivo, maior o número de vagas livres em estacionamentos públicos e privados existentes nas áreas atendidas. “Se tivéssemos um meio de transporte confortável e seguro, deixaria meu carro em casa e viria para a universidade em outra modalidade”, argumenta Guerreiro.

Para ele, Santos precisa incentivar caminhadas seguras, múltiplas ciclovias interligadas, corredores para motos, taxi e transporte coletivo, além de regular a circulação de veículos particulares em direção ao centro da Cidade.

BS receberá R\$ 21,4 mi do ISS

LEONARDO COSTAS

DE A TRIBUNA ON-LINE

Cinco cidades da Baixada Santista foram beneficiadas com R\$ 21,4 milhões em repasses do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISS-QN), que incidiu sobre as tarifas de pedágio em 2014. A informação é da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). Entre os municípios da região, Cubatão recebeu R\$ 10,5 milhões e foi o município que mais arrecadou. Na sequência aparecem São Vicente (R\$ 5,5 milhões), Santos (R\$ 3,3 milhões), Guarujá (R\$ 1,4 milhões) e Praia Grande (R\$ 576 mil).

O número é superior ao de 2013, quando o repasse foi de R\$ 20 milhões. Na ocasião, Cubatão também recebeu a maior verba, com R\$ 9,9 milhões, seguido por São Vicente (R\$ 5,5 milhões), Santos (R\$ 3 milhões), Guarujá (R\$ 1,3 mi-



CARLOS NOGUEIRA-27/5/2013

Imposto é cobrado sobre as tarifas de pedágios nas rodovias privatizadas

lhões) e Praia Grande (R\$ 242,7 mil).

O ISS-QN incide sobre o valor arrecadado dos pedágios. Daí a variação de um ano para outro, já que são considerados fluxo de veículos e reajustes nas praças de pedágios.

O imposto tem se configurado um importante recurso para 259 municípios do Estado atra-

vessados por 6,3 mil quilômetros de rodovias paulistas sob concessão.

As cidades que não são atravessadas por rodovias (ou trecho rodoviário) com pedágio não recolhem o imposto. Por isso, os demais municípios da região não são contemplados.

De acordo com a Artesp, o repasse total de 2014 atingiu R\$

Repasses

Cidade	2012	2013	2014	Total desde 2000
Cubatão	9.292.424,54	9.967.124,28	10.509.842,92	83.049.959,28
Guarujá	1.209.973,89	1.351.973,84	1.495.246,17	10.827.685,27
Praia Grande	227.648,85	242.708,59	576.945,34	3.047.795,29
Santos	2.722.094,74	3.011.815,69	3.310.767,36	26.460.091,97
São Vicente	5.218.876,91	5.489.324,05	5.560.610,05	47.179.540,72
Total	18.671.018,93	20.062.946,45	21.453.411,84	170.565.072,53

Fonte: Artesp

447,7 milhões. O ISS começou incidir sobre as tarifas de pedágio em 2000 e, desde então, já foram repassados para os municípios beneficiados R\$ 3,1 bilhões. No mesmo período, a Baixada Santista recebeu R\$ 170,5 milhões.

A alíquota do imposto é definida por legislação municipal e o repasse é feito proporcionalmente à extensão das rodovias sob concessão que atravessam o município. A receita pode ser aplicada em qualquer área como saúde, segurança, educação ou infraestrutura urbana.

PREFEITURAS

Cubatão afirma que a verba vai para o *bolo geral* do orçamento e será destinada a diversos setores, como saúde, educação, segurança, folha do funcionalismo, entre outros.

O mesmo vai ocorrer em São Vicente. Em nota, o Executivo ressalta que o recurso pode ser investido em áreas como saúde, educação, segurança, infraestrutura urbana, entre outras.

O dinheiro que Santos recebe através do ISS-QN é utilizado 25% para a educação e 15% na saúde. O restante custeia contas

e investimentos gerais da Prefeitura, e por isso não existe uma área específica.

Em Guarujá, a Secretaria de Finanças esclarece que não há uma destinação específica para o dinheiro. A verba é incluída, assim como as demais, no orçamento do Município.

A Prefeitura de Praia Grande reforça que a verba não tem obrigatoriedade em ser usada em um setor específico e, portanto, será dividida entre todas as pastas, de acordo com as metas e porcentagens em cada um deles já estabelecidos.