

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 07/06/18

Pág. 91 Col. 1

Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272

A Comissão de ADM
Em 07/06/18 às 19h
Fernando de Lima Gasparotto
RF 11.272

RECEBIDO

Comissão de Administração

Em 07.06.18 às 19h

RF

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

Ao Vereador / A Vereadora

Monio Ivan Neto

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 12/06/2018

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º da Lei nº 91.

Redistribuído ao Vereador Rinaldi Augusto

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública

Em 05/11/2018

Presidente

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado(s) sob folha(s)

nº 10 Em 23/11/18

Ana Lúcia de Oliveira Sousa
R.F. 100.823



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

fls. 16

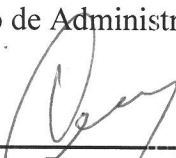
Papel para informação, rubricado como folha n º 10
projeto 01-826-2017, 29/11/2017

Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100.823

Ao Vereador / a Vereadora
Para relatar.

JANAINA LIMA

Sala da Comissão de Administração Pública
Em *27/11/2018*



Gilson Barreto
Presidente

Segue 11 juntado 7, nesta data documento(s),
e papel de informação rubricado sem forma(s)
nº 112/16 Em 12.03/19

Vera Nice Rodrigues

RF 101.123 - Assistente Parlamentar

PARECER Nº 64 DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 826/2017

Trata-se de Projeto de Lei, de iniciativa da Nobre Vereadora Rute Costa, que “dispõe sobre a obrigatoriedade do Poder Executivo contratar apólice de seguro contra furto de veículos automotores, para ressarcimento de munícipes usuários do sistema rotativo de estacionamento "Zona Azul", que tiverem seu bem furtado ou danificado durante sua utilização.”

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** da propositura.

Nos termos do projeto, obriga-se o Poder Público a contratar seguro para ressarcir furto ou dano de veículos automotores de munícipes usuários de sistema rotativo de estacionamento "Zona Azul". Nesta contratação deverá ser estipulado um teto indenizatório de R\$ 50.000,00 (Cinquenta mil reais), seja para furto ou danos. Não serão contemplados por esta cobertura aqueles munícipes cujo veículo tenha seguro contratado.

Na proposta legal ainda existe a previsão de que para contração deste serviço com as empresas seguradoras deverá haver licitação pública na modalidade de concorrência.

O estacionamento rotativo pago, denominado como Zona Azul, foi instituído na cidade de São Paulo em 30/12/1974, mediante o Decreto nº 11.661, com o objetivo de promover a rotatividade das vagas de estacionamento, racionalizar o uso do sistema viário em áreas adensadas, organizar e disciplinar o espaço urbano de forma a aumentar a oferta de vagas¹.

Corroborando as premissas que orientam o sistema de estacionamento rotativo, o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme Decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito; editou a **Resolução 302 de 18 de dezembro de 2008**, que define

¹ Pesquisa efetuada em 07/08/2018, às 18h20, disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/zona-azul.aspx>

e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamento específicos de veículos.

Nos moldes do inciso VI, do art. 2º, desta resolução:

VI - Área de estacionamento rotativo é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos, gratuito ou pago, regulamentado para um período determinado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Na cidade de São Paulo, segundo dados de 2018², a CET opera 41.467 vagas, sendo 36.785 de Zona Azul Convencional, 1.718 destinadas a Zona Azul Caminhão, 867 para pessoas com deficiência física e/ou mobilidade reduzida (DeFis), 2.021 para Idosos e 76 para Zona Azul Fretamento.

Conforme Buendia e Celso (2011)³, o principal objetivo do estacionamento rotativo pago é o de proporcionar um maior aproveitamento do uso das vagas junto ao meio fio mediante a rotatividade garantida pelo uso do cartão de Zona Azul.

