



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA,
TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA

PRESIDENTE: GILSON BARRETO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA – **TEMÁTICA**

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 09 de novembro de 2011

OBSERVAÇÕES:

- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Bom dia a todos. Na qualidade de Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, declaro abertos os trabalhos da 8ª audiência pública, do ano de 2011. Que tema inspeção veicular no Município de São Paulo. Com a presença dos Srs. Vereadores, Wadih Mutran, Aurélio Nomura e anunciar que pela Comissão de Finanças e Orçamento, convidar o nobre Vereador Adilson Amadeu. Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo portal da Câmara: www.camara.sp.gov.br, *links* TV Câmara e Auditórios On-Line. Esta audiência foi aprovado por meio dos requerimentos 6869 de autoria do nobre Vereador Nomura, em reunião ordinária, conforme publicada no Diário Oficial da Cidade nos dias 31/10 e 1º, 2, 4, 5, 8 e 9 de novembro.

Foram convidados para essa audiência o Sr Harald Peter Zuetkoff, Diretor Presidente da Controlar, Dr. Roberto Antonio de Almeida Costa, Promotor de Justiça do Patrimônio Público e Social da Cidade; Dr. Carlos Antonio Luque, Diretor Presidente da Fipe e Secretário Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho, Secretário do Verde e Meio Ambiente.

Hoje vamos tratar a respeito da Controlar, antes porém, informo aos nobres Vereadores, recebimento do ofício encaminhado pelo Dr. Carlos Antônio Luque, registrando o recebimento do convite: “comparecimento a audiência pública, que tem como objetivo a obter esclarecimento quanto a realização da inspeção veicular no Município de São Paulo a se realizar dia 09/11/11. Na Câmara Municipal de São Paulo. agradeço a oportunidade em poder colaborar no enriquecimento do processo democrático, mas infelizmente não poderei comparecer em virtude de compromisso inadiável no mesmo dia. Estou à disposição. Aproveito a oportunidade renovar protestos de elevada estima e consideração”.

Tem a palavra o nobre Vereador Aurélio Nomura.

O SR. AURÉLIO NOMURA – Sr. Presidente, pelo que eu saiba, a Fipe, foi contratada para fazer uma avaliação a respeito do preço pago para os proprietários de

veículos. Requeiro de V.Exa., que o representante da Fipe, fosse convocado para comparecer em uma reunião da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Pondero a V.Exa., como foi encaminhado um correspondência que façamos, primeiro, mais um convite em virtude do compromisso conforme documento. Fazemos primeiro, um convite, se não comparecer ai faremos convocação pela comissão, caso não compareça faremos pelo plenário e fica à disposição dos 55 Srs. Vereadores em plenário.

Devida várias informações, requerimentos colocações a respeito do mau atendimento e questões outros, do Controlar na Cidade de São Paulo. A maioria dos Vereadores presentes tiveram, inclusive, quando do controle do projeto de lei controle veicular na cidade de São Paulo e votamos favorável e temos essa responsabilidade de termos votado e garantido a cidade de São Paulo, um controle melhor a respeito da poluição.

Com a palavra o Sr Harald Peter Zuetkoff, Diretor Presidente da Controlar.

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF – Muito obrigado Sr. Presidente, pela oportunidade de estar aqui, de prestar esclarecimentos não só a Câmara Municipal de São Paulo, mas toda a sociedade, do trabalho que a Controlar desenvolve, e deixar claro nosso compromisso com a qualidade de serviços e com toda a população da Cidade de São Paulo.

Solicitei essa rápida apresentação porque muitos talvez, não conheçam maiores detalhes do trabalho da Controlar, rapidamente vou falar do programa, dos benefícios gerados e do tipo de serviço que a Controlar faz, em seguida fico inteira disposição para responder todos os questionamentos que os senhores tiverem.

Vocês conhecem isso melhor do que eu que são os próprios motivos de implantação do programa, sabemos hoje que a poluição do ar causa morte de 20 pessoas dia, só na Cidade de São Paulo. Que o cidadão paulistano tem a vida reduzida em um ano e meio comparado com cidadãos de outras cidades por conta da poluição atmosférica. Em dias de grande contaminação o risco de morte por doenças pulmonares aumenta em 12% e as

internações ambulatoriais sobem 25%. Essas não são informações da Controlar. São pesquisas feitas pelo laboratório da USP – Universidade de São Paulo. Mais do que isso, Sabemos que a Cidade de São Paulo há muito deixou de ser uma cidade industrial, é uma Cidade de São Paulo prestadora de serviços. Onde a prestação de serviço é maior atividade econômica. Com isso a poluição do ar é causada, não mais pelas grandes indústrias, é causada pelo trânsito. 97%, de todo o monóxido de carbono liberado na atmosfera é proveniente dos veículos automotores. O programa de inspeção veicular, além de ser um programa que visa o Meio Ambiente, é também uma questão de saúde pública pelas mortes e pela melhoria da qualidade de vida que ele faz. O ar de São Paulo é três vezes mais poluído do que o limite tolerado pela organização mundial de saúde. Se gasta 335 milhões de reais por ano com internações e tratamentos que poderiam ser evitados se o nosso ar tivesse melhor qualidade. Mais do que isso, a cidade de São Paulo é a quinta metrópole mais poluído do mundo. E o índice de emissão de ruídos que também é verificado pela Controlar, é 10% acima dos limites aceitáveis e já existe também estudos e pesquisas pela universidade de São Paulo comprovando os malefícios para a saúde do excesso de ruídos. Em 2010, que é o último exercício que encerramos, o nosso exercício começa em fevereiro e encerra em janeiro do ano seguinte, inspecionamos 3 milhões e 63 mil veículos. Nesses três milhões e 63 mil veículos para essa inspeção foi desenvolvido uma metodologia para calcular o benefício gerado pela melhoria das condições desses veículos, porque o ar circula entre diversas cidades, e tem ventos e inversões térmicas, só pela melhoria da qualidade do ar, não é possível calcular o benefício imediato gerado. Foi desenvolvida uma fórmula por especialistas que calcularam de todos os veículos reprovados qual eram as emissões desses veículos, depois foram novamente medidas as emissões desses veículos, depois foram novamente medidas as emissões desses veículos depois que eles voltaram. Foram para a oficina, fizeram os ajustes necessários, se somou esse montante de poluentes e dividiu pela poluição média gerada por um veículo. E chegou-se a conclusão que o benefício do programa no ano de 2010, foi equivalente a retirada de circulação

de 1 milhão 467 mil veículos na Cidade de São Paulo. É como que se a metade da frota de São Paulo deixasse poluir, em um ano. Com relação apenas veículos diesel. Parcela significativa da frota de São Paulo, de todos os veículos diesel inspecionados a redução de poluentes economizadas, equivale ao salvamento de 252 vidas. É como se 252 pessoas tivesse morrido, a menos, em São Paulo no ano de 2010, graças somente a inspeção dos veículos diesel. E comprovou-se que o benefício econômico da inspeção diesel é de 533 reais por veículo. Ou seja, cada veículo inspecionado pela redução de emissões que ele permite se economiza 533 reais e para isso o usuário paga 61 reais e 98 centavos. Você mostra que o programa é sustentável e gera um benefício bem maior que o seu custo.

Ao fim de cada ano, realizamos uma pesquisa pelo Ibope – Instituto Independente de Satisfação dos nossos serviços perante os clientes. Obtivemos 81% de aprovação em dois anos seguidos. Pesquisa feita pelo Ibope, com todo mundo que passou pela inspeção veicular. Não é 100%, mas para um serviço que é pago, é obrigatório, que sujeita os veículos a reprovação. Acreditamos que o índice de satisfação de todos os nossos clientes, de 81%, é um índice bastante significativo.

Aqui é um dado rápido do programa. Ou seja, o edital de licitação foi lançado em 1995, em 1996, foi assinado o contrato e finalmente, 2008 foram iniciadas as inspeções veiculares, e em 2009, foram agregados aos veículos diesel, os veículos mais novos que 2003. A partir de 2010, passamos a inspecionar toda a frota de veículos licenciados na cidade de São Paulo, e a partir de 2011, além da inspeção de emissões a inspeção de ruídos também passou a ser item de reprovação na inspeção. A Controlar é uma empresa criada pelo consórcio vencedor da licitação em 1995. Hoje os acionistas da Controlar são grupos CCR. O Grupo CSS participações e Brisa, empresa portuguesa e contamos ainda com o apoio técnico da Deere North(?) empresa Alemã que acedente em tecnologia que nos tem apoiado desde de 1995, quando essa tecnologia não era ainda disponível no Brasil. Isso é sem qualquer intenção de ser prepotente, é mais uma visão interna que transmitimos para os nossos funcionários, nossos

colaboradores, que a nossa visão, é que queremos ser a melhor empresa de inspeção do mundo e temos recebido delegações da China, da Alemanha, dos Estados Unidos, da Espanha que vem conhecer nossos serviços, temos participados de seminários internacionais e sabemos que estamos próximos de atingir essa meta. Ou seja, não seremos os melhores do mundo, não é essa a intenção mas teremos um padrão de qualidade de atendimento comparável a das melhores cidades do mundo. Sabemos que o programa de inspeção veicular existe em 50 países, e no caso da Bélgica, desde 1918. Estamos, hoje, recuperando esse tempo perdido. Estamos nos equiparando aos programas existentes no País há mais de 50 anos. Os nossos valores são: ética, a excelência, a sustentabilidade, o comprometimento, e a transparência. A ética, desde o início das nossas operações, definimos como nossa meta, não haver fraudes na inspeção. Sabemos que o mercado automotivo com licenciamento, com placa, carteira, é altamente, sujeito a tentativa de fraudes. Temos uma comissão interna de fraudes que definem critérios estatísticos, outros critérios de clientes não identificado, que tenta burlar de alguma forma o sistema. Temos agora três anos de operação. Sem fraudes comprovadas em nosso sistema. E temos investido pesadamente nisso, que acreditamos que uma vez que houver fraude o programa perde a credibilidade. O programa já vimos que reduz os problemas de saúde, reduz os custos com tratamento, tem os benefícios da poluição do ar, mas tem uma serie de benefícios gerados que vão muito além disso aí. Um dos benefícios é a cultura de manutenção preventiva. Deve ter chegado das reclamações, que chegam da Controlar em 2009, 2010, devem ter chegado muitas dessas, que o mecânico diz que o carro está bom, chega na Controlar é reprovado. Só em 2010, fizemos treinamento para 4 mil mecânicos de oficinas independentes essas reclamações praticamente acabaram. O Sindireta, outras indústria de reparação já calculam o aumento dos serviços nas oficinas mecânicas de 30%. Houve uma maior conscientização das oficinas, houve melhor preparação das oficinas e com certeza, um serviço prestado com muito mais qualidade nas próprias oficinas mecânicas, que essas oficinas foram obrigadas a se qualificar para prestar serviços condizente com as

exigências da lei atual. A inspeção veicular promove a regularização da frota. No início de 2010, nos assustamos com a baixa adesão ao programa. Sabemos que a frota registrada na Cidade de São Paulo é de 7 milhões de veículos. E três milhões de veículos fizeram a inspeção. Ficaram faltando quatro. Por nossa conta, contratamos uma pesquisa para ir atrás desses veículos que não compareceram. Queremos entender quais são os hábitos, as motivações, que leva a população a simplesmente a não fazer a inspeção. E os resultados que encontramos foram assustadores. Procuramos veículos de 1983, a 2009, onde estava a maior faixa, de inadimplência. Estou falando de 1983, mas tem veículos bem mais velhos que esses. Constatamos nessa pesquisa que dentre esses veículos 50% deles não fazem sequer o licenciamento. Ou seja, se o veículo não é licenciado, que motivo ele teria para fazer inspeção? Mais do que isso. Percebemos que esses pertencem as classes B e C, renda familiar de 1600 a 2600 reais. E mesmo nessas famílias existe um índice de 60% dessas famílias que possuem dois carros. Pergunto: como uma família com renda familiar de 2600 reais consegue arcar com os ônus de dois veículos? Não é só impostos, taxas e combustível. Tem também o custo da manutenção. O programa de inspeção veicular não vai regularizar a frota, mas está levantando a bandeira de mostrar que existem serviços adicionais que precisam ser feitos para que a população de São Paulo, consiga usufruir, integralmente dos benefícios da poluição ambiental. Hoje ela usufrui da metade desse benefício, somente. A Controlar, quando criamos a empresa, não existia a figura do inspetor veicular. É uma classe nova.

A Controlar tem 950 funcionários. Grande parte desses inspetores veiculares passa pela experiência de primeiro emprego. O nosso inspetor veicular é admitido com salário inicial da ordem 1.400 reais. Em 2010, tivemos 246 promoções. Ou seja, essa pessoa é jovem, recém-formada, passa por um curso do SENAI. A Controlar tem convênio com o SENAI; faz curso de formação e treinamento. E essa é promovida, depois de inspetor veicular, a supervisor, a coordenador e a gerente de centro de inspeção. Em um ano, 260 pessoas

conseguiram ser promovidas – sair de um salário inicial de 1.400 reais e ir para salário dois mil a três mil reais. É outro benefício que a gente gera para a sociedade.

O nosso serviço, comparativamente a outras cidades e a outros locais que prestam, é de excelente qualidade. Temos centros disponíveis em todas as áreas da cidade – zona Leste, zona Sul, zona Centro-Oeste. Na área central não é possível, pela própria lei de ocupação do solo. Fazemos o agendamento prévio. Ou seja, tem a comodidade de não enfrentar fila. A pessoa escolhe o dia e o local da sua inspeção. E quando ele chega ao centro, tem um funcionário preparado para recebê-lo e fazer inspeção. Além desse agendamento prévio, além da facilidade de inspeção, é uma medida anti-fraude importantíssima, porque os dados do veículo são transmitidos pela base do DETRAN para o centro de inspeção, de forma que quando aquele veículo chega ao centro, nós já temos todas as suas características, o que permite agilizar a inspeção e garantir que não haja fraude.

Os nossos funcionários, além do treinamento inicial, passam por treinamentos constantes, não só técnicos, de inspeção veicular, como de atendimento ao cliente. Nós percebemos isso em 2010. Além do rigor técnico que nós tínhamos como meta principal, o atendimento ao cliente é um fator principal. O cliente tem que ser atendido com cortesia, com respeito e com rapidez.

Os padrões da inspeção são rigorosíssimos; são definidos pelo Conama. E quando nós falarmos mais à frente, e vocês questionarem reclamações dos usuários, muitas dessas reclamações se devem ao fato de que somos obrigados a cumprir a lei. Então se a norma prevê inspeção porque tem um furo de escapamento ou porque tem um vazamento de óleo, eu tenho que reprovar aquele carro. E isso muitas vezes gera reclamação. Ou seja, nós seguimos rigorosamente as determinações do Conama. E a Secretaria do Verde acompanha, audita e fiscaliza a nossa inspeção dentro desses critérios.

Os limites são variáveis, de acordo com o ano de fabricação de cada automóvel, de forma que um veículo novo ou velho tem a mesma facilidade, ou dificuldade, de ser aprovado na inspeção, porque os itens variam de acordo com a tecnologia empregada.

Além do agendamento prévio, nós contamos com diversos canais de atendimento ao cliente. Além do nosso *site*, nós também temos o Twitter; temos um serviço de atendimento ao consumidor. Recebemos, anualmente, 30 milhões de visita no site, e 2,3 milhões de ligações no *call center*.

