



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 ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

PRESIDENTE: TONINHO PAIVA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 27 de julho de 2017

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Transcrição *ipsis verbis*

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Boa a todos. Com a presença dos Srs. Vereadores da Comissão de Administração Pública, André Santos, Police Neto, Dalton Silvano e os Srs. Dr. Wilson Poit, Secretário Municipal de Desestatização e Parceria; João Otávio Machado Neto, Presidente do CET; Antônio Marques Neto, Diretor do São Paulo, Parceria; Alexandre Motonaga, Prof. da Faculdade Getúlio Vargas, Conselheiro da SPTrans; Jair de Souza Dias, Superintendente da CET.

Declaro abertos os trabalhos da 10ª Audiência Pública da Comissão de Administração Pública, do ano de 2017, para tratar do Projeto de Lei 367/17, do Executivo.

Informo que essa reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara – www.camara.sp.gov.br, links TV Câmara, Auditórios On-Line.

Essa audiência foi publicada no Diário Oficial da Cidade de São Paulo no Portal da Câmara Municipal de São Paulo, e nos jornais de grande circulação.

A audiência do dia hoje se reporta a remoção do pátio e estacionamento de veículos.

Com a palavra o Sr. Wilson Poit.

O SR. WILSON POIT – Boa tarde a todos. Obrigado pela presença. Estamos aqui mais um dia para seguirmos com as audiências públicas do PL 367/17, que trata de várias concessões propostas pelo Sr. Prefeito de São Paulo. Lembrando que essa semana já tivemos na segunda-feira audiência pública da bilhetagem, a concessão do bilhete único, depois a concessão dos mercados e sacolões municipais, e ontem a de parques e praças. Hoje vamos falar sobre remoção e pátio, estacionamentos de veículos na Cidade de São Paulo. Ainda teremos amanhã compartilhamento de bicicletas e segunda-feira concessão do mobiliário urbano. Sempre lembrando que essa é uma oportunidade muito especial. Esse é um projeto de lei que trouxemos a essa Casa para receber sugestões para ser aprovado, ouvir os senhores, perguntas, dúvidas, e que estaremos discutindo aqui também durante o mês de agosto para

aprovação. Sempre lembrando que a Secretaria de Desestatização criada pelo Prefeito João Doria, que tenho a honra de participar, cuida de projetos, cujo principal objetivo seja reduzir o tamanho da participação do governo para que os recursos sejam focados naquilo que a Cidade de São Paulo mais precisa que a população mais humilde precisa, realmente, do serviço público, saúde, educação, mobilidade, segurança e assistência social. E para isso foi criado nessa Casa uma Lei aprovada no mês de maio que constitui o fundo de Municipal de Desenvolvimento, para onde, todos os recursos economizados ou que vierem em nível de privatizações, ou de outorgas, serão depositados, cuja única destinação será nesses setores que eu disse, mais prioritários. Não irá para o caixa único, e nem para custeio, será para investimento. Lembrando que hoje, mais uma vez, vamos falar de um processo de concessão. Não estamos vendendo nada, não estamos privatizando. É uma concessão. Temos três grupos de projetos. Privatizações, que é quando o setor público vende, realmente, que são apenas três projetos que virão para essa Casa: Anhembi, Interlagos e o fundo imobiliário que é conjunto de imóveis ou terrenos abandonados ou mal utilizados, Depois temos o grande pacote que a audiência de hoje faz parte de concessões e que não estamos vendendo nada. Mas estamos concedendo a gestão por um período determinado, com a fiscalização do Governo, e de uma agência reguladora municipal multidisciplinar que será criada e por último parcerias públicas privadas, que é uma espécie de concessão, que é quando recebe um grande investimento no início e depois vem amortizado ao longo do tempo pela Prefeitura do Município de São Paulo.

O próximo passo no projeto de hoje, que receberá uma explanação agora pelo Dr. Antônio, Diretor da SP. Parcerias e o próximo passo será a publicação de um PMI procedimento de manifestação de interesse, que é quando abrimos para o setor privado fazer sugestões, projetos, os interessados nessa concessão apresentem suas ideias para construirmos no futuro essa licitação, até porque, especialmente no caso de hoje, estamos falando de um serviço que tem contrato atualmente, empresas de guincho, empresas de pátio

de estacionamento, contratos em vigor, e que não pretendemos que sejam cancelados, temos um tempo em que esses contratos ainda estão valendo, mas incluindo no projeto geral de concessões da Cidade de São Paulo já estamos trazendo para a mesma lei, porque vai significar uma grande economia. Hoje a forma com que esses serviços está contratado trás um desperdício de dinheiro para a Cidade de São Paulo que aqui será mostrado no painel, não só pelo Antônio mas pelo Dr. Joao Otaviano, Presidente da CET e pelo Prof. Motonaga da FGV também eu aceitou gentilmente o nosso convite para estar aqui. hoje pagamos pela disponibilidade dos guinchos e dos pátios de estacionamentos mesmo que não usamos, mesmo que seja abordados os chamados, existe uma grande diferença entre o que realmente é utilizado e a disponibilidade paga.

Com a grande presença hoje de aplicativos, e de outros serviços de guinchos na Cidade de São Paulo, principal função desse procedimento de manifestação de interesse será buscar ideais e projetos de empresas para que a Prefeitura do Município de São Paulo, para que o cidadão paulistano pague pela demanda realmente utilizada de cada guincho, também, do pátio particular. E não pela disponibilidade cuja diferença é bastante grande entre um recurso realmente utilizado enquanto estamos pagando pelo contrato.

Agradeço mais uma vez a presença de todos. Agradeço a presença dos Srs. Vereadores presentes, secretários, da atenção dessa Casa, que tem sido vibrante, principalmente, durante essa semana e todo esse semestre nos ajudando.

Convido, aqui, com a permissão do Sr. Presidente, o Dr. Antônio, Diretor da SP. Parcerias, para fazer uso da palavra em uma rápida apresentação e mostrar os números para os senhores. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registramos as presenças dos Srs. Vereadores Isac Felix e Fabio Riva.

O SR. ANTÔNIO MARQUES NETO – Boa tarde a todos. Minha ideia é fazer uma apresentação muito breve. A ideia servir de pano de fundo para um debate com todos os

senhores, agradeço a presença da sociedade civil organizada que está aqui hoje, e basicamente dizer que não existe modelo perfeito, sem a participação da sociedade, a ideia é dar os elementos para que possamos debater e chegar ao melhor modelo para São Paulo.

Seguindo a fala do Secretário Poit o que temos hoje em São Paulo, conforme colocou, são três contratos vigentes, um serviço contratado na base da disponibilidade, então no total, essas despesas se disponibilizam para o Município 33 veículos, 2250 vagas, e atualmente aqui na Cidade de São Paulo baseada em media de dias uteis, mais ou menos 100 veículos são guinchados diariamente. Se dividirmos os 100 veículos por 33, basicamente cada guincho em São Paulo, cada caminhão está sendo utilizado aí, três vezes por dia, quer dizer, o Município está pagando por um serviço, que tem uma baixa utilização. No total esses contratos custam para o Município cerca, de 14,7 milhões. Temos uma despesa com esses três operadores, anual, de 27,7 milhões, o que significa dizer que todo ano a Prefeitura do Município de São Paulo, a CET paga 13 milhões de reais para manter esses serviços funcionando, ou seja, o cidadão além de pagar pelo guincho, pelo pátio, o final cidadão também pagando uma parcela desse 13 milhões de reais, acreditamos que esse modelo não é o melhor modelo para a cidade, por isso que acreditamos que seria muito importante ter uma discussão de um modelo melhor.