Os autores ainda apontam que (2011, p.15) *o tipo de atividade, comercial ou de serviços e a sua natureza, definem a característica de uso do solo da quadra e o tipo da demanda por estacionamento, a dimensão da vaga e o tempo de permanência nas vias da região, podendo ser de curta, média, ou longa duração. Desta maneira, é importante o reconhecimento pontual das características de cada tipo de atividade responsável pela demanda de estacionamento.*

Com base, novamente, no Boletim Técnico da CET, 51, para exemplificar a situação acima narrada, traz-se como exemplo algumas

² Pesquisa efetuada em 07/08/2018, às 18h28, disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/zona-azul/mapa-zona-azul/mapa-zona-azul.aspx>

³ Estudo de Viabilidade de Zona Azul / Celso Buendia, Luiz Alberto Gonçalves Rebelo, Jaime Elias Khopuri, José Jarusevicius, Cecília Tamico Yonezava Hino. – São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2011. (boletim Técnico da CET, 51)

especificidades condicionantes para utilização de estacionamento rotativo na Cidade de São Paulo, como se segue:

As condições diferenciadas de horário de funcionamento e período de permanência são estabelecidas para atender peculiaridades da demanda no local. Assim, no caso do Parque do Ibirapuera, por exemplo, é permitida a permanência máxima na mesma vaga por 4 horas (com o uso de 2 cartões) porque as atividades culturais e de lazer exigem um tempo de permanência maior para o estacionamento dos veículos. Já no caso da Praça Charles Miller, o uso de um cartão de Zona Azul permite a permanência máxima na mesma vaga por 6 horas, de maneira a atender os estudantes das instituições de ensino da região. Na Rua Sete de Abril, em virtude da densidade de estabelecimentos comerciais que gera forte demanda, o período máximo de permanência na mesma vaga é de somente 30 minutos, de maneira a garantir a máxima rotatividade na ocupação do meio fio (Boletim Técnico da CET, 51, 2011, p.18).

Pelo exposto até aqui, pode-se perceber, claramente, que quando da instituição do sistema de estacionamento pago e rotativo, o Poder Público vale-se de seu *Poder de Polícia Administrativa*, cujo objetivo consiste na limitação de algum tipo de direito individual em prol do interesse da coletividade.

No caso concreto, em questão, objetiva-se - neste exercício de polícia administrativa, consoante já descrito anteriormente, como fundamentação da edição do Decreto 11.661/74, que instituiu a Zona Azul na Cidade de São - *promover a rotatividade das vagas de estacionamento, racionalizar o uso do sistema viário em áreas adensadas, organizar e disciplinar o espaço urbano de forma a aumentar a oferta de vagas.*

Em assim sendo, resta-se evidente que os valores arrecadados, por este sistema, destinam-se a esta ação estatal em seu exercício de polícia administrativa, ou seja, fiscalização e regulamentação, mesmo que operacionalização da fiscalização do uso destas vagas seja delegada a um agente privado.

Portanto, não há como se inferir que a simples cobrança, no exercício desse *poder-dever* do ente estatal, possa gerar qualquer tipo de responsabilidade ao poder público em relação à tutela desses veículos estacionados em via pública.

Sob outra óptica de exame⁴, não nos parece que caiba ao Município suportar esse tipo de custo, senão vejamos:

i – Furto

Conforme artigo 144 da Constituição Federal da República Federativa do Brasil – Da Segurança Pública -, **compete às Polícias Federal, Civil e Militar a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio.**

Ainda com base neste mesmo artigo, no caso dos municípios, estes podem instituir ***Guardas Municipais***, porém **destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações.**

Pode-se perceber facilmente pelos termos do citado artigo Constitucional acima que não há responsabilidade direta dos municípios em relação à proteção do patrimônio dos cidadãos e cidadãs. Todas as estatísticas e dados sobre furtos e roubos de veículo pesam, sobretudo, nos ombros dos estados federados, principalmente em relação à atuação de suas polícias civil e militar.

Em assim sendo, comportaria ao Município ser fiador desse tipo de risco?

ii – Danos

Em certa medida, danos ao patrimônio privado em via pública – quando de forma dolosa, intencional, guarda relação proporcional aos níveis vigentes de segurança pública, que, conforme já exposto acima, trata-se de uma incumbência direta dos estados, com os municípios exercendo função acessória nesta questão.

⁴ Não há a intenção aqui de se levar a discussão sobre *Segurança Pública* ao seu nível sistêmico, pois foge ao escopo desta análise.

Já no atinente a casos fortuitos e de força maior, que por ventura causem danos nos veículos estacionados em área de *Zona Azul*, seria razoável imputar essa conta ao município? Em outras palavras, admitir que este tipo de despesa concorra com outras rubricas orçamentárias atende ao interesse público, coletivo? Seria aceitável a transferência de um risco que é eminentemente individual, para a coletividade?

iii – Valores envolvidos nesta Apólice

Mesmo fugindo ao mérito a que cabe estudo nesta Comissão, por tratar-se de uma questão orçamentária, cuja análise cabe à Comissão de Finanças e Orçamento da Casa, parece-nos que os valores envolvidos em um contrato de seguro com estas proporções serão vultosos e, muito provavelmente, a receita proveniente da comercialização dos cartões digitais de *Zona Azul* na Cidade de São Paulo, elencada como fonte recursos para a respectiva despesa, não será suficiente para tanto.

Para concluir, mesmo desconsiderando os problemas acima relatados, haveria enorme dificuldade para se operacionalizar um seguro com estas características, tanto da parte do contratante (Prefeitura), como do lado do operador (Seguradoras), quiçá até mesmo haja impossibilidade de se pactuar tal ajuste. Os riscos envolvidos em uma apólice como essa são enormes, e dos mais diversos.

Vale, aqui, formularmos um exemplo fático – ocorrência de um sinistro - que possa servir de base para conjecturarmos acerca da complexidade envolvida num ajustamento deste tipo, como se segue:

Cidadão estacionou seu veículo automotor em via pública de uma cidade da região metropolitana de São Paulo, em retornando ao seu veículo, não percebeu que a lateral oposta à da porta do motorista de seu carro havia sido abalroada por outro veículo no período de sua ausência. Este mesmo cidadão, em ato contínuo, dirige-se à cidade de São Paulo e estaciona seu carro em local de Zona Azul. Quando retorna ao seu veículo, pelo lado oposto, percebe o dano e tem plena convicção de que tal evento ocorrera neste local.

Há inúmeros outros questionamentos que podem ser formulados com essa mesma linha de raciocínio. O que se quis demonstrar com este exemplo é a enorme dificuldade de se implementar um contrato com essas particularidades. Como seria possível de se resolver tal imbróglio, como o descrito no exemplo acima, e outros tantos com circunstâncias parecidas? Teríamos de ter um agente de fiscalização preparado para fazer uma breve inspeção em cada veículo que estacione nas áreas de Zona Azul de São Paulo? Similar ao que ocorre nos estacionamentos particulares, quando da entrega do carro ao manobrista? Ou caso não haja pessoal disponível, instalar na cidade - em todo o perímetro de parque de estacionamento de Zona Azul - sistema de gravação por câmeras, juntamente com centrais de monitoramento, suficiente para captar todas as entradas e saídas de veículos nestas vagas e detectar possíveis avarias existentes?

O arquétipo, acima descrito, trás apenas breve suposição de uma das prováveis estruturas operacionais necessária à implementação do objeto deste projeto, não obstante e, também, não menos onerosa seria estrutura burocrática necessária para amparar a formalização do registro dessas ocorrências, que pela própria essência envolvem a emissão, registro e guarda de uma série de documentos.

Por todo o exposto, em que pesem nobres os motivos apontados pela proponente do projeto, a Comissão de Administração Pública manifesta-se **contrariamente** ao projeto.

Sala da Comissão de Administração Pública, em

ANDRÉ SANTOS

GILSON BARRETO

ALEREDINHO

ANTONIO DONATO

ZÉ TURIN

JANAÍNA LIMA
Relatora

CONTE LOPES