Desde o início do ano todas as reclamações feitas contra a Controlar são respondidas em um ou dois dias, no máximo. E isso inclui o *site* do Reclama Aqui, pessoas do *call center*. Nenhuma reclamação feita contra a Controlar fica sem resposta.

Um dos questionamentos que será colocado pelos senhores é com relação à quantidade de centros.

Está mal projetado ali. O último aditivo contratual anterior ao início do serviço – o sexto termo aditivo – é onde está escrita a exigência de 32 centros de inspeção. Mas esse mesmo aditivo prevê que, em 2011, nós estaríamos com oito milhões de inspeções. E faz muito sentido, para oito milhões de inspeções, ter 32 centros. Fizemos, em 2010, menos de quatro milhões de inspeções.

Independentemente disso, a nossa unidade produção não é o centro, é a linha. Quando se pensou nos primeiros centros de inspeção, o centro tinha quatro ou seis linhas. Hoje, com o advento da informática, é possível fazer centros maiores e aproveitar melhor as áreas do terreno.

Então nessa configuração de oito milhões de inspeções eram necessárias 210 linhas de produção. Hoje, já temos 211 linhas de produção – ou seja, estamos acima da capacidade exigida para uma frota que é o dobro da frota que inspecionamos hoje.

Hoje, temos centros em 16 endereços, com 211 linhas de atendimento.

Uma linha de atendimento quer dizer que tem uma máquina, um inspetor e todo o *software* necessário para fazer inspeção.

Nossa capacidade de atendimento é de 29 mil inspeções por dia – número que só atingimos em agosto e em setembro, que são os meses de pico de inspeções. Hoje, já estamos em novembro, e o número já cai para menos de 18 mil inspeções por dia. E nós conseguimos fazer, com essa estrutura que temos hoje, sete milhões e 800 mil inspeções por ano.

Agradeço a oportunidade de falar rapidamente. Meu objetivo era contextualizar, e, assim, facilitar as respostas das futuras perguntas que os senhores queiram fazer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Sr. Eduardo Jorge, Secretário do Meio Ambiente.

O SR. EDUARDO JORGE – Vereador Gilson Barreto, demais Vereadores, cidadãos e cidadãs, a Secretaria do Meio Ambiente agradece o convite para, mais uma vez, vir à Câmara Municipal.

Eu me preparei com base nas perguntas encaminhadas pelo Vereador Aurélio Nomura, que encabeçou o requerimento. E para facilitar os trabalhos dos Srs. Vereadores, queria comentar rapidamente cada uma das perguntas.

A primeira questão do Vereador Aurélio Nomura se refere aos procedimentos adotados pelo Município, que se encontram em desacordo com o previsto no Código de Trânsito Brasileiro, em relação às multas de inspeção veicular na cidade de São Paulo.

O Código de Trânsito prevê multa de 127 reais e a apreensão do veículo.

No entanto, na Capital, de acordo com o entendimento do Ministério Público, a Prefeitura vem cobrando uma multa de 550 reais.

Coube à Secretaria, por enquanto, encabeçar a fiscalização desse contrato – embora haja uma comissão criada por lei pelos senhores, e que é composta por várias Secretarias, como Transporte, Finanças, Secretaria do Verde e Saúde, com a nomeação da

coordenação pelo próprio Prefeito. Mas o DECONT, da Secretaria do Verde, é encarregado do dia a dia da fiscalização.

Foi adotada uma postura, em relação a todo esse programa, a mais prudente e moderada possível, porque apesar de ser um programa que existe há 50 anos em alguns países – e não apenas europeus, como citou o Presidente da Controlar, mas países vizinhos, como o Chile, que já tem esse programa há muito tempo. No Brasil, é praticamente uma novidade – com exceção do Estado do Rio de Janeiro, que tem um programa relativamente antigo, mas, em vários aspectos, defasado – mas não quero aqui menosprezar, porque foi pioneiro.

Então o primeiro programa municipal do Brasil é esse. E veio numa conjuntura de modernidade, de articulação intersetorial, superior ao do Rio, quando criado há dez anos. Assim, é praticamente uma novidade para todo o Brasil, e é um programa bastante rigoroso.

Qual é a atitude de prudência que a Secretaria do Verde imprimiu nesse processo?

A progressividade na implantação; o diálogo com a população, para mostrar por que tecnicamente é um programa necessário. Nós, que vivemos em São Paulo, sabemos que é uma cidade muito boa, por um lado, mas difícil para outro – para a dona de casa, para o trabalhador, para o comerciante, visto que são mil obrigações. E agora se cria mais uma obrigação para os moradores da cidade de São Paulo. Então é preciso ter muita calma e clareza para explicar à população por que um programa desse tipo é necessário, do ponto de vista da saúde pública, do meio ambiente, da questão do transporte. Então tudo foi levado de forma progressiva: a implantação, a divulgação dos dados, assim como também o rigor na hora de cobrar a obrigação do proprietário de veículo de fazer a inspeção.

Nos primeiros anos de diálogo e de explicação da importância do programa, do convencimento da população da importância do programa, não houve multas. Embora a lei da Câmara Municipal já permitisse que fossem aplicadas multas, a opção foi prorrogar a entrada em vigor da multa. Após um ano de plenamente aplicado o programa, o que ocorreu em 2010,

a Secretaria do Verde e a Secretaria dos Transportes, articuladas com o Governo do Estado, começaram a aplicar as multas previstas na lei desde o começo.

A possibilidade da multa para o proprietário está prevista na lei inicial, a 11.733, de 1995. Está previsto na lei que a modificou, a Lei 12.157, de 1996, da Câmara Municipal. E finalmente ela está atualizada na lei votada pelos próprios Vereadores presentes, a Lei 14.717, de 2008, que definiu o valor da multa, em moeda nacional, em torno de 550 reais. Então foi algo progressivo, até chegar, quatro anos depois da implantação do programa, a aplicação da lei aprovada pela própria Câmara Municipal. E mesmo assim a orientação tem sido, nesse primeiro ano de aplicação, de fazer progressivamente – porque a Secretaria de Transportes tem uma capacidade de fiscalização gigantesca, conforme vocês sabem. No entanto, o número de multas aplicadas, em relação aos outros tipos de multas, é relativamente pequeno, quando comparados com as outras tipologias de multas na cidade de São Paulo. Então existe sempre esse sentido de progressividade da implantação do processo, bem como a aplicação da multa prevista na lei aprovada pela Câmara Municipal.

A segunda questão diz respeito à efetiva redução do valor da inspeção, que passaria dos atuais R\$ 61,98 para um valor de R\$ 49,30, de acordo com declarações do Sr. Prefeito na imprensa, em consonância com estudos da FIPE.

A licitação é antiga; passou por muitas intercorrências, até chegar, em 2008, à condição de realmente ser implantado o programa.

O valor da tarifa, fixado na licitação em 1995, era de R\$ 17,95, e estava previsto no contrato uma correção pelo IGPM a cada ano.

Feita toda a correção, quando o programa foi implantado em 2008, até chegar à atual tarifa de 2010, seguindo essa cláusula contratual de correção por esse índice, de R\$ 61,98, chegamos a 2010.

Implantado o programa plenamente, a Secretaria do Verde e o Prefeito de São Paulo determinaram expressamente, usando dispositivos previstos na lei, que a Secretaria

contratasse um estudo por uma entidade respeitava e conhecida na área econômica para fazer uma avaliação da tarifa, e, se necessário, ajuste da tarifa, ou do próprio contrato como um todo.

Com o programa plenamente implantado em 2010, finalmente se teve condição de fazer isso, porque a empresa a ser contratada para fazer o estudo tinha que ter um perfil do que aconteceu para fazer uma avaliação, comparar o contrato inicial, o percurso, os índices, e aí chegar a uma avaliação do preço, para saber se o preço corrigido pelo IGPM, conforme prevê o contrato, é realmente razoável para o proprietário de veículo – caminhão, ônibus, moto e carro.

Esse estudo foi contrato no início do ano. A Faculdade de Administração tem uma fundação muito experiente em estudos de concessão aqui no Brasil. Talvez seja a mais experiente. É a FIPE, uma Fundação da USP, da Faculdade de Economia e Administração.

É um estudo bastante complexo, porque é um contrato anterior, inclusive, a lei de concessões federais. A Fundação tem tido o cuidado de fazer comparações com a lei em vigor, para chegar o mais próximo possível da lei aplicada hoje no Brasil todo.

Houve também necessidade de que a empresa Controlar, que é a empresa concessionária, que faz esse serviço público para a cidade de São Paulo, também tivesse acesso aos dados, fizesse seus contraditórios e elaborasse seus argumentos. A FIPE também pediu novos períodos de avaliação.

Esse anúncio no jornal, de R\$ 49,30, ainda é baseado em um estudo preliminar – não fomos nós que divulgamos esse dado. Aliás, nem sabemos como o jornal divulgou isso, porque é um processo em debate entre a própria Secretaria, o conselho fiscalizador do contrato e a própria FIPE.

Estamos na fase final de estabelecer um diagnóstico em relação a esse estudo da FIPE. Mas eu não posso, e nem tenho agora esse dado para anunciar. Eu espero que tenham convicção de que o mês de novembro é o prazo máximo para uma decisão desse tipo, porque isso inclusive vai influenciar a tarifa do ano que vem. Então o prazo máximo que estamos

dando para a FIPE para concluir todos os estudos, todos os processos, é aquele que nos dá condição de ter uma decisão sobre se essa tarifa é adequada, se deve ser revista, e é até o final deste mês.

A terceira questão do Vereador Aurélio Nomura aborda o número de Civas: qual o número real de centros de inspeção e vistoria de veículos na Cidade, tendo em vista que o contrato entre a Prefeitura e a Controlar prevê a disponibilidade de 32 unidades – mas 16 estão em operação.

A própria exposição do presidente da Controlar já mostrou que houve um aditivo, o sexto, que previu, de acordo com o contrato, que os 32 centros iniciais – previstos em 1995, quando a Cidade ainda era um pouco diferente do que a nossa hoje – fossem instaladas, mas já calculando que esse número daria conta de cerca de quase oito milhões de inspeções. E além disso, distribuídas pela Cidade, para evitar trânsito, para evitar gastar combustível, e diminuir a nossa dor de cabeça, proprietários de veículos, que temos que fazer as inspeções.

O processo mostrou que esses 16 centros, distribuídos pela zonas Leste, Norte e Sul têm dado conta da atual demanda, levando em conta que a frota de sete milhões, que é tida como oficial, é, na verdade, uma espécie de lenda urbana, porque não existem esses sete milhões. Alguns se orgulham desse número; não eu. Mas não existe.

Então, na verdade, os sete milhões de veículos são, em realidade, bem menos. Assim, os 16 centros, com 211 linhas de inspeção distribuídas e com os recursos de informáticas têm sido suficientes para atender a demanda e estabelecer a reserva técnica que o contrato prevê.

Você sabe que o brasileiro, no processo de imposto de renda, de fiscalização, corre no final do ano. Então sempre acontece isso: no final do ano a pressão é maior e tem que ter a reserva técnica para atender. E o que existe tem dado conta.

Às vezes não consigo, no final do ano, fazer a reserva no posto mais próximo de casa, mas em Itaquera sempre consigo.

Quero agradecer essa primeira oportunidade e insistir, Vereador Gilson Barreto, na importância desse programa. Não sou da área de meio ambiente, nem de transportes, sou da área de Seguridade Social e me admiro como o Brasil está atrasado nessa questão. Um dado chocante, que explica minha indignação comigo mesmo e com as autoridades de Saúde Pública, há um impacto de morbidade e mortalidade hoje da poluição dos veículos, caminhões, ônibus, carros e, principalmente, motos, porque cada moto polui por sete veículos, é maior do que todo o impacto da morbidade e mortalidade de duas doenças importantíssimas, a AIDS e a tuberculose, nas grandes cidades. E isso vale para São Paulo, mas vale também para Guarulhos, Diadema, São Bernardo, Campinas, Santos, Salvador, Recife, Brasília e Porto Alegre. Então é algo realmente impressionante.

Insisto, como uma pessoa da área de Seguridade Social, fico perplexo como o nosso setor não se bate por uma implantação muito mais rápida e rigorosa de um programa desse tipo em todas as grandes cidades do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Muito obrigado, Secretário. A primeira fala é apenas para fazer uma apresentação.

Como foi citado o requerimento, vou fazer a leitura:

- É lido o seguinte: (Requerimento do Vereador Aurélio Nomura convidando depoentes)

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Registro a presença dos membros da Comissão, Vereadores Senival Moura, Domingos Dissei e Chico Macena.

Esclareço ao nobre Secretário que esta Casa encampou - desde 94, 95 - esse projeto de lei. A maioria dos Vereadores estava presente naquela oportunidade e, inclusive, foi votado o projeto que hoje é lei. Este parlamento levou muito em conta a importância desse programa, por isso a Comissão teve essa iniciativa, agora o requerimento é da Comissão e não apenas do nobre Vereador Aurélio Nomura. Queremos exatamente que o programa funcione, mas naquele momento, os 55 Vereadores votaram, discutiram e acharam que o programa é importante.

Tem a palavra o nobre Vereador Adilson Amadeu.

O SR. ADILSON AMADEU - Sr. Presidente, nobre Vereador Gilson Barreto, membros da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, já fui Presidente desta Comissão e parabênzo os senhores pelo trabalho que tem feito nesta Comissão, Sr. Secretário Eduardo Jorge, é um prazer tê-lo aqui e Dr. Harald, Diretor Presidente da Controlar.

Fico atento ao projeto, votei a favor e acompanho dia a dia. Tenho dados importantes porque tenho uma área de atividade há 40 anos e acompanho muito bem o que acontece em termos de trânsito e transporte na cidade de São Paulo.

Falamos de 7 milhões de veículos, sendo que 2,5 milhões, sem dúvida, não licenciam há quatro anos. Desses 2,5 milhões, pelo menos 2 milhões deles não têm o catalisador e isso causa ainda mais poluição. E temos, no mínimo, 500 a 800 veículos que são placas amarelas ainda. Então, logicamente, estamos com os dados precisos de quem fez a inspeção veicular.

Quero saber, de início, do Sr. Harald, quantas multas de 550 reais já foram emitidas e pagas?

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF – Na realidade, quanto à emissão dessas multas, a Controlar não tem domínio sobre a quantidade de multas pagas. Essas multas são lavradas pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente, porque é uma multa ambiental, então até gostaria de saber.

O SR. ADILSON AMADEU – Pergunto ao Secretário Eduardo Jorge, então, quantas multas já foram autuadas e pagas na cidade de São Paulo.

O SR. EDUARDO JORGE – Vereador Adilson Amadeu, o número exato não tenho, porque teria de consultar a Secretaria de Transportes, mas tenho o que já foi pago, depositado e transferido pela Secretaria de Finanças para o Fundo Municipal do Meio Ambiente.

Então o que já recebemos da Secretaria de Finanças foi o total de R\$ 12.560.545,32. Desses 12 milhões, porque essa multa está vinculada por uma decisão governamental a atividades que reduzam a poluição da cidade de São Paulo. Então está no Fundo Municipal do Meio Ambiente, mas está sendo gasto pela Secretaria de Transportes.

A Secretaria de Transportes apresenta o projeto ao Fundo Municipal de Meio Ambiente para ser avaliado por um conselho composto por representantes da Secretaria de Planejamento, Finanças e Secretaria do Verde e dois representantes eleitos pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente. Aprovado o projeto na Secretaria de Transportes, nós transferimos o dinheiro para eles.