Relembrando de como é feito esse serviço em São Paulo, quem tem o poder de fiscalização e continuará assim, é a CET. Ele quem tem o poder de regulamentação. Todas as vezes que tem uma infração de transito é chamado o fiscal, que faz, lavra a infração, se de fatio essa infração dentro do código de trânsito, ela ensejar o guincho, basicamente o que acontece, é que o fiscal chama esse caminhão, um dos prestadores de serviços que rapidamente atende essa prestação de serviço. Aqui em São Paulo temos uma questão muito seria de mobilidade. Geralmente esse caminhão demora a chegar até o ponto, porque muitas vezes ele atende uma ocorrência e foi até o pátio descarregar, e esse serviço, geralmente demora. Muitas vezes esse guinchamento não acontece. Chamamos essa operação de aborto,

porque muitas vezes o condutor do veículo acaba chegando para o fiscal, se identificando e falando: “Não! Essa operação é abortada. Mais de 50% das operações hoje na Cidade de São Paulo, são abortadas. Uma vez que o carro é guinchado, ele vai para o pátio, que serve para guardar o veículo, então a CET e o prestador de serviços no final eles estão recebendo uma responsabilidade de não ter nenhum problema com o veículo, o próprio agente da CET, quando ele lavra o auto ele checa para ver se o veículo tem algum tipo de avaria. O pátio é muito importante nessa operação. Ai depois que vai para o pátio, o cidadão tem de ir até uma das centrais da CET/Detran para fazer a liberação do veículo. E lá é feito o levantamento de todas as pendências do veículo, uma vez quitada as pendências ele vai lá e libera esse veículo e se de fato não tiver mais interesse de recuperar o veículo, ele vai para leilão.

Quais são as principais dificuldades que percebemos hoje no sistema atual? O Secretário fez uma introdução muito boa, deixou claro qual é o problema que temos. O nosso problema hoje é a falta de guincho, pagamos para 33, mas no final esses 33 demoram a chegar e demoram a cumprir com o dever. O que podemos fazer? Podemos aproveitar das tecnologias existentes. Acredito que um debate como esse é extremamente válido para aproveitar de outras experiências que temos, inclusive, aqui na Cidade de São Paulo, para fazer uso de tecnologia para reduzir custos e aumentar a eficiência. Como os senhores sabem tem vários aplicativos disponíveis a tecnologia está aí para ser usada. Basicamente hoje não usamos cidade inteligente, conceito de cidade de inteligente, como muito bem colocado pelo Sr. Secretário, não seria melhor pagar por serviços ou colocar uma regra que o operador novo, concessionário novo tenha de cumprir, ou seja, atender a ocorrência em um período de “x” minutos? Isso é uma coisa que gostaríamos de discutir com vocês.

Tem também, o que falamos: o baixo aproveitamento da infraestrutura. Hoje na Cidade de São Paulo, as seguradoras, os bancos, os próprios cidadãos tem acesso a uma rede de operadores de guinchos, muitas vezes são até profissionais individuais,. Então porque não acessar toda essa rede que está disponível e fazer uso dela? Da mesma forma os pátios.

São três pátios, cada pátio com 750 vagas, e os pátios são na Cidade de São Paulo, sabemos que é extremamente caro ter um pátio desse tamanho na Cidade de São Paulo. O modelo que podemos discutir aqui é de maximizar, porque hoje temos na Cidade de São Paulo varias estacionamentos muitos deles com vagas ociosas, que poderia muito bem atender, para guardar esses veículos, e no final temos uma questão crônica que precisamos resolver. É importante começar a discussão aqui, que é o tempo que demora em se fazer um leilão quando o proprietário do veiculo não tem mais interesse de buscar aquele veiculo, que no final aquele veiculo ocupa um espaço, esse espaço tem um custo como vimos ali. os 13 milhões de reais, uma parte é basicamente estadia. No final o cidadão paulistano está pagando pelo armazenamento de um carro que o proprietário não tem mais interesse. Para resolver isso precisamos aproveitar, não só esse processo de concessão, mas também aproveitar uma discussão mais aprofundada para agilizar esse processo.

Finalizando, quais são os objetivos que temos aqui? Desoneração. Hoje tem uma conta que o paulistano esta pagando, anual, de 13 milhões de reais, e a ideia é chegar a um modelo, por meio, da discussão, depois de um processo de procedimento de manifestação de interesse para buscar a melhor solução.

Por que no final o que a gente precisa? A gente precisa de mais guincho, a gente precisa de menor tempo de deslocamento, processos mais eficientes. Nós precisamos também usar o que já está disponível, a infraestrutura disponível, tanto dos guinchos quando dos estacionamentos, melhorar a fiscalização. O impacto que a gente vai ter aqui, uma vez que você sabe que o serviço vai existir, vai ser prestado com agilidade, dificilmente as pessoas vão tentar, ou vão continuar cometendo tantas infrações como a gente tem atualmente. Isso certamente terá um impacto também positivo na Zona Azul e também no tráfego da Cidade. Acho que é muito importante para São Paulo melhora aí a condições de mobilidade urbana.

A questão das receitas acessórias, que é um ponto que a gente gostaria de trazer para discussão, é uma vez que esse operador já está operando o guincho, já está operando o

pátio, porque não agilizar o processo de leilão quando o proprietário não tem mais interesse? Hoje a CET sofre para fazer os processos de leilão, isso toma tempo, é um processo burocrático, apesar de ser um processo extremamente simples e consolidado. Então é um outro ponto que a gente tem que pensar. E também a questão de integração tecnológica. Nós temos vários projetos que estão sendo discutidos e a gente sempre fala de câmeras de segurança e essas câmeras no final acabam capturando as infrações. Conforme a gente colocou aqui, hora nenhuma estamos propondo que a CET deixe de cumprir o papel, ou seja, a CET sempre, o fiscal da CET vai ser sempre o responsável por lavrar a infração e também o responsável por chamar o guincho. Então não muda nada. Agora, o que a gente consegue com o processo mais eficiente é ter um maior número de fiscalização e de infração e uma maior eficiência na utilização tanto da equipe da CET, quando também dos recursos públicos.

Então queria agradecer, abrir o debate. Ainda vamos ter alguns colegas falando, mas depois nós vamos estar abertos para as perguntas e estamos prontos para dar as respostas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Sr. Antonio Marques Neto, Diretor da São Paulo Parceria.

Registramos a presença dos Vereadores Claudio Fonseca, Presidente da Comissão de Educação, Aurélio Nomura, Líder do Governo, Zé Turin, Janaína Lima e Conte Lopes.

Tem a palavra o Prof. Alexandre Motonaga, professor na área das parcerias e concessões.

O SR. ALEXANDRE MOTONAGA – Boa tarde a todos. É um prazer estar aqui participando desta audiência pública sobre uma questão tão importante para São Paulo, para o Brasil e imagino que para uma amplitude maior.

Primeiro ponto que vou abordar não é especificamente a questão da gestão dos

pátios e estacionamento. Eu vou falar um pouco sobre o conceito do que é privatização e desestatização.

A gente precisa ter o seguinte cuidado. Quando a gente pensa que vai privatizar, desestatizar a gente vai entregar uma coisa que é nossa. Mas nós temos dois conceitos importantes: o que é estatal, o que é pública. Muitas vezes uma coisa que é pública não necessariamente é estatal. Vamos dar um exemplo, a Fundação Getúlio Vargas, uma entidade privada, presta serviço de educação, pesquisa, consultoria, fornece índices; Santa Casa de São Paulo é uma entidade privada e todo mundo conhece o trabalho da Santa Casa. Por outro lado, temos coisas que são estatais que não necessariamente atende a todo público. Vamos dar um exemplo, inclusive aqui do pacote, a concessão, privatização da Interlagos. Quem vai em Interlagos? Será que o morador, o munícipe da Vila Sonia frequente Interlagos? Não. O Capão Redondo frequenta? Não. Itaim Paulista? Não, ninguém frequenta. Inclusive um amigo meu, da Getúlio Vargas disse: “Vão privatizar isso? Que absurdo”. Falei: O Pedro, por quê? Quem frequenta lá é uma minoria que frequenta”, então, apesar de ser estatal não é público. O que interessa à população de São Paulo, ao munícipe manter isso junto à Prefeitura? É um custo, é uma necessidade de gastar energia com isso. Então vamos tirar isso para concentrar no que é importante. Então essa primeira questão, dividir o que é estatal e o que é público. Isso deve ser o ponto principal de discussão em qualquer processo de desestatização ou privatização, concentrar no que é público. Vai atender quem? Na ponta? O morador de Capão vai se atendido, o morador da Vila Sonia vai ser atendido? Isso que deve ser o ponto relevante.

