



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 CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA**

PRESIDENTE: MARIO COVAS NETO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 14 DE AGOSTO DE 2017

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Declaro abertos os trabalhos da 12ª audiência pública da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa no ano de 2017, tendo por objetivo expor e debater o PL367/17, do Executivo, que disciplina as concessões e permissões de serviços, obras e bens públicos, que serão realizados no âmbito do Plano Municipal de Desestatização – PMD – e introduz alterações na Lei 16.211, de 27 de maio de 2015. E hoje o tema é remoção e pátios de estacionamento de veículos.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do Portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-line.

Convido para compor a Mesa os Srs. Ricardo Bargieri, Secretário Adjunto da Secretaria de Desestatização; João Octaviano Machado Neto, Presidente da CET; Antônio Neto, Diretor da São Paulo Parcerias; Alexandre Motonaga, Professor da Fundação Getúlio Vargas e Conselheiro da SPTrans; Secretário de Transportes Sérgio Avelleda, que está para chegar.

Registro a presença da Sra. Ana Beatriz Figueira de Castro, Presidente da SSP. Ainda assim, se houver algum questionamento ou se a senhora quiser se pronunciar em algum momento, por favor, se pronuncie que será bem vinda a sua participação.

Registro a presença do nobre Vereador José Police, membro da Comissão. Agradeço a presença de todos.

Nossa audiência tem prazo de término até às 17h. As pessoas que quiserem se manifestar, façam suas inscrições.

Inicialmente os convidados da Mesa farão o uso da palavra, em seguida os Vereadores, depois o público presente.

Tem a palavra o Sr. Ricardo Bargieri.

O SR. RICARDO BARGIERI – Boa tarde. Cumprimento os membros da Mesa, público em geral, os que nos assistem pela TV Câmara, e quero agradecer esta oportunidade

de estar nesta audiência pública do projeto de desestatização do governo Doria.

Já tivemos mais de mil pessoas em audiências públicas, talvez chegando a 1.300 pessoas, e sempre será a nossa obrigação promover esse debate democrático e discutir propostas que possam melhor construir os planos de desestatização do governo.

É muito importante a participação da Câmara

É muito importante a participação da Câmara como tem acontecido sistematicamente e da sociedade que tem atendido a todos os chamamentos, trazendo contribuições ao projeto. Todas elas foram anotadas, todas foram discutidas internamente. Essa é a segunda que nós fazemos relativa a esse tema, que é um pedaço do PL 367.

Nós temos uma pequena apresentação para fazer que o Antonio Marques vai conduzir e, em seguida, depois dos demais palestrantes, vamos abrir para as perguntas e respostas relativas a essa apresentação. E outros temas que eventualmente possam surgir.

Muito obrigado. (Pausa)

O SR. ANTONIO MARQUES – Boa tarde a todos. Queria cumprimentar os presentes, agradecer mais uma vez essa oportunidade de estar aqui, discutindo mais um projeto relevante de concessão. E essa oportunidade já é a segunda oportunidade que temos em relação a esse tema, que é um tema também, conforme vamos passar, que afeta aí a vida de todo mundo, de todos os cidadãos de São Paulo. Se puder, passar para o próximo.

Alguns dados gerais, com relação a situação atual desse serviço, que é remoção de veículos e os pátios de estacionamento. Então atualmente na cidade de São Paulo existem três contratos, são contratos de 4 anos. O valor total desses contratos é de R\$ 111 milhões por todo esse período, de 4 anos. Então estamos falando ali que, por ano, a Prefeitura gasta cerca de R\$ 27 milhões. E é um contrato que foi celebrado na gestão anterior e o formato desse contrato está dentro da Lei 8666 e, basicamente, é um documento pelo qual a Prefeitura contratou três empresas que disponibilizam para a cidade de São Paulo 33 guinchos, ou seja, cada operadora tem 11 guinchos, cada operadora também disponibiliza também cerca de 700

vagas cada uma, então no total ali elas disponibilizam para a cidade 2.250 vagas.

Então esse contrato custa R\$ 27 milhões. Hoje, a cidade de São Paulo, se fizermos as contas, ali tem os dados bem interessantes que temos de deixar registrado. Então grande parte dessas remoções são feitas de segunda a sexta-feira das 6h da manhã até a meia noite. Até às dez da noite. Daí o que acontece? No total por ano, hoje, na Cidade, são removidos 22 mil veículos. Desse total, grande parte é liberada em até cinco dias, ou seja, o condutor, o dono do veículo vai até a CET, faz o pagamento das taxas e libera o veículo. No total então temos ali 2.112 veículos, que permanecem nos pátios. Desse total, apenas 931 veículos são leiloados.

Quando falamos do faturamento desses 22 mil veículos que são guinchados, em média, na cidade de São Paulo, estamos falando de um faturamento de R\$ 14,7 milhões, somando tanto a parte da remoção. Para se ter ideia, hoje uma remoção de veículo leve, que é a maioria, é em torno de R\$ 600,00. Fora a remoção, você tem as estadias que estamos falando ali, em média, no caso dos veículos – que são a maioria – estamos falando em R\$ 50,00 por dia. Então no total, estamos falando que esse serviço fatura, em São Paulo, R\$ 14,7 milhões, ou seja, o cidadão paga hoje R\$ 14,7 milhões, mas a Prefeitura está pagando para os prestadores de serviços R\$ 27 milhões. No final, sobra ainda uma conta de R\$ 13 milhões, e quem paga essa conta somos todos nós, mesmo quem não tem um carro guinchado, nem comete infração de trânsito, hoje, na Cidade, está pagando R\$ 13 milhões.

O pano de fundo dessa conversa é como podemos, através desse instrumento, que é a concessão, melhorar esse serviço. Acho que temos, e peço à Bia passar o próximo slide, na cidade de São Paulo, uma série de prestadores de serviços, de guincheiros autônomos, ou de empresas de guinchos, temos também uma série de estacionamentos, muitos deles ociosos, então assim o que acreditamos é que existe uma possibilidade de, através de um modelo novo, de um serviço usando as tecnologias existentes, acabar com aquele *déficit* de R\$ 13 milhões.

Então só para passar rapidamente para todo mundo ficar na mesma página, com

relação a como esse serviço é prestado, basicamente é identificada a infração, a maioria das infrações que acontecem em São Paulo são estacionamentos proibidos: ou guias rebaixadas, ou carros estacionados em pontos de ônibus, então numa cidade que tem uma questão tão latente com relação à mobilidade, esse serviço é essencial para o tráfego de veículos em todas as regiões.

Uma vez identificada a infração, o fiscal de trânsito vai até o local e solicita a remoção do veículo. Como vocês viram lá: São Paulo tem apenas 33 guinchos à disposição, cada vez que um veículo é removido, ele vai, esse concessionário vai até o local, pega o veículo e leva até o pátio. Geralmente, esses pátios são localizados em regiões longe do Centro, porque é um custo caro. São Paulo tem um custo de terreno caro. Então quer dizer, por dia, se fizerem as contas, vão ver que cada guincho desse que o Município contrata, ele está guinchando dois, no máximo três, veículos por dia. No nosso entendimento, isso é muito pouco eficiente, é muito ineficiente.