Por enquanto, já autorizamos a transferência de R\$ 9.907.166,25 para dois projetos apresentados pelo Secretário Branco para modernização do sistema de trólebus na cidade de São Paulo, partindo do princípio que o trólebus, cuja manutenção está defasada, é o veículo mais limpo de todos. Então essa tem sido uma prioridade da Secretaria de Transportes: gastar o dinheiro arrecadado no sistema de trólebus na cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Adilson Amadeu) – Nobre Secretário, eu estou pedindo informação à sua Secretaria como Vereador desta cidade exatamente para “bater” quantas multas foram emitidas e quantas foram pagas na cidade de São Paulo. Ainda não tive a

resposta, mas devo recebê-la, porque tenho que aguardar 30 dias. Sei que o repasse para o Fundo está indo, mas nesses 12 milhões não se fala das multas emitidas e pagas.

Queremos realmente que a Cidade tenha uma condição que nos permita respirar ar puro. Fiquei indignado com algo que aconteceu na Cidade, e por isso farei uma pergunta ao Secretário e também ao Dr. Sr Harald.

Os carros que estamos recebendo na nossa cidade não passam, no momento que faz a transferência, a compra com troca, e entra, de outro município, de outra cidade, na nossa cidade, estão isentos da inspeção. Por que isso daí, Dr. Harald? Nós estamos pensando em ter uma cidade boa para respirar?

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF – Acho importante sua pergunta. E foi com muita satisfação que eu vejo que os membros da Mesa participaram do nascimento do programa, que é, sem dúvida, muito importante para a Cidade. Agora eu peço ajuda, pois precisamos garantir a sobrevivência do programa, o que passa por garantir que todos os cidadãos tenham direitos e deveres iguais.

Recebemos, no nosso *call center*, muitas reclamações de usuário. A pessoa diz: “Olha, eu cumpro as minhas obrigações de munícipes, pago os meus impostos, faço a minha inspeção, e o meu vizinho emplaca o carro em Osasco e fica livre da inspeção. Eu estou fazendo papel de palhaço”. Recebemos muitas reclamações desse tipo.

Em julho deste ano foi emitida uma portaria liberando os veículos transferidos de outros municípios para o Município de São Paulo de fazerem a inspeção veicular.

Consultamos o Detran quanto ao número de veículos, e descobrimos que são 400 mil veículos. No mês passado 34 mil veículos foram transferidos. A nossa reprovação média é de 20%. Significa que com a Portaria 79, 80 mil veículos estão poluindo a Cidade livremente por um ano. Então compartilho da sua preocupação. Nós, inclusive, da Controlar, gostaríamos até de reverter essa situação.

Existem soluções para o impasse, que talvez tenha sido gerado por algum munícipe que transferiu o veículo no final do ano, e a placa dele era um, então reclamou que fez a inspeção em novembro, e teria que fazer novamente até abril. Mas, por outro lado, a placa nove, que transfere o veículo em janeiro ou fevereiro, só vai fazer em dezembro do ano seguinte. Pode, então, ficar dois anos poluindo livremente na cidade de São Paulo.

Então é um assunto que requer uma solução técnica, e é importantíssimo para o programa.

Se você considerar 400 mil veículos em 3 milhões de veículos que devem ser inspecionados, falamos de 13% da frota que está sendo isentada por essa portaria.

P – Nobre Presidente, nobres Vereadores, Sr. Secretário, que, sem dúvida já deve ter a resposta. A minha preocupação é o fato de que 2,5 milhões de veículos que não licenciam há quatro anos e que andam livremente em nossa cidade, mais 400 mil, só no exercício de 2011, que estão vindo de outro município e de outro estado e também não estão fazendo inspeção. Precisamos rever exatamente isso. A Secretaria precisa rever isso: carros que vêm de outro município, de outro estado.

Então queria saber do Secretário Eduardo Jorge quais serão as providências tomadas pela Secretaria.

O SR. EDUARDO JORGE – Como expliquei no início, esse programa é o maior programa de inspeção veicular de cidade no mundo inteiro, porque São Paulo não é uma cidade, é um país de 11,5 milhões de habitantes. Tudo deve ser feito com muito cuidado, com muita delicadeza. E a progressividade nesse processo, as idas e vindas da Secretaria, e a sua prudência, têm sido um elemento-chave nesse processo, numa cidade difícil como esta.

Essa questão tem de ser colocada no contexto.

Reclamações de cidadãos, vindo inclusive via Ministério Público, eram o inverso, porque antes era exigido. E eles criavam situações de dificuldade para transferência do veículo

aqui para São Paulo, e muitas vezes eles tinham dificuldade, não conseguiam licenciar e eram até multados pela Secretaria de Transportes, por falta de licenciamento.

Assim, a Secretaria deu um passo atrás, realmente, e adotou essa postura esse ano, para facilitar a transferência dos veículos para a cidade de São Paulo, que é um direito das pessoas que estava sendo dificultado. Houve reclamações, ao inverso do que reclama a Controlar, que quer que tenha mais veículos para fazer inspeção, porque, é claro, faz parte do negócio deles. É legítimo.

Agora, existe também o fluxo contrário: muita gente tirando o carro de São Paulo para licenciar em Osasco, Itapeverica ou Taboão, para não fazer a inspeção.

Veja como a coisa é complexa.

O Vereador Adilson Amadeu e o Presidente Harald colocam um retrato na parede que é uma coisa extraordinária, e que não sabíamos: existe na cidade de São Paulo, na chamada frota de 7 milhões de veículos, pelo menos 2,5 milhões fora da lei. Imagine 2,5 milhões de veículos – motos, caminhões, etc. – fora da lei, na cidade que uma das mais organizadas do Brasil. Imagine como é isso em Vitória da Conquista. Vejam que situação.

Agora, é correto isso que o Vereador Adilson Amadeu falou, que é o grande problema. Esses veículos que entram para fazer o registro, e aqueles que saem, representa um problema secundário. O mais importante é o que o Vereador Adilson Amadeu e o próprio Presidente Harald colocam: a existência de 2,5 milhões de veículos fora da lei, que não fazem licenciamento nem no Detran, e, é claro, também não fazem licenciamento da inspeção veicular.

É correto, então, que se faça uma crítica à Secretaria de Segurança? Por que isso não é da Secretaria do Verde, tampou da Secretaria Municipal de Transportes. Eu não faço essa crítica.

No começo eu até fiquei espantando quando se descobriu isso. E já descobrimos isso no primeiro ano, em 2008, quando fomos ver os números em relação ao diesel. Não batia.

Fomos ao Detran, na Secretaria de Segurança, e eles realmente confirmaram que realmente existe uma defasagem de pelo menos 30 a 35% de legalização dos veículos. É fato. Eles sabem disso.

Agora, a legislação brasileira de apreensão, de recolhimento dos veículos, é tão complexa, que a Secretaria de Segurança se fosse, a rigor, botar as barreiras para recolher esses 2,5 milhões de veículos não teria nunca onde pôr.

E, pior ainda, ela não consegue nem se desfazer dos veículos que apreende. Há alguns pátios, na zona Sul, com veículos apreendidos no segundo e no terceiro andar.

É realmente um problema. Como disse o Presidente Harald, o Programa de Inspeção Veicular está ajudando para que esse problema apareça para os Vereadores e para o próprio governo estadual. Alguma solução tem de ter. A solução não é do próprio programa porque está acima do Programa.

Antes que o Deputado Adilson Amadeu saia, quero pedir a ajuda dele. A injustiça que o Presidente Harald faz em relação a nós que fazemos a inspeção veicular, pagamos a oficina para fazer a pré-inspeção e depois pagamos a inspeção, é que circulam todos os dias um milhão de veículos da região metropolitana, do interior e até de outros estados e nenhum deles faz inspeção. É um milhão de veículos atravessando esse cruzamento do Brasil que é a cidade de São Paulo, de Osasco, Guarulhos, São Bernardo, Santos, Campinas, Recife, Curitiba que passam por aqui sem fazer inspeção, mas nem vocês e nem nós temos alcance sobre eles.

Na verdade, o que está faltando é a expansão do Programa para o Brasil. V.Exas. foram pioneiros quando votaram em 94, mas as outras câmaras municipais e assembleias legislativas não têm acompanhado esse processo.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o nobre Vereador Adilson Amadeu.

O SR. ADILSON AMADEU – Sr. Secretário, fico honrado por S.Exa. se referir a mim como Deputado, mas sou Vereador. Sem dúvida alguma, no próximo governo, se o Sr. Prefeito, se Deus quiser, eu, sem dúvida alguma contribuirei muito – como sempre contribuí – para a melhoria do trânsito na cidade de São Paulo.

Sr. Harald, acompanho notícias de jornal e tenho feito um “book” de tudo o que acontece no trânsito e transporte na cidade de São Paulo. A concessionária recebeu uma multa de oito milhões de reais, o que aconteceu? O que acometeu a concessionária Controlar para ter uma multa tão elevada assim?

Essa é a minha última pergunta. Teria mais 50 perguntas a fazer, mas todos os senhores têm direito porque são da Comissão de Trânsito e Transporte. Eu estou aqui hoje só a convite.

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - Vereador Amadeu, é verdade, a Controlar recebeu uma multa de oito milhões de reais porque enviamos correspondência aos usuários que não tinham feito a inspeção.

Aproveito a fala do Dr. Eduardo Jorge, além dos ilegais, dos 400 mil que estão sendo liberados, em minha opinião, esse um milhão e meio de veículos que circula em São Paulo sem fazer inspeção, enquanto o Programa não é implantado em outros municípios, deveriam sim fazer a inspeção da mesma forma que acontece com o rodízio. Não interessa se o veículo é de Pernambuco ou de Curitiba. Se ele está em São Paulo, placa final 1 ou 2, na segunda-feira não pode rodar.

Da mesma forma, se estamos buscando a melhoria da qualidade do ar, todos os veículos que circulam em São Paulo deveriam fazer a inspeção veicular. Até na lei Conama 7 era previsto isso e depois foi trocada pela 418 na qual veículos de um município que depois circulam em outro que tem um programa, deveriam fazer. Se amanhã o Programa for implantado em Osasco, Diadema e São Bernardo do Campo, esse veículo passará a fazer a inspeção lá, mas, enquanto isso não acontece, ele faz aqui.

Essa multa nos assustou porque mandamos cartas aos proprietários dos veículos que não tinham feito a inspeção e isso é um fato meu do dia a dia, colegas meus ligam e falam: Harald, porque você não mandou a carta? Fiz o licenciamento antecipado, estou com o documento em casa e esqueci-me de fazer a inspeção. Isso é um fato. 30% da frota de São Paulo faz o licenciamento antecipado. A pessoa paga em janeiro e fevereiro, recebe o documento em casa e acha que está bom. Não, esqueceu-se de fazer a inspeção.

No ano passado adotamos a prática de enviar carta a esses proprietários de veículos.

Para nós, isso é uma prestação de serviço com benefícios, evidente, para o programa.

Como concessionário tenho de acertar a comunicação com o Secretário do Verde e do Meio Ambiente, e discutimos, anteriormente, o teor da carta; trocamos e-mails, os quais estão encartados no processo de multa na Secretaria do Verde. No entanto, a Secretaria do Verde achou que o nível de formalismo da nossa comunicação não estava adequado nos e-mails e na reunião pessoal.

Independente do formalismo, há alguns fatos que gostaria de trazer a esta Mesa.

Acompanhamos a inspeção das placas que já venceram de 1 a 7, do ano passado e deste ano. Seiscentos mil veículos foram inspecionados no ano passado e ainda não voltaram. Por que motivo? Porque ainda não o fez neste ano? Provavelmente, por esquecimento. Então, essa carta serviria para trazer esse usuário.

Recebemos comunicações no twitter e no facebook de pessoas que até distorcem a notícia. Lerei algumas para os senhores. A primeira trata-se de um comentário do facebook: “Ninguém percebeu a ideia da Prefeitura. A Controlar está maluca de mandar aviso aos proprietários, falando que a inspeção deles não foi feita. Como é que vou multar esses caras, se eles ficam avisando que a inspeção deles venceu? Essa multa foi fixada levando em conta a quantidade de multas que deixariam de emitir. Agora, a Prefeitura podia usar esse dinheiro

para baixar o valor da inspeção. Mas, para mim, não tem problema. Mudei o carro de Município.” Ou seja, a Prefeitura deixa de emitir uma carta, na qual avisa que o munícipe deve fazer a inspeção de 61 reais, para faturar 550 reais depois. É uma visão equivocada, mas que mostra o retrato da questão.

Outro aspecto importante: essa multa de 8 milhões de reais, porque mandamos carta para 140 mil munícipes. O Center Norte foi multado em 2 milhões de reais. O perigo no Center Norte decorria de um gás ali existente que poderia causar uma explosão e matar 3 mil pessoas. A multa foi de 2 milhões de reais.

Na semana passada, em Pernambuco, houve o escândalo dos lençóis contaminados com lixo hospitalar, trazidos dos Estados Unidos. Lavaram esses lençóis e os venderam, o que poderia matar muita gente ou espalhar um vírus e causar uma epidemia na cidade. A multa por essa infração foi de 2 milhões de reais.

Eu, porque mandei cartas, para avisar o usuário de que a sua inspeção venceu, sou multado em 8 milhões de reais.

O SR. _____ - Presidente, para que eu entenda: essa multa está na esfera administrativa?

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF – Nós recorremos, administrativamente, à Secretaria do Verde. O recurso não foi acatado e, agora, subiu para instância superior e está na Procuradoria Geral do Município para ser avaliado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Muito bem. Agradeço ao Vereador Adilson Amadeu pelos questionamentos.

Quero informar que não realizaremos, conforme entendimento da Comissão, a 25ª reunião ordinária, tendo em vista a audiência pública que está sendo realizada neste momento.

Passo a palavra ao nobre Vereador, proponente do requerimento, Aurélio Nomura.

Antes, porém, quero registrar a presença dos Vereadores: Aurélio Nomura, Gilson Barreto, Domingos Dissei, Jamil Murad, Senival Moura e Wadih Mutran.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Obrigado, Presidente. Gostaria de cumprimentar a todos, saudar os demais Vereadores da Comissão, Sr. Harald, Presidente da Controlar; Dr. Eduardo Jorge, nosso Secretário do Verde e Meio Ambiente, preliminarmente, quero deixar claro que fui totalmente favorável a esse projeto, mesmo porque tive a primazia de apresentar um dos primeiros projetos aqui na Câmara Municipal, que por duas vezes foi vetado. A primeira, por conta dessa questão do péssimo diesel, que posteriormente houve um termo de ajuste da Petrobrás com as montadoras, mas já havia apresentado anteriormente e havia sido vetado pelo Prefeito, por entender que o disposto era totalmente equivocado porque dependia de legislação estadual.

Paralelamente apresentei também um projeto exigindo que toda a frota municipal de São Paulo fosse movida a etanol e a biodiesel, mas também foi vetado. É lamentável. Esses projetos tiveram respaldo do eminente Professor Saldiva, Diretor da Saúde Pública da USP à época. Porquanto quero cumprimentar, é um projeto arrojado, avançado, extremamente importante e fundamental para a Saúde Pública da cidade de São Paulo. Enfrentamos há pouco tempo problemas sérios com relação à poluição, não chovia, não ventava e era só abrir a janela para ver as consequências da poluição.