Aí chegamos na questão dos pátios. A questão do pátio é um serviço meio para ajudar a CET. O objetivo da CET é a fluidez e a segurança de trânsito, portanto, não necessariamente tem que ser prestado pelo poder público. Você pode tranquilamente privatizar. Isso não quer dizer que vai deixar de ser uma coisa importante pública para toda a Cidade. O que a gente quer? Uma maior agilidade e um menor custo em relação a isso, economizar os 13 milhões que foram colocados. Então tem todos os pontos positivos para que

você apoie esse projeto. Essa é a ideia.

E o que a gente quer como cidadão? Que isso venha acontecer de forma mais rápida. No fundo, não interessa quem presta o serviço, interessa qual o resultado prático. O Deng Xiaoping, que foi um líder chinês, da China Comunista, disse: “Não importa a cor do gato, o importante é que coma o rato”, ou seja, eu, cidadão munícipe, não interessa se é empresa A, B ou C, eu quero que o serviço seja prestado para mim, num preço razoável, bom, mas que efetivamente seja prestado. Esse é o grande conceito que devemos levar aqui das privatizações.

E no campo privado em relação à gestão dos pátios e dos guinchos, com certeza quem vai ter expertise disso é o setor privado. A CET tem que gastar energia com a fluidez e segurança do trânsito. Esse é o ponto relevante que devemos levar em conta.

Eu acho que basicamente é isso. Esse é um tema que vai ser discutido por esta Casa, que é a Casa legítima para isso, os Vereadores foram eleitos para fazer isso e, acima de tudo, o Prefeito, a proposta dele foi desde o início isso. Então quando ele recebeu a aprovação no primeiro turno já houve uma total aprovação da população, ou seja, ele tem legitimidade para propor isso e seguir em frente, bastando o O.K. dos Srs. Vereadores.

De forma resumida, para não tomar o tempo, acho que essa é a principal mensagem. Agradeço a todos e boa sorte.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registramos a presença do Vereador Reginaldo Tripoli, Líder do Partido Verde na Casa.

Queremos informar que ao lado da Mesa ficarão as pessoas que farão as inscrições para aqueles que quiserem se manifestar, que terão cinco minutos para falar.

Tem a palavra o Sr. João Octaviano Machado Neto.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO – Vereador Toninho Paiva, Vereadores presentes, meu colega de Governo Wilson Poit, Antonio, diretor da São Paulo Parcerias, boa tarde.

Só reforçando o que foi dito, importante notar aí que essa dinâmica da remoção e de estacionamento de fato faz parte de uma ação de fiscalização na cidade de São Paulo que pode e deve ser modernizada com um projeto como esse aqui, de uma concessão nesses moldes.

Hoje o que nós temos? Temos uma situação lá em que a gente é obrigado a fazer um contrato e paga por uma disponibilização que muitas vezes a gente não conseguir colocar na totalidade e com um processo de concessão dessa, obter aí a questão dos níveis de serviço, nós vamos contratar um serviço e esse serviço a ser concedido ele vai agilizar e muito essa ação da remoção dos veículos estacionados de forma irregular na cidade.

Então é fundamental que essa modernização se dê. Hoje você tem um monte de guinchos na cidade que estão com grau de ociosidade maior que podem ser acionados e nos ajuda a fazer com maior agilidade essa fiscalização. Da mesma maneira, hoje, no contrato, a gente estabelece aí que o contratado deve nos disponibilizar um número de 750 vagas por contrato e ele vai ter essa disponibilidade permanentemente.

Então, ele tem de ter um local com essas 750 vagas e, a partir da concessão, ele pode simplesmente nos prestar o serviço da remoção e levar para uma vaga que ele tem, em convênio com um estacionamento, ou que seja. Sabemos o custo da área na cidade de São Paulo.

Então, essa é uma modernização que nos ajuda muito, pois elimina um custo adicional anual da ordem de R\$ 23 milhões, que faz com que tenhamos uma efetividade muito maior na prestação desse serviço. Também é uma situação muito mais confortável para o cidadão, que pode ligar reclamando do carro parado na porta da casa dele, em guia rebaixada, e terá muito mais agilidade para o guincho chegar ali. Nós não perdemos o poder regulamentador da CET, que será o agente que fará a autuação. Isso não está em questão.

Essa é uma das questões de avanço da modernidade, é uma questão legítima, que fará muito bem para a gestão da Cidade, pois o cidadão será muito mais bem atendido por

esse serviço e nos ajudará a agilizar a fiscalização. Então, esse projeto está dentro desse contexto que o Prefeito João Doria nos traz de um modelo de gestão mais atual, mais contemporâneo, que faz com que a gente tenha uma permanente redução dos custos de operação e uma maior eficácia, uma maior efetividade, das ações do Poder Público.

Isso é algo que fará com que a gestão do trânsito, principalmente essa gestão do estacionamento, seja modernizada. E quero mostrar um número para os senhores verem como é complicada a fiscalização nas ruas.

Este ano, tivemos 31 agressões aos “marronzinhos”. Dessas 31, 25 foram por estacionamento em zona azul e estacionamento em área proibida. Recentemente, um caminhão fez uma conversão proibida na Ponte da Casa Verde, e o agente autuou o caminhão. O motorista e o passageiro desceram do veículo, e o motorista deu uma facada no “marronzinho”, que só não morreu porque a faca bateu no rádio que estava no ombro dele.

Outro caso que houve na Bela Vista: é aquela história de “só um minutinho”, “eu vou parar só minutinho na escola da minha família”. Mas os senhores imaginam se todos os pais pararem só um minutinho de forma irregular. O “marronzinho” foi parar desacordado no Hospital Beneficência Portuguesa. Então, essa fiscalização nas ruas é complicada, difícil, então é preciso uma modernização. Isso nos ajudará muito.

Esses 31 casos de agressão estão sendo processados pelo Jurídico da CET, em defesa dos nossos agentes. Mas é uma realidade no nosso dia a dia, na fiscalização nas ruas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registramos a presença da Vereador Rute Costa; do Vereador Eduardo Suplicy. Sejam bem-vindos.

Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, acho que a gente não precisa ter mais guinchos, como foi falado pelo Diretor da CET, mas acho que tem que haver um sistema eficiente de remoção, de guarda desses carros. Aliás, a lógica para esse serviço é não ter

nenhum ativo, porque o Município, na verdade, não deveria gastar um centavo por isso, já que é o agente privado, o dono do carro, que está causando o motivo da remoção – seja por abandono do veículo, cuja responsabilidade é da Prefeitura Regional; ou por estacionamento irregular, e aí é autuado pela CET.

Na realidade, se a relação for direta, com serviço credenciado, ou seja, se todos os guinchos de São Paulo estiverem credenciados para prestar um serviço o mais rápido possível e uma plataforma tecnológica relacionar esses guinchos e os espaços de guarda dos veículos, está solucionado o problema. Então, é muito menos o ativo, seja o carro ou o metro quadrado para guardar esse carro; e muito mais um sistema eficiente, que utiliza os guinchos que já estão à disposição da Cidade, guinchos que estão à disposição de outros serviços, mas ficam parados ali para fazer apenas cem ocorrências por dia, o que não faz nenhum sentido.

Sendo assim, nós estamos gastando mais do que precisamos, e muitos outros também gastando mais do que precisam. E aqui, na presença do Sr. Secretário, quando lançou o ativo para uma melhor utilização do que a Cidade já tinha, que era só a frota de veículos; portanto, a gente pode fazer o mesmo para a frota de guinchos e associar isso à guarda em estacionamentos licenciados para a Cidade.

Acredito que a tese trazida de remoção e pátios é absolutamente inteligente, pois deve gerar algum resultado ao Município; Então, é possível imaginar uma outorga, um custo, a esse serviço? Talvez esse seja o único debate que a gente precisa fazer, porque não precisamos de nenhum recurso para investimento, mas de um modelo adequado de contratualização.