Se tivéssemos um sistema de compartilhamento de infraestrutura, certamente, o serviço poderia ser mais barato e mais ágil. Como demora, muitas vezes, o condutor do veículo acaba chegando lá, vendo o veículo numa condição de estacionamento irregular e acaba abortando a operação. Então hoje mais de 50% das operações de guincho em São Paulo são abortadas. Como vocês sabem, essa operação é extremamente crítica para a Cidade, não dá para ficar esperando para remover um veículo que está parado num ponto de ônibus, porque aquilo ali causa um transtorno muito grande.

Então a ideia aqui, que gostaríamos de compartilhar e de colocar seria justamente usarmos os aplicativos, a tecnologia, e a infraestrutura já existente na Cidade, para desonerar a Cidade, e para que possamos pegar aqueles 13 milhões de reais e usar em saúde, educação e até mesmo em mobilidade urbana. Uma vez removido o veículo, ele vai a um pátio. Esse pátio tem de ter uma condição mínima de segurança. Antes de o veículo subir no caminhão, é feita uma avaliação. O que acontece? A CET passa ser o fiel depositário desse negócio. Em

uma concessão, quem seria o responsável seria o concessionário. Então, não muda nada. O Município continua sendo o responsável principal, o concessionário, como sempre, o responsável solidário.

Vai a um pátio de estacionamento e o condutor ficando ciente que o veículo foi guinchado, tem de se dirigir a CET, fazer o pagamento tanto da taxa de remoção quanto da taxa de estadia e, eventualmente, se houver pendências com o veículo, tudo é feito na hora.

Alguns deles acabam optando por não retirar o veículo. Esses veículos ficam parados. Esse é um problema que precisamos endereçar nessa concessão que é o leilão de veículos. Hoje o Município leva muito tempo para contratar esses leilões o que significa que muitos carros ficam ocupando um espaço preciso e um espaço que muitas vezes quem está pagando a estadia somos nós, todos que moram em São Paulo acaba pagando uma parte mesmo não tendo cometido a infração. Uma vez pago, o veículo é liberado.

Hoje, da forma como está este contrato não atende às necessidades da cidade de São Paulo. É um contrato caro, que tem contratação de uma disponibilidade de ativos tanto de estacionamento quanto de veículos e não uma disponibilidade de serviços.

Seria mais adequado para a Cidade usando a tecnologia e a infraestrutura que já existe conseguiríamos baixar o custo desse serviço que é tão essencial. No final temos a questão dos pátios, que também é outro ponto fundamental. Deixar carro apodrecendo em pátio na cidade de São Paulo não é bom para ninguém.

Certamente, quando formos discutir a concessão desse serviço de pátio e de guinchos, certamente, teremos de discutir também a destinação dos veículos que os proprietários não têm mais interesse de tirá-lo do pátio. Por quê? Porque é fundamental que o prestador de serviço tenha oportunidade de fazer o leilão. Então, é uma discussão mais para frente. O contrato, como viram, só vence em 2019.

Muita gente pergunta porque estamos discutindo isso agora. É porque já estamos olhando para 2019. O primeiro contrato vence em maio de 2019, um ano antes queremos fazer

uma PMI para discutir qual o melhor formato desse serviço. Certamente, até lá teremos novas tecnologias disponíveis. Teremos, provavelmente, estacionamentos compartilhados, novas empresas de guincho compartilhado, mas temos de discutir isso agora.

O legado do PL 367 é preparar a Cidade para uma sequência de projetos estratégicos que vão acontecer nos próximos anos.

A ideia principal é que não dá para pagar 13 milhões por ano. A Cidade não tem essa condição. A gente pode investir em lugar muito melhor como saúde e educação. Então, o principal objeto é desonerarmos a Cidade, ter maior número de guinchos, ter um serviço mais rápido para desimpedir as vias, para tirar os problemas da Cidade, ter caminhões que desloquem menos tempo. Quer dizer, o guincho chegou rápido, deixa em um pátio ali perto e depois vai ao pátio principal. Depois de um período x de cinco dias ou de uma semana, que é o prazo médio que as pessoas levam para se dirigir até a CET, fazer a quitação.

Muitas pessoas precisam, às vezes, levantar um empréstimo, levantar um dinheiro para fazer o pagamento das taxas. A pessoa depois tem que se deslocar até um pátio longe, às vezes, não é a coisa mais adequada. Utilizar, como eu disse, os guinchos, os estacionamentos, muito estacionamento de São Paulo hoje estão ansiosos, então a gente pode dar uma melhor destinação e vai ser bom para todos. Aumentar a fiscalização que eu acho que essa fiscalização ela é coletiva, ela é essencial para a Cidade. Certamente quando as pessoas souberem que tem um serviço de guincho rápido, elas vão pensar duas vezes antes de parar o carro em um ponto de ônibus.

Finalmente, a questão da exploração das receitas acessórias. Para a gente ter uma outorga ou ter um prestador de serviço que consiga através de um serviço mais eficiente zerar aquele déficit também é importante. Também é importante colocar para ele a questão às vezes do leilão. Então, valeria a pena às vezes integrar o leilão de veículos para aquele veículo que está lá no pátio ser removido rapidamente.

A questão de tecnologia. A Cidade tem que usar cada vez mais a tecnologia. São

Paulo tem sido inovadora na parte de compartilhamento de veículos. E temos de usar um pouco desse protagonismo também nessa concessão.

Só lembrando então o que a gente acha que deveria ser o pano de fundo da nossa discussão. Ao invés de contratar 33 guinchos, 2200 vagas, temos de pensar numa concessão de mais longo prazo onde os concessionários tivessem a obrigação de atender em x minutos. Vamos supor, o cara tem que ter uma base. Um concessionário que possa ajudar na fiscalização. Hoje em dia quantos caminhões desses têm câmeras e podem identificar a infração e imediatamente notificar o agente de trânsito mais próximo. Então, a gente tem que usar a tecnologia, inteligência a favor da Cidade.

Fazer o credenciamento, como a gente colocou durante a explanação, de guinchos e pátios. É muito caro você contratar um pátio de 700 veículos em São Paulo. Lembrando que cada veículo ocupa em média 10 metros quadrados. Está falando que cada concessionário que presta serviço hoje tem que ter ali no mínimo uma área de sete mil metros na cidade de São Paulo. Isso custa muito caro. Tem muito estacionamento ocioso que poderia dar conta da demanda. No final o prestador de serviço poderia ter só um pátio central mais reduzido, mais eficiente.

Falar um pouco rapidamente sobre a segurança na guarda e na remoção dos veículos. De novo, nada muda. A gente não está falando de uma concessão na qual o concessionário vai passar a ter poder que a CET tem hoje de fiscalizar. A gente não está falando isso. A fiscalização vai continuar 100% a cargo da CET e a responsabilidade dos veículos vai continuar sendo responsabilidade do Município de São Paulo.

Se tiver algum problema, vamos supor, se o veículo cair da plataforma certamente o concessionário vai ter que ter um seguro para cobrir o eventual dano por que o cidadão sabe que o carro dele foi guinchado, que ele cometeu infração e que ele vai até o pátio, até uma garagem e vai retirar o veículo da mesma forma como estava o veículo antes da remoção.

A arrecadação, pagamento de outorga, certamente, o concessionário que entrar

nesse serviço, esse serviço bem explorado sabemos que daria para gerar um superávit e a cidade de São Paulo poderia ficar com uma parte desse superávit.

Para terminar, a questão da transparência. Você ter um concessionário, certamente você teria acesso a informações, saberia de forma mais rápida e ágil onde está o veículo, como faria a remoção.