Infelizmente, o Vereador Adilson Amadeu não está presente, mas gostaria de responder essa pergunta com relação ao número de multas já impostas para os cidadãos de São Paulo com relação à falta de inspeção veicular. Segundo o Ministério Público Estadual, a Prefeitura Municipal multou aplicando 141,7 mil autuações por causa da inspeção, uma multa a cada dois minutos. Isso representa o equivalente ao valor extraordinário, que chega ao montante de 77,9 milhões. E verificamos que a Prefeitura está um pouco aquém com relação à cobrança, ou aqueles autuados simplesmente não pagaram essas multas.

Volto a indagar, até pela posição do nosso Secretário, que a Prefeitura agiu com imprudência ao desrespeitar e apresentar um projeto de lei nesta Casa, quando antes de mais nada deveria obedecer o que regulamenta o Código de Trânsito Brasileiro, que prevê que a

multa deverá ser de 127 reais e uma multa de cinco pontos na carteira. O mais importante é que junto com isso existe a apreensão do veículo para regularização.

A primeira pergunta que faço, com relação a essas questões, tendo em vista esse número de um pouco mais de três milhões de veículos, que não passam na inspeção veicular da nossa Cidade, é uma questão até política e administrativa, porque quando se previu a implantação da inspeção veicular, também não houve paralelamente a preocupação dessa apreensão e de alguns veículos que sequer vão passar pela inspeção veicular, mesmo porque eles estão em péssimo estado de funcionamento e isso verifica-se nas ruas, é só andar por aí, não precisa nem ir para a periferia, basta andar aqui no Centro que vemos inúmeros veículos sem condições sequer de passar pela inspeção veicular, nem o próprio mecânico terá condições de consertar. Então entendemos que é uma questão política e não foi vinculada, de maneira nenhuma, essa questão da apreensão do veículo.

Também não é hora, Secretário, de criarmos aquela máquina de desmonte desses veículos que trafegam sem a mínima condição de segurança. Essa seria a primeira pergunta que gostaria de fazer. Outra pergunta extremamente importante, o Ministério Público Estadual também está estudando para derrubar essas multas. No caso da derrubada dessas multas, como será a devolução desses valores?

Outra questão com relação aos valores. Verifico que existe uma grande questão com a relação a FIPE, que foi contratada para fazer avaliação com relação a esses valores. Noticiou-se, acho que todo mundo viu, inclusive, declarações do próprio Prefeito e do Secretário, que essa taxa iria baixar. Há inúmeras declarações. Infelizmente, não tive condições de apresentar pela televisão, porque isso foi veiculado, mas pela mídia impressa temos um volume muito grande.

E se verificarmos o porquê dessa questão, veremos que está atrelada a várias outras questões, a primeira diz respeito, até porque existe uma decisão e uma jurisprudência pacífica do Supremo Tribunal Federal, em que se afirma que o que se cobra com relação a

esses programas de inspeção, está atrelado não à concessão, porque a Constituição veta a concessão desses serviços, mas mediante remuneração de taxa e não tarifa. Essa é uma decisão elencada pelo Supremo Tribunal Federal, consubstanciada no artigo 150 da Constituição Federal. Com base nisso – não estou achando aqui – foram levantados os valores com relação ao relatório da FIPE.

Infelizmente, a FIPE não compareceu para esclarecer. Conversamos com o Secretário e ele disse que foi apresentado o primeiro e o segundo relatório. Pergunto por que a divulgação desse primeiro, segundo e terceiro relatório, quando não existia o relatório definitivo? A Prefeitura pagou para que se fizesse a avaliação...

O SR. _____ - Qual dos relatórios está certo?

O SR. AURÉLIO NOMURA – Segundo as declarações, o relatório da FIPE apontou mudanças feitas no contrato que baratearam os custos em comparação ao previsto em 1996, quando foi assinado. Segundo estudos, a Controlar estaria remetendo a maior parte dessa diferença, sem repassá-la aos cidadãos na forma de diminuir essa taxa. Entre os fatores de desequilíbrio estão: a construção de apenas 16 Centros de Inspeção Veicular – os Civas, como chamamos; o barateamento de tecnologias de inspeção e a diminuição dos custos de capacitação e de recursos para investimentos.

Além disso, o contrato original previa um prazo de 10 anos para que todos os veículos da Capital passassem a fazer a inspeção. O contrato foi alterado e o prazo diminuiu para três anos – todos acompanhamos isso pela Imprensa. Com certeza, isso aumentou os ganhos da Controlar.

Temos até uma declaração do Secretário. Segundo o Sr. Secretário Eduardo Jorge, a Prefeitura pode, unilateralmente, mudar o valor da inspeção. Ele afirma que o contrato fixa apenas qual será a taxa interna do retorno da Controlar com a concessão do serviço. Como esses estudos mostraram que a empresa estava lucrando mais que o previsto, a Administração poderá modificar a taxa. Além da diminuição da taxa, a FIPE sugeriu também a mudança do

índice utilizado para o reajuste anual. O contrato adotou o IGPM-M para correção como era comum há época da assinatura do contrato, em 1996. Hoje, o índice mais correto e utilizado é o IPC da FIPE, que costuma ser, seguramente, muito menor. O estudo mostra, ainda, que se tivesse adotado esse índice desde o começo a tarifa seria metade da atual cobrada pela Controlar. Essas mudanças, porém, deverão ser motivo de negociação.

Então, iniciando essas questões, e atrelando preliminarmente a questão que ensejou essa audiência pública, gostaria dos esclarecimentos de nosso Dr. Araldi, Presidente da Controlar, e, posteriormente, remetê-las ao Sr. Secretário Eduardo Jorge.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Com a palavra o Sr. Peter.

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF – Obrigado, Dr. Aurélio. Vejo que V.Exa. tem um bom conhecimento do contrato. Vou explicar cada um dos pontos e caso V.Exa. não fique satisfeito, darei maiores detalhes.

Nosso contrato - apesar de o próprio Secretário Eduardo Jorge falar que foi assinado nos primórdios da Lei de Concessão – é de concessão. Essa questão de taxa versus tarifa de...

O SR. AURÉLIO NOMURA – Não. Estamos falando em contrato de concessão.

O SR. HARALD PETER ZUEKOFF – Essa questão de ser vetado, foi um questionamento jurídico superado. Já existem decisões transitadas em julgado que posso trazer ao seu conhecimento. Tanto é assim que o contrato foi assinado, passou pelo crivo de todos os tribunais...

O SR. AURÉLIO NOMURA – Acho que poderíamos verificar isso, porque há uma decisão recente - e não é do Tribunal de Justiça de São Paulo, mas do Rio Grande do Norte – onde o acórdão está baseado exatamente na posição em que a concessão não poderá ser utilizada quando o objetivo for o programa de inspeção e manutenção de veículos em uso.

O SR. HARALD PETER ZUEKOFF – Sobre essa questão do Rio Grande do Norte, o próprio presidente da concessionária já fez contato comigo. E eles se basearam em decisão do Supremo, que já tinham sido superadas. Tenho o maior prazer de encaminhar para essa Câmara a posição do suporte hoje vigente, que dá segurança, dá conforto e mostra a legalidade de um contrato de concessão para a inspeção veicular.

Eu não tenho como fazer isso agora.

O SR. PRESIDENTE (Aurélio Nomura) – Certo. A competência deixou de ser exclusiva da União, é só isso, porque o foco dessa concessão aqui está atrelado à inspeção veicular, está atrelada à questão da União. A União tem a competência exclusiva para legislar.

Quando o Estado ou o município legisla a respeito, pelo que tem essa decisão do Supremo, ela fala que é privativa a competência da União.

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - Perfeito.

P - Inclusive a concessão, quando você discutir, porque a concessão ainda não foi colocada, pelo que eu saiba - desculpe, é que eu sou neófito na matéria -, mas ela não fala a respeito de concessões com relação à inspeção veicular.

R - É, quando se fala de inspeção veicular, existe até um projeto de lei, o PL 5979, que está na Câmara, em Brasília, desde 2001, que trata de inspeção veicular.

A inspeção veicular tem dois tipos de serviços: há a inspeção de segurança e há a inspeção de emissões.

A inspeção de Segurança checa freios, amortecedores e outras condições de segurança do automóvel. Esses de inspeção de segurança são de competência privativa da União. Então, um contrato de concessão para inspeção veicular incluindo inspeção de segurança tem de ser necessariamente aprovado pelo órgão máximo de trânsito que é o Contru.

A inspeção de emissões é ligada a meio ambiente e, nas questões ambientais, existe competência compartilhada entre a Federação, o Estado e os municípios. É por isso que

a implantação do Programa de Inspeção Veicular no Município de São Paulo, que ele só tem a característica ambiental, ele não é inspeção de segurança, ele é permitido por lei.

P - Corrija-me: porque, de acordo com essa decisão, essa súmula do Supremo, que fala que a inspeção veicular para medição de gases poluentes é matéria de trânsito, segundo pacífica jurisprudência do Supremo Tribunal Federal e essa matéria é vetada aos Estados legislar, cabendo apenas à União, afirma, segundo os Promotores dentro da ação que eu havia mencionado.

R - Essa aí, como eu disse anteriormente, posso lhe trazer todo o embasamento jurídico de suporte a isso aí. Mas, inclusive, esse programa do Rio Grande do Norte está sendo retomado com base nisso. Mas temos pareceres jurídicos e decisões transitadas em julgado, no Supremo Tribunal Federal, dando a chancela de legalidade do contrato de concessão no Município de São Paulo.

Bem, voltando à questão da taxa interna de retorno, por ser um contrato de concessão, ele não é um contrato por administração, porque você faz um serviço e joga em cima a taxa de administração e cobra 10, 15 ou 18%.

Um contrato de concessão é muito mais complexo. Então, é uma pena que a FIPE não esteja presente, isso foi até motivo de nosso questionamento à FIPE, pela modelagem utilizada para o contrato. O nosso contrato de concessão começou em 1995 e tem uma série de despesas que a empresa teve de fazer, desde 95 até quando começou a primeira inspeção em 2008. Tivemos de manter vivas garantias bancárias, tivemos de fazer estudos de terrenos. Então, uma série de gastos, ou seja, não pode ser feito simplesmente um estudo de precificação de quanto custaria hoje o serviço de inspeção.

Existe um contrato firmado, que esse contrato não pode ser desprezado, não se pode rasgar um contrato só porque ele foi feito em 1995 e criar, a partir daí, uma nova realidade. Então, o que nós defendemos e aqueles pontos que o senhor levantou muito bem, a questão da frota, sim, houve uma mudança substancial da frota.

O cronograma inicial da inspeção de veículos em São Paulo previa 5 anos de veículo e, a cada ano, se agregava um ano a mais da frota.

O próprio Artigo 6º do contrato – que mostrei – mudou essa lógica, colocando no primeiro ano, somente a frota diesel.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Pois é, só uma dúvida, o senhor fala que estávamos no 6º termo aditivo e o que reza o contrato não poderíamos mudar, principalmente com relação aos índices de reajuste, pois isso é imutável dentro do contrato, mas agora o senhor está me falando que existe essa possibilidade, como foi feito, inclusive, várias alterações.

Então, a primeira pergunta, para ser objetivo: atender a frota toda, obrigar a frota toda de São Paulo, num período de dez anos e, posteriormente, recuar e começar a exigir a partir de 3 anos, aumentou em quanto o volume de veículos?

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - Esse estudo, quando a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente contratou a FIPE, nós fizemos o nosso estudo. Então, vou explicar exatamente esse caso.

Temos entre os acionistas empresas concessionárias com experiência em concessões de rodovias e que passaram por processos similares em outros negócios, onde há as agências reguladoras, como a Artesp e a de energia elétrica – e, por isso, nosso entendimento jurídico, fizemos um estudo mostrando todos os fatores de reequilíbrio que afetavam o contrato. Alguns favoráveis à concessionária, outros, desfavoráveis.

Esse fator mesmo que o senhor está citando é um dos favoráveis ao Poder Concedente. É um fator favorável à redução da tarifa.

Há outros fatores, por exemplo, de 1995 até hoje, houve um aumento significativo dos impostos, PIS e Cofins, que saíram de 0,65% e 2% e foram para 2% e 7,65%. Então, a concessionária fez um estudo, pegando todas as alterações contratuais que achávamos relevantes à época, submetemos à aprovação da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e é isso que se faz, normalmente, com uma matriz de risco e um contrato de concessão.

A Secretaria do Verde e do Meio Ambiente achou por bem não considerar essa lógica de raciocínio proposta pela concessionária e contratou a FIPE para fazer o estudo e a entidade fez um estudo baseado numa empresa virtual eficiente. Nosso mundo não é virtual, senhor Vereador. Ele é real.

Nesse sentido, reporto algo interessante: a mudança de tarifa não é um dogma. O contrato de concessão permite variações e é natural que um contrato de dez, quinze e até vinte anos, sofra alterações ao longo do tempo.

P – Sim, pois isso já é uma matéria, uma jurisprudência nos tribunais, mansa e pacífica, com relação à alteração. Afinal, quando se fala em equilíbrio financeiro não há que se falar em mudança de percentual ou, vamos dizer, de índice. A partir do momento que se fala em desequilíbrio econômico-financeiro. Nesse caso, é outro aspecto, pois tem os termos aditivos exatamente para isso.

Então, a questão que levantei antes dessa posição é justamente que o senhor havia dito que o índice era imutável tendo em vista o contrato original assinado. Essa é minha primeira dúvida que gostaria de ver esclarecida.

E a segunda é sobre a alteração contratual: quantos veículos efetivamente foram obrigados a fazer a inspeção veicular? São duas coisas simples.

R - Sim, são duas coisas simples, mas referem-se a muitos números.

P – Está certa a posição da FIPE que diz: aplicado outro índice, reduziríamos pela metade o cobrado atualmente?

R - Não, isso não pode ser aplicado, mesmo porque dos nossos custos hoje, 60% são mão de obra. Se pegarmos a evolução do custo da mão de obra de 1995 até hoje e pegar os aumentos dados pelo Sindicato, eles superam e muito o IPCA e ganham até do IGPM.

Então, na questão de mudança de índice, se é interesse da Administração Pública alterar o índice de correção do contrato, isso pode ser feito, mas que seja a partir de hoje. Não se pode desprezar o contrato.

Não esqueçamos que estamos numa época de Copa do Mundo, 2014, quando serão necessários vultuosos investimentos que o Poder Público precisará contar com o apoio da iniciativa privada. Por isso, tem de ser preservada a segurança institucional. Há um contrato válido, assinado.

P - Não estamos...

R - O contrato tem de ser respeitado.

P - Um momento, por favor. Não estamos querendo mudar absolutamente nada. Volto a falar que a Controlar vem fazendo um bom serviço. O que indago do senhor é, primeiro, se poderíamos aplicar o índice previsto, uma vez que está escrito – e desculpe, não estou inventando -, mas, infelizmente, a FIPE não compareceu. A entidade será convidada novamente e, depois, será, por não comparecimento, e até por força contratual - pois assinou um contrato com a Prefeitura para fazer esses estudos - chamada até, quem sabe, ao plenário para tirar nossas dúvidas.

Não tenho esse estudo. Não me chegou a tempo, imaginava que vinha o representante da FIPE para nos mostrar. Então, estou me baseando - e posso estar enganado, desculpem-me – dentro do que está escrito, declarado. Quer dizer, se estiver errado, desculpem-me.

As dúvidas que tenho....

R - O senhor não está enganado.

P - Não, o senhor não está enganado.

R - Estou enganado?

R - Não, não está enganado. E esse comparativo da frota nós fizemos e está anexado ao processo. No ano I, ao invés de fazer 5 anos de veículos, fizemos somente a frota diesel. Então, não fizemos muito menos do que o previsto.

P - Quantos os senhores fizeram, por favor, no ano I.

R - Sessenta mil veículos de um previsto de 3 milhões. Ou seja, o ano I foi irrisório. O ano II, fizemos somente a frota mais nova do que 2003.

P - Mas 3 milhões não eram veículos com 1 ano ou 2 anos, no máximo. Não era isso, Sr. Secretário.

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF – Não, essa é a lei criada depois, ou seja, o contrato original, no início, previa que, no primeiro ano da inspeção, seria feita a inspeção dos últimos 5 anos, seriam veículos com 2, 3, 4, 5 e 6 anos de uso. No ano II, agregava mais um ano e um para cima e um para baixo, e por aí vai.

A mudança que houve foi a seguinte: no ano I ao invés de pegar esses 5 anos de veículos, pegou-se somente a frota diesel. Tenho a tabela com os números e posso fornecer.

O SR. AURÉLIO NOMURA – Eu gostaria.

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF – No ano II, foi somente metade da frota, que eram os veículos mais novos que 2003. No ano III, foi a frota integral, ou seja, a concessionária nesse balanço perdeu no ano I, perdeu no ano II.

P – Mas caiu muito, caiu a frota toda, quando deveria ser em dez anos. É isso que quis dizer.

R – É. Então, tem esse balanço numérico.

P – E é muito. Isso que eu queria saber. Aumentou 2 milhões, 3 milhões, cinquenta mil, sessenta mil. Acho que o senhor tem esses valores.

R – Tenho os valores e terei o maior prazer em passá-los para vocês. Não é tão significativo e quando você começa com a frota mais nova, e quanto mais novo o carro, maior a frota.

P – Mas você está falando de toda a frota.

R – De toda a frota, exatamente.

P – Estamos falando em 3 milhões de veículos que passaram em 2010.

R – Então, a rigor, a partir do III ano, 1 milhão de ganho e uma queda, daí para a frente. Mas passo os números corretos. Mas o senhor está absolutamente certo nisso que é caracterizado como ‘fato do príncipe’, ou seja, a Secretaria do Verde mudou a frota, é um direito que ela tem, mas o contrato precisa ser ajustado a esse e a outros fatores.

P – Sim, mas quando se assina o contrato, é feito o equilíbrio financeiro. Então, primeiro, se você tem a perspectiva para construir 32 postos de atendimento e você constroi 16 é uma coisa, os valores são diferentes.

É muito claro, é só comprar, ao invés de 16 de carrinhos de cachorro quente, você compra 32 carrinhos de cachorro quente. Aumenta o número de funcionários, tem de pagar aluguel, comprar equipamentos. O valor é outro. Quando você reduz pela metade, tem diferença. Imagine que quando você for atender 10, mas atende um pouco mais veículos, também tem diferença.

Pelo que vejo que essas questões, até os próprios equipamentos que eram complexos, lembro que quando foi votada essa questão, havia muitas dúvidas, houve questionamento durante muito tempo, porque a Câmara Municipal de São Paulo teve a primazia de implantar o sistema veicular.

Depois, por uma questão junto com a Cetesb, que entendia que isso era assunto estadual, a coisa ficou nos tribunais, em seguida houve um acordo e a implantação e assinatura.

Creio que é louvável, volto a falar, mas as dúvidas de que estou falando, acredito que a população está pensando nisso, porque foi assunto veiculado durante um bom tempo. Não foi uma notícia passada, ou duas durante todo esse período. Foi um pouco recente, mas veio martelando, com declarações, posições: “Olha, mudou, vai diminuir.” De uma hora para a outra mantém os mesmos valores.

É isso que eu gostaria de entender, o por que dessas diferenças. Para nós, eu queria entender, sou um leigo, volto a falar, sou reles advogado, não entendo de números, mas eu creio que é importante analisarmos essa questão de valores. É muita diferença.

Não é algo como o fato de que vou comprar uma Mercedes e acabo comprando um Fusca. Valores têm diferença. Ambos andam, funcionam, vou de um lugar para o outro, é isso que penso que é importante.

O senhor é de onde?

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - Eu gostaria inicialmente de responder esses questionamentos seus.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Claro

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - O senhor trouxe vários assuntos à baila, que é importante esclarecer para a população, até para todos entenderem.

A questão dos centros, como eu disse anteriormente, os 32 centros, que seriam 210 linhas, eram previstos para a frota de oito milhões de veículos. Existe no contrato de concessão a figura do que é risco da concessionária e o que não é.

Mas mesmo falando dos centros, o fato de ter menos centros, apesar de ter a mesma linha de inspeção, vamos considerar outros pontos. Na época de assinatura do edital, para eu construir um centro, bastava que ele estivesse numa rua com 12 metros de largura.

Em 2004, foi feita a alteração da Lei de Uso e Ocupação de Solos, e passaram a exigir que os centros fossem sobre uma rua coletora. Isso dividiu a capacidade de localização de centro enormemente. Mais do que isso, a Prefeitura, na mesma lei de 2004, criou uma série de ZEIs, pegou as áreas livres, disponíveis na Cidade, e as transformou em áreas de interesse social. Com isso a oferta de terrenos possíveis praticamente acabou.

O Secretário Eduardo Jorge sabe da nossa luta de identificar um terreno para construir um novo centro de inspeção. Com isso foi necessário que conseguíssemos aproveitar melhor o terreno. Ao invés de fazer centros pequenos de seis linhas, como a cidade comporta,

começamos a construir centros com 12 linhas, 18 linhas, até o Tatuapé que é um centro de 32 linhas. O preço de terreno é por metro quadrado.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Compraram todos os terrenos?

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - Alugamos todos os terrenos, conforme previsto no contrato de concessão.

O aluguel de um terreno de 10 mil metros quadrados é mais do que o dobro do preço de um terreno de cinco mil metros quadrados. Então, não houve benefício da concessionária na questão do terreno. Ao contrário, fomos enormemente prejudicados, mas até difícil de (Ininteligível)

O SR. AURÉLIO NOMURA - (Ininteligível)

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - Existe. Eu tenho até uma relação das áreas que pesquisamos na época e que hoje não estão mais disponíveis. O terreno hoje está contaminado, porque era um posto de gasolina, tem problema fundiário ou problema legal.

A especulação imobiliária aumentou muito o preço, vai ganhar do IPCA disparado, não é por aí.

O equipamento de inspeção utilizado hoje é exatamente o mesmo usado em 1995. Não se alterou em nada. Isso é igual ao computador. A minha estrutura de informática toda não era prevista em 1995, não se previa agendamento via *internet*, não se apresentava *site*. Temos a estrutura de dois *data center* que garantem a operação em 99,9% do tempo, ou seja, se o usuário quiser fazer a inspeção hoje ele faz, paga, agenda e faz. O sistema está no ar. Isso não era previsto lá atrás.

Há complexidade na inspeção porque a idade média de um veículo da frota de São Paulo é nove anos. Em 1995, um veículo médio era de 1986, hoje um veículo médio 2011, menos nove anos, é 2002. Pegue um veículo de 1986 e abra o seu motor, de um Opala, um Corcel um Del Rei, e faça a inspeção visual dele. Fácil, não? (Ininteligível) Pegue um veículo 2002 ou 2003, tem catalisador, sonda lâmina, EGR, canister, válvula PCV, sistema de

arrefecimento completo. A inspeção é muito mais complexa. A Fipe passou por cima disso, não considerou isso.

O SR. AURÉLIO NOMURA - As dúvidas que estou traçando, são exatamente para chegarmos a uma linha. Quando foi assinado o contrato em 1996, havia uma complexidade. Hoje, aumentou muito essa complexidade, é isso?

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - Exatamente. Mas isso é risco da concessionária.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Eu penso que o contrato original, salvo engano, dei uma olhadinha há muito tempo, mas falava da necessidade de uma atualização tecnológica.

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - Sim.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Então, é o risco da própria empresa que participou do certame licitatório, que ficava responsável pela atualização. A não atualização incorreria em até rescisão contratual. É isso?

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - Exatamente. E hoje temos os equipamentos mais modernos, mais atuais que existem no mundo.

O SR. DOMINGOS DISSEI - Vereador, fazendo um adendo, se V.Exa. permitir, a nossa preocupação e do Vereador Nomura é a quantidade. Creio até que seja razoável o que o senhor diz, é uma questão aritmética, de bom senso. O senhor disse que previa fazer uma inspeção de sete milhões e fez de um milhão e meio. Então, o senhor ter 30 locais de inspeção, se não há os sete milhões, vão ficar às moscas os centros.

Evidentemente, queremos saber se os 16 locais que existem agora atendem? Porque a justificativa do senhor depois do Plano Diretor de ser uma rua local, não coletora. Essa justificativa não é de bom senso, porque isso é um problema de mercado, como todos que estão no mercado.

Estou dizendo isso porque hoje vamos votar o alvará condicionado e temos os problemas das ruas locais ou não. Mesmo porque o senhor não ia instalar, mesmo com seis

boxes apenas, numa rua local, que é de difícil acesso. As ruas locais o nome está dizendo, mesmo. Temos em São Paulo três milhões de IPTU e tiramos 900 para as ZEIs. Veja o universo para escolher terreno.

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - Tirou do que sobrava.

O SR. DOMINGOS DISSEI - São 900 ZEIs e vou lhe falar, praticamente tem 500 com imóveis, já estão ocupados. As ZEIs não ocupadas são 300 a 400 terrenos ocupados. Quer dizer que esse universo é grande.

Queremos saber que os Vereadores estão falando muito em multa e que o nosso objetivo, a nossa função é que o munícipe não saia, eu não vou falar a palavra lesado no sentido assim, ele está pagando por mais um serviço caro e podia ser menor. Aí é a nossa preocupação da FIPE, aliás, é a FIA? (Pausa) Não, é a FIPE mesmo. Então, a FIPE está fazendo o cálculo e faço a nossa pergunta: voltando à quantidade – e o Vereador Nomura também está preocupado -, o senhor tinha um volume de investimento em 30 locais a ser implantando e foi feita a metade. Fala pra gente, fala claro, qual foi o investimento? Fez por quê? Termina o meu raciocínio e depois o senhor responde objetivamente: por que o senhor fez dos 30 apenas a metade, por que só fizeram 15? O Nomura quer saber isso! O senhor tem bom sendo, eu volto a falar, eu lhe dou razão, eu tinha sete milhões em veículos e só estou fazendo três? Pra que eu vou ficar com 15 às moscas? É até razoável para a gente, mas não no Plano Diretor!

R- Para essa pergunta eu tenho a dizer que a nossa unidade de produção não é o centro. Eu consigo com os 16 centros ter exatamente a mesma área construída, o mesmo número de máquinas, a mesma capacidade de atendimento que eu teria com 32 porque os meus centros são maiores. A economia de investimento não tem porque o terreno para doze linhas é o dobro para o de seis linhas. O galpão de doze é o dobro do de seis linhas. Então, o investimento não se ganha. Eu posso ganhar na operação vigilância e segurança? Mesmo

assim ganho pouco porque quando o centro é muito grande tenho dois vigilantes, um em cada porta. Então, o ganho disso é “imaterial”. Não é esse o motivo.

O SR. AURÉLIO NOMURA – Até aproveitando isso, por exemplo, de 2009 para 2010, 2011, qual o percentual lucro que a empresa teve.

R- Eu gostaria de trazer um número diferente. Os nossos acionistas investiram na empresa até hoje, foram 180 milhões de reais. É o dinheiro que os acionistas botaram na empresa para construir os centros e contratar pessoal. Terminamos 2011, é o quarto ano de operação de um contrato que tem dez anos. Até hoje não paguei um centavo de volta para acionista e o contrato de concessão prevê isso, a pessoa põe o dinheiro e vai recuperá-lo ao longo do tempo. Estou terminando o ano quatro tendo devolvido zero. Acho que isso é um indicador muito bom.

O SR. AURÉLIO NOMURA – Estamos acostumados com investimentos, quando se tem a previsão... O contrato é de quantos anos?

R- Dez anos, que pode ser prorrogável...

P – Não, se está colocado que pode ser prorrogado, então vai ser ou existe a perspectiva de.

R- Isso, mas é negociado. Gostaria... A tarifa, está certo que estamos hoje em uma época de pré-campanha eleitoral, e a tarifa é uma coisa sensível...

P- Não é questão disso, não é pré-campanha, isso não tem nada, o que estamos nos atendo é quanto essa questão que não é nova para vocês porque foi levantado pela FIPE, pela Prefeitura e o Ministério Público está analisando. Abriu um procedimento para fazer essa análise e nós da Câmara Municipal não podemos aguardar que simplesmente saia no jornal alguma manifestação. Precisamos nos antecipar e principalmente deixar claro, nós não estamos contra a Controlar, ou qualquer coisa, achamos louvável, queremos parabenizar. Mas acreditamos que essa coisa tem de continuar, mas dentro da lógica. Se tiver qualquer irregularidade, volto a falar, a Prefeitura apesar de ter multa 141 mil veículos por falta de

inspeção veicular, o Ministério Público vai entrar com ação para querer o ressarcimento da diferença porque aqui cobramos mais de 500 reais de multa e o Código de Trânsito Brasileiro fala em 145. Quer dizer, isso você vai deixar para outros governos. Estamos falando, por exemplo, em 20% a mais e isso vai caber depois de uma demanda entre a Controlar, a Prefeitura e tal. Quem vai sair perdendo? Quem vai perder em tudo isso é a população por que quando vamos ter condição de ressarcir? Essas dúvidas precisam ficar claras e não é questão eleitoral, é preciso que fique claro.

R- Até para tranquilizá-los, já que são representantes do povo e aqui estão para buscar o melhor para o povo, nós também. A nossa meta é também fazer um trabalho de excelente qualidade, com todo respeito a consumidor. Gostaria de trazer alguns fatos para elucidar a questão. A nossa tarifa, hoje, em São Paulo, é de 61,98 reais. No Rio de Janeiro, são 90,30 reais.

P- O Rio de Janeiro está construindo o Maracanã, que vai ser o estádio mais caro do mundo, per capita, mais de um bilhão. Kuwait, ou um desses países do Oriente, construiu um estádio que per capita, com ar condicionado, carpete persa, por um valor inferior à metade. Acho que o Rio de Janeiro não pode ser usado como parâmetro.

R- Mas todos os outros editais, o cidadão do Rio de Janeiro paga 90,30 reais. Esse edital do Rio Grande do Norte são 75 reais, mais caro do que o nosso. O de Santa Catarina são 75 reais para automóvel, 93 reais para caminhão. Goiás são 79 reais; Brasília são 70 reais em 2008. É para situar que a tarifa, existe uma coisa que é preço de mercado. Tenho uma revista, recém-publicada, tem uma reportagem sobre o Rio de Janeiro. Diz o seguinte: “Durante muito tempo o DETRAN do Rio de Janeiro foi conhecido como o mais burocrático e bagunçado do País”. Depois fala dos postos de vistoria: “Postos de Vistoria em regiões centrais não comportam mais a qualidade do atendimento que aumentou na mesma proporção que a venda de carros novos e seminovos. Para fazer vistoria em postos mais centrais, como Barra da Tijuca, Vila Isabel, Tijuca, Irajá ou Catete a espera é de mais de dois meses. Os mesmos

prazos ocorrem nos postos da Baixada Fluminense, em Duque de Caxias. Mesmo depois de feito o agendamento, as filas de atendimento demoram muito e há outro problema, os despachantes são sempre atendidos em janelinhas laterais furando a fila”. Pergunto, o cidadão do Rio de Janeiro paga 90 reais, gasta dois meses para agendar inspeção e ainda furam a fila!

P- Se estivesse acontecendo em São Paulo nós estaríamos acompanhando. Isso eu garanto! Se fosse em São Paulo não iríamos admitir isso.

R- Tenho certeza.

P- Essa é a grande diferença. Eu acho que não podemos comparar Rio de Janeiro, citando o Rio de Janeiro quando nós temos problema aqui.

R- Mas isso não é para comparar. Para o cidadão de São Paulo...

P- Para o cidadão de São Paulo, eu acredito que nós temos 55 Vereadores extremamente sérios que fazem o acompanhamento, a fiscalização. Tem uma grande diferença. Se o Rio não fez, paciência. Temos no ano que vem eleições e eles que discutam, nós estamos fazendo o nosso papel.

R- Posso fazer uma pergunta então?

P- A grande diferença que nós temos é que a FIPE não está aqui para contrapor, e era importante. Não sei se você tem o relatório da FIPE... Você teria?

R- Eu tenho acesso ao relatório da FIPE que está no processo administrativo.

P- A gente poderia, até com os recursos que você tem, vocês poderiam remeter para a comissão, primeira coisa.

R- Perfeitamente.

P- Essa questão de valores poderia ser discutida. Essa questão de 16... Acho que deve estar tudo no relatório. A gente tinha que analisar com critério, mesmo porque – desculpe, eu até peço desculpas – o senhor pode estar com a razão, mas é uma questão que foi levantada. Não foi rebatida com uma condição adequada pela Imprensa. Essa é a questão que gostaria de levantar.

A outra é que um grande número de reprovações que existe diz respeito à qualidade de combustível. Não? E também parece que existe o primeiro, o segundo e o terceiro estágio. Porque quando a pessoa é reprovada logo no primeiro, aquela da visualização, simplesmente, interrompe o teste e a pessoa retorna sem saber quais os problemas e os defeitos que o carro tem. E a pessoa se sujeita. E ainda existe a grande indústria que vemos em qualquer esquina dizendo: faça o seu teste de inspeção veicular e passe. Tem até um inquérito judicial ou policial correndo, - não sei a ponto andou.

Temos até uma decisão, que acho que vocês devem ter recorrido, da 4ª Vara Cível do Fórum de Pinheiros que condenou a Controlar a pagar indenização de perdas e danos. Por que não se faz o teste integralmente para que a população não entre nessas histórias daquelas pessoas que estão na esquina e, simplesmente, saia com um papel dizendo o que precisa ser mudado. Esse é um serviço que se está prestando, mesmo porque, a pessoa tem 30 dias para se apresentar ou paga nova taxa.

Nós poderíamos simplificar mesmo porque o serviço da Controlar é de saúde pública. Se um mês o carro rodar irregularmente ou com problemas, poderíamos ver, no ano seguinte, que aqueles índices diminuíssem. Em 30 dias, não sei quantos veículos são reprovados, parece que é um número razoável, poderia diminuir muito os problemas de poluição da nossa Cidade.

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - Isso, infelizmente, foge ao controle da Controlar. A legislação que estabelece como deve ser feito o teste é definida pelo Conama. O senhor tem razão, existe até um inquérito, - conversamos com o Promotor sobre isso – e até dá para entender por que o Conama fez dessa forma.

Por exemplo, um veículo que chega com vazamento de óleo, ele é rejeitado e não pode fazer a inspeção veicular. O motivo dá até para entender. Se ele está pingando óleo, eu não consigo saber quanto óleo ainda sobra no tanque daquele carro. Então, na hora em que acelerar o carro, pode ser que funda o motor.

Existem alguns critérios definidos pelo Conama que se acontecer um daqueles fatos, como vazamento de água do radiador, será que aquele carro não vai ter um superaquecimento durante o teste?

O SR. AURÉLIO NOMURA - Combustível.

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF - O furo no escapamento é outro caso em que não se pode fazer o teste, porque se tem furo é sinal de que está vazando gás, então, minha leitura vai ser errada. Então, somente nesses casos, o veículo é rejeitado e a inspeção não é feita. Quando é um defeito menor, previsto na própria legislação do Conama na inspeção visual,...

O SR. AURÉLIO NOMURA - O que eu volto a falar é que, na realidade, - aproveito até a presença do Sr. Secretário – que isso poderia ser incorporado. Esses 20% poderiam até continuar, mas a pessoa precisa sair da análise sabendo o que está ruim no veículo dele. Porque ninguém sabe. Quem tem um mecânico de confiança? É muito difícil.

Eu, por exemplo, não conheço nada e me dizem que o problema é a rabuzeta da parafuseta. Aí troco tudo, volto e sou reprovado. Daí muda outra vez.

O SR. DOMINGOS DISSEI - Não, ainda tem que pagar.

O SR. AURÉLIO NOMURA – Tem que pagar. Eu pago o mecânico, coloco peça a mais que não precisaria. É isso que estamos pensando. Estamos tentando aprimorar essa questão.

O SR. DOMINGOS DISSEI – Eu gostaria de fazer um adendo. Quero aproveitar porque é uma questão referente ao mesmo assunto.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Nós vamos voltar ao assunto. Em seguida, eu vou dar a palavra a V.Exa.

O Vereador Aurélio Nomura, inclusive depois vai voltar ao assunto. Essa é uma pergunta muito pertinente, que depois vou pedir para o senhor responder.

Com a palavra nobre Vereador Wadih Mutran.

O SR. WADIH MUTRAN – Boa tarde a todos. Estou alguns anos na Casa, para quem não conheceu os debates desse projeto na época, vai dizer, esses vereadores não fiscaliza a lei. Quero dizer aos senhores que isso que estamos fazendo aqui hoje, não é desrespeito a ninguém. Mas para mim não vale nada. Temos de chamar deputado federal para fazer a lei para todo o Brasil. Até agora não foi respondido. Os caminhões de outros estados vem aqui soltar gases e poluir a nossa cidade e nós quem somos moradores, talvez não poluímos o tanto que esses caminhões, esses carros, esses ônibus vem poluir nossa cidade e nós é quem somos penalizados. Isso aqui deveria ser como as estradas. Cada um tem de pagar uma taxa para ter uma estrada boa. Cada um tem de pagar o problema do seu carro fazer a inspeção veicular para que não tenhamos problema. Porque não se brinca com a vida do ser humano. Ouvi dizer que morre centenas de pessoas com esse problema. Não sabia, porque senão já estaria gritando mais alto que deveria ser o Brasil todo. Como é que uma pessoa vem de lá, de um outro estado poluir o meu Município e matar o ser humano aqui da minha cidade. É um absurdo. Mesmo que morra uma pessoa tem de tomar cuidado, que dirá milhares de pessoas como o senhor. Não sei como foram feitas essas pesquisas, se realmente foram lá ver os atestados de óbito, se foi apresentado que morreu por causa da poluição. Essas coisas temos de ver. Na época da aprovação da lei, fiz todas essas colocações. Estão certinhas. Todo mundo vai tirar os carros de São Paulo e vai lacrar em São Caetano, Guarulhos, Taubaté, em outras cidades e vem trabalhar aqui. E está acontecendo o que senhor falou que foram embora mais de 400 e tantos mil veículos da Cidade de São Paulo por causa desses problemas. Não está adiantando nada. Ele vai lá, lacra lá, e vem poluir aqui. E eu quem moro aqui sou obrigado a ter o meu carro em ordem e comer a poluição dele. Vocês também. todos vocês. E isso eu falei que ia acontecer se não fosse uma lei federal. Deveríamos, os deputados federais também teria de ter conhecimento do que acontece dentro da cidade de São Paulo com pulmão de cada cidadão em virtude da poluição dos carros dentro da Cidade de São Paulo, porque talvez, eu não fiz essa pesquisa, mas faço uma colocação dizendo o

seguinte: talvez os nossos carros aqui, não poluem 10% do que a Cidade de São Paulo está poluída. São os de fora que vem poluir aqui 90%, porque nós moradores da cidade pegamos nosso carro às 7 horas da manhã, vamos para o nosso emprego e voltamos a andar com ele às 8 horas da noite. O cidadão vem lá de Belo Horizonte, entra em São Paulo, -jé tem problema com o gás lá – fica o dia todo com o motor ligado, porque vai fazer entregas dentro da cidade. É uma poluição. Estou dando uma explicação geral. Não tenho perguntas. Todo mundo está sabendo das respostas.

Quem é que não sabe que tem de ter uma lei federal para que seja respeitado o meu Município pelos demais municípios? Quem não sabe, faça-me a pergunta que respondo.

Não adianta perdermos tempo porque continuarão a morrer pessoas. É a mesma coisa que o cigarro. A fábrica de cigarros deveria construir hospital para tratar das pessoas que ficam doentes por causa do cigarro. É um absurdo! Você está em um ambiente que tem uma pessoa fumando, você não fuma, mas a pessoa está poluindo.

As empresas que querem vender cigarros aqui devem construir hospitais e cuidar dos pacientes que têm problema no pulmão por causa do cigarro. Há outras coisas que também deveriam ser assim.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Muito obrigado, Vereador Wadih Mutran.

Tem a palavra o nobre Vereador Domingos Dissei.

O SR. DOMINGOS DISSEI – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Já falei sobre a preocupação dos Vereadores sobre a multa e a quantidade.

Agradeço as explicações. Farei, agora, uma sugestão.

O Vereador Aurélio Nomura iniciou esta pergunta e observação. O procedimento, o senhor diz que é do Contran ou do Conan?

O SR. _____ - É do Conama.

O SR. DOMINGOS DISSEI – Fiz a minha inspeção veicular na via Anchieta. O que ocorre? A pessoa do lado já fazia pela segunda vez e teve de pagar. Na segunda inspeção foi reprovado, ai paga para fazer a outra.

O SR._____ - Ele paga uma, se for reprovado tem um prazo de 30 dias para voltar e fazer a nova inspeção. Se for reprovado novamente, terá de pagar novamente para a terceira inspeção e tem direito de fazer a quarta.

O SR. DOMINGOS DISSEI – Nesse caso o senhor deveria fazer como fazemos ao aprovar uma planta, um Comunique-se dizendo: o seu carro está sendo reprovado por isso, isso e isso. Por quê? Se vou com problema no escapamento, muitas vezes, na Anchieta, comprovei isso, eu vi, saiu uma fumacinha, pode ir embora porque aqui não vai passar. A pessoa vai embora. Depois, quando volta, a fumacinha foi resolvida, mas agora tem problema no radiador.

Vocês deveriam fazer uma lista com o procedimento. Quero um procedimento. Não há procedimento. O procedimento tem de ser caro para o munícipe e faço a sugestão ao Sr. Secretário: tem de haver uma portaria com o procedimento da Controlar. A Controlar verifica, dá os itens por escrito para a pessoa sobre o que foi reprovado. Se na segunda inspeção aparecer mais um item, ai sim. Mas os itens têm de ser dados por escrito porque senão a pessoa fica indo e voltando.

Outra sugestão: meu carro já está com dois ou três selos, daqui a pouco estará com cinco ou seis. Vai dar problema. E o procedimento também, retirar o selo anterior e deixar somente o novo porque pode dar até trombada, pois os selos dificultam a visão, até pelo Contran, Conselho Nacional de Trânsito, não pode ser colocado adesivo em nenhum carro. Agora, vocês já estão deixando três adesivos do lado esquerdo. E quem tirar o adesivo vai riscar todo o vidro. Seria uma obrigação de vocês tirarem o adesivo anterior.

Eram essas as sugestões para a criação, pelo Sr. Secretário, de uma portaria a respeito do procedimento de vocês. Precisamos ter um procedimento claro, em lugar bastante visível.

Na funerária existe um projeto de lei que institui que quem doar os órgãos tem o enterro gratuito. Lá também deve ter: procedimentos da Controlar e, no final, retirar o selo e deixar só o outro.

Era isso. São essas as minhas sugestões, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Antes de passar a palavra ao nobre Vereador Senival Moura tenho duas perguntas dos amigos presentes. Por que ocorrem divergências de resultados nas inspeções veiculares de uma unidade para outra e com o mesmo veículo? E a outra pergunta é para o Eduardo Jorge, por que a Controlar tem o monopólio da inspeção veicular em São Paulo?

Tem a palavra o Vereador Senival Moura.

O SR. SENIVAL MOURA – Obrigado, Sr. Presidente. Obrigado a todos e a todas. Vou ser muito breve. Quero fazer apenas duas ou três perguntas e dar uma sugestão.

Primeiramente, queria saber quem fiscaliza os procedimentos da Controlar, quem é o responsável por essa fiscalização. A outra pergunta é: qual foi o instrumento legal usado para elevar a multa de 127 para 500 e tantos reais? Qual foram a base legal, instrumentos, ou elementos que a Secretaria e o Governo encontraram para chegar a esse valor exorbitante? Essas são as duas perguntas: quem controla, quem fiscaliza e qual foi a base legal para isso.

E queria trazer uma sugestão, porque o grande problema é que tem uma semelhança grande e total com a proposta do Vereador Domingos Dissei. A Controlar tem de apresentar um diagnóstico geral da primeira vistoria. É obrigação dela. Acho que é o mínimo que pode acontecer. Não adianta a pessoa chegar para a primeira vistoria visualmente e dizerem que o carro não pode passar pela vistoria por conta disso ou daquilo. A pessoa volta para a segunda vistoria e não passa novamente por conta de outra coisa. Vai para a terceira

vistoria e terá de pagar novamente. Isso não é justo. A Controlar tem a obrigação, pois possui uma concessão, de apresentar um diagnóstico de todos os problemas do veículo, seja vazamento de óleo, mangueira cortada, etc.

A pessoa está pagando pela vistoria e muito. São 61,98 reais. De que forma os direitos do cidadão estão sendo respeitados? Paga hoje, paga amanhã e se quiser fazer a vistoria novamente terá de pagar. É uma sugestão que dou, pois o cidadão tem de ter os direitos garantidos.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Recebemos várias reclamações a respeito dessa questão do diagnóstico. Até parece ser intencional. Há um caso de um amigo meu que tem um caminhão sem vazamento algum e até me mostrou. Trata-se de um 8.140 da Volkswagen. Disse assim: “Vereador, venha cá. Deixei esse carro aqui dois dias, está vazando?” Chegou lá e a Controlar disse que o caminhão estava vazando. Ele foi para casa, mandou um mecânico verificar e não havia vazamento algum. Voltou para outra inspeção veicular e o carro não passou novamente. Disseram que não estava legal e mandaram consertar. Tem de ter um diagnóstico, senão se torna a indústria da multa e é isso que não queremos. Pode ser que não seja a intenção de vocês, mas é o que acontece, principalmente com o caminhão. Existe alguma política para inibir a questão de vistoria de caminhões ou não tem mais caminhão na cidade em função da Controlar? Então, precisamos saber o que está acontecendo.

Hoje estive na região da Vila Prudente com o Deputado José Zico. Fomos olhar a questão do monotrilha. S.Exa. me falou que estão ocorrendo outros problemas com os caminhões, e pedi que me trouxesse algo mais concreto. Ele me disse que está havendo suborno para a liberação dos caminhões, mas não havia documento algum. Estou repassando o que o Deputado José Zico me falou. Pedi a S.Exa. que procurasse a pessoa que deu essa informação e que a trouxesse para a Comissão.

O nobre Vereador Wadih Mutran tem uma pergunta.

O SR. WADIH MUTRAN – Sr. Araldi, gostaria de perguntar quantos ônibus - que trafegam na Cidade transportando nossos munícipes – foram multados e se estão fazendo automaticamente todas as inspeções. Se o senhor pudesse mandar esses números para nós de quantos foram multados e quantas inspeções realizadas. Já fiz esse pedido e estamos aguardando a resposta.

Também gostaria de dar uma sugestão. Não adianta só o selo no para-brisa. Tem de por um lacre no motor. E isso o senhor sabe por quê. Pegam um motor da Volkswagen e fazem a inspeção em 40 carros. Então, deveria haver um lacre ou algo parecido.

Era essa a sugestão. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Dr. Peter.

O SR. HARALD PETER ZUEKOFF – Responderei por assunto.

Primeiro. A forma de fazer a inspeção, que é a pré-inspeção visual, a inspeção visual e a inspeção computadorizada, essa é a forma prevista no Conama. Quando o veículo é reprovado na inspeção visual ou rejeitado na inspeção visual, ele recebe laudo. Temos lá 16 ou 17 itens que dizem exatamente o que é. É escapamento furado, falha no sistema de admissão, falta de válvula PCV. Enfim, têm lá os itens elencados que a pessoa pode pegar aquilo ali para saber o motivo da reprovação. Nessa etapa conseguimos dar o diagnóstico.

Quando passa para a inspeção computadorizada – até outro dia falei isso para um repórter – é igual teste de colesterol. Seu médico manda você medir o colesterol. Você mede o colesterol e o teu médico fala: “Olha, o teu colesterol deu alto. Deu 280”. E você: “Mas o que está errado?” E o seu médico responde: “Isso não sei. Pode ser alimentação, pode ser genética, pode ser estresse”. Com a inspeção computadorizada é a mesma coisa. Quando passo o carro na máquina, eu digo: “Olha, o seu veículo deveria estar emitindo 15%, mas está emitindo 2”. O motor do automóvel é um mecanismo muito complexo. Só o mecânico consegue identificar.

Esses procedimentos todos são feitos pela Controlar. Para os senhores terem uma ideia, no início tínhamos 4 procedimentos. À medida que vamos aprendendo, posso dizer que hoje temos muitos mais procedimentos detalhados. Esses procedimentos são auditados e aprovados pela Secretaria do Verde e estão à disposição no Centro de Inspeção. Em qualquer Centro de Inspeção que você levar seu carro, o equipamento será o mesmo dos outros centros. O equipamento é verificado, certificado, calibrado pelo Inmetro. Os procedimentos de inspeção são rigorosamente iguais – até o bom-dia do recepcionista. Alguma variação pequena que possa existir entre um Centro e outro, ocorre porque o automóvel que fez a inspeção agora, se ele vier amanhã, ele pode ter trocado de combustível, pode ter rodado mais tempo - principalmente em uma cidade como São Paulo, em que o trânsito é muito lento, e tem característica de trânsito pesado. Então, muitas vezes a pessoa usa aquele carro durante meses a fio, tira o carro da garagem, dirige o carro, nem esquentou e já chegou ao destino dele, pega e vai de volta. Isso pode dar algum sedimento, alguma sujeira no circuito de admissão ou no carburador. Aí o proprietário do veículo marca inspeção em outro Centro. O veículo roda durante meia hora. Nesse período o carro esquentou, o combustível circulou, e dá uma variação pequena. Agora, essa variação pequena que existe entre um Centro e outro – que pode existir por causa da variação da característica do próprio automóvel – é muito menor que a margem de segurança, que é o limite de reprovação. Quando um veículo, por exemplo, tem um limite de reprovação de 1%, 80% dos veículos são aprovados com menos da metade daquele índice. Então, quando o veículo está muito perto do índice de reprovação é porque o veículo já está muito ruim, já está fora da característica original dele e do desgaste previsto.

Então, temos cada vez menos. Ainda temos essa reclamação: “Ah, fui a um Centro e fui reprovado. Não fiz nada, fui a outro Centro e, na semana seguinte, fui aprovado. Pode?” Pode. Se estava muito próximo do limite no primeiro dia, no outro ele pode passar.

Portanto, existem essas pequenas diferenças.

A questão do lacre do motor, ou a retirada do selo, ou a reinspeção, devo dizer que somos os grandes penalizados com a reinspeção. Isso porque, quando a pessoa é reprovada, ganho ali um cliente insatisfeito. A expectativa do cliente é ser aprovado. Se ele foi reprovado por duas vezes, pior ainda: tenho um cliente muito insatisfeito. Ele vai querer saber por que não foi aprovado.

Enfim, isso tudo, essas melhorias todas, o contrato de concessão prevê possibilidade de melhoria. Podemos, sim, fazer até um projeto que a pessoa que pagou duas inspeções, a partir da terceira não pagará mais nenhuma. Podemos fazer um reequilíbrio contratual para tirar o estresse daquela pessoa que já foi reprovada por mais de três vezes.

Quanto às fraudes, como o Dr. Senival falou, temos observado que as fraudes que aconteceram foram fora da Controlar. É a fraude do aluguel do motor. Podia se fazer a inspeção do motor da mesma forma que a Receita Federal faz. Não precisa fazer todos os motores de todos os carros, porque a inspeção de número de motor é demorada: até quinze minutos. Mas podemos fazer de forma aleatória, o que já inibe.

Existem uma série de melhorias contratuais e mudanças que podem ser feitas e que cabem no contrato e que talvez, para o cidadão de São Paulo, sejam mais importantes que a própria redução de tarifa. Tenho certeza de que a situação do Rio não ocorreria aqui. Mas dois meses de espera, certamente, o cidadão pagará. Ele prefere pagar os dez reais a mais e não ficar dois meses esperando. Ficar dois meses no Centro a economizar dez reais.

Então, podem ser melhorados os índices de atendimento, de qualidade. Enfim, se pode melhorar o contrato e não mexer na tarifa. Podemos fazer um reequilíbrio econômico-financeiro buscando a satisfação do cidadão. Ou seja, o que o cidadão de São Paulo quer? Ele quer um atendimento rápido, confortável? Vamos fazer isso. Isso tudo é possível ser feito.

Com relação a suborno, as raras vezes em que recebemos a denúncia, a pessoa fala que ouviu dizer que o despachante fulano de tal, com 300 reais aprova o carro. Pague e me conte. Nenhum caso desses prosperou. Ao contrário, contratamos uma vez por ano uma

empresa, com carro preparado para ser reprovado, a pessoa vai em todos os centros de todas as linhas, tenta conversar, vai nas oficinas para ver se tem algum esquema e não tem.

Ou seja, hoje estamos convencidos de que a prática anti fraude funciona. Temos uma comissão interna de fraude, está aqui o Marcos Brandão, nosso Diretor de Operações, que implantou o sistema. Estatisticamente, treinamento de pessoal, se um inspetor, durante um mês, teve um índice de aprovação maior do que a média, colocamos o olho grande nele e vamos ver o que está acontecendo. Se há algum veículo, algum lugar, alguma linha, isso tudo nós fazemos.

Então se há alguma denúncia de fraude somos os maiores interessados em saber, porque a pior coisa que pode nos acontecer é alguém dizer que tem fraude na Controlar. Não aceitamos isso.

O SR. SENIVAL MOURA – Só para dizer, Presidente, que essa prática de despachante, de pagar 300 reais, já vi vários fazendo isso. Não sei se a Controlar tem essa informação, mas há essa prática. Se o senhor não tinha esse conhecimento, estou falando com conhecimento de causa, porque ainda ontem uma pessoa chegou a me dizer isso.

Agora, acho que é loucura também de quem paga, mas há essa prática.

R – Desafio essa pessoa: pague e depois me diga. Tenho certeza de que não vai conseguir.

O SR. SENIVAL MOURA – É o que disse, não sei se há convivência da Controlar, mas há essa prática. Não sei se a Controlar é conivente, agora é problema de quem paga também.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – A pergunta do Vereador Wadih Mutran não foi respondida.

R – O lacre do motor, no caso do diesel, a bomba é lacrada e é conferido esse lacre. No automóvel comum não sabemos como colocar o lacre no motor. Não existe isso. Isso é feito somente no diesel.

O SR. WADIIH MUTRAN – A hora que o senhor quiser me convidar, eu vou arrumar o lacre para por no motor.

R – Aliás, gostaria de fazer um convite a todos os Vereadores, para irem a Controlar. Como a Disney faz o *backstage tour*, um passeio atrás das cenas, porque todas as pessoas que até hoje visitaram a Controlar e conheceram o nosso trabalho, a qualidade e seriedade dos nossos profissionais, saíram de lá positivamente impressionados. Faço esse convite aos senhores.

O SR. WADIIH MUTRAN – Não estamos duvidando da Controlar. Estamos falando o que vemos acontecer na Cidade.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Secretário Eduardo Jorge.

O SR. EDUARDO JORGE – Srs. Vereadores, cidadãos, cidadãs, o tempo previsto já está chegando ao fim, mas não quero deixar de comentar, embora brevemente, a fala de alguns Vereadores e cidadãos.

Vou começar pela fala de um cidadão para não correr o risco de esquecer. A Controlar ganhou a licitação em 1995, portanto, há quatro ou cinco governos. O atual Governo não tem nada a ver com esse processo. É uma licitação que passou por todos os crivos do Jurídico e está de pé. Ganhou a licitação e, por isso, tem esse trabalho de concessão na cidade de São Paulo.

Em relação às multas sei que o número está em torno de 140, 130, mas as pagas que entraram na Secretaria de Finanças e foram transferidas para o Fundo Municipal do Meio Ambiente, até agora, são essas 24 ou 25 mil, que dão esse total de 12 milhões, dos quais metade já foi repassada para a Secretaria de Transportes, para que trabalhe a questão da poluição do ar.

A posição da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, inclusive, é ter multa zero. Prefiro que não entre nem um tostão no Fundo Municipal do Meio Ambiente. A multa é apenas

para fortalecer e induzir aqueles que ainda não tem o nível de consciência plenamente desenvolvido sobre a importância do programa, a fazê-lo. E levamos três anos, mas poderíamos ter colocado desde o primeiro ano, de acordo com o projeto aprovado nesta Câmara.

Então comparando os 140 mil com o número de multas dos outros itens, que é muito maior, vamos ver como a progressividade continua sendo no valor. E a posição da Secretaria do Verde é sempre essa, prefiro que seja zero de multa. Espero que um dia seja zero de multa em relação a essa questão.

Por enquanto, 24 mil pagaram, a Secretaria de Finanças nos transferiu e o Fundo Municipal já votou 5,9 milhões para a Secretaria de Transportes trabalhar a modernização dos trólebus, para melhorar a questão da poluição e da Saúde Pública.

A questão da multa, insisto, foi aprovada nesta Casa, inclusive, apenas atualizou o valor que estava previsto naquela lei de 1996.

- Manifestação fora do microfone.

R – O Aurélio Nomura não votou, mas foi aprovado pela Câmara, que aprovou algo que já tinha aprovado em 1996, apenas atualizou, porque naquela época era por um índice e agora deu um valor fixo absoluto. Então não foi a Prefeitura que inventou. Mas qual é o conceito que permite? Na verdade, essa questão da inspeção veicular tem um conteúdo de trânsito, de transporte, mas tem também um conteúdo ambiental mais forte ainda. Por isso, regulado pelo Conama, os estados e municípios podem, devem e estão devendo fazer os programas da inspeção veicular nas suas cidades e estados.

No caso da inspeção de segurança, como disse o Dr. Harald, na verdade não podemos. Não é nossa culpa, embora o Vereador Chico Macena quer que se vote um programa de inspeção de segurança. Ele perguntou para mim e eu apoio totalmente, porque perdemos 40 mil pessoas em acidentes, todo ano, no Brasil. Então a inspeção de segurança é importante e vou apoiar o Vereador Chico Macena.

Agora, como disse o Harald, vai haver contestação federal, porque Brasília até hoje não deixou fazer inspeção de segurança. O Prefeito Gilberto Kassab, há quatro anos, manda uma carta para Brasília pedindo ao Ministério das Cidades, para que deixem São Paulo começar a inspeção de segurança e o Ministério não deixa. Inspeção veicular podemos fazer, porque o Conama regulamenta, tem poder legislativo e tem base, por isso existe a inspeção de manutenção em São Paulo.

A multa tem esse caráter ambiental e é legal, mas o Ministério Público está contestando, vai para a Justiça. O Jurídico da Prefeitura e o Jurídico da Câmara vão ser acionados em relação a isso. Aí já é uma questão de especialistas, os advogados vão responder se a Câmara e a Prefeitura de São Paulo podem ou não manter e se não for possível manter vamos ter de rever.

E como vai devolver, se por acaso acontecer isso algum dia? Aí o jurídico e a Secretaria de Finanças da Prefeitura vão adotar procedimentos para devolver. É claro. Isso é uma democracia; o que a lei mandar nós vamos fazer.

Mas pode fazer. A nossa visão é que a Câmara e o Executivo não erraram nesse caso. Estamos respaldados pelo Conama, que é federal também.

Aliás, o contrato da Controlar, a concessionária, foi revisto no começo do Governo – o Prefeito José Serra pediu para novamente fazer revisões – e foi revisto pelo Tribunal de Contas do Município, que considerou o contrato válido.

O Vereador Aurélio também fala sobre a questão da declaração em relação à FIPE, que saiu nos jornais em agosto e setembro deste ano. Não fomos nós que fizemos isso. A divulgação foi feita pela imprensa, e ela, no Brasil, é totalmente livre. Nós nunca divulgaríamos algo que é preliminar, de um relatório provisório, que ainda não chegou até o final.

Eu mesmo já tenho relatórios posteriores àquele a que a imprensa se referiu em agosto. Mas eu não vou falar para vocês porque não é um relatório definitivo.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. EDUARDO JORGE – Vereador Aurélio Nomura, a imprensa, por alguma fonte, que não foi a Prefeitura, publicou um relatório que não era o definitivo, mas o preliminar.

Confrontado o Sr. Prefeito e a mim também com a seguinte pergunta: “Se houver realmente um cálculo desse tipo, baixa?” O Sr. Prefeito: “Vai baixar, claro”. Mas o relatório ainda está tramitando. Se eu passar o último relatório, eu posso até criar confusão, porque ainda não é o relatório definitivo. Mas a imprensa pegou um relatório preliminar de alguém e divulgou. O que eu posso fazer? E o Sr. Prefeito também foi confrontado nessas circunstâncias: “Se por acaso um relatório de uma entidade tão importante e isenta como essa afirmar que tem baixar, vocês vão baixar?” “Claro, vamos baixar”. A gente tem atribuição para isso. O próprio Presidente da Controlar afirmou que temos atribuição para isso, embora ele, evidentemente, não gostaria que isso acontecesse.

A outra questão muito importante a que o Vereador se referiu: vários itens que podem, nesse percurso de quatro, cinco anos, terem impacto na tarifa, tanto para aumento quanto para diminuição. Todos esses fatores que o Vereador citou são questões que devem ser levadas em conta, e a FIPE está levando em conta esses e outros fatores. Por isso que agora o estudo fazer FIPE ficou mais complexo. E a gente pediu um estudo de equilíbrio econômico-financeiro do contrato. E a gente pode fazer isso. É permitido fazer isso. E podemos fazer isso agora, quando o programa já tem quatro a cinco anos de implantação. Eu não poderia pedir isso em 2008, no começo; agora, com quatro anos, eu já posso pedir, porque já tem os dados para isso. O estudo da FIPE tornou-se mais complexo por causa disso, porque tem que fazer também essa avaliação do equilíbrio econômico-financeiro de todo o contrato. Então é um estudo bem complexo.

O IGPM é contratual. Pode ser mudado, mas apenas por uma negociação com a empresa. Aqui não é ditadura, onde se muda o contrato unilateralmente. Nesse caso, tem de haver uma negociação com a empresa. E como o próprio Presidente da Controlar falou, outras coisas podem ser negociadas. Pode acrescentar outros serviços, os quais, obviamente,

impactarão no preço. Evidentemente ele não falou isso, mas o fato é que há impacto no preço. É possível acrescentar outras tarefas, é possível negociar, mas isso vai impactar no preço. É uma mudança contratual de objeto.

Em relação à questão dos dez anos e dos três anos, o Vereador fala que recuou, porque se previa implantar progressivamente em dez anos, e depois a gente exigiu que se implantasse mais rapidamente, em três anos.

Não digo que houve um recuo, porque, na verdade, houve um avanço, para recuperar o tempo perdido.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. EDUARDO JORGE – Sim, eu sei, mas eu estou falando da questão do mérito.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. EDUARDO JORGE – Isso daí faz parte do estudo do equilíbrio financeiro que a FIPE vai nos fazer. Mas eu não posso deixar sem reparo isso daí. Isso não foi recuo; pelo contrário, foi um avanço para recuperar o avanço perdido. Porque se tivesse começado lá em 1996, como a Câmara muito bem aprovou, estaríamos com um programa bem aperfeiçoado, e as repercussões na saúde pública e no aquecimento global estariam muito mais estabelecidas. Então tentamos recuperar o tempo perdido. E vamos ver a questão do impacto no preço a partir do estudo da FIPE, porque isso realmente tem um impacto.

O Vereador Mutran fala de forma muito própria que realmente o programa tem que ser federal – não no sentido de que teria que haver uma lei federal para fazermos isso, mas no sentido de que S.Exa. quer que todo mundo faça. Eu também quero! Toda entrevista eu termino dizendo exatamente isso: “São Paulo, a Câmara Municipal, a Secretaria, o Executivo Municipal, a concessionária e o cidadão de São Paulo que é proprietário de veículo estão fazendo a sua parte”. Mas o entorno da cidade de São Paulo não está fazendo, o Estado de São Paulo não está fazendo, o Estado de Pernambuco não está fazendo. Esse inconformismo

do Vereador Mutran é totalmente correto. Mas não está no poder do Sr. Prefeito, não está no poder dos Srs. Vereadores.

O Vereador Dissei faz algumas sugestões.

Quem fiscaliza, conforme foi aprovado na lei aprovada aqui, é a Secretaria do Meio Ambiente, através do Decont; e também tem um órgão multisetorial, que tem Secretaria do Verde, Secretaria de Finanças, Secretaria de Transportes, e o seu coordenador é nomeado pelo Sr. Prefeito. Então é uma fiscalização bastante rigorosa.

A questão das fraudes.

Vereador Senival, eu posso dizer porque sou testemunha. O senhor, que conhece bastante essa questão de licenciamento, de transporte, e tudo, e sabe como é isso no Brasil, em relação às acusações de fraude, de corrupção.

Um serviço como esse, que já funciona desde 2008 até este ano, tem um nível de acusações em relação à fraude nulo. É quase zero. Aliás, ocorre o contrário: a automaticidade do procedimento surpreende todos nós, usuários, porque é praticamente impossível o sujeito fraudar. O inspetor, o fator humano, não interfere na máquina. Colocou lá, mediu, sai no computador, sem choro e sem vela.

Então nesse aspecto, nós que somos bastante severos – às vezes a concessionária nos considera excessivamente severos, e temos que ser, porque é um programa pioneiro no Brasil –, podemos atestar o fato de que o nível de fraude é praticamente zero. Até agora, duas fraudes, em quatro anos de serviço, foram apontadas.

Na primeira o sujeito foi preso. Foi na zona Norte. Uma oficinazinha trocou o motor de um carro. Nós fomos lá com a polícia, montamos a armadilha. O sujeito está preso e a oficina foi fechada. A pessoa trocou o motor, fez a inspeção e depois trocou o motor de novo. Está preso.

O segundo foi aquele caso que saiu na televisão, e o nome da pessoa eu não me lembro, em que montou uma história de que foi fazer um fusquinha e que foi aprovado. E o

dono do fusquinha disse que tinha fraudado. O processo está na polícia. Até hoje esse fusquinha não apareceu mais. O sujeito sumiu com o fusquinha e sumiu o sujeito também. E o processo está na polícia, que foi à oficina que fez, foi à casa do sujeito. E o tal do fusquinha sumiu.

Nesses dois casos, nós fomos com a polícia. Então, se aparecer um caso desse tipo, e chegar ao departamento de fiscalização da Secretaria, não tem conversa. Vai para a Polícia Ambiental, que investiga se é realmente fraude ou não.

Mas digo a vocês que foram esses dois casos que aconteceram.

No primeiro caso o sujeito está preso; no segundo, o sujeito fugiu.

Já falei da questão da multa - 127550 (?). É uma multa que tem base ambiental, e que foi aprovada pela Câmara Municipal. Mas, evidentemente, se o Ministério Público e a Justiça disserem que estamos errados, nós vamos revê-la. E aí vamos ver qual é o mecanismo para rever.

O Vereador Gilson Barreto indaga sobre a existência de política que impeça licenciamento.

Não, de caminhão não.

Aliás, uma coisa importante que o Vereador Senival Moura deve saber; não me refiro aos caminhões, mas aos ônibus.

A frota de ônibus é composta por 15 mil veículos. É a maior frota municipal de ônibus do mundo. Junto com alguns tipos de veículos, como automóveis particulares, os ônibus são campeões de aprovação.

Isso é importante dizer. Muita gente pensa que os ônibus são os maiores poluidores.

Os ônibus têm contrato com a SPTrans que os obriga a fazer uma inspeção veicular própria de três em três meses – separada da nossa; própria, lá dentro. Por isso que os nossos ônibus são campeões de aprovação. São limpos, quando comparados, por exemplo,

com as motos e os caminhões. Isso é muito importante, porque existe um sentimento na Cidade de que os ônibus são os maiores poluidores, e isso não é verdade.

Finalmente, nobre Vereador Gilson, eu queria fazer mais duas observações importantes: esse programa – agora que vamos para a Rio + 20 para discutir economia verde – é um exemplo de proposta e de programa de economia verde.

Mexeu com toda a rede de automóvel, caminhão, motos e ônibus. Mexeu com as montadoras, que pela primeira vez tiveram a obrigação de checar aquilo que dão para a gente na hora de comprar o veículo. E havia veículos com dois, três anos de uso, novinho, de 100 milhões (?), de 150 milhões (?), que eram reprovados. Executivos das multinacionais tiveram de ir várias vezes lá na Controlar para checar o que estava acontecendo, e corrigiram os seus procedimentos, porque estavam errados, ao passo que a Controlar estava certo. As multinacionais é que estavam erradas – mas não falarei seus nomes. Mexemos, então, com a montadoras. Mexeu com as oficinas.

O Vereador falou que não temos obrigação de entender de mecânica. Isso sempre foi assim. Oficina, principalmente para mulheres, é uma caixa preta. Agora eu tenho um critério de qualidade. Se eu tenho uma oficina de confiança e o meu carro, minha moto ou o meu ônibus não são aprovados uma vez, duas vezes, três vezes, eu troco de oficina.

A modernização das oficinas de São Paulo é uma coisa estupenda que aconteceu. Fazemos justiça: o Sindicato das Oficinas, desde o começo, tem acompanhado esse processo. E tem incentivado a modernização dos procedimentos das oficinas de São Paulo. As oficinas de São Paulo estão à frente das oficinas de todas as cidades do Brasil. Modernizamos também o setor de oficinas. A própria Controlar vai aprendendo com o processo. O Poder Público, municipal e estadual, assim como o Detran e a Secretaria de Segurança têm nos ajudado em tudo o tempo todo, sendo um braço forte. Estamos aprendendo todos os dias com esse processo. E quem aprendeu mais fomos nós, usuários, donos de carros, motos, caminhões e ônibus, que não tínhamos o hábito de manter os veículos regulares, e agora estamos tendo.

Então mexemos com a cadeira inteira da economia do veículo. É um exemplo, portanto, de economia verde, e que São Paulo deve levar ao evento Rio + 20, ano que vem.

Há alguns encaminhamentos, os quais peço ajuda dos Vereadores. O primeiro é sobre reciclagem de veículos. O Brasil não tem um programa nesse sentido, inclusive de estímulo a quem tem um veículo velho e queira repassar para frente, a fim de obter, ganhar um bônus, para comprar um veículo menos velho. O nosso país está totalmente atrasado nesse aspecto. Ele precisa avançar nesse sentido, e a Câmara Municipal poderia desencadear um debate sobre o início de um programa de incentivo à reciclagem de veículos. Segundo, disse ao Vereador Aurélio Nomura para que falasse com o Sr. Geraldo Alckmin, Governador do Estado de São Paulo. Há três anos, o ex-Governador José Serra mandou um projeto para se criar a inspeção veicular nas regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, seja Campinas, seja a Grande São Paulo, seja a Baixada Santista. Há três anos esse projeto está na Assembleia Legislativa. Há muitos problemas e prejuízos, na saúde pública nossa e também os moradores de Guarulhos, Osasco, São Bernardo, Campinas e Santos. Esses problemas já teriam começado a ser enfrentados, porque essa é uma questão, a longo prazo, não de dois ou três anos. Há uma demora de dez anos para os resultados implantados surtirem efeito. Isso teria acontecido se a Assembleia Legislativa já tivesse votado essa matéria.

Faço um apelo aos Vereadores da comissão, para que falem com o Sr. Governador e o Presidente da Assembleia Legislativa, para colocarem, em votação, o projeto de lei criando a inspeção veicular no Estado de São Paulo. A terceira questão é sobre segurança. A Câmara Municipal também devia manifestar-se sobre isso, em Brasília, para que a inspeção de segurança saia do papel. Brasília tem de se decidir se vai trabalhar nesse sentido ou não. O que não pode acontecer é não se posicionarem. A falta de regulagem de carros causa poluição ambiental e mata pessoas devagar; e a falta de segurança mata pessoas na hora. Peço ajuda dos Vereadores nesse sentido. Falem com parlamentares de Brasília, para que São Paulo possa começar um programa experimental de inspeção em segurança. Aí o Brasil vai

aprendendo com São Paulo. Há a quarta questão. O Conama, baseado na experiência de São Paulo, no ano de 2009, reformou toda a regulamentação nacional de inspeção contra a poluição. Estou falando da resolução 418/09. Nela estão os parâmetros, baseados no programa de São Paulo, que foi modernizado, e isso foi útil para todo o Brasil. A resolução 418/09 mandou os Estados implantarem essa inspeção em dois anos. Esse prazo terminou em junho de 2011. Quantos Estados fizeram licitações para implantarem a inspeção de segurança, para obedecerem à legislação Conama Federal 418/09? Zero. Há ainda outra questão importante. Esperamos que a Câmara Municipal de São Paulo crie interesse em cobrar isso em Brasília.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Sr. Secretário, a Câmara Municipal tem dado instrumentos. Só vou dar dois exemplos. Há muitos Vereadores que têm projetos. A matéria de instrumento para o fechamento dos postos de gasolina, quando o combustível é adulterado, é de minha autoria, e hoje é lei. Demos essa grande contribuição para o Executivo. O outro tema é o recolhimento de pilhas, baterias e congêneres. Há também uma matéria referente a pneus, que não é de minha autoria, mas ajudamos a aprová-la. Temos dado instrumentos, mas quanto a Brasília, os Secretariados Municipal e Estadual, Governo, Prefeitura e Governos, inclusive, Estaduais, é que precisam pressionar Brasília, onde deputados têm mais contatos. S.Exas. não vêm aqui visitar vereadores; vão procurar Secretários. Isso é responsabilidade do Secretariado, que cuida dessas questões.

Quanto a essa questão, será feito outro convite ao Presidente da FIPE, para fazer uma exposição a respeito do contrato. Não vamos fazer convocação. A comissão irá se reunir, posteriormente, para ver porque existe o sentimento de ser realizada uma CPI a respeito da questão do Controlar. Vamos reunir a comissão, para discutirmos o assunto, e ver se estão contemplados ou não, para depois trazermos um posicionamento a respeito.

Queremos essa questão, principalmente, do varejo, do atendimento ao munícipe. Estar vazando água só não é apenas suficiente para ser feita uma vistoria.

Conforme o requerimento de autoria do Vereador Aurélio Nomura, aprovado, nesta comissão, será realizada uma audiência pública para esclarecimento sobre obras contra enchentes no perímetro das avenidas Dr. Ricardo Jafet e Prof. Abraão, no dia 16 de novembro próximo futuro, na Associação Comercial de São Paulo, Sudoeste, às 20h, na Rua Afonso Celso, 1659, no bairro da Saúde. Haverá participação dos Vereadores da comissão, e todos os amigos estão convidados.

Ficam os Vereadores convocados para a próxima reunião ordinária, a ser realizada no dia 16 de novembro, às 13h, no Plenário 1º de Maio.

Tem a palavra o Sr. Peter.

O SR. HARALD PETER ZUETKOFF – Estamos diante de uma oportunidade agora, quando o município de São Paulo tem o papel de protagonista na questão de inspeção veicular. Como o Sr. Secretário Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho já falou, a própria legislação do Conama foi alterada em cima de sugestões feitas pela Secretaria Municipal do Verde e pela Controlar. Vamos continuar nesse trabalho, até para melhorarmos a relação com os cidadãos.

Trouxe aqui o Sr. Marcos Brandão, nosso diretor de operações, e a Sra. Juliana, gerente de relacionamento com cliente, para trazerem informações. Gostaríamos de dar todos os detalhes que os senhores precisam. O importante é que estamos agora diante de uma oportunidade, o primeiro reequilíbrio econômico e financeiro do contrato. Nessa hora, a FIPE fez um estudo, apresentou para a Secretaria Municipal do Verde, mas o contestamos. Achamos que ele está, conceitualmente, errado. Contratamos uma outra instituição, porque não adianta eu falar em benefício próprio, contratando outra instituição isenta, a Fundação Getúlio Vargas, que vai apresentar o seu estudo brevemente. Com base nisso, será iniciada a etapa seguinte do reequilíbrio econômico e financeiro, que acontece em todo o contrato. Estou falando da parte de discussão e negociação. Quais são os novos direitos e obrigações de todas as partes? Aí há chances para serem feitas melhorias no programa, atendendo à

população de São Paulo. Os senhores, como representantes da população, são os mais indicados para colocarem, na mesa, o que precisa ser mudado e melhorado.

Gostei da declaração do Vereador Wadih Mutran, muito lúcida. S.Exa. fez uma pergunta: “Como o cidadão de São Paulo sente-se diante da poluição causada por ônibus e caminhões de outros municípios e veículos emplacados em Osasco e Ribeirão da Serra, que vêm poluindo a cidade? A melhor ocasião para se discutir isso é agora. Isso pode partir desta Casa, que já criou esse programa. Agora pode criar as melhorias necessárias que tanto precisamos.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Agradecemos a presença e participação do diretor-presidente do Controlar e toda sua equipe; Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho, Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente, todos os senhores presentes.

Em nada mais havendo a ser tratado, agradeço a presença de todos.

Estão encerrados os nossos trabalhos.