Nem sei se precisamos, de fato, ter alguma outorga para esse serviço. Talvez o modelo não seja uma concessão, e sim um maior credenciamento de guinchos e um maior credenciamento de metros quadrados capazes de abrigar esses carros. Estou tentando dar uma contribuição, que nem sempre a concessão é melhor para a gestão. Ao querer fazer uma concessão para um único aplicativo de um serviço, erraríamos, pois não haveria a disputa entre

eles. Portanto, ter a performance daquele capaz de oferecer o serviço no melhor preço e no menor tempo, com a melhor qualidade.

Então a gente tem um desafio de estudo de modelagem que não precisa ser necessariamente uma concessão, mas que tem de ser uma transferência direta ao agente privado, credenciado, com competências anunciadas para isso; e fixar a forma de remuneração direta àquele carro que estiver abandonado; certificado que precisa ser recolhido, seja para a CET, ou em algum momento também reconhecer a necessidade de recolhimento do carro.

Com certeza, esse é um modelo que fica de pé, com certeza, pois temos excelentes prestadores de serviço na cidade de São Paulo, com certeza; temos metros quadrados de estacionamento sobrando, com certeza. Matéria recente da *Folha de S. Paulo* anuncia que 30% de metros quadrados de estacionamentos estão vagos em São Paulo, por conta das OTTCs. Então, a gente está gerando vaga de estacionamento porque está tendo competência na utilização do ativo carro que começa a circular mais cheio, de maneira mais inteligente.

Acredito, de verdade, que nesse caso há um modelo que pode ser eficiente e reduzir o custo para o Município e para a sociedade. São peças importantes associar eficiência, eficácia e efetividade numa ação pública, transferindo para as competências do setor privado. Lembrando que os modelos em que municípios da região metropolitana conceder o serviço não foram bem sucedidos, como em Guarulhos, Diadema, São Bernardo do Campo.

Na tentativa de modelos de concessão, ou de modelos de contratualização de serviços, esses municípios não foram bem sucedidos. Houve CPs, suspensões por parte do Tribunal de Contas do Estado. Então, talvez São Paulo possa inovar, oferecendo uma plataforma de serviços que utilize os ativos que já estão à disposição da Cidade, que são os guinchos do particular, e utilize metros quadrados que possam servir para acomodar esses carros e dar muita agilidade.

Tem um desafio maior, que vem de uma medida provisória de 2015, que estabeleceu um regime mais célere para a permissão do leilão, que talvez seja o maior problema que a gente tenha hoje nessa questão do veículo, pois veículo tem certidão de nascimento, mas não tem certidão de óbito, então é muito difícil conseguir tirar o carro. Eu que tenho me desintoxicado, deixo de ser “carrodependente” a cada dia, mas tem uma lógica, infelizmente, na nossa sociedade de não deixar o carro, então é muito difícil conseguir dar baixa no veículo, mesmo sabendo que aquele veículo praticamente inexistente, pois está numa fazenda, num sítio, ou na periferia da Cidade.

O esforço que a gente terá de fazer é, com o tempo, também começar a interpretar como podemos ir zerando um pouco dessa frota que, normalmente, só cresce. Esse é um desafio também de começar a tirar carro que continua inscrito como carro, mas que não tem mais vida.

Contem com a nossa ajuda, com o nosso trabalho.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado pela ilustração, Vereador Police Neto. Registramos a presença do Sr. Marcelo, Assessor Especial da Secretaria de Relações Governamentais.

Tem a palavra o nobre Vereador André Santos.

O SR. ANDRÉ SANTOS – Boa tarde, nobres Vereadores, Sr. Secretário, todos da Mesa, todos os que nos dão o privilégio da sua presença.

Dentro dessa linha do nobre Vereador Police Neto, temos visto que há um acúmulo de veículos removidos que são deixados nos pátios e estacionamentos da Prefeitura de São Paulo.

A dúvida que eu tenho é: será apenas por meio de leilões a forma de reduzir esse acúmulo de veículos nesses estacionamentos, ou vocês estão estudando outra forma para que esse processo seja um pouco mais acelerado?

Há muitas pessoas que se sentem prejudicadas nos casos de remoções indevidas dos seus veículos. Elas terão garantias claras que as possibilitarão recuperar seus veículos? Se sim, quais serão e quem responderá por isso, no caso de alguma empresa receber o direito de concessão? Quem será responsável: a Prefeitura ou a concessionária?

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra a nobre Vereadora Janaína Lima.

A SRA. JANAÍNA LIMA – Boa tarde, senhores e senhoras. Gostaria de cumprimentar a Mesa, na pessoa do Presidente da Comissão de Administração Pública, Vereador Toninho Paiva; amigo e Secretário Wilson Poit, Secretário de Desestatização, que vem liderando esse processo de forma brilhante; todos da sociedade civil, cidadão que está nos acompanhando pela TV Câmara São Paulo.

Hoje, mais uma vez, estamos reunidos para falar do Projeto 367/2017, que trata da concessão de bens e serviços. Neste momento, estamos falando dos serviços de remoção dos veículos de pátios. Muitos apontaram os desafios desses problemas e tudo o que nós devemos construir juntos. Este é um momento em que nós convidamos a sociedade a construir melhoras do projeto, e é o momento em que o Legislativo tem condições de garantir a sua contribuição.

Eu gostaria muito de trazer o momento econômico do nosso país, para explicar para todos os cidadãos o porquê da necessidade, da importância, desse projeto de concessão, e qual o seu objetivo, as vantagens e o que a gente pode garantir e como isso pode reverter como prioridades atendidas da Administração Pública.

Todos têm sentido os efeitos dessa crise econômica. Desde 2014, estamos fazendo ajustes no nosso orçamento. O dinheiro está mais curto, tivemos que fazer diversos cortes: diminuimos ou paramos de ir a restaurantes, paramos de viajar; muitos de nós já começamos inclusive a fazer as contas para 2018, pesquisando valores de escolas para os filhos, ficando mais atentos aos gastos de energia, contas de água. Isso, nada mais é do que cortar o

supérfluo para que possamos, então, focar no essencial.

É exatamente isso que todas as esferas de governo estão fazendo. E a Prefeitura não é diferente. A crise econômica gerou 14 milhões de desempregados no nosso país. Como consequência, a arrecadação caiu a um dos menores níveis da história. Nossa economia voltou ao mesmo patamar de 2010: perdemos sete anos de desenvolvimento. Agora, imagine você que, por sorte, ainda está empregado, tentando pagar as contas de hoje com um salário de sete anos atrás. Essa conta não vai fechar. E esse é o desafio de todas as esferas da administração pública, inclusive da Prefeitura.

A Prefeitura tem de fazer escolhas, tem de cortar tudo o que é possível, para focar no essencial. Não adianta olhar para um lado do patrimônio, que representa os pátios de estacionamento de veículos e os serviços de remoção, porque assim como na nossa casa a Prefeitura tem obrigação de manter funcionando bem: saúde, educação e segurança.

Todos viram, na apresentação do Secretário Wilson Poit, o custo da operação, que é de R\$ 30 milhões, arrecadando somente R\$ 14 milhões. Ou seja, menos da metade. Então, vamos trazer a lógica para o nosso orçamento doméstico: se você tem um salário e as suas despesas correspondem ao dobro do seu salário, você tem de cortar.

Eu cortaria e tenho absoluta certeza de que você, no seu orçamento doméstico, faria o mesmo, porque todas as famílias preferem ter condições para comprar os livros e materiais que seus filhos usam na escola, comprar os remédios que muitas vezes no posto de saúde já não tem mais recursos para oferecer para a população e garantir a comida na mesa todos os dias. Os restaurantes, as viagens, que são menos importantes que a saúde e a educação das nossas famílias, ficaram de lado e é por isso que eu defendo e venho aqui a esta tribuna mais uma vez defender o Plano Municipal de Desestatização, porque o que é supérfluo para que se mantenha funcionando bem e com qualidade o que realmente interessa para as pessoas da nossa Cidade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Vereadora Janaína Lima.

Tem a palavra o Vereador Eduardo Matarazzo Suplicy.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Presidente Toninho Paiva, prezados Secretário da Desestatização Wilson Poit, João Octaviano, Presidente da CET, Antonio Marques Neto, diretor das parcerias e Srs. Vereadores, prezadas senhoras e senhores, primeiro queria agradecer o esclarecimento, não pude estar ontem aqui porque tive uma palestra na Praia Grande para a conferência nacional dos trabalhadores no comércio e nos serviços e eu soube que o Secretário Wilson Poit esclareceu a respeito de um ponto muito importante de interesse daqueles que são permissionários nos parques, em especial as cooperativas de vendedores ambulantes, os do Parque Ibirapuera e de outros parques. Soube que o senhor afirmou que de fato o Prefeito João Doria disse aos presidentes de ambas cooperativas, e eu estava ao lado dele, quando ele afirmou que a Prefeitura, na sua gestão, dará continuidade ao funcionamento das cooperativas. Mas eu tenho uma indagação que constitui até uma preocupação daquelas cooperadas e cooperados, se não seria o caso de no Projeto de Lei 367 houvesse também as regras definidas que pudessem até garantir esse relacionamento que a Prefeitura terá como responsável pela administração do parque, mesmo que haja concessão para uma ou mais empresas privadas, e que regras poderiam estar ali definidas e que pudessem até ser um elemento de segurança para essas cooperativas no sentido de que seu trabalho vai continuar por bastante tempo. Por exemplo, a cooperativa dos vendedores autônomos lá tem já 17 anos e, conforme pude explicar ao próprio Prefeito, levei o livro da história da cooperativa, se trata de algo, um exemplo para que possam ser constituídas formas cooperativas de economia solidária em todo o Brasil, e se isso puder assim estar também nas preocupações da administração municipal eu acho que seria muito saudável. Se puder, não sei, poderíamos até conversar um pouco a respeito de eventual emenda que possamos fazer definindo com clareza esse ponto. Fica aqui essa sugestão.

Agora, na medida em que estamos dialogando sobre a questão dos pátios e

estacionamentos, acho que seria importante tanto no caso de outras formas, seria importante que as regras de concessão possam estar previstas e garantidas no Projeto de Lei 367, que, por enquanto está colocado de maneira bastante genérica. Por exemplo, qual o impacto no orçamento e qual a desoneração, no caso dos cofres públicos, que a concessão dos pátios oferece? Que contrapartidas estão previstas? E em especial também, uma preocupação referente ao estacionamento de veículos. Por exemplo, nos parques de São Paulo, o Ibirapuera, o Villa Lobos, o Parque do Carmo e outros têm lugares de estacionamento. Há alguma norma que vai ser estabelecida se esses lugares passarão a serem administradas por empresas ou iniciativa privada que eventualmente venham até com a receita do estacionamento significar melhorias, seja a reforma das quadras esportivas, sejam todos os benefícios que eventualmente poderiam ser colocados em cada parque. E haveria alguma limitação no que diz respeito ao preço do estacionamento para que não seja, digamos, um preço exagerado, que venha limitar a visita dos paulistanos e visitantes de São Paulo aos parques? São essas as indagações que tenho.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Vereador Eduardo Suplicy.

Tem a palavra o Vereador Souza Santos, Presidente da Comissão de Política Urbana.

O SR. SOUZA SANTOS – Sr. Presidente, Vereador Toninho Paiva, Secretário Poit, demais Vereadores, senhores e senhoras que nos acompanham aqui e aqueles que nos acompanham em Casa, Secretário Poit eu estava fazendo algumas pesquisas ainda há pouco e vi que a portaria SMDP-20, de 23 de junho de 2017, versa em seu artigo 1º, “Institui o chamamento público de procedimento e manifestação de interesse tendo por objeto a apresentação de estudos de modelagem operacional, econômica e financeira, jurídica e de engenharia e arquitetura para revitalização, modernização, operação, manutenção e gestão dos cemitérios e públicos municipais” e aí segue.

É muito bom isso aqui porque nós temos como certo que o chamamento ele vem dizer, a sociedade vem dizer das ideias, vem dizer das sugestões, ou seja, o resultado que essa consulta pública trouxe para a Prefeitura, ou seja, o PMI, que é o procedimento de manifestação de interesse, é muito importante.

Portanto, as audiências públicas são importantíssimas para que possamos medir um pouco do que a sociedade pensa a respeito daquilo que está sendo feito. E é importante isso, Vereador Toninho Paiva, Secretário Poit, demais Vereadores, senhores e senhoras, porque não fica aquela impressão de que está sendo feito na calada, às escuras, de qualquer forma, não dando aquela impressão de que a sociedade está sendo enganada. Isso é muito importante que deixemos isso bem às claras, transparente, para que então as pessoas tenham o total conhecimento daquilo que o Poder Público está fazendo.

E pensando assim, Secretário, ontem, disse em minha fala rápida sobre como Presidente da Política Urbana, de ofício, poderia fazer isso. Mas na primeira reunião que teremos na quarta-feira, dia 02, vou colocar à Comissão de Política Urbana as audiências públicas que solicitamos, para que possamos também fazer parte e darmos um pouco da contribuição da Política Urbana à sociedade.

Na quarta-feira, 09 de agosto, às 13h, no Auditório Prestes Maia, vamos falar um pouco sobre a questão do PMI, que já foi também publicado sobre o Pacaembu. Dia 16 de agosto, quarta-feira, no Salão Nobre, vamos falar na audiência pública sobre as questões do Cemitério. Dia 23 de agosto, quarta-feira, no Salão Nobre, vamos também falar sobre a venda dos imóveis. Dia 28 de agosto, no Primeiro de Maio, vamos falar sobre a bilhetagem. Dia 01 de setembro, sobre o mercado de sacolões. Dia 11 de setembro, sobre a questão dos parques e praças. Dia 21 de setembro, sobre pátios e estacionamentos. Dia 25 de setembro, sobre os bicicletários. Dia 02 de outubro, sobre o mobiliário urbano e, por último, na quinta-feira, dia 05 de outubro, no Salão Nobre, falaremos sobre as questões de terminais.

Tenho certeza que como aqui estão sendo bastante elucidadas as questões, a

sociedade civil participando, também daremos uma bela contribuição para elucidar também essa questão da desestatização, das privatizações e concessões que o Prefeito João Doria está fazendo. É uma questão muito importante, a cidade de São Paulo realmente precisa disso. Estou acompanhando muito de perto a viagem do Prefeito buscando investimentos. Está no caminho certo, o Brasil precisa disso.

Muito obrigado e parabéns pela iniciativa. Boa tarde a todos.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Vereador Souza Santos. Passamos agora à participação dos munícipes. Tem a palavra o Sr. Rubens Bossi, estudante de Direito do Mackenzie. (Ausente)

Tem a palavra o Sr. José Carlos Damasceno, da Associação Beneficente de Empregados e Desempregados do Estado de São Paulo.

O SR. JOSÉ CARLOS DAMASCENO – Boa tarde, Presidente. O senhor me deu duas honras agora. Primeira é estar aqui e a segunda é subir aqui e fazer minha questão. Muito obrigado.

Meu nome é José Carlos, faço a parte jurídica de uma entidade, boa tarde, Vereadores, Presidente, Secretário e todos os presentes. Sou morador de Guaianases e lá temos uma dificuldade. Temos dois pátios gigantes com carros velhos abandonados. E isso está criando bichos, água parada, dengue e um visual muito feio. Como se resolverá isso no futuro, por gentileza?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Tarcísio Brandão Eufrazio.

O SR. TARCÍSIO BRANDÃO EUFRAZIO – Boa tarde a todos. É uma honra muito grande estar aqui e fazer parte desta tribuna. Uma tribuna que muitas vezes deixa passar oportunidades, principalmente esta tratada aqui, porque quando o Poder Público não faz reclamam porque não faz.

Hoje, temos aí o nosso Prefeito Doria com várias ideias e projetos que tenho a

certeza, não foram discutidos aqui por nenhum outro Prefeito da Cidade. E a gente que é da comunidade sofre nas periferias. E perguntam por que não esses projetos excelentes para a economia brasileira e paulista, para melhorar a vida de todos os munícipes. E a gente esbarra aqui com as ótimas ideias do nosso Prefeito Doria e essa dificuldade enorme para passar esses projetos.

Acho que as comunidades não deveriam ser convidadas só no momento de audiência pública. Deveria ter portaria para os presidentes e líderes comunitários viessem aqui junto com os Vereadores para podermos desenrolar essas questões porque só nós sabemos o que passamos.

Sou superatuante. Comecei investigando desde quando meus cabelos eram pretos. Olhem a cor que está meu cabelo hoje. Isso é de tanto sofrimento e deveriam resolver o problema das pessoas mais carentes, que mais precisam. E Vereadores aqui, por interesses próprios, não podem passar porque não fazem parte do Governo. Não respeitam as comunidades, os cidadãos brasileiros e não passam os projetos que vêm nos beneficiar.

Então venho aqui com muita honra e fico indignado quando vemos projetos que podem melhorar a situação daqueles que mais estão sofrendo nas periferias e Vereadores com interesse próprio ficam puxando para o outro lado e não passam os projetos.

Sou Presidente da Associação Beneficente dos Empregados e Desempregados do Estado de São Paulo e acompanho 24 horas a votação de todos os Vereadores aqui. Agora, nas próximas eleições, esses que não têm acompanhado os projetos que atendem a necessidade do nosso povo, vou expulsar da nossa comunidade lá. Porque se não podem aprovar os projetos que vêm nos beneficiar, na hora de pedir votos na nossa comunidade vamos expulsar.

Gostaria de fazer uma pergunta para o Secretário, o que acontecerá com esses veículos se ninguém for buscar nos pátios? É isso que quero saber, porque na zona Leste está cheio de marginais, pessoas de má conduta dentro desses carros. Esses pátios só servem

para segurar vagabundos para roubarem pais de família que saem do serviço de madrugada.

Muito obrigado. Espero voltar aqui outras vezes e puxar a orelha desses Vereadores que não passam os projetos que nos beneficiam. Parabéns Doria. Você é o cara.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O senhor está convidado para vir em todas as reuniões ordinárias aqui.

Tem a palavra o Sr. Dony Calleb, Diretor Financeiro do Clube das Mães de Guaianases.

O SR. DONY CALLEB – Boa tarde, Sr. Presidente, Vereadores, autoridades e todos os presentes, é com muito prazer que estou aqui hoje, pego as palavras dos meu companheiros de Guaianases. Estou vendo que Guaianases tem peso aqui hoje e isso é uma novidade para mim.

Sou do Financeiro do Clube das Mães de Guaianases e quando vi esses números fiquei estupefato, 13 milhões é muito dinheiro gasto e tirado dos paulistanos. Sou a favor dessa concessão. Vi aqui algumas explanações de alguns colegas e sou favorável. Tenho a liberdade de chamar de colegas porque me abriram os olhos para isso. Não sabia dessas contas e fiquei estupefato mesmo.

Essa ideia sempre tive na cabeça: no meu bairro há vários estacionamentos e a minha pergunta é: quando um incêndio acontece nesses pátios, o prejuízo é maior? Acredito que sim. Então sou muito a favor dessa concessão. Estou convencido disso. Essa é minha palavra.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Marcio Scala, MR-3 Serviço – Empresa.

O SR. MARCIO SCALA – Boa tarde, membros da mesa, somos de uma empresa que é do ramos de atividade compatível com o que estamos falando. Em primeiro lugar, quero dizer que sou totalmente a favor a essa questão da concessão.

Só dois particulares, no levantamento feito pela CET não foram colocadas as receitas de leilão. Então o déficit é menor. Em outra situação, com a questão dos 33 guinchos, podemos ver que são três remoções por dia. Gostaria de lembrar que a remoção de veículo por estacionamento proibido, que é 100% da CET, é uma operação muito complicada, porque os veículos são estacionados em lugares íngremes.

Também gostaria de falar que somos a favor dessa questão da concessão, com a prerrogativa da empresa fazer a remoção, fazer a guarda e ser responsável também pelo leilão. Vou dar um exemplo: alguns lotes, com 10, 15 mil metros, a empresa teria de disponibilizar. Passando esse excedente, dando uma superlotação, poderia ser passado para outro local.

Só queria que levasse em consideração essa questão de usar vários estacionamentos. Uma coisa que a CET tem de muito importante hoje é a questão da segurança. Todos os carros recolhidos são lacrados e não há nenhuma reclamação, que eu saiba, de que há subtração de pertences.

Então deram sugestões de colocarem em vários estacionamentos e acho que é um pouquinho complicado e também a liberação desse veículo para o município após seria em vários locais. Onde o município iria retirar esse veículo?

Então são duas coisas: a segurança e a localização. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Brasil Laerte.

O SR. BRASIL LAERTE – Sou Chanceler Global de Assuntos Diplomáticos da UNESCO, que é o Cosmos Universidade das Nações Unidas Educação e Cultura, Universidade que estamos abrindo em 93 países. Primeiramente saudar os Vereadores e Vereadoras presentes, autoridades, todas e todos reunidos aqui para debater as políticas públicas da cidade de São Paulo, especialmente os espectadores e internautas que estão nos acompanhando.

Quando os Ex-Governadores Franco Montoro e Covas estavam com seis meses na Prefeitura, apresentei uma tese de mobilidade urbana de peso, quase 400 páginas, que previa

até 2015, aproximadamente, 400 quilômetros de metrô, sendo que 85% subterrâneo e 15% sobre trilho.

O projeto previa a construção nas estações de shoppings populares, mercados, estacionamento para veículos, motocicletas e bicicletas. Mas infelizmente o Governo retrocedeu. São Paulo hoje tem apenas 80 quilômetros de Metrô e quando começou o processo de construção em São Paulo também começou na Cidade do México que tem hoje 253 quilômetros. E é uma Cidade com o PIB inferior ao de São Paulo.

São Paulo hoje tem uma frota de quase 7,5 milhões de veículos. Nova Iorque tem mais de 40 milhões. 35% dessa frota são sucatas que não deveriam mais estar andando nas vias públicas da cidade de São Paulo.

Hoje as blitz da Polícia Militar – acho até inconstitucional – apreendem o veículo, levam para o estacionamento. E esses veículos ficam causando danos para a Cidade, à saúde da população que mora ali no entorno. E qual é a tese? É que esses veículos para serem guinchados deveria haver uma ação do Ministério Público, notificar os proprietários e na segunda vez apreender.

A tese, Secretário, é que esses veículos guinchados por falta de pagamento, se o proprietário não tem interesse de recuperar o veículo é que aí ele possa vender para as montadoras, dar como entrada e adquirir um veículo novo.

Então seria, vamos dizer, a descentralização dos guinchos nas subprefeituras, que hoje é centralizado, e o senhor falou que demora 2, 3 horas para chegar ao local.

São essas questões que eu venho apresentar. Acho que esta Casa deveria apresentar um projeto de lei para tirar 35% dessa sucata que roda aqui na cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O senhor por gentileza respeite os que estão aqui. O senhor vai concluir?

O SR. LAERTE BRASIL – Estou concluindo. Tirar essa sucata e devolver para os

traficantes. Seria uma forma mais democrática. A polícia, numa primeira abordagem, já prendeu o carro do cidadão, e às vezes esse carro chegue ao estacionamento e é até roubado. Era o que eu tinha a dizer. Obrigado pela palavra. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Com a palavra, o Sr. Lázaro Fernando de Carvalho.

O SR. LÁZARO FERNANDO DE CARVALHO – Boa tarde a todos, boa tarde à Mesa. Sou Lázaro Fernando Carvalho, Presidente da Associação de Proprietário Pátio e Guincho da Cidade de São Paulo; Sou Vice-Presidente da Associação Brasileira de Pátio e Guincho e Presidente atual do Sindicato de Guincho e Pátio do Estado de São Paulo.

O projeto de concessão, hoje, para nós como empresários, é o melhor possível levando-se em conta certas situações já num primeiro momento, que seriam os leilões, que não acontecem. Então, não adianta fazer essa concessão se essa regra de como vai ser não estiver definida, contemplando desvinculação de débito, processo até mesmo hoje de sorteio de um leiloeiro, que não sai. Então, não adianta. Hoje, poderia ser um pátio bem reduzido na Capital. Dá para ser rotativo, esse pátio, dá para ter constância nos leilões – somente seguindo a lei. Porém, há muitos agravantes para isso acontecer.

Sobre o veículo concedido, como o Vereador falou, de um aplicativo, eu não vejo que seja bem simples assim, com simplesmente um aplicativo. Teria, sim, que ter um CCO, um Centro de Controle de Operações, onde todas as chamadas serão concentradas, gerenciadas, fiscalizadas, com um acompanhamento do guincho do ato do acionamento até a remoção e chegado ao pátio, com um histórico do início ao fim desse veículo. Mas, para isso, não basta usar simplesmente um aplicativo, isso não funciona. Não é um guincheiro que vai chegar e guinchar um carro, são necessários procedimentos diferentes, e o sistema é bem complexo.

Eu acho que deve ser feita a concessão, é possível ser feita, mas tem que ter muitos processos. Cito, como exemplo, um modelo implantado na Polícia Rodoviária do Paraná, recentemente, onde eles adotaram um valor, e quem ganhou nessa situação foi o

munícipe, uma vez que a concessão foi por queda de preço, não teve a outorga para o Município. Porém, é um *mix* o que eles fizeram. Isso não pode ser concessão. Concessão já prevê 10 anos mais 10 anos e com outorga, o que também é válido, também pode. Porém, lá funciona muito bem; o guincho não fica à disposição, porém esse CCO tem todos os caminhões rastreados, treinados, pessoal preparado, e hoje lá está funcionando muito bem.

Acho que é possível, mas não é tão simples como o pessoal está pensando. Porque é muita responsabilidade no pátio, conforme citou anteriormente um senhor: fogo *etc.*. Dá para limpar a Cidade, dá para melhorar a mobilidade urbana, dá para o Município arrecadar; mas, primeiro, tem que acertar bastante as regras, e é nisso que as nossas entidades vêm trabalhando. Era isso. Obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Sr. Lázaro. Com a palavra, o Sr. Arlindo Amaro.

O SR. ARLINDO AMARO – Boa tarde. Sou a região do Ipiranga. Cumprimento a Mesa por esta audiência pública, mais, para a população discutir os problemas da cidade de São Paulo.

Faço lembrar o seguinte: a Secretaria Municipal de Transportes, desde os anos 70, criada para solucionar os problemas de trânsito da Cidade, naquela época tínhamos mais ou menos 3 milhões de veículos. Em seguida, foi criada a CET, em 1976, uma companhia mista para auxiliar a Secretaria de Transportes e resolver os problemas de trânsito, transporte e até de pátio de controle de apreensão desses veículos. Temos em São Paulo mais ou menos 40 pátios que fazem apreensão. No Ipiranga, na Presidente Wilson, há um pátio enorme com inúmeros carros abandonados, onde proliferam insetos, ratos e faz a contaminação do solo. Acho que a maioria dos pátios da Prefeitura está nessa situação. Então, fico me perguntando: qual será a função da Secretaria Municipal de Transporte em relação à CET em relação a essas concessionárias que estão sendo agora chamadas para poder fazer uso ou trabalhar para a Prefeitura? Como fica a Secretaria de Transporte, que já foi bastante enxugada? A CET,

na época tinha 2 mil marronzinhos; hoje, obviamente, tem mais, porque a Cidade está chegando a 8 milhões de veículos. Também, a quantidade de guinchos. Hoje chamamos um guincho pelo 1188, da CET, há uma demora muito grande, principalmente nos bairros. No Ipiranga, por exemplo, ficam inúmeros carros abandonados, que usam as ruas para estacionamento. Ficam por meses e meses sem qualquer procedimento da autoridade pública municipal.

Era isso o que eu queria dizer. Muito obrigado, e parabéns por esta audiência pública. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Com a palavra, o Sr. Diogo da Luz.

O SR. DIOGO DA LUZ – Boa tarde a todos os presentes, boa tarde aos membros da Mesa, Srs. Secretários, Vereadores e funcionários presentes.

Eu, como pagador de impostos, não gosto de fazê-lo nenhum pouco, e até hoje não conheci ninguém que pagasse impostos com prazer. Por isso, cada vez que vejo a possibilidade de pessoas colocarem dinheiro em serviços de utilidade pública sem que sejam impostos, mas voluntariamente, acho que a gente tem que aceitar sempre. Se isso traz economia à Prefeitura, certamente vai trazer economia dos nossos impostos. Talvez a gente não chegue a ver rapidamente a redução dos impostos, mas muito provavelmente, se a Prefeitura tomar diversas medidas como essa que está prometendo, nós não teremos que ver aqui em São Paulo o que estamos vendo no Governo Federal, que, no meio de uma crise gigantesca, está aumentando os impostos, como o caso da gasolina. Ou a Prefeitura economiza o nosso dinheiro, ou o final vai ser: perda dos serviços ou aumento dos impostos.

Portanto, como cidadão, sou plenamente favorável a essa medida e a todas as outras que possam permitir o ingresso de dinheiro voluntário no Poder Público. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Sr. Diego. Com a palavra, o Sr. Rubens Bossi.

O SR. RUBENS BOSSI – Boa tarde a todos. Boa tarde, Sr. Presidente, Vereadores, Secretário, membros da Mesa. Sou estudante de Direito da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Aproveito a oportunidade para dizer que estou muito otimista com esse diálogo entre o Legislativo e a sociedade, e acredito que só bons frutos serão colhidos através dele. Parabenizo o trabalho do Secretário, cuja apresentação feita deixou bem claras as intenções da Prefeitura. Com isso, só avanços serão trazidos para a nossa sociedade.

Aproveito a oportunidade também para perguntar como será realizado o credenciamento desses guinchos e como será trabalhada a questão da segurança do serviço com a terceirização. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sr. Rubens. As inscrições já terminaram. O Dr. Wilson Poit, Secretário Municipal de Desestatização e Parcerias, vai ilustrar o que realmente foi colocado.

O SR. WILSON POIT – Gostaria de agradecer muito a participação dos senhores. Anotamos tudo. Enriquecem muito o projeto as sugestões boas e as perguntas apropriadas. Acho que temos aqui uma tarefa para melhorar o nosso projeto de lei, mas principalmente o Procedimento de Manifestação de Interesse que vamos soltar.

Faço um agradecimento especial às pessoas, principalmente apoiando muito o nosso projeto. Isso nos deixa otimistas e mostra que estamos no caminho certo. Ao Vereador Police Neto, a proposta de utilizar os OTTCs e passarmos para um sistema totalmente informatizado. O estudo dos casos dos municípios vizinhos, onde o tipo de projeto não foi bom: a gente já está fazendo isso, mas é importante ouvir e aprender com os erros dos outros; talvez seja o jeito mais simples. Ao nosso querido Vereador André Santos, também sempre contribuindo e com perguntas importantes. Depois, vou dar a palavra ao Antonio e para o meu colega João Octaviano, da CET.

Para esvaziar, os pátios – também uma pergunta recorrente aqui -, acho que a agilização dos leilões é uma coisa extremamente importante a ser feita. Em países modernos,

onde o leilão não é agilizado, os carros são amassados, compactados e não ficam 10, 15, 20 anos como aqui. E talvez até seguirmos por um caminho de doação, desde que encontremos isso com a lei.

Pessoas lesadas injustamente por remoção de um vizinho, de repente, por causa de uma guia rebaixada, algo assim, lembrando sempre que a Prefeitura é responsável por isso: vamos ter que estudar isso corretamente no momento da licitação.

Também seguindo a ordem: agradeço muito a fala do nosso sempre Senador Suplicy. Muito obrigado pela presença. Quero mais uma vez reafirmar que ontem tivemos oportunidade aqui de uma grande presença dos permissionários, dos empreendedores que trabalham no Parque Ibirapuera e pudemos dizer aqui que o Prefeito João Doria tem uma palavra só, a mesma que foi dada na sua presença em várias visitas: vai fazer parte da licitação, já faz parte do PMI dos parques, não só do Ibirapuera, mas todos eles, que o vencedor fomenta aqueles empreendedores que estão lá, que ajude no treinamento e no progresso. E não só o preço dos estacionamentos dos parques, mas também de alimentos e bebidas terão um regramento inclusive por região da Cidade. Muito obrigado.

Vereador Sousa Santos, sempre elogiando aqui as nossas audiências. Gostaríamos de dizer que estamos sempre à disposição para voltar aqui. Acho que tem sido dias muito bons, isso enriquece o debate e esta Casa tem sido vibrante todos os dias. Vamos voltar aqui quantas vezes formos convidados.

O Sr. José Carlos Damasceno falou um pouco sobre pátios em Guaianases e eu fui lembrado aqui também por um amigo que tem alguns pátios como esses que ele pode estar se referindo, que são de leilões judiciais, que não são da CET. Então, temos também outro tipo de problema na Cidade, nem todos os pátios estão abrangidos por esse projeto, porque estamos falando da Prefeitura de São Paulo e da CET e não de pátios e leilões judiciais, mas agilização de leilões, de doação ou de destruição de causa é extremamente necessária.

Agradecer bastante a contribuição do Sr. Lázaro Fernando, presidente da

associação do setor de que vamos estar atentos. Gostamos muito da sugestão dos aplicativos, nós entendemos que o cadastramento desse pessoal e que um centro de controle (ininteligível) de guinchos é muito importante.

Mais uma vez agradecer as palavras de incentivo. De modo geral o nosso projeto do colega Diogo da Luz, que fez uso da palavra, sempre lembrando que o dinheiro dos impostos é chamado de contribuinte, mas o dinheiro sempre vai na marra e cada vez para cobrir os rombos. Então, projetos de concessão e de privatização tendem a reduzir a carga tributária e passar para o empreendedor a operação disso.

E agradecer também aos demais Vereadores que falaram e a minha colega Janaína pelo apoio incondicional aos projetos da Secretaria de Desestatização.

Muito obrigado a todos pela oportunidade. Queria dar a palavra ao Antônio para complementar algumas dúvidas que possam ter ficado e dizer também aos demais que todas as perguntas foram anotadas, aos Vereadores que por ventura não contemplei aqui que estamos totalmente à disposição na Secretaria e no *site* da Secretaria para mais esclarecimentos, o que faz o projeto ficar muito mais forte.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. ANTÔNIO MARQUES NETO – Acho que são poucos os pontos para complementar, o Secretário cobriu grande parte das dúvidas. A audiência foi muito produtiva, fica evidente a necessidade que a gente tem de discutir uma melhor gestão dos pátios. Muitas vezes os pátios pertencem à CET, outras vezes pertencem a bancos, seguradoras, a entes privados.

Cabe à Câmara de Vereadores debater dentro da sua competência e eventualmente até levar esse assunto também para a esfera federal, porque infelizmente há muitos impedimentos para acelerar o processo de leilão, de doação, que é uma coisa que tem de ser melhor explorada, muitas entidades de classe do Município precisam de veículos. Muitas vezes a gente poderia dar uma destinação melhor para esses veículos que estão sendo

leiloados.

Finalmente também a questão da sucata. Têm muitos carros que não têm condição nem de serem leiloados, muito menos doados. Então, esses veículos, portanto, deveriam ter uma destinação mais rápida, porque no final esses carros estão ocupando espaços preciosos e muitas vezes causando problemas até de saúde.

Deixar registrado também o entendimento aqui, um princípio muito relevante, no caso desse serviço, que é com relação à guarda dos veículos. Só deixar registrado que toda vez que um agente da CET faz a infração, também faz todo um levantamento das avarias do veículo antes de esse veículo ser guinchado. Por quê? Porque uma vez que o veículo é guinchado, cabe ao Estado ou no caso a Prefeitura, o papel de fiel depositário. Isso vai para um pátio privado, esse pátio também tem uma responsabilidade de manter a integridade daquele veículo. Então, isso vai ser preservado e caso o munícipe tenha algum problema, tanto de furto, quanto de avarias, tem todo o direito de reclamar e ser prontamente atendido. Então, esse é um princípio básico que a gente pretende manter nesse projeto.

Eu acho que é isso, passar a palavra para o João. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Antes de passar a palavra ao João, o nobre Professor Alexandre Motonaga tem uma observação a fazer a todos os presentes.

O SR. ALEXANDRE MOTONAGA – Só para finalizar, houve uma pergunta sobre o papel da Secretaria Municipal de Transportes, que passa a ser Secretaria de Mobilidade, porque transporte hoje em dia é um conceito mais amplo, tem a bicicleta como nova representante. Então, ela vai continuar tendo um papel fundamental, porque a Secretaria não cuida só da questão dos transportes e do trânsito. Tem a questão dos táxis, perua escolar, *motoboys*, então, o papel que ela tem a desempenhar é importante.

E à medida que você retira dela essa questão de gestão de um pátio, o que não é o foco, não é a coisa importante, está aliviando uma coisa o que não é o *core*, ou seja, o objetivo principal. E você faz isso de forma a reduzir custo e otimizar e aí que está o papel difícil de

cuidar do trânsito. Fica aqui no papel com a CET, de forma muito competente com o João Octaviano, que vai cuidar da fluidez e da segurança do trânsito, deixando de cuidar desse, entre aspas, “penduricalho”. Então, tem muita coisa, a situação é complexa. Estou na São Paulo Transporte, no Conselho de Administração, então, acompanhamento de alguma forma.

Só para fazer um último relato, eu estava na antiga CMTC quando houve a, “entre aspas”, “privatização”. Ela deixou de ser operadora e passou a ser gestora somente e foi um grande ganho. O Estado passa a ser o maestro em que todos os músicos privados vão tocar, mas o maestro, quem tem a batuta é o Estado. Isso é importante e devemos tocar em frente e apoiar esse projeto da Prefeitura de São Paulo.

É só isso, muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Professor Alexandre Motonaga. Para que realmente possamos anunciar o encerramento dessa audiência, daremos a palavra ao sempre muito importante, Sr. João Octaviano, Presidente da CET, que é uma das companhias e empresas de muita seriedade que prestam serviço nesta cidade. Agradecer a presença de todos os senhores e senhoras. Passamos aos senhores informações importantes do nosso Wilson Poit, do Sr. Antônio Marques, Diretor da São Paulo Parcerias, enfim a todos vocês.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO – Obrigado, Vereador. Só concluindo, então, tudo o que foi dito aqui é da maior relevância. É importante que se tenha claro que esse processo de concessão não retira o papel da CET de: fazer a atuação, o controle, a fiscalização, o acompanhamento dessa operação, e fazer com que haja uma justiça na questão que foi levantada sobre eventuais remoções que tenham sido questionadas, enfim, e dizer da seriedade com que a CET toca isso e faz com toda a sua competência.

Vejo aqui o nosso Superintendente de Engenharia de Tráfego, o Jair, que é uma pessoa que tem a vida dentro da CET, que é um desses profissionais que se dedicam no dia a dia a essas questões. Podem ter certeza de que profissionais como ele, que fazem parte da

CET, têm a maior seriedade na condução desse serviço e não vão abrir mão jamais do seu papel regulador.

Esse projeto é um projeto de muita importância para a Cidade, contamos com essa visão contemporânea de que é assim que se faz uma administração para o futuro e é um grande legado que tem aqui sob o comando do nosso colega Wilson Poit, uma brilhante condução. Podem ter certeza do empenho e da dedicação dele na busca daquelas soluções que são as melhores para a cidade de São Paulo, fazendo com que a gestão do João Doria seja realmente uma gestão que aponta para o futuro e que aponta para uma nova São Paulo, para uma cidade que vai fazer com que todos nós nos orgulhemos dela.

É um prazer estar aqui, Vereador Toninho Paiva, Vereador Police Neto e todos os Vereadores que estiveram por aqui. Muito obrigado e a CET está à disposição da cidade de São Paulo para fazer o seu papel na gestão do trânsito. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Estão encerrados os trabalhos.