É muito boa esta oportunidade e quantas oportunidades surgirem pela frente, melhor ainda. De novo, estamos antecipando o assunto, mas na última audiência a gente teve algumas dúvidas bem interessantes que são: as tarifas cobradas não serão reduzidas por fazerem parte de uma medida corretiva. Então muita gente fala: vai baixar o preço? Não, não vai baixar o preço porque é um serviço, é uma infração, é basicamente, tanto a tarifa de remoção quanto de estadia, está em linha com o que é adotado em outras cidades, e está relacionada ao custo desse serviço, que não é um serviço barato.

Os pátios da CET não entrarão em concessão. Só lembrando, hoje os pátios da CET não são utilizados para esse fim. A CET tem os seus pátios lá. Na audiência anterior, o próprio João aqui vai poder falar, a ideia é que a CET use esses pátios para outros projetos mais interessantes para a cidade.

O usuário do veículo poderá tratar diretamente com o concessionário para a liberação do veículo? Sim. A ideia é que uma vez cometida a infração, que o usuário do serviço tenha acesso a aplicativos, a tecnologias, de novo, ele vai estar lidando com a CET. A CET vai ter um posto avançado dentro do concessionário para facilitar a vida do cidadão. Não adianta o cidadão ter que ir numa base da CET para fazer os pagamentos, depois pegar e ter que ir num pátio hoje. Então a ideia também é simplificar a vida e tratar diretamente. Fez o pagamento, quitou as pendências, libera o veículo o quanto antes.

E, finalmente, ali, concessionário fará a arrecadação dos preços de remoção, estadia, porém será cobrada uma outorga desse valor. Quem vai fazer a arrecadação desse valor daí para a frente, uma vez que o município vai fazer a concessão do serviço, é o

concessionários. Então quando for pago vai cair na conta do concessionário e lá na frente vai ter uma outorga variável e uma parte desse dinheiro vai voltar para a cidade de São Paulo. Lembrando que o objetivo é zerar aquela conta dos 13 milhões, que hoje não faz o mínimo sentido e faz muita falta para a cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Muito obrigado. Passo a palavra ao Presidente da CET João Octaviano Machado Neto.

Quero anunciar a presença da Vereadora Patrícia Bezerra.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO – Vereador Mario Covas Neto, Vereador Police, Vereadora Patrícia, boa tarde. Boa tarde a todos e a todas.

Só reafirmando o que o Antônio já colocou aqui, há uma diferença considerável entre os contratos que temos hoje e a ideia dessa concessão. Hoje, ao fazer um contrato, você estabelece lá uma condição mínima necessária, que é o número de guinchos e uma disponibilidade, e você acaba pagando por essa estrutura. No futuro, a ideia ao fazer essa concessão é que você possa otimizar o serviço realmente por prestação desse serviço, o que faculta aos concessionários futuros a que eles possam credenciar empresas de guincho, credenciar vagas, não necessariamente o pátio em si, mas vagas para essas remoções; são remoções que em tese são de curto prazo, e depois poder participar do processo de leilão daqueles que abandonaram o veículo. Aí é diferente do veículo abandonado na rua, que é uma remoção feita pelas nossas Prefeituras Regionais, e a remoção da infração, que esse é o objeto aqui do que estamos discutindo.

O poder, vamos dizer, regulamentador permanece com a CET. Obviamente não poderia ser de forma diferente. Então a autuação é da CET. Hoje, uma das coisas que acontece, é que no interregno entre a pessoa constatar a infração, acionar a CET e a gente conseguir chegar lá e chegar lá como guincho, muitas vezes é abortada a operação e nós temos o deslocamento, enfim, tem todo um custo associado a isso. Esse modelo prevê, então, que a gente vá trabalhar com nível de serviço, ele tem que nos dar uma disponibilidade e em

função dessa disponibilidade da prestação do serviço, da chegada para a remoção até a remoção, isso então é objeto aí dos serviços a ser prestado. É um avanço. É uma coisa que realmente é necessária na Cidade de São Paulo, a cidade hoje tem de conviver com essas situações da remoção dos veículos parados de forma a regulamentação e temos aí uma oportunidade de modernizar isso com uma forte diminuição de custos para a Cidade de São Paulo. De uma maneira geral, é isso, e fico à disposição ai para esclarecimentos futuros. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Muito obrigado. Anuncio a presença dos Vereadores Abou Anni e Janaina Lima.

Com a palavra o Sr. Alexandre Motonaga, Prof. da Faculdade Getúlio Vargas, e também conselheiro da SPTrans.

O SR. ALEXANDRE MOTONAGA – Cumprimento a todos, Sr. Vereador Mario Covas Neto, na pessoa de quem cumprimento todos os Srs. Vereadores presentes, é um prazer novamente estar aqui falando sobre esse projeto de lei. Diferentemente aí das falas anteriores, já que estamos na Comissão de Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, considerada uma das comissões mais relevantes dessa Casa de Leis. Falar um pouquinho dessa questão da Constituição da lei em si. Se pegar a Constituição, a Lei maior do País, que norteia todo o País, ela diz: atividade econômica é privativa do setor privado, exceto em duas situações: em caso de interesse público, em caso de segurança nacional. No caso, em si, guincho e pátio, não necessariamente é de relevante interesse nacional, por outro lado, também não é de interesse público. Portanto, nada mais natural que o setor privado venha a exercer essa atividade e se fosse um serviço público? O serviço público a própria Constituição permite que seja concedido a um particular. No Art. 173 da Constituição fala: o serviço publico pode ser prestado diretamente ou pode ser concedido a um particular por meio de concessão ou permissão. Como é o caso dos ônibus, como é o caso de outras situações, mas aqui, por se tratar de uma atividade econômica é natural que o setor privado exerça isso. Ainda mais diante

das possibilidades de redução de custos para a Cidade de São Paulo que é o que importa. Mesmo que fosse um serviço público, ele pode ser concedido. O exemplo que dei na última audiência que participei, a questão da Saúde. O Governo do PT, do Jaques Vagner, da Bahia fez uma PPP em Saúde, do Hospital e foi muito bem sucedida. Então mesmo uma área que é típica de uma atividade pública, de um serviço público, foi concedido a um particular, por meio de PPP e foi vitoriosa, está tendo êxito até agora. Portanto, acredito que a perspectiva da legalidade, e da constitucionalidade não existe nenhum ponto a ser questionado. Em relação à questão do plebiscito. Plebiscito é sempre bom ouvir a população, mas de qualquer forma, no caso da Bahia, a PPP da Saúde, não houve plebiscito. Houve um projeto de lei, se não me engano, preciso até checar isso, e foi aprovado por todos. Aí penso que em termos de legitimidade, os Srs. Vereadores, aí, muito bem eleitos, representantes da Cidade de São Paulo tem total legitimidade e legalidade para votar o projeto e colocar ele para frente.

Essas são observações mais técnicas, jurídicas que trago hoje aqui para o debate.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Muito obrigado pela intervenção. Com a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Cumprimento ao Antônio, que fez à apresentação, nosso Presidente João Otaviano, Ricardo, aqui representando a Secretaria e o Chefe do Executivo, mas em especial os colegas que decidiram, quem sabe nos próximos dias, dependendo do calendário estabelecido pelo nosso Presidente, os destinos de diversos serviços e ativos do Município. Quero concordar muito do que foi trazido aqui para nós, mas tentar romper um pouco a história de não sermos ousados a ponto de mudar fórmulas da interpretação daquilo que se apresenta para nós.

Não acredito que para esse desafio seja necessário nenhum grande processo concorrencial de concessão. Acredito que toda a estruturação burocrática como um edital de concessão ela tem de fato entender às necessidades da sociedade e como aqui muito bem falado pela simplicidade que é um serviço de reconhecimento de carro abandonado da via, ou

de um carro que comete infração, isso a cidade tem aos montes, a gente não precisa estruturar um processo concorrencial que pode se arrastar meses ou até anos. e também discordo que tenhamos de esperar até maio de 2019, para melhorar a gestão. Independente do contrato assinado. Se o contrato foi assinado ele tem cláusulas que permitam o rompimento do contrato na medida em que estamos gastando mais, hoje, do que arrecadamos e deixamos nos cofres e não investimos nos mercados como aqui foi falado. O saldo dos mercados e sacolões é coisa da ordem de sete, oito milhões. Aqui estamos gastando 11 milhões a mais. Porque a gestão anterior errou de maneira brutal. Mas de pouco adianta esse processo que a gente não trás oferta e o que fazemos no dia de hoje é trazer mais uma oferta que reduza o tamanho da burocracia, inclusive do ato de contratar. Porque se não ficamos imaginando que toda solução é uma grande concessão. Que também requer uma grande burocracia para lançar no ar.

Aqui quero militar e assim vamos apresentar uma proposta que tem uma participação ativa de vereadores que dialogaram ao longo dos últimos 15 dias de modelos mais suaves para isso. e vou apresentar aquilo que conseguimos reunir de informações em forma de oferta.

O próximo item vai trazer aqui os objetivos: reduzir os gastos públicos e ampliar eficiência administrativa. Então temos de enfrentar um contrato ruim , assinado que vai até maio de 2019, não esperá-lo vencer. Segundo, gerar recursos através de uma concessão de serviços desde que a gente reconheça que o modelo é concessão. Aqui a gente acredita que o modelo possa ser um modelo de credenciamento de serviços. E como garantindo direito do usuário e preços justos. Aqui se estão oferecendo um serviço à sociedade, a gente tem de dizer como a sociedade vai se organizar para esses serviços. É isso que iremos mostrar com o texto Legislativo e transformar ativos, aqui a imaginar a sociedade detentora de ativos. A Cidade de São Paulo tem vagas de estacionamentos credenciados pela Prefeitura do Município de São Paulo que já exige seguro e que hoje tem uma ociosidade próxima de 37%, dado esse informado a esta Casa pelo sindicato de estacionamentos. Mais do que isso,

sabemos que também temos uma ociosidade do sistema de guinchos na medida em que a Cidade de São Paulo tem 33 guinchos que os dela também são ociosos. Imaginem os outros guinchos se não são ociosos. Portanto temos reverter resultados positivos nisso. De onde que partimos dessas premissas? Do que a imprensa vem noticiando. Então o Prefeito anuncia a pouco a substituição da frota de carros da Cidade de São Paulo, por uma frota contratada de taxis e de carros locados carros. De serviços de locação por hora, por viagem do 99. Também apresenta uma evolução bastante importante do sistema *Airbnb*. Estamos aqui juntando dois sistemas que já funcionam na Cidade de São Paulo. Um de utilizar o ativo que a Cidade tem de guinchos a partir de uma modelagem de operadores de tecnologia. E na outra ponta, operadores de tecnologia oferecendo metros quadrados para a guarda de carro. Não estamos inventando nada. Tem área ociosa para guardar carro e tem carro que realiza guincho que também está ocioso, e oferecemos um texto de lei, que rapidamente vou fazer a leitura, sobre a remoção de veículos, pátios e estacionamentos, artigo novo a ser introduzido no texto da lei. A remoção de veículos abandonados ou veículos apreendidos, em decorrência de infração à legislação de trânsito em vias públicas, serviço público municipal, delegado para exploração a empresas credenciadas, devendo garantir o atendimento às normas de segurança. Atendimento às normas mais a livre concorrência é a inovação que a gente traz nos artigos 1º e 2º. No prazo de 30 dias à aprovação dessa lei, o Executivo deverá emitir regulamento para credenciamento de empresas interessadas, na exploração de serviços de remoção de veículos e pátio para estacionamento. O credenciamento para exploração do serviço, em toda cidade de São Paulo, será dado a todas as empresas que comprovarem as condições de atendimento.

Aqui a lógica é ter os ativos. Se eu tenho um ativo que possa remover carros, eu tenho ativo que possa estacionar carros, é isso que é necessário. Nós temos carros licenciados, na cidade de São Paulo, que são guinchos, e temos estacionamentos licenciados na Cidade, que são estacionamentos. Portanto, não é muito difícil colocar, em concorrência, esses dois sistemas da Cidade.

O próximo ponto é a gestão transparente dessa utilização. A decisão do serviço de guincho e pátio de estacionamento de veículo deverá respeitar o menor tempo para a chegada do guincho ao ponto e a menor distância do estacionamento simultaneamente. Estamos dizendo de dois algoritmos muito simples, que a própria legislação aqui faz questão de abordar; e o menor preço da distância percorrida, associado ao menor preço de metro quadrado de estacionamento. Aqui estamos trabalhando exatamente com as teses que os aplicativos já nos oferece, tanto do Uber, 99 e assim por diante. O sistema de decisão será baseado na plataforma tecnológica, utilizando algoritmos, oferecido pelas próprias operadoras credenciadas, garantindo o atendimento às condições descritas nesse parágrafo, permitindo a auditoria. Então, teremos um serviço oferecido de estacionamento nos estacionamentos credenciados. Teremos um sistema de remoção e guincho para menor distância e teremos a decisão de qual vai utilizar por sistema de inteligência artificial. Portanto, não teremos nenhum agente público decidindo: “Vai para esse estacionamento ou vai para aquele estacionamento”. O sistema deverá também oferecer avaliação de desempenho ao agente público, como ao proprietário do veículo, que vai enxergar o seu carro, depois desse serviço prestado.

Contrapartida em recursos e informações: A remuneração do Poder Público será realizada através de taxa de regularização municipal, proporcional ao serviço prestado, cobrada da operadora de tecnologia credenciada. Isso não é uma inovação. O sistema instalado, na cidade de São Paulo, das OTTC, plataforma que roda Uber, Cabify, 99, já paga por quilômetro rodado. A gente pode ter quilômetro rodado de carro guinchado e metro quadrado de carro utilizado para guarda. Também não estamos inventando nada. Estamos falando daquilo que a tecnologia já nos ofereceu e simultaneamente utilizando as duas tecnologias. A operação de tecnologia é o quinto parágrafo: Credenciada para esse serviço, fica obrigada a abrir a planilha de seus atos à Prefeitura, com termos de sua regulação, 30 dias depois da lei. Então, estamos dizendo que toda essa circulação de veículos e a circulação do guincho, ainda sem o carro, também vai ser oferecida à Administração, e fechamos com o que

a gente faz com os pátios, que ainda são públicos, porque a gente tem, na cidade de São Paulo, por incrível que pareça, imobilização de ativos públicos, e aí a gente traz, por último, já que o último projeto que chegou à Câmara fala só de dez mil metros quadrados e inferior a isso, após o período de transição entre modelo vigente e antes da determinação dessa lei, a implantação das normas aqui previstas, a gente permite a alienação ou outra destinação. Quem sabe a gente não dá uma finalização positiva para metros quadrados, que hoje vem sendo imobilizado com guarda de carros, e, quem sabe, a gente pode ter uma oferta simultânea de Habitação de Interesse Social na cidade de São Paulo a partir de uma *performance* diferente que o setor público pode ter.

Por isso que apresentamos, em forma de proposta ao texto 367/2017, um novo capítulo, que vai tratar do novo sistema de remoção e guarda de veículos, usando tecnologia, usando inteligência artificial.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Registro a presença da Vereadora Sandra Tadeu.

Tem a palavra primeiro orador o Sr. Mauro Alves da Silva.

O SR. MAURO ALVES DA SILVA – Cumprimento o Vereador Mario Covas Neto e demais Vereadores. Eu fiz questão lá de acompanhar várias audiências públicas. Inclusive, ao ler o projeto de lei, se a gente for colocar tudo o que está aí, nós vamos fazer um Estatuto. Então, podem se preparar, porque vão dar umas cem páginas.

O que eu identifiquei aqui no projeto, que está explícito, mas não está no cabeçalho, na cabeça do projeto, é que o real debate aqui é a criação de um fundo de ativos. No modelo que eu estou vendo aqui, vai servir para antecipar receitas, contratação de empréstimos vinculados ao fundo, com juros de mercado, porque todas as outras coisas que foram colocadas aqui podem ser feitas com a legislação vigente. Até sobre essa questão das concessões, já se aprovou o PIU, Programa de Intervenção Urbana. Isso que a gente está fazendo aqui, na verdade, entendo que não seria a discussão neste momento. Seria uma

discussão posterior, até porque, independente da lei, já há proposta sendo recebida por aí. Quer dizer, podem acontecer algumas concessões ou licitações, independente da lei.

O que eu estou chamando atenção, nobre Vereador Mario Covas Neto? É muito importante a sua preocupação, mas acho que faltou um debate, de a gente discutir qual é a finalidade desse fundo e como vai ser a gestão desse fundo, porque o fundo é que não está claro. Se a gente for seguir os modelos que têm acontecido nas outras Cidades, nós estamos agora em Belo Horizonte com uma CPI. Lá há o UBH Ativos. É um fundo, que foi criado nesse modelo. Colocaram todo o mobiliário, todo equipamento, todo dinheiro da Prefeitura nesse fundo. O que aconteceu? A Prefeitura lançou crédito aí. Buscaram juros no mercado, arrecadaram 200 milhões e estão devendo 800 milhões. É essa a questão que a gente está colocando. Há outro modelo que eu cobro aqui da Casa, inclusive da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, da Comissão de Finanças e Orçamento e da Comissão de Administração Pública. Nós temos o fundo das operações urbanas. É uma experiência de vinte, trinta anos. Agora, nesta Casa, nós temos a questão da Operação Urbana Água Espraiada. Criou-se um fundo, por meio de venda de certificados, Cepacs. Arrecadaram quase quatro bilhões. Gastaram 3,3 bilhões e não cumpriram, não construíram um metro da Avenida Água Espraiada, que era o objetivo da operação. A gente até critica a gestão Maluf e Pitta, pois contrataram por 800 milhões e construíram metade da avenida. Depois houve processo, voltou dinheiro, alguma coisa, mas essas quatro últimas gestões aqui, na cidade de São Paulo, levantaram quatro bilhões e não fizeram um metro da avenida, que era o objetivo principal da operação. Pior do que isso, nós tínhamos contratado... Há um conselho gestor desse fundo, com 19 entidades, sociedade civil, Secovi, instituto de engenharia e nove ou oito secretarias. Eu não vejo Vereadores lá. Inclusive, vai haver uma reunião em 30 de agosto, às 14h, e a sociedade é proibida de participar. Ela só entra mediante convite. Então, no dia 30 de agosto, haverá uma reunião do conselho gestor e nós estamos denunciando essa questão.

Para finalizar, eu sugiro que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação

Participativa faça um debate sobre o fundo e eventualmente até monte uma comissão de estudos, junto com a Comissão de Finanças e Orçamento e a Comissão de Administração Pública.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite - DEM) – Tem a palavra a Sra. Elizabeth Mendes, do gabinete do Vereador Paulo Frange.

A SRA. ELIZABETH MENDES – Boa tarde a todos. Venho trazer duas propostas de mudanças, sugestão do Vereador, de transformar em lei o decreto 51.832/2010, no que diz respeito à autorização de serem levadas a leilão as carcaças ou veículos apreendidos e removidos pela Prefeitura, em razão de abandono nas vias públicas ou de sua utilização, para prática de comércio ilegal, decorridos 90 dias da sua remoção, sem que o proprietário providencie a sua retirada. Então, o objetivo é transformar em lei o que já existe em decreto, regulamentando também essa questão do prazo, que é importante, em relação à cobrança, inclusive das diárias e tudo isso.

A outra sugestão do Vereador é que não se permita a instalação e nem o funcionamento de pátios de estacionamentos de veículos na macrozona de preservação e recuperação urbana. Também no sentido de obedecer o Plano Diretor e a lei de Zoneamento, tomando cuidado de não passar em cima dessas duas leis, que custou tanto para a gente fazer.

Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Quem pode dar as respostas. (Pausa)
Tem a palavra o Sr. Ricardo.

O SR. RICARDO – Agradeço o Vereador José Police Neto pelos comentários. A sua intervenção está bastante alinhada com o projeto, no sentido de usar a tecnologia tanto para guinchos quanto para pátios. A ideia é exatamente essa, quer dizer, a gente usar a frota disponível de guinchos e usar os estacionamentos ociosos, como o diretor Antônio apresentou.

Acho que, no geral, os projetos estão bastante em linha. Quanto ao tema, de ser ou não uma concessão, a gente pode debater isso mais, entretanto, a gente entende que, em especial, no que diz respeito não só às obrigações, mas também aos riscos, ficam muito mais claros numa concessão. Quer dizer, o concessionário certamente será responsável e assumirá todos os riscos que essa operação irá trazer, ou seja, é um instrumento jurídico mais robusto, que permite a Prefeitura ter uma relação bastante mais clara com o concessionário. Eu acho que a gente pode aprofundar essa discussão.

Também nesse tema, a gente entende que a concessão permite claramente uma outorga fixa, uma outorga variável, que seria parte da arrecadação, para zerar o *déficit* ou eventualmente ter um *superávit* nesse projeto.

Agradeço também o Sr. Mauro Alves da Silva. A gente não quer que tenha cem páginas. A gente tem buscado ser bastante objetivo nos nossos projetos. Também agradeço o comentário sobre o fundo em Belo Horizonte. A gente tem dito, todas as vezes, que a melhor coisa é aprender com o erro dos outros. Então, certamente nós vamos atrás e tentar ver o que lá saiu errado, para corrigir e não cometer os mesmos erros. Agradeço muito a sua intervenção.

À Sra. Elizabeth Mendes, em nome do Vereador Paulo Frange, também agradecemos muito. Acho que o assunto de transformar em lei o decreto que permite o leilão de carcaças abandonadas - eu não sei se o Sr. João Otaviano tem alguma opinião a respeito - como cidadão, uma ótima ideia.

Certamente também pátios em zonas que não são legalmente permitidas não serão foco ou certamente a concessão irá, nos contratos, prever essa cláusula, de que certamente a gente tem que respeitar as leis de zoneamento.

Só faço um comentário aqui, com relação à comparação que foi feita com a PBH Ativos. A entidade que a gente tem, parecida com a PBH Ativos, na cidade de São Paulo, é a SPDA, que é vinculada à Secretaria da Fazenda. O que PBH Ativos fez foi pegar estoques de

dívidas renegociadas de IPTU e ISS e lançar, no mercado, instrumentos lastreados nessas dívidas. Então é operação de debêntures, lastreado nisso. Então, isso não tem nada a ver com o fundo municipal que a gente quer criar aqui.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. RICARDO – A gente quer criar um fundo que, primeiro, não está tomando dinheiro nenhum no mercado. Ele está basicamente... Quanto aos recursos oriundos do processo de desestatização, nós vamos ter, por exemplo, dois ativos, que são objetos de privatização, que é Anhembi e Interlagos. Então, quando venderem os dois, esse dinheiro vai para o fundo. Em hora alguma, a Prefeitura está contratando operação de crédito. Muitas operações de concessão vão ter o pagamento de outorgas, tanto fixas, que é na cabeça, e outorgas variáveis. Esse dinheiro também vai para o fundo.

Então, a gente está falando de um fundo, onde vai haver recursos livres. Não vai haver nenhuma operação ali, dentro do fundo, de crédito. Basicamente eu concordo com a colocação do Sr. Mauro. Eu acho que tem que ser discutida a gestão do fundo. O projeto traz claramente a formação desse conselho gestor e isso sim deve ser objeto de debate, e a sociedade tem que estar representada direta ou indiretamente.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Tem a palavra o nobre Vereador Abou Anni.

O SR. ABOU ANNI – Sr. Presidente, aproveito e cumprimento todos os Vereadores membros da comissão, também todos os Vereadores presentes nessa audiência pública e todos que participam dela. A minha questão e dúvida, Sr. Presidente, é em razão da operação dessa questão de remoção, bem como as vagas em pátios, porque hoje nós temos um *déficit* para a Prefeitura de 13 milhões aproximadamente. Quer dizer, conforme o Vereador José Police Neto comentou, houve um erro lá atrás nessa concessão, nesse contrato, e para que

não haja errem novamente, têm que ser muito bem avaliado, principalmente em razão da operação, porque nós temos muitos casos, em que as medidas administrativas do agente são frustradas, muitas vezes, em razão de os condutores se antecederem ao ato da remoção; e conseqüentemente, para o concessionário não importa se o veículo vai ser removido ou não, uma vez que hoje ele tem um contrato já ajustado, num valor de 27 milhões. A partir do momento da mudança, qual seria a garantia do concessionário, que essa concessão não lhe daria prejuízo? Porque se nós pensarmos em integrar também o leilão ao concessionário, a questão de leilão que já está prevista no Código de Trânsito Brasileiro, que o veículo no pátio por 90 dias vá para hasta pública. Mas, se eu não me engano – eu teria que fazer uma consulta –, depende de autorização judicial, e isso demora anos. Então, não compensa em nada ao concessionário ter isso integrado aos seus valores, porque, muitas vezes, esses veículos são leiloados como sucata. É, portanto, um valor totalmente reduzido e, muitas vezes, a sucata é vendida por quilo; sem contar que fica anos ocupando espaço. Então, não sei se seria interessante ao concessionário integrar o leilão a essa concessão.

Como ficaria essa operação? O guincho só é acionado a partir do momento da indicação do agente de trânsito. Mas nós sabemos que muitos agentes não dependem dessa indicação; eles simplesmente aplicam a medida administrativa da lavratura do Auto de Infração, nada além do que já prevê o artigo 181 do CTB, que é multa e remoção. Então, ele apenas multa e não faz a solicitação da remoção. Como, portanto, ficaria isso? Será que não é possível esse concessionário ter um grande prejuízo num contrato desses, uma vez que o agente pode não indicar uma quantidade de remoção necessária para aquela arrecadação?

Era isso, Sr. Presidente. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Obrigado, Vereador Abou Anni.

Tem a palavra o Sr. Laerte Brasil.

O SR. LAERTE BRASIL – Sou presidente da Federação Sustentabilidade do Trabalho dos Empreendedores e Empreendedoras do Estado de São Paulo, um órgão da

Unesco. Primeiramente cumprimento os Vereadores e Vereadoras da Mesa, todos os demais participantes e, extraordinariamente, os telespectadores da TV Câmara São Paulo e os internautas que estão nos acompanhando neste grande debate de políticas públicas de concessões da cidade de São Paulo.

Venho de uma maratona de 50 audiências públicas sobre o PDE e sobre a Lei de Uso e Ocupação do Solo. Apresentei o projeto de construção de 300 garagens subterrâneas na cidade de São Paulo e cerca de 300 garagens-prédio, sustentáveis, que seriam construídos pelo Poder Público e, depois, por meio de concessões, seriam passados para a iniciativa privada. Além disso, apresentei uma tese extraordinária, as cotas ambientais, que não dá para debater aqui agora, porque levaria mais de uma hora.

Sobre a remoção dos veículos, hoje, na cidade de São Paulo, acontece o seguinte: a Polícia Militar multa, faz a apreensão do carro, que acho até que é inconstitucional. Defendo as blitzes da Polícia Militar, mas acho que deveria ser de um modo mais civilizado. Por exemplo: apresentação do relatório do veículo, encaminhamento para um órgão público, que faria a investigação para poder aplicar a multa ao cidadão. Em o cidadão não cumprindo, da terceira vez, seu veículo seria apreendido. Ao longo desses anos, aqui em São Paulo, carros são apreendidos, permanecem por 20 anos contaminando o solo subterrâneo e a atmosfera terrestre e muitos veículos, depois de irem para esses estacionamentos, depois são furtados. Quanto aos veículos cujos proprietários não têm mais condições de recuperar, acho que esses deveriam ir para as concessionárias, para os fabricantes de cada marca, de cada modelo de veículo para serem transformados em sucata. Essa é a minha tese.

São Paulo tem uma frota de quase oito milhões de veículos; 35% vira sucata. Então, acho que deveria ter uma lei para tirar esse veículo da rua e que seus proprietários deem como destinação aos fabricantes de veículos e, assim, que possam dá-lo como entrada em um veículo novo.

Para encerrar, sobre os Jogos Olímpicos que aconteceram no Rio de Janeiro há

dois anos, apresentei uma tese acatada por todas as federações e confederações das modalidades olímpicas do Planeta. Estive num congresso em Istambul levando essa tese para uma representante da Unesco, que seria a descentralização dos jogos para todas as cidades onde foram realizadas a Copa do Mundo. No entanto, foi recusada pelo COE e pelo Comitê Olímpico Brasileiro. Acontece que os empreendimentos que foram construídos para os Jogos Olímpicos custaram nove bilhões, com um superfaturamento de 38% e agora estão abandonados. Seria só para salvar esse empreendimento e transformar o Rio de Janeiro num verdadeiro espelho do turismo e geração de emprego, através de uma concessão que está sendo feita hoje em São Paulo.

Para encerrar, estive numa audiência pública...

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Por favor, encerre.

- Falas simultâneas.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Por gentileza, dê a oportunidade a outras pessoas de falar.

O SR. LAERTE BRASIL – Calma, eu já estou encerrando.

Estive em uma audiência pública na época em que foi construída a ciclovia Tim Maia e apresentei duas teses, dois planos: plano A, uma ciclovia...

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Isso não é de interesse da nossa audiência pública, Sr. Laerte.

O SR. LAERTE BRASIL – Eu sei, mas já estou encerrando.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Está encerrando, mas está falando algo que não é assunto desta audiência.

O SR. LAERTE BRASIL – Eu já teria encerrado se o senhor não tive me interceptado.

Obrigado pela palavra.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Obrigado, Sr. Brasil. O senhor sempre

tem a palavra aqui em todas as audiências públicas, mas eu peço que o senhor se limite ao assunto que nós estamos tratando.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Sim, mas... Eu estou interrompendo?

Tem a palavra o Sr. Lázaro Fernando Carvalho.

O SR. LÁZARO FERNANDO CARVALHO – Boa tarde, Sr. Presidente, Srs. Vereadores e pessoal que está participando. Sobre essa proposta de credenciamento, Vereador Police, eu represento a entidade Associação dos Proprietários de Pátios e Guinchos do Estado de São Paulo e o sindicato. Nós já batemos muito nessa tese de credenciamento em outras entidades, porém sempre esbarra na Lei federal 760/12, que, apesar de versar sobre embriaguez ao volante, tem um adendo que determina que todos os pátios de veículos apreendidos têm que ser licitados. Então, batemos muito nisso, mas as CJs param nisso.

Sobre o modelo concessão, quero falar um pouquinho do modelo que está sendo usado pelo Polícia Rodoviária Federal. Como detentor de alguns contratos no Paraná, qual o procedimento para liberação do veículo? Primeiro de tudo, a emissão da nota fiscal do serviço prestado. Essa é uma condição, apesar de 90% dos pátios de São Paulo não emitirem a nota fiscal do serviço prestado. Isso seria mais uma receita a contabilizar para o Estado e para o Município. Em contrapartida, eles têm a outorga sobre os serviços prestados. Vamos dizer, de passagem, que há um *deficit* anual de 13,5 milhões de arrecadação e 10% de outorga seria 1,350 milhão de reais para os cofres do Município.

Só que, da forma como estão abordando, dos aplicativos, não vejo que seja algo tão simples. Acredito, sim, que melhora muito, mas essa responsabilidade do pátio em si tem que ser de uma empresa escolhida pela concessionária, porque a responsabilidade é muito grande devido ao serviço começar desde a hora em que se apreende o carro. Tem que se melhorar, por exemplo, o leilão. As Leis 13.160 e 13.281 esclarecem muito sobre o leilão. Hoje um veículo vai a leilão após 60 dias; porém, tem que se começar no ato do recolhimento do

veículo. Isso já é feito em outros Estados: recolhe-se o veículo na hora em que está sendo feita a RT, o AIT, porque cada Estado tem uma formalidade, e ali a pessoa assina e já está concordando que, se ela não retirar o veículo em 60 dias, o veículo vai para leilão. Depois de formalizado esse prazo de 60 dias, o veículo praticamente vai a leilão.

A cidade de São Paulo não necessita ter grandes pátios, não precisa de nada disso, ela só tem que ter uma estrutura melhor de remoção, em que a empresa que ganhar, se não conseguir fazer com os próprios guinchos, é sua a responsabilidade de terceirizar e fiscalizar esse trabalho por meio de um centro de controle operacional. A empresa que ganhar a concessão do serviço é a responsável por levar os veículos a leilão. Um exemplo, só para vocês entenderem: recentemente, 2.970 veículos, dentre eles carros novos e um caminhão Scania 2013, iam ser leiloados como sucata, como ferroso para prensa porque não fizeram os procedimentos para leilão. Entramos com uma ação civil pública e isso parou, porque o leilão começa no ato, na hora em que se apreende o veículo. Dá, portanto, para se ter pátios pequenos, rotativos. Com isso, o órgão público ganha; o Estado ganha; todos ganham, principalmente a empresa concedente.

Agora, na forma de aplicativos, não vejo que seja assim tão simples. Só para vocês entenderem, no Centro de Controle Operacional, hoje atendemos cidades, esse serviço vai para o Centro de Controle Operacional, é distribuído para guinchos que, na maioria, são terceirizados, mas fiscalizamos desde a hora em que o condutor está dando a partida no caminhão e, na hora em que chega à rua, o sistema já está fotografando todo o veículo, já está enviando fotos para o sistema, e a liberação é condicionada à nota fiscal, à liberação pelo órgão concedente do serviço.

Eu acho que existe forma, sim, de fazer. Deixo já aqui a solicitação para ajudar na composição e para fazermos parte nesse projeto.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Obrigado, Sr. Lázaro.

Tem a palavra Ricardo Bargieri.

O SR. RICARDO BARGIERI – Vereador Abou Anni, acho que o que é trazido de preocupação, se o concessionário vai ter lucro, é importante deixar claro que, no momento oportuno, é possível que nós lancemos um procedimento de manifestação de interesse no sentido de ouvir o mercado, ouvir as propostas do mercado, como bem acabou de dizer o Sr. Lázaro, que quer participar, quer ajudar. Vai chegar um momento em que o mercado poderá se pronunciar e poderá trazer contribuições e ideias de receitas acessórias, ideias de remuneração que hoje nós não estamos esgotando em hipótese alguma no âmbito desse PL. Quer dizer, neste momento, temos um projeto de aprovação dessa concessão, mas, certamente, o eventual edital para fazer essa concessão ainda estará por ser construído e, antes dele, possivelmente uma PMI para ouvir amplamente o mercado.

A preocupação de que o leilão leva anos, trazida pelo Sr. Lázaro, acho que é um consenso e, certamente, nós vamos ter que nos debruçar sobre isso, de que maneira, se é que podemos ajudar na simplificação e na agilização desse processo.

Com relação a se o agente de trânsito vai ou não indicar uma eventual infração, isso hoje já pode ocorrer, e eu acho que, junto com esse processo, a CET deverá trabalhar no sentido de construir um novo modelo em que é interesse da CET, da Cidade e do cidadão que, como disse o Antonio, não deixemos um veículo estacionado num ponto de ônibus atrapalhando a Cidade por um período longo.

Agradeço ao Sr. Laerte Brasil as palavras e, ao Sr. Lázaro Fernando Carvalho, a presença e comentários. Acho que, sim, estamos falando também de outorga, de outorga variável, de coisas que eu nem sabia e que precisamos aprender com o que está sendo feito pela Polícia Rodoviária no Paraná. Não sei se o João Octaviano tem conhecimento, mas vamos atrás disso. Como acabei de mencionar, certamente, a sua empresa, o seu sindicato, os profissionais dessa área serão, sim, chamados a contribuir no momento oportuno quando estivermos falando de um PMI.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Acho que vale a pena reafirmar que essa parte do projeto é algo que vai ser abordada só no final do ano que vem, provavelmente porque os contratos em vigor vão até 2019. Por enquanto, é muito mais uma formulação, ao contrário do que outros ativos, que se pretende fazer com mais rapidez. Então, acredito que daqui até o final do ano que vem, algumas outras ideias e sugestões possam acontecer. Acho muito bem-vindo que modelos de outros Estados ou municípios sejam aproveitados aqui. Como já disse o Ricardo, que aproveitemos essa experiência para cometermos menos erros; não é só para acertar mais, mas muito mais para cometermos menos erros.

O SR. RICARDO BARGIERI – Exatamente. Obrigado, Vereador.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Tem a palavra a Vereadora Janaína Lima.

A SRA. JANAÍNA LIMA – Obrigada, Sr. Presidente, pela palavra. Gostaria de cumprimentar todos da Mesa na figura de V.Exa., Presidente da Comissão de Constituição e Justiça.

Hoje, mais uma vez, estamos aqui democraticamente para discutir o projeto 367/17, que trata das concessões de bens e serviços. Hoje, especificamente, estamos falando da remoção e pátios de veículos. Gostaria de deixar aqui um pensamento: o curioso é que esse serviço custa quase 30 milhões para a Prefeitura e arrecada 14 milhões, menos da metade. Isso nos faz chegar a uma única conclusão: o quanto o Poder Público é ineficiente quando ele se intromete em questões que não são essenciais à vida da pessoa, ou seja, que não é do interesse público, que realmente não atue na mudança da vida das pessoas. Por isso, mais uma vez, eu gostaria de manifestar o meu apoio a esse projeto, a essa iniciativa e, como Vice-Presidente desta Comissão, eu gostaria de falar não só da legalidade desse projeto, mas do porquê quero uma cidade que tenha como prioridade a saúde e a educação e não a Prefeitura gerindo, de forma ineficiente, serviços de remoção de veículos.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Muito obrigado, Vereadora Janaína Lima. Com a palavra o Sr. Arlindo Amaro, arquiteto, do Ipiranga.

O SR. ARLINDO AMARO – Boa tarde. Sou Arlindo Amaro, da região do Ipiranga. Parabéns à Mesa, ao Vereador Abou Anni, pelas palavras, achei interessante a sua colocação, sobre a questão da fiscalização e do controle.

Hoje, há na cidade de São Paulo 130 mil ruas e nove milhões de veículos. A quantidade de fiscalização é bem pequena se juntar o pessoal da CET com os fiscais das regionais.

Como o próprio Vereador disse, é atuado o veículo que continua no mesmo lugar da infração. A Prefeitura Regional pouco faz esse serviço.

Nós vimos na nossa região do Ipiranga, como em toda Cidade, o cidadão deixa o seu veículo dormindo na rua, constantemente, inclusive sobre a faixa de pedestres e o poder público regional não toma as devidas providências, em relação ao cumprimento da lei que determina que o carro pode ficar na rua apenas cinco dias. Isso não ocorre. A falta de fiscalização é muito grande. Como é que se vai proceder nesse tipo de coisa?

Quero citar ainda algo que fere a Constituição Federal. Quando se tem um veículo que passa a ser sucata, após 60 ou 90 dias que estão inseridos na Lei, como que se faz a sucata desse veículo? Isso fere ou não a Constituição? É algo interessante de se falar.

Hoje, escutei, no SPTV, ao meio dia, na região do Grande ABC, em São Bernardo, falou-se sobre a concessão de uma empresa na apreensão de veículo. O veículo de um cidadão de São Bernardo foi parar em Campinas, nem a concessionária nem a Prefeitura de São Bernardo sabiam localizar onde estava esse veículo.

Aí eu pergunto também: a Regional ou a Secretaria de Transportes serão responsáveis caso isso venha acontecer? É um caso realmente muito sério. Se meu veículo for apreendido na cidade de São Paulo, deve ser devolvido na cidade de São Paulo. De repente,

no caso dessa concessão de responsabilidade, vou cobrar à Prefeitura ou à concessionária? É um caso muito delicado se falar.

Eu queria fazer aqui um resumo do gasto Municipal. Hoje, a Prefeitura gasta muito em aluguéis. As prefeituras regionais pagam 95% de aluguel. Não se ouve ninguém falando de quanto se paga, quanto que o cidadão paga nas regionais como o M'Boi Mirim, Jabaquara, Itaquera, qual é o custo que o cidadão paga nesses aluguéis de regionais? É também uma forma de se puxar o custo das despesas para baixo.

Creio que se a Prefeitura e a Câmara Municipal, mais a Câmara Municipal, tomarem essas providências para enxugar os gastos públicos por meio dos próprios aluguéis.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Tem a palavra o Sr. João, em seguida o Sr. Ricardo.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO – Só deixar claro que esse projeto se refere às remoções dos veículos que estão cometendo infração. Veículo abandonado na rua é de responsabilidade da Prefeitura Regional. São duas remoções diferentes, com histórias diferentes e os prazos, depois, são outros. Aqui é exclusivamente para isso que se pretende, então esse giro do veículo ali é importante essa documentação de onde ele vai, enfim, a documentação da remoção e a documentação depois da custódia. Isso aqui faz parte da tese da responsabilidade do concessionário.

O SR. RICARDO BARGIERI – Com relação ao ponto do Vereador Abou Anni: qual a garantia para o concessionário de que ele não vai ter prejuízo? Eu penso que, da mesma forma que a gente precisa modernizar a questão do compartilhamento dos pátios, dos guinchos, vamos ter de modernizar, em algum momento, a fiscalização.

A maior preocupação que os concessionários têm é se, de fato, a CET vai cumprir com o papel dela. Eu penso que à medida que tivermos uma série de prestadores de serviços, em vários pontos da Cidade, esses prestadores de serviços também poderiam identificar essas

infrações e acionar centros de controle de gestão, da CET. Como já temos nas estradas e em algum outro serviço, que é o modelo do Paraná, inclusive que foi referido aqui.

Eu penso que nós também teremos de atualizar a fiscalização para ter uma cobertura em toda Cidade, não só no Centro e nas áreas mais importantes. Porque também lá quando se para o carro no ponto de ônibus, também se gera um transtorno muito grande, atrapalha a vida de todos os paulistanos.

O SR. _____ - Ok. Quero agradecer as palavras da Vereadora Janaína, sempre presente e nos apoiando. Muito obrigado, Vereadora.

Agradeço a presença e as palavras do Antonio, do Presidente João Octaviano, do Vereador Police Neto, do Vereador Abou Anni, do Professor Motonaga, em particular do Presidente da Comissão de Justiça, o Vereador Mario Covas Neto.

Quero dizer que continuamos à disposição para eventuais dúvidas e sugestões. A participação popular para nós é fundamental assim como a dos Vereadores. Entendemos que assim a democracia é exercida e o projeto será enriquecido para aquilo que é a melhor solução para a Cidade.

Muito obrigado.

Vereador, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Não há mais oradores inscritos.

Dessa forma agradeço a presença do Ricardo Bargieri, Adjunto da Secretaria de Desestatização; do Alexandre Motonaga, Professor da Getúlio Vargas; o Diretor da São Paulo Parcerias, Antonio Marques Neto; Presidente da CET, João Octaviano e a Diretora-Presidente da SSP, Ana Beatriz Figueira de Castro Monteiro.

Também agradeço aos Vereadores que estiveram presentes, ao público em geral, e anuncio que a nossa próxima audiência pública será na sexta-feira, dia 18 de agosto, também às 15h, o tema será Compartilhamento de Bicicletas. Com isso, avançamos para mais da metade das audiências públicas.

Muito obrigado a todos.

Não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada esta audiência